

Magazine

www.italiaracing.net

n. 296
24 novembre
2014



LEWIS HAMILTON



GP ABU DHABI

SUA MAESTÀ LEWIS II

Sei anni dopo il primo trionfo l'inglese torna sul trono applaudito anche dal Principe Harry. È lui il vero re della Formula 1



4



24



62



20

Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003

Direttore responsabile:
Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Collaborano:
Carlo Baffi
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Claudio Pilia
Guido Rancati
Dario Sala
Silvano Taormina
Filippo Zanier

Tecnica:
Paolo D'Alessio

Produzione:
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italiaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369

Il graffio di Baffi

**GARA CALVARIO
PER ROSBERG.**

PRONTO NICO,
C'E' UN NUOVO
QUAIO...

STA CIRCOLANDO,
SENZA BOLLO
E CON L'ASSICURAZIONE
SCADUTA.



BAFFI

SEMPLICEM HAMILTON

Un talento puro, che fuori dall'abitacolo si è trasformato in un divo, in un fenomeno pop, ma che in pista ha saputo anche crescere e migliorarsi. E accettare la sfida del passaggio alla Mercedes quando in tanti la consideravano una follia. Il suo secondo titolo mondiale, dopo quello strappato a Massa nel 2008, è un toccasana per una F.1 che ha smarrito le sue radici



ENTE



Stefano Semeraro

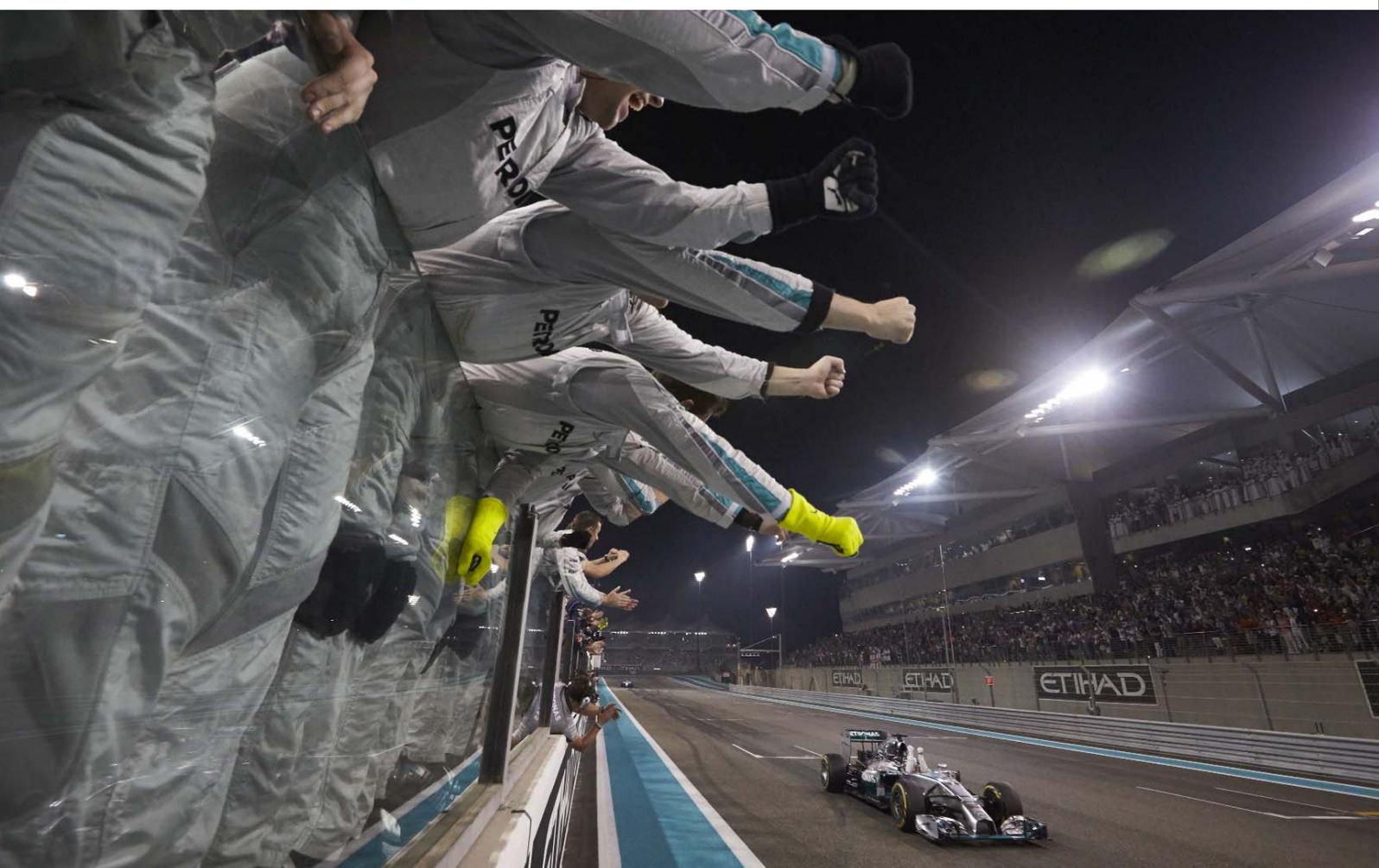
Mistico, imprevedibile, piratesco, geniale, fragile, sublime. Da domenica, di nuovo e solamente campione.

Il guasto all'ERS di Nico Rosberg ha tolto la suspense all'ultimo atto del mondiale, ma è finita come doveva finire, con "Jesus" Hamilton primo di tutti, forte delle sue undici vittorie in stagione e alla faccia anche dello spauracchio del doppio punteggio. E' finita la carestia lunga sei anni che aveva seguito il primo titolo con la McLaren e il suo, al netto delle ragioni del tifo e del passaporto, è un trionfo che riconcilia con la F.1. Perché è il successo del più bravo (insieme ad Alonso e Vettel), del più talentuoso. Di un ragazzo che nel corso degli anni è diventato più di un

pilota – icona pop, quasi baronetto, miliardario capriccioso, fidanzato inaffidabile – ma che resta soprattutto un pilota. Un driver vecchio stampo, un Peter Pan edizione vintage che nei mitici anni '70 dell'automobilismo, quando in pista la lotta era dura e pura e a tratti spaventosa, si sarebbe trovato a suo agio. Ma che ha anche saputo cambiarsi, trasformarsi, evolversi. Mettere da parte il lato meno educato e corsaro, a volte anche scorretto, ma senza perdere efficacia, senza tradire se stesso. «Papà prima della gara mi ha ripetuto la frase che mi diceva ai tempi del kart: non fare prigionieri. Voleva dire che le energie negative dovevano essere trasformate in positive». Fra Mister Lewis e dottor Hamilton stavolta ha trionfato la parte razionale del genio

ribelle. A metà stagione era dietro, a Monaco aveva dovuto incassare la prima scortesia di Rosberg, con quella bandiera gialla provocata, forse, ad arte. Ma nella seconda metà della stagione Lewis si è trasformato, ha cambiato marcia. Nico a Spa ha provato di nuovo a farlo innervosire, lui ha ruggito senza sbavare. E sono arrivate le cinque vittorie di fila, il sigillo sul mondiale inchiostrato definitivamente ad Abu Dhabi.

«Dicevano che passare alla Mercedes era stato un errore, invece questo è il momento più bello della mia vita. Il Mondiale del 2008 era stato una grande emozione, ma questo è molto meglio», ha confessato il fenomeno, dopo il giro di pista con la Union Jack sventolata dal cockpit in stile Ayrton Senna – il suo modello, da sempre





HAD

ET

PETRONAS
www.lewis-hamilton.com

PETRONAS
BlackBerry

PETRONAS
UBS
SWISSQUOTE

e le congratulazioni del Principe Harry via radio. «Ben fatto, amico mio». Lewis è sempre stato un campione annunciato, un predestinato, sin da quando faceva impazzire avversari e fan usando asfalto, erba e attributi per sverniciare tutti nella F.3 europea, poi in GP2. Il bambinetto che a 10 anni tirava la giacchetta a Ron Dennis informandolo compitamente che un giorno avrebbe vinto con le sue macchine, e il SuperMoccioso che poi ci riuscì davvero. Il fidanzato tira e molla della strepitosa Nicole Scherzinger, che ha pianto calde lacrime ai box prima di stampargli un bacio a tutto rossetto sul casco, e il bullo della strada che rimedia multe salatissime perché si

dimentica che tra pista e vita c'è un confine, e non bisogna superarlo. Il primo nero (a metà) mai approdato in F.1, l'Obama delle corse, e il campione in missione per conto di Dio. Il membro dell'Impero Britannico che un giorno diventerà baronetto e il miliardario che si attrezza una camera da re sul jet privato, un Bombardier CL 600 da venti milioni di dollari. Il pilota più vincente della storia della F.1 Made in Great Britain (33 GP, più di Jacky Stewart), il divo angosciato che si rifugia nella musica e nella chitarra «quando sento che la mente comincia a vagare». Lo sportivo «più vendibile del mondo» nel 2014 secondo Sport's Pro, e il doppiatore di se stesso in versione cartoon nei film

della serie Cars. Un fenomeno extralarge, ma anche un ragazzo autentico, a volte persino troppo fragile per tutto il talento che contiene. E' stato papà Anthony a programmarlo per stravincere, e dopo una pausa, dopo le incomprensioni che li avevano allontanati è stato di nuovo Hamilton senior a tornare al suo fianco per guidarlo. O per spronarlo, come è successo dopo Spa, con un bel «calcio nel sedere». In una F.1 che tende a dimenticarsi di se stessa, Lewis Hamilton è il pilota che ci fa ricordare perché amiamo le corse. Che abbia vinto lui quest'anno, nella stagione in cui il Circus ha rischiato di sfasciarsi, è un bene per tutti, non solo per lui.



Lewis Hamilton

29 anni

148 GP disputati

2 mondiali – 2008-2014

33 vittorie

38 pole

20 gpv in gara

Le vittorie 2014

Sepang

Al Sakhir

Shanghai

Montmelò

Silverstone

Monza

Singapore

Suzuka

Sochi

Austin

Yas Marina

Le pole 2014

Melbourne

Sepang

Shanghai

Montmelò

Monza

Singapore

Sochi



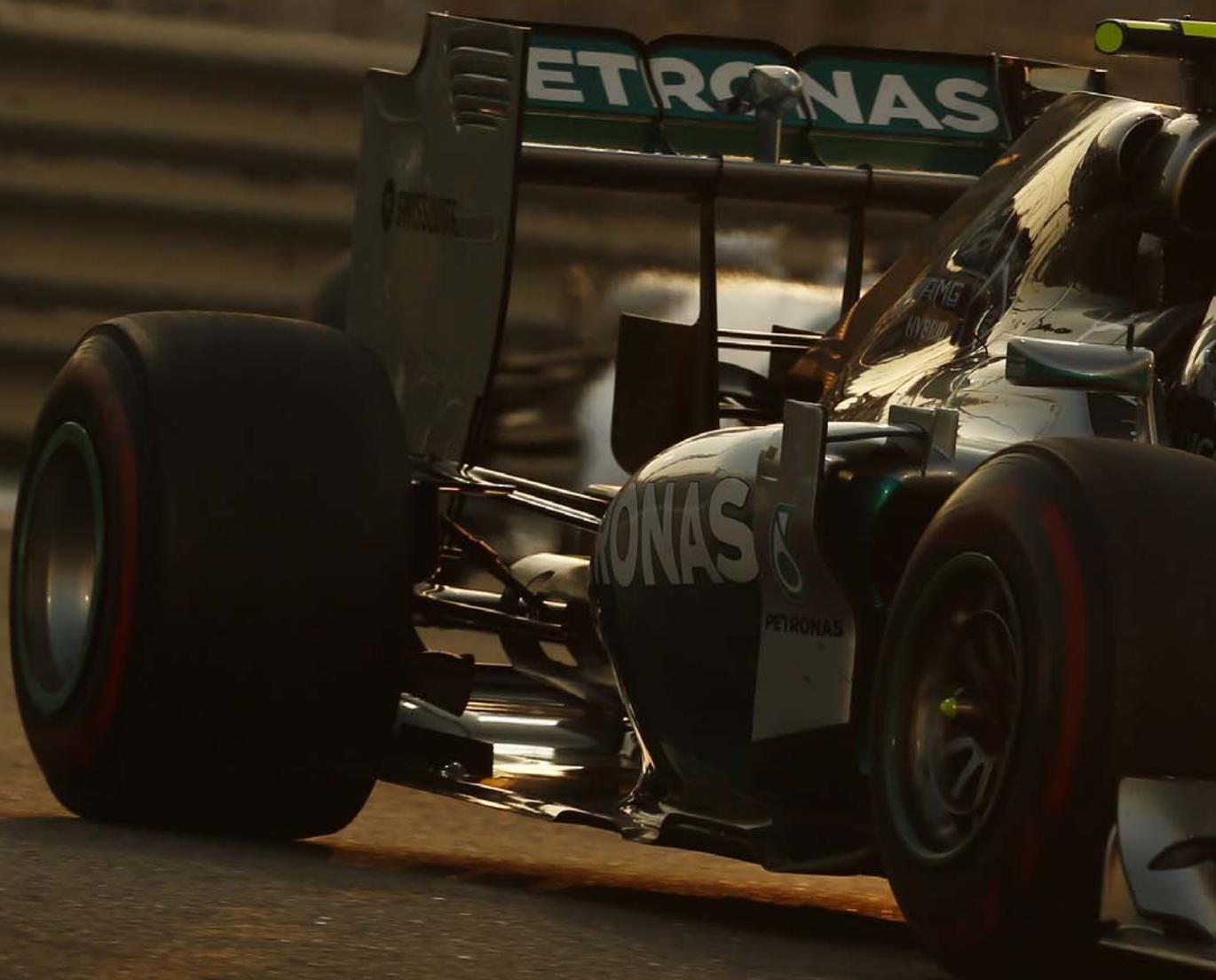


I complimenti sinceri
di Nico Rosberg
al compagno/rivale
Lewis Hamilton



NICO L'INCOMPIUTO

Una grande stagione, in cui si è illuso di poter battere Hamilton, chiusa in amarezza con una gara in cui non ha avuto la chance di battersi fino alla fine. Per Rosberg, il ragazzo che è venuto dopo Schumacher e prima di Hamilton, il tempo di vincere sembra non arrivare mai



Stefano Semeraro

«Bravo Lewis, quest'anno il migliore è stato lui. Ha corso una grande stagione, a livello davvero alto, e per me è stato importante dargli battaglia. Per questo corro in F.1, per sfidare i migliori. Oggi sono dispiaciuto che non sia andata bene a me, ma la vita è così». Parole ed elegantissima tristezza firmate da Nico Rosberg, il campione mancato. L'amico, poi nemico, poi (pare) di nuovo amico di Lewis Hamilton, l'uomo che per colpa della faccia bella e pulita alla Leonardo di Caprio sembra più giovane di quello che è: un ventinovenne ormai veterano della F.1, ma che tutti considerano in qualche modo ancora una promessa. Uno che prima o poi ce la farà. Ma quando? Suo padre Keke di chance in F.1 ne ha avuto una, e se l'è presa con le unghie e con i

denti. Una sola gara vinta, in quel drammatico 1982, uno degli anni più terribili della F.1, gli bastò a strappare il campionato alla concorrenza. Se la batteva con dei colossi, Rosberg senior - Prost, Lauda, Piquet, Mansell, Watson solo per citarne alcuni - mentre suo figlio fra due colossi rischia di rimanere schiacciato. Alla Mercedes, a fine 2009, era arrivato in teoria come prima guida, ma il ritorno di Michael Schumacher lo retrocesse subito, nell'immaginario di tutti, a scudiero del fenomeno. A quello Schumi un po' crepuscolare, in perenne lotta con le gomme, diede spesso della polvere (non in qualifica), ma allora la Mercedes era solo un progetto di vittoria, non la realtà che è diventata con l'arrivo di Lewis Hamilton. Un altro campione del mondo, un altro talento fuori dimensione. Un altro compagno di squadra scomodissimo per

Nico, che quest'anno ha provato a tenergli testa, riuscendoci anche a lungo, e facendo meglio di lui in qualifica. Ma che alla fine si è dovuto inchinare, dopo un periodo di ribellismo anche pericoloso (se ricordate i GP di Monaco e Spa).

«La cosa buona è che per la seconda volta in due anni sono stato davanti a Lewis in qualifica», ha provato a consolarsi ad Abu Dhabi. «E questa è una buona base su cui ripartire l'anno prossimo. Ora ho bisogno di lavorare ancora un pochino di più sulla gara, perché è lì che Hamilton mi è stato davanti negli ultimi due GP, e comunque in generale nel finale di stagione. L'anno prossimo sarò di nuovo in modalità attacco totale».

A Yas Marina Rosberg all'attacco non ci è potuto proprio andare, per colpa dei guai alla parte elettrica della sua power unit, che

“**Bravo Lewis, quest'anno il migliore è stato lui. Ha corso una grande stagione, a livello davvero alto, e per me è stato importante dargli battaglia. Per questo corro in F.1, per sfidare i migliori. Oggi sono dispiaciuto che non sia andata bene a me, ma la vita è così**”

NICO ROSBERG



gli hanno impedito di provarci fino all'ultimo («lo confesso, ho sperato che Lewis avesse un guaio meccanico») e hanno scipato agli appassionati l'unico motivo d'interesse della gara. «Ma Nico tornerà grande l'anno prossimo – ha voluto consolarlo Niki Lauda – ne sono sicuro perché può migliorare ancora in fatto di velocità e performance, lo capisco dagli imput tecnici che dà agli ingegneri. Sarà una bella lotta fra lui e Hamilton, e spero che nessuno interferisca...». Insomma, una pacca sulla spalla. Come quella, mista a una frecciatina, che gli ha regalato Toto Wolff: «Nico ha vissu-

to un piccolo dramma, perché ci aspettavamo di portare due macchine alla fine, e invece il lato amaro della giornata è che stavolta lo abbiamo un po' lasciato nei guai. Se a rompersi fosse stata la macchina di Lewis il dramma sarebbe stato anche più grande, ma questo non ci consola nemmeno un po'. Anche se razionalmente c'è da chiedersi se, dopo quella partenza, Nico avrebbe comunque potuto farcela». Tradotto: scusaci, Nico, ma il primo a sbagliare sei stato tu. Dopo il trionfo dell'inglese è già partita la lotteria delle anticipazioni, il festival dei retroscenisti che giurano che l'anno prossi-

mo la Mercedes dopo aver interrotto il lunghissimo digiuno che durava dai tempi di Fangio vorrà vincere un secondo mondiale con un pilota tedesco – anche se “finto”, come dice perfido Hamilton. L'impressione è che Lewis, come ha dimostrato quest'anno, difficilmente si farà mettere i piedi in testa, e che di titoli vorrà vincerne ancora. E che per Rosberg sarà ancora durissima. Gli anni passano, in F.1 più in fretta che altrove, e il passaggio da bello, ma incompiuto, a campione vero Nico, ormai sulla soglia dei 30 anni, dovrà sudarselo tutto da solo. Il prima possibile.





I momenti chiave del 2014

Massimo Costa

Un anno lunghissimo quello vissuto dalla Mercedes e dai suoi piloti. Una battaglia vera, che ha visto protagonisti il neo campione del mondo Lewis Hamilton e Nico Rosberg. Un confronto che si è fatto, mese dopo mese, aspro, con presunti sgarbi e scorrettezze disseminate lungo il percorso. Un nervosismo crescente al quale ha contribuito anche una monoposto che, seppur imbattibile, è apparsa spesso fragile.

MELBOURNE — HAMILTON KO PER LA POWER UNIT

I brividi per Hamilton sono cominciati fin dalla prima gara stagionale, l'apertura di Melbourne in Australia. Conquistata di forza la pole, con Rosberg "solo" terzo, Hamilton si è accorto nel giro di ricognizione che qualcosa non andava nella power unit. E dopo due giri si è ritirato per noie ad un cilindro del V6. Rosberg non si è fatto scappare l'occasione andando a vincere e piazzando subito un 25 a 0.



MONTE CARLO — LA PRIMA CREPA HAMILTON ACCUSA ROSBERG

Ripresosi dal ritiro australiano, Hamilton aveva infilato quattro vittorie consecutive imponendosi a Sepang, Al Sakhir, Shanghai e Montmelò, ottenendo tre pole e trovando la testa del campionato con 100 punti, 3 in più di Nico. Rosberg non lo aveva mollato un attimo chiudendo sempre al secondo posto. Si è quindi arrivati a Monaco, dove la qualifica è sempre, spesso, decisiva. Rosberg, siglato il primo tempo, è arrivato lungo al Mirabeau nel momento clou della Q3. Un dritto che ha fatto uscire la bandiera gialla rallentando così il tentativo finale di Hamilton. Che non ha creduto all'errore, come ha sostenuto Nico e hanno constatato i commissari FIA, ma a un tentativo volontario e riuscito da parte del suo compagno di fregarlo impedendogli di segnare la pole. La corsa è poi stata vinta da Rosberg davanti ad Hamilton e il tedesco ritrova la vetta con 122 punti contro i 118 dell'inglese.

MONTREAL — LEWIS KO ROSBERG SECONDO

E' una gara difficile per le due Mercedes. Entrambi i piloti soffrono problemi tecnici. In pole c'è Rosberg davanti ad Hamilton, ma la gara la vincerà la Red Bull-Renault di Daniel Ricciardo. L'inglese deve ritirarsi per problemi ai freni posteriori, Nico procede al comando combattendo contro le bizze dell'ERS che lo rallentano togliendogli potenza e cavalli. Rosberg resiste, ma a 3 giri dalla fine Ricciardo lo supera. Nico incamera 18 punti, Hamilton nessuno e il divario aumenta: 140 contro 118.

SILVERSTONE — IL PRIMO RITIRO DI ROSBERG

Se a Spielberg, Rosberg era tornato al successo davanti a Hamilton, protagonista di una pessima qualifica (nono), a Silverstone le cose cambiano in meglio per il pilota che gioca in casa. Ma il sabato un altro errore, questa volta di valutazione delle condizioni del tracciato, lo aveva relegato in terza fila col sesto tempo e lasciato Rosberg in pole. L'aria amica ha però portato bene ad Hamilton. Questa volta a doversi ritirare, il primo della stagione, è proprio Rosberg per problemi al cambio. Vittoria di Hamilton quindi che si porta a quota 161 contro i 165 di Rosberg.

HOCKENHEIM - PASSO FALSO DI LEWIS

Un gran botto di Hamilton in qualifica, causa cedimento ruota posteriore, costringe l'inglese a partire ventesimo. Rosberg invece è in pole e va a vincere la gara di casa. Hamilton rimonta da campione fino alla terza posizione ma lascia a Nico 10 punti pesanti. E la situazione diviene la seguente: Rosberg 190, Hamilton 176.



BUDAPEST — HAMILTON SI RIBELLA AGLI ORDINI

Un altro weekend difficile per Hamilton che in qualifica rompe il motore e sarà costretto a partire dall'ultima fila mentre Rosberg è in pole. Sembra perduta per il britannico, ma le condizioni dell'asfalto bagnato rappresentano una incognita. Hamilton commette un errore al 1° giro urtando il rail, ma riesce a proseguire sempre più attardato. Produce così una strepitosa rimonta che lo porta al terzo posto finale davanti a un Rosberg solo quarto. In una fase della gara, ad Hamilton viene chiesto di lasciare passare il compagno di squadra nonostante non gli fosse vicino e lui giustamente si rifiuta. Situazione: Rosberg 202, Hamilton 191.



SPA — ROSBERG URTA HAMILTON, E POLEMICA

Si arriva a Spa e tutti pensano sia la pista di Hamilton, quanto meno per la qualifica. E invece, Rosberg spiazzati tutti con un gran giro lasciando Lewis al secondo posto. In gara però, Hamilton prende il comando, Rosberg non ci sta e alla variante di Les Combes tenta di infilare il rivale e ormai ex amico. Ma la manovra del tedesco non è chiara, sicura. Tentenna quell'attimo che permette a Hamilton di chiudere la linea ideale. Rosberg però, non è lesto e con l'ala anteriore colpisce la posteriore sinistra di Lewis causando la foratura, il ritiro e una valanga di polemiche con Hamilton nel ruolo di vittima. Rosberg è secondo battuto da Ricciardo, ma vola a 220 punti, Hamilton rimane a 191.

MONZA — ROSBERG SBAGLIA HAMILTON LO CASTIGA

Hamilton ritrova la pole, ma è Rosberg a condurre le danze. Un Nico però troppo distratto, troppa pressione su di lui dopo i fatti di Spa. A Monza commette due volte lo stesso errore alla prima variante e lascia volare via Hamilton che si prende la vittoria davanti a Nico. Rosberg 238, Hamilton 216

SINGAPORE — NICO NON PARTE HAMILTON TORNA LEADER

Clamoroso a Singapore. A Rosberg capita che l'ERS di nuovo non funziona già al via del giro di ricognizione. Il GP di Singapore per il tedesco non parte neanche, subito costretto al ritiro. Hamilton dalla pole se ne va e disputa una gara a sé, pulita, senza errori e torna leader del mondiale con 241 punti contro i 238 di Rosberg.

SUZUKA — IL GRANDE SORPASSO DI LEWIS

Pista bagnata in gara e Rosberg è al comando dopo avere fatto sua l'ennesima pole ai danni di Hamilton. Il quale però, studia l'avversario e gli infligge alla prima curva un sorpasso memorabile che lascia stecchito il rivale tedesco. Alla bandiera a scacchi vince Hamilton che allunga a 266 punti contro i 256 del compagno di squadra.

SAN PAOLO — IL COLPO DI CODA DI ROSBERG

Dopo Sochi e Austin che segnano le vittorie fuori da ogni discussione di Hamilton, tra cui un altro sorpasso subito da Rosberg sul circuito americano, si arriva a San Paolo. Per Nico è indispensabile vincere, mettere paura all'avversario. E ci riesce benissimo mettendo a segno pole e vittoria che lasciano stecchito e preoccupato Hamilton, incapace di reagire in gara. Tra loro 17 punti e un solo appuntamento alla fine, con punteggio che vale doppio.

YAS MARINA — LEWIS VOLA L'ERS UMILIA ROSBERG

Il gran confronto finale, la battaglia che tutti sognavamo, non c'è. Rosberg si prende la pole, ma parte male e Hamilton vola via tenendo un ritmo infernale. Al 25° giro, Rosberg alza bandiera bianca; ancora una volta l'ERS lo tradisce e per lui la conclusione del GP è un vero calvario mentre Hamilton vince e festeggia il secondo mondiale della carriera.

Si è chiusa in maniera traumatica la breve e per tratti enigmatica parentesi del manager romano alla guida del team. Al suo posto Arrivabene, vice-presidente della Philip Morris, che dovrà guidare la Rossa soprattutto nelle difficili battaglie sui regolamenti

MATTIACCI, IL ROTTAMATO





Stefano Semeraro

Era arrivato appena sette mesi fa come un navy seal, una forza speciale incaricata di salvare la Rossa che stava affondando. E' stato congedato come un soldato semplice appena la stagione è finita: «Vogliamo ringraziare Marco Mattiacci per il suo contributo alla Ferrari negli ultimi 15 anni», ha spiegato nel comunicato il Presidente della Ferrari Sergio Marchionne. «E gli auguriamo il meglio per le sue sfide future». Al suo posto Maurizio Arrivabene, che si appresta a lasciare il ruolo di vicepresidente alla Philip Morris, il maggior sponsor della Ferrari, per diventare il direttore Generale della Gestione Sportiva e team principal della Rossa. Un cambio-shock, inaspettato e sorprendente – soprattutto per Sebastian Vettel, che appena sbarcato a Maranello non si troverà più controparte l'uomo che lo ha voluto lì - anche se Arrivabene, dal 2011 membro del board della Juventus e volto conosciutissimo nel paddock, è uomo molto vicino alla Ferrari e alla famiglia Agnelli in particolare. «Abbiamo deciso di nominare Maurizio Arrivabene – ha spiegato Mar-

chionne - perché in questo momento storico della Scuderia e della F.1 abbiamo bisogno di una persona che conosca a fondo non solo la Ferrari, ma anche i meccanismi di governance e i bisogni di questo sport. Maurizio ha un patrimonio di conoscenze unico perché da anni è stato veramente vicino alla Scuderia e, come membro della F1 Commission, ha ben chiaro le sfide che ci attendono. È stato una fonte costante di idee innovative volte al rinnovamento della Formula Uno. Estremamente importante è l'esperienza manageriale che ha maturato fino ad oggi in un mercato complesso e fortemente normato, un'esperienza che lo aiuterà a gestire e motivare la squadra. Sono felice di aver acquisito la sua leadership per le nostre attività sportive». Insomma, pare di capire, Mattiacci paga il suo essere stato paracadutato nel Circus da un altro ambiente, quindi la sua scarsa dimestichezza con la tribù della F.1, le sue leggi, le sue consuetudini. Era stato chiamato a rottamare Domenicali, ma è finito rapidissimamente rottamato anche lui. In questo poco tempo aveva lavorato sottotraccia, parlando poco e iniziando a tagliare teste,

a cercare le pedine giuste per iniziare un futuro diverso. Con il team e i piloti – vedi la polemica ormai fuori tempo massimo con entrambi sulla questione del rinnovo – non è scattato il feeling, e ora che la Ferrari si trova davanti battaglie dure, difficili, come quella che riguarda le power unit e i regolamenti, Marchionne ha deciso che serviva qualcuno che nei corridoi segreti e nascosti della F.1 si trovasse più a suo agio dell'alieno Mattiacci. La Mercedes con gli attuali propulsori è sicura di dominare per altre due anni, forse addirittura per 4-5, la vera corsa si correrà nei prossimi mesi (e già a partire domani nella riunione della F.1 Commission) fra chi quei motori vuole “scongelari”, in prima fila la Ferrari, e chi mantenerli, come il colosso di Stoccarda che ha minacciato di ritirarsi in caso di rivoluzioni. Se si era convinti che Arrivabene fosse l'uomo giusto forse sarebbe stato meglio convocarlo prima, senza esporre il soldato Mattiacci a questa figuraccia, ma le logiche della F.1 sono spesso complesse, o magari per questioni personali non era possibile. Ora però, è tempo di dare battaglia, in pista e fuori, credendo nelle proprie scelte.

CHI È ARRIVABENE UNA VITA AL FIANCO DELLA FERRARI

Maurizio Arrivabene proviene da Philip Morris dove è entrato nel 1997 dopo una carriera ventennale in Italia e all'estero dedicata al marketing ed alle attività promozionali. In Philip Morris, Arrivabene ha ricoperto diversi incarichi con crescenti responsabilità fino a diventare nel 2007 Vice President of Marlboro Global Communication & Promotions for Philip Morris International e nel 2011 Vice President Consumer Channel Strategy and Event Marketing. Dal 2012 è membro indipendente del board della Juventus FC SpA. Dal 2011 al 2012 è stato membro della Sport Business Academy (SDA Bocconi School of Management e RCS Sport), nel Program Advisory Team. Arrivabene durante i suoi anni in Philip Morris ha sempre seguito in prima persona la partnership con la Ferrari sia a Maranello sia sui circuiti nel mondo. Dal 2010 è inoltre membro della F1 Commission in rappresentanza di tutte le aziende sponsor della Formula 1.



Maurizio Arrivabene
a colloquio
con Bernie Ecclestone

FORMULA 1
GP ABU DHABI





Vettel arriva a Maranello con l'aureola del profeta voluto da Marchionne per riportare in alto la Ferrari. Non sarà un compito facile e il tedesco lo sa, per questo ha voluto accettare questa sfida

SI RIPARTE DA SEB

Massimo Costa

Per Sergio Marchionne, presidente della Ferrari, è l'uomo giusto per ritornare ai fasti antichi (neanche tanto) di Michael Schumacher. E per farlo, ha scelto un altro tedesco, Sebastian Vettel. Di carattere però, molto latino. Un ragazzo che ha il senso della battuta, spesso ironico, ma anche estremamente puntiglioso, aperto con il prossimo e la stampa, ma cattivo in pista, velocissimo sul giro secco in qualifica e tremendo martellatore in gara. E' anche la prima volta che la Ferrari schiererà un pilota che porta sulle spalle quattro titoli mondiali vinti. Nel 2014, Vettel ha sofferto parecchio l'adattamento alla guida imposto dai motori turbo. Lui si integrava alla perfezione alle vetture costruite da Newey coi famosi "soffiaggi" degli scarichi, era un tutt'uno con le monoposto di Milton Keynes. Con una

macchina più scorbutica, invece, ha faticato tanto rimediando sonore sconfitte dal compagno Daniel Ricciardo, che arrivando da una Toro Rosso STR8 che non era proprio il massimo, non ha dovuto cambiare per nulla il metodo, l'approccio, alla guida. Di fatto, la Ferrari si troverà a partire nel 2015 con due piloti che hanno faticato tantissimo ad adeguarsi a queste monoposto: Vettel e Kimi Raikkonen. Due piloti che però, hanno dimostrato, quando si abituano ai mezzi che hanno in mano, di saper offrire prestazioni eccezionali. Vettel vincendo quattro mondiali in fila e una teoria di pole incredibili, Raikkonen portando alla vittoria la Lotus e rimanendo in lotta per il titolo a lungo nel 2012. Alcuni hanno scritto che Sebastian non è il pilota giusto per la Ferrari, tesi francamente difficile da comprendere e condividere. La Ferrari riparte da un pilota che è entrato nella storia della F.1 otte-

nendo una magica pole, con pista bagnata, a Monza guidando nel 2008 una Toro Rosso e portandola poi alla vittoria il giorno successivo, sempre in presenza di pioggia. Una impresa che molti dimenticano. Quel giorno Vettel portò al primo posto una squadra di centro classifica, fatto mai verificatosi nella storia recente della F.1. A Faenza ancora lo amano e lo stesso Vettel conserva stupendi ricordi vissuti nel team italiano. A conferma di questo, il suo ingegnere di pista in Ferrari sarà Riccardo Adami, già con lui in Toro Rosso. Dunque, non dovrebbero esserci problemi di integrazione con gli uomini Ferrari, che sicuramente subito lo adotteranno con simpatia. Nei giorni scorsi si è saputo che il già defenestrato Marco Mattiacci è stato l'artefice, via Marchionne, dell'arrivo di Vettel, facendogli visita nella sua casa in Svizzera per tre volte nel corso dell'estate. Sebastian la decisione l'ha poi presa a fine



settembre comunicandola alla Red Bull a Suzuka, lasciando molti della squadra inglese basiti per la sua scelta di passare alla Ferrari, in primis proprio Helmut Marko e Christian Horner. L'accordo con Vettel si estende su tre stagioni a cifre molto alte, oltre 20 milioni di euro a campionato. Praticamente quel che percepiva Fernando Alonso. C'è infine un altro aspetto positivo nell'arrivo di Vettel alla Ferrari: Raikkonen. Il finlandese con lo spagnolo non ha mai legato, come del resto con tutti i suoi precedenti compagni..., ma con Sebastian c'è un feeling particolare. Raikkonen ha sempre detto che tra tutti i piloti presenti in F.1, Vettel è quello a lui più vicino in quanto onesto, sincero. Un buon segno perché per la prima volta Kimi potrebbe condividere al meglio con un collega i box in un team di F.1 creando così maggiori aspettative per la crescita complessiva della squadra.

La rivoluzione Ferrari

Maurizio Arrivabene capo Gestione Sportiva

Sebastian Vettel nuovo pilota

60 nuove assunzioni in vari reparti

Binotto responsabile power unit

Adami ingegnere di Vettel

Zimmermann ex Mercedes esperto motori ibridi

Cornebois ex Mercedes esperto di combustione

Ferrey ex Red Bull esperto di simulatori

Laws ex McLaren esperto di simulatori

Warne ex McLaren esperto di simulatori





IL GRANDE RIMPIANTO

Alonso lascia ufficialmente la Ferrari dopo cinque intensi anni, tre mondiali sfuggiti, e la sensazione che tutti potevano fare meglio. Ora si concentrerà sulla nuova avventura in casa McLaren e Honda

Massimo Costa

Tutto è avvenuto come da prassi, come aveva preteso. Prima il comunicato Ferrari che saluta con tanto affetto Fernando Alonso, poi quello che annuncia l'arrivo di Sebastian Vettel. Non doveva essere il contrario, sarebbe stato un affronto. Giovedì 20 novembre è stato ufficializzato quello che tutti, praticamente dal GP di Suzuka, sapevano. Alonso lascia la Ferrari e ritorna alla McLaren per affrontare una nuova avventura. Ripartirà da zero, con una power unit Honda tutta da verificare, collaudare. Ron Dennis non ha dubbi che saranno subito al vertice, come potrete leggere nelle pagine seguenti, Alonso ci crede e non si sarebbe buttato, in quella che è sicuramente l'ultima sua occasione per vincere quel mondiale che manca nel suo curriculum dal 2006, in un progetto scadente.



Si chiude così un rapporto, quello con la Ferrari, che non ha prodotto i risultati sperati. Approdato a Maranello nel 2010, Alonso ha messo sul piatto tutte le sue qualità di pilota velocissimo e con grande visione strategica in gara, un pilota che è un mastino, un vero lottatore, abilissimo nei sorpassi. Ma sono emersi anche gli aspetti negativi di Alonso, soprattutto in qualifica dove non è mai stato ficcante come si pensava, non ha mai avuto nel piede il giro secco fantastico alla Vettel, tanto per fare un esempio. La Ferrari ha poi dovuto fare i conti con il carattere difficile di Fernando e con uno staff che spesso lo ha mal consi-

gliato. Tante le uscite infelici, a voce, di Alonso. Quando perse il famoso mondiale del 2010, ad Abu Dhabi, incapace di superare la Renault di Vitaly Petrov, affossò alcune persone del team. Ma quel mondiale lo perse anche lui per alcuni errori commessi durante la stagione, tanti piccoli punti buttati via che non lo hanno certo aiutato in quella gara finale di Abu Dhabi e che si sono rivelati fondamentali. Ma nessuno, o pochi, ebbero il coraggio di mettere Alonso davanti ai suoi sbagli e si preferì sacrificare qualche agnellino in camicia rossa. A lungo andare, tutti in Ferrari hanno capito, nonostante i baci, le lacrime, di domenica

scorsa, quanto poco fosse uomo squadra lo spagnolo. Lontano anni luce da Michael Schumacher, che trascorreva giorni e giorni a Maranello, vicino agli uomini che lavoravano sulla sua macchina. Alonso invece, preferiva andare in bicicletta, nei Paesi caldi. O magari saltare il primo test dell'anno. Schumacher, tanto per continuare a fare paragoni, parlava al plurale: "abbiamo vinto", "abbiamo perso". Alonso no, se le cose andavano male, perdeva la squadra, non certo lui. E via alla lunga fila di critiche a questo e quello. Ecco quindi che i vertici si sono stancati. Se Luca di Montezemolo si arrabbiava, poi lo perdonava, Sergio Mar-



chionne che aveva seguito le vicende precedenti, una volta preso il timone della Ferrari non ci ha pensato un attimo. Alonso fuori, dentro Vettel, bravo quanto lui, ma più vicino a Schumacher come uomo squadra. Quest'anno il tedesco ha preso una sonora "scoppola" dal compagno Daniel Ricciardo, ma non ha mai lasciato trapelare gracili e facili polemiche, ha passato il tempo a fare i complimenti all'australiano, non ha mollato ceffoni pubblici a Christian Horner, agli ingegneri, e si è messo a valutare soluzioni alternative. Per la Ferrari comincia una nuova era e non solo dal punto di vista dei piloti, come abbiamo visto...

Alonso e la Ferrari

96 GP disputati dal 2010

3 volte secondo nel mondiale: 2010-2012-2013

11 vittorie

4 pole



FINAL

Stefano Semeraro

Un finale in grigio. Mediocre, crepuscolare, malinconico, come del resto è stata malinconica tutta la stagione della Ferrari. Iniziata fra qualche illusione e terminata con una mesta cerimonia degli addii, primo fra tutti quello di Fernando Alonso. Ad Abu Dhabi, la Rossa non aveva più niente da chiedere al Mondiale, il nono posto di Alonso e il decimo di Kimi Raikkonen sono il sigillo ad un raccolto davvero magro. Raikkonen ha chiuso il campionato al 12° posto, due posti più in giù dello scorso anno, la peggior stagione della sua carriera in F.1. «E' andata come è andata – ha buttato lì Iceman – una posizione in più o in meno non cambia molto. Abbiamo faticato tutto l'anno, di buono c'è che abbiamo anche imparato molto, ora sappiamo qualche strada dobbiamo percorrere. In gara sono partito bene, ma le ho riprese al primo pit-stop e da lì non sono riuscito a risalire. Mancava proprio la velocità nei rettilinei». Kimi è rimasto ad Abu Dhabi, dove nei prossimi giorni svolgerà i test collettivi per la Ferrari insieme al giovane Raffaele Marciello, prodotto del Ferrari Driver Academy e per la prima volta impegnato in F.1.

«Oggi sia la vettura di Kimi sia quella di Fernando hanno avuto piccoli problemi di affidabilità per tutti i 55 giri», ha analizzato Pat Fry. «In partenza avevamo guadagnato due posizioni, ma abbiamo dovuto anticipare la sosta per via del degrado delle gomme. Questo ha causato un rientro nel traffico e purtroppo la gestione dei parametri della power unit, oltre a quella degli pneumatici, ha reso difficile i sorpassi. Ora ci concentreremo sul lavoro che ci aspetta questa settimana nella speranza di proiettarci al più presto verso la stagione futura».

Alonso, da parte sua, si è tolto l'ennesima soddisfazione nei confronti del compagno di squadra, passandolo al quinto giro, poi si è perso fra i saluti e i primi pensieri rivolti al 2015 quando correrà – come ha ribadito il re di Spagna... - per la McLaren-Honda, alla ricerca del tempo e dei titoli perduti a Maranello. Chissà se alla factory emiliana lo rimpiangeranno. E nel caso, quanto lo rimpiangeranno.

E IN GRIGIO

Nel weekend degli addii, la Rossa ha vissuto l'ennesima corsa malinconica e deludente, aggravata da problemi di affidabilità. Raikkonen, che ha vissuto il suo anno peggiore in F.1, si concentrerà ora sui test insieme all'italiano Marciello

Con una gara gagliarda che gli vale il secondo podio consecutivo, Massa chiude la stagione in crescendo. Una bella risposta a chi già lo vedeva come pensionando e vittima sacrificale di un pur lanciattissimo Bottas

BOLLITO A CHI?



MASSA

Massimo Costa

Brasile e Italia, Felipe Massa, li amava già alla follia. Inevitabili ragioni di legami con la terra natia per il primo, amore da cotta adolescenziale per la seconda che lo ha ospitato negli anni in cui, con la Draco di Adriano e Nadia Morini, si impose all'attenzione del mondo con vittorie a ripetizione nella Euro F.3000. Proprio per questo, che i primi due podi conquistati dal brasiliano nel 2014 fossero arrivati nella seconda parte della stagione, proprio a Monza e Interlagos, era sembrato quasi uno strano gioco del destino. Non sappiamo se Massa fino a domenica avesse una qualche ragione personale per ritenere Abu Dhabi un luogo speciale, ma dopo l'ultimo GP della stagione questo piccolo lembo di Emirati Arabi Uniti ha tutte le carte in regola per aggiungersi alla lista dei posti a cui il cuore di Felipe si sente in qualche modo legato. Il circuito realizzato sull'isola artificiale di Yas ha infatti regalato al pilota di San Paolo il terzo podio della stagione, un secondo posto che è arrivato dopo quella che è stata senza dubbio la gara più bella disputata da Felipe da quando ha lasciato la Ferrari.

Ancora una volta sconfitto da Bottas in qualifica (il saldo finale è 13 a 6 per il finlandese), Massa si è rifatto alla grande in gara:

mentre Valtteri incappava in un bruttissimo via e scivolava in ottava piazza, infatti, Felipe ha centrato un avvio perfetto e fin dai primi giri si è messo in evidenza come l'unico dei piloti in griglia a poter tenere il ritmo gara delle Mercedes. Stabilmente terzo, Massa è stato il primo ad approfittare dei guai alla power unit Mercedes patiti da Rosberg e quando la bianca FW36 in livrea Martini si è trovata in seconda piazza, al brasiliano e a Rob Smedley che lo guidava dal muretto box si sono illuminati gli occhi. Perché non provare a vincerla? Un sogno, sicuramente insperato alla vigilia, ma improvvisamente diventato una possibilità reale non solo grazie all'ottimo passo gara della numero 19, ma anche alle paure che, mentre in Williams cresceva l'entusiasmo, hanno iniziato ad animare il box Mercedes. Con l'incubo di macchiare il Mondiale in arrivo con un ritiro per problemi tecnici, gli uomini della stella hanno iniziato a fare il possibile per tenere Lewis Hamilton al riparo dai rischi riducendo il suo passo e trasformando quella che doveva essere una cavalcata finale in mera gestione del vantaggio. Non è un caso che nella classifica dei giri veloci della gara il britannico sia solo quarto, staccato di un secondo da Ricciardo e di sette decimi proprio da Massa: è il segno chiaro di come negli ultimi giri, quando a serbatoi vuoti le

macchine erano in grado di esprimere il massimo potenziale, la Mercedes abbia tirato le briglie a Lewis, che alla radio sembrava un leone in gabbia.

In Williams, dal canto loro, hanno fatto il massimo per approfittarne: sfruttando le grandi capacità di Massa nel gestire gli pneumatici, frangente in cui Felipe si era dimostrato decisamente superiore a Bottas già a Singapore, hanno allungato il suo stint centrale con gomme soft a ben 30 giri, record assoluto della gara, per lasciare al loro pilota un turno di guida finale da 12 tornate con gomme supersoft usate solo per qualche giro in qualifica. Un vero e proprio attacco alla carica, che per pochissimo non è riuscito: emerso dal tunnel della pit-lane dello Yas Marina Circuit con 11" di distacco da Hamilton, Massa è riuscito a recuperare al ritmo di sette/otto decimi al giro in una rimonta emozionante che ha chiuso a soli due secondi e mezzo dall'obiettivo.

Non una vittoria, certo, ma l'ennesima risposta a chi vedeva il brasiliano già condannato nel confronto con Bottas. Certo, il finlandese, che dopo la brutta partenza ha dato vita a una bella rimonta fino al terzo posto finale, è stato complessivamente più convincente in questo 2014, più rapido sul giro secco e capace di portare più punti alla causa del team, ma il divario tra i due, che



sembrava evidente a inizio stagione, si è decisamente assottigliato da Monza in avanti fino ad arrivare al sostanziale pareggio delle ultime gare.

Forse non è una bella notizia per Bottas, ma lo è senza dubbio per la Williams che si ritrova con due piloti in grado di sfruttare appieno il potenziale tecnico del team, tornato di altissimo livello. Per la squadra britannica, che con la doppietta di Abu Dhabi ha colto in termini numerici il miglior risultato della stagione, i motivi di soddisfazione non mancano. Le prestazioni di Massa sono infatti oro per Petrobras e Banco do Brasil, che insieme a Martini e Ranstad sono i supporter più munifici del

team di Grove: Il budget garantito è ancora lontano da quello dei top team, ma dopo anni di sofferenze il team è un periodo di serenità economica che non viveva da tempo, situazione che verrà ulteriormente rafforzata dai dollari in arrivo grazie al terzo posto nel Mondiale Costruttori. A questo si somma una situazione tecnica che promette bene anche in chiave futura: la partnership con Mercedes per quanto riguarda il gruppo motopropulsore è solida, ed anche se gli altri lavoreranno sodo per ricucire il gap è indubbio che le Power Unit progettate a Brixworth si presenteranno al via del 2015 ancora come quelle da battere. A costruirgli intorno una vet-

tura in grado di sfruttarle penserà il gruppo diretto da Pat Symonds, che dopo essere arrivato in squadra a luglio 2013 ha fatto in fretta a dimostrare di saper ancora fare la differenza. Il suo lavoro di coordinamento sul progetto FW36, pur iniziato tardi, ha infatti immediatamente dato ottimi frutti, specialmente dopo la delibera del pacchetto di aggiornamenti arrivato in concomitanza con le prime gare europee che ha curato la cronica mancanza di downforce. Quella 2015 sarà però la prima monoposto su cui Symonds potrà far sentire la propria voce fin dai primi tratti del progetto: le sorprese potrebbero non essere finite.



L'UOMO DEL FUTURO

Con l'ennesima performance "monstre" Daniel Ricciardo rassicura la Red Bull: la partenza di Vettel priva il team di un quattro volte iridato, ma non del talento necessario per tornare ad essere dominatori



3

TOTAL

RENAULT

HELLI

SINCHA

Red Bull

INFINITI

INFINITI

INFINITI

RAUCH

RAUCH

3

Red Bull

D. RICCIARDO

TOTAL

Massimo Costa

Eclissare l'addio di un pilota che con il team ha vinto quattro titoli iridati consecutivi e trentotto gare ottenendo ben quarantaquattro pole position era impresa non facile, ma ci sono riusciti. Daniel Ricciardo volontariamente, mettendo a segno l'ennesima gara pazzesca del proprio 2014, la Red Bull-Renault grazie a una polemica di cui avrebbe fatto volentieri a meno, quella sull'ala anteriore flessibile che ha portato alla squalifica di entrambe le vetture dopo le qualifiche. Sia come sia, forse anche perché la notizia era ormai nota da tempo, l'addio del team delle bibite energetiche a Sebastian Vettel è davvero stato di quelli che non lasciano il segno. Le emozioni, che pur devono esserci state tenendo conto che Sebastian e il team sono cresciuti di pari passo fino a diventare dominatori assoluti del Circus dal 2010 al 2013, sono state tenute all'interno, trapelate in parte solo nelle foto di rito del team riunito intorno al suo ormai ex-capitano e in quell'ultimo messaggio radio tra il pilota tedesco e Christian Horner: "Grazie ragazzi, non basterà una gara di m... a cancellare quanto abbiamo fatto insieme negli ultimi anni, mi mancherete" ha voluto ricordare il pilota tedesco al suo box, frase a cui Horner ha risposto con un misto di gratitudine e ironia: "Non si riduce certo tutto a oggi Seb. Grazie per tutto quello che hai fatto in questi anni, i quattro mondiali, le 38 vittorie, è stato un immenso piacere lavorare con te. Ci mancherai, ma speriamo di renderti la vita difficile il prossimo anno".

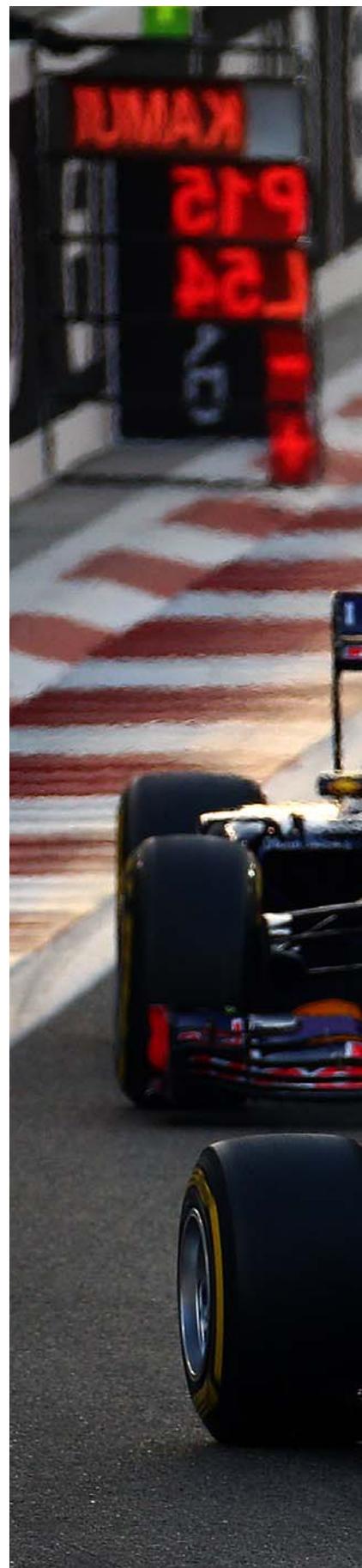
Al di là di questo attimo, come detto, è stato ben altro a tenere banco nel weekend della Red Bull ad Abu Dhabi, a partire dall'irregolarità tecnica che dopo le prove ufficiali è costata l'esclusione delle due RB10 dal risultato della qualifica, che era valsa a Ricciardo e Vettel la terza fila con il quinto e il sesto posto rispettivamente. Spesso accusato di stiracchiare l'interpretazione delle regole fino all'estremo, Adrian Newey è stato colto questa volta con le mani nel sacco: a seguito di un controllo sui flap dell'ala anteriore, i commissari hanno infatti scoperto che al di sotto della struttura a goccia che i meccanici utilizzavano per regolare l'angolo di incidenza del profilo superiore, c'era una molla a balestra nascosta in un tampone in gomma nero, a prima vista indistinguibile dal carbonio. Questo accorgimento garantiva al flap una flessibilità non lineare, sufficiente a resistere ai test FIA, ma allo stesso tempo cedevole quanto bastava per piegarsi in pista sotto il carico aerodinamico delle alte velocità. La Red Bull, contrariamente a quanto sostenuto dal team, non è stata l'unica squadra a essere controllata: altri tre team hanno infatti subito controlli accurati e Williams e Force India sono state invitate a rivedere i propri design per il futuro. Nessuno, però,

ha subito le stesse conseguenze delle monoposto di Milton Keynes perché il solo Newey, stando al Collegio dei Commissari, ha messo in piedi un'architettura complessa per buggerare le regole.

Un'infrazione grave, che per di più potrebbe essere stata messa in pratica già molti GP fa visto che quel sistema di regolazione è presente sull'ala delle RB10 da mesi: la sensazione, comunque, è che con un titolo in ballo e una sola gara alla fine della stagione la Federazione Internazionale abbia deciso di andarci leggera per evitare di sollevare troppo polverone e distogliere l'attenzione dalla sfida finale tra Hamilton e Rosberg.

Se c'è una cosa positiva in tutto questo è come la squalifica abbia dato a Ricciardo l'ennesima chance di brillare. Costretta a rompere il regime di parco chiuso per sostituire le ali incriminate con altre prive del sistema "a molla", la Red Bull ha infatti deciso di cambiare strategia per le due vetture, mandando sia a Daniel che Sebastian delle soft nuove al posto delle supersoft usate in qualifica.

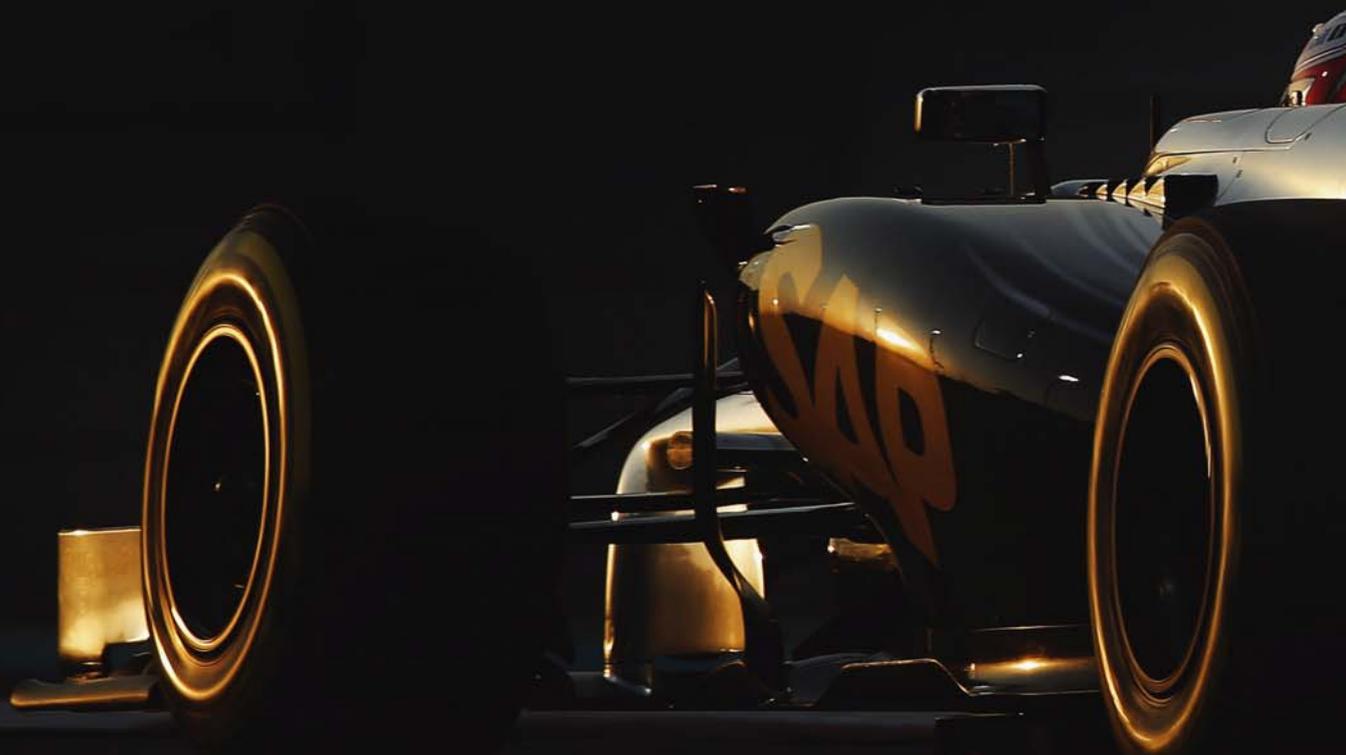
Avere gomme più resistenti in una fase in cui la vettura era stracarica di carburante è stato un vantaggio strategico che ha aiutato entrambi i piloti a rimontare, ma ancora una volta è stato Ricciardo a fare la differenza: a fronte di un Vettel che con il primo treno di pneumatici è riuscito a coprire 21 giri, infatti, il pilota australiano ne ha completati ben 27 pur tenendo un ritmo complessivamente superiore. Questo gli ha permesso di uscire dai box già in sesta posizione dopo la prima sosta, decisamente meglio del tedesco che dal primo pit-stop è emerso soltanto quindicesimo. L'ulteriore effetto collaterale positivo di un primo tratto di gara così lungo è stato che quando Ricciardo è rientrato in pista lo ha fatto con pneumatici più freschi della concorrenza: questo gli ha permesso di tenere a bada Nico Hulkenberg senza problemi e recuperare in un paio di giri il distacco che lo separava dall'altra Force India guidata da Sergio Perez, che ha passato al 30° giro. Il quarto posto è arrivato grazie ai problemi di Nico Rosberg, e a quel punto la rimonta era completa. La terza piazza, infatti, Ricciardo l'ha occupata solo per qualche giro nel finale di gara, quando a differenza dei suoi avversari doveva ancora effettuare l'ultimo cambio gomme per montare quelle supersoft che ancora non aveva utilizzato. Il pit-stop lo ha poi riportato quarto alle spalle di Valtteri Bottas, ma il grip extra delle gomme morbide ha permesso a Daniel di togliersi anche la soddisfazione del giro più veloce della gara: 1'44"496 a due giri dalla fine, quattro decimi più rapido di Felipe Massa e ben un secondo più veloce di Vettel a parità di gomme. Il modo ideale di lanciare un messaggio al team: con Seb sarà anche partito un fenomeno, ma chi resta ha tutte le carte in regola per non farlo rimpiangere.





ASPETTANDO... L'HONDA GIUSTA

L'arrivo di Alonso al fianco di Magnussen, sebbene ancora da annunciare ufficialmente, sembra l'unica certezza a Woking. Per il resto si attende di verificare le prestazioni del nuovo V6 giapponese già nei test di questi giorni a Yas Marina



Massimo Costa

"Se mio padre potesse vedere la situazione di incertezza in cui mi trovo adesso sarebbe furioso". Parole di Jenson Button, che per spiegare il suo stato d'animo attuale alla BBC è andato a scomodare il defunto padre John, scomparso ad appena settant'anni alla vigilia di questa stagione. A ben guardare, non è difficile capire perché: ad Abu Dhabi Jenson ha infatti disputato l'ennesimo buon GP di un'annata che molti davano per scontato dovesse essere la sua ultima in F.1. Affiancato a un compagno talentuoso come Kevin Magnussen, uno dei talenti più brillanti espressi dalle formule propedeutiche negli ultimi anni, Button era tenuto a passare il testimone, chiudendo con onore a 34 anni dopo 14 stagioni di onorato servizio in F.1. A lui, però, nessuno deve averlo spiegato bene perché

alla fine di questo 2014 Jenson è arrivato tutt'altro che stanco o demotivato, e le sue non sono certo dichiarazioni di un pilota che ritiene il suo lavoro nel Circus finito: "Sinceramente non ho idea se correrò o meno l'anno prossimo", ha detto riferendosi ai vertici McLaren, sottolineando da fine politico che se non sarà al via il prossimo anno, non sarà perché ha scelto di ritirarsi. Salvo poi twittare quello che in molti hanno interpretato come l'ultimo saluto alla F.1.

Eppure Button non si è fatto mettere i piedi in testa in nessun frangente dal giovane compagno di team: in qualifica le loro performance sono state praticamente equivalenti, mentre in gara la superiore esperienza di Button ha fatto la differenza. Se Magnussen si è infatti trovato spesso a peggiorare la propria posizione di partenza, Button ha invece fatto esattamente l'oppo-

sto: la classifica, con il britannico avanti sul danese di ben 71 punti parla chiaro, ed il GP di Abu Dhabi è stato una buona cartina al tornasole di quello che è stato l'andamento della stagione: qualificatosi ottavo e partito sesto dopo l'esclusione delle Red Bull dalla qualifica, Button ha infatti disputato una bella corsa chiudendo quinto e avendo la meglio su Alonso, Hulkenberg e Perez dopo un duello durato in pratica l'intero GP. Magnussen, che si avviava dalla nona posizione, è invece partito male e dopo poche curve è entrato in contatto con Sutil, danneggiando l'anteriore della propria MP4-22 e compromettendo così la propria gara. Nessuno nega che il figlio d'arte danese abbia delle doti, ma quest'anno se si escludono le due belle gare in Australia e Russia non ha mostrato i picchi di prestazione che ci si potevano attendere da un pilota con il suo talento.



RITORNO ALL'ANTICO

Dennis spiega i motivi che hanno portato la sua McLaren a separarsi dalla Mercedes per ritornare tra le braccia della Honda e inoltre parla di Alonso, sponsor, rinnovamento

Massimo Costa

Yas Marina ha concluso tante belle storie: quella tra Seb Vettel e la Red Bull, quella tra la Ferrari e Fernando Alonso, quella di Jenson Button in F.1 e probabilmente anche quelle di Jean-Eric Vergne, Esteban Gutierrez ed Adrian Sutil. Ma c'è un'altra lunga storia che si è conclusa: quella tra la McLaren e la Mercedes. Già da martedì 25 novembre inizia ufficialmente il nuovo rapporto tra il team di Woking e la Honda. Ron Dennis, presidente e amministratore delegato del Gruppo McLaren, tornato in sella nel team F.1 dopo la defenestrazione di Martin Whitmarsh, ha voluto spiegare alla Gazzetta dello Sport il perché della separazione dalla Mercedes: "In F.1 ci sono le squadre che corrono per vincere e quelle che gareggiano. Per far parte della prima fascia devi garantirti il miglior motore da parte di un costruttore ufficiale ed avere uno stretto rapporto con loro, come accade da parte della Red Bull con Renault. E come si è verificato da parte nostra con Mercedes finché non hanno deciso di impegnarsi direttamente in prima persona, con un team tutto loro. A quel punto le cose sono cambiate e soprattutto quest'anno con la nuova power unit si è visto chiaramente come nessun altro team fornito dalla Mercedes sia stato in grado di vincere almeno un Gran Premio".

Da qui, la decisione di cercare sul mercato un nuovo partner, trovato nella Honda. Più che altro, un ritorno alle origini per la McLaren: "Nessuno meglio di noi conosce il valore e l'impegno dei giapponesi. Con loro abbiamo corso insieme cinque stagioni vincendo 44 corse su 80. Sono sicuro che se non saremo tra i primi fin da subito nella stagione 2015, lo saremo alla fine". La Honda non entrerà nell'azionariato della McLaren, non è interessata, mentre Dennis ha smentito che voglia vendere le sue di azioni: "No, semmai ne comprerò delle altre se ce ne sarà l'occasione".

Dennis ha anche affrontato l'argomento Fernando Alonso, rapporto che nel 2007 era stato estremamente negativo e burrascoso: "I matrimoni non sempre filano lisci (e lui lo sa bene in quanto ha

divorziato da tempo da Lisa, dalla quale ha avuto tre figli, ndr) e a volte quando si guasta finisce del tutto. Ogni tanto invece, capita che qualcosa si ricompone e allora il matrimonio diventa più forte di quanto lo era in passato". Dennis non nomina mai Alonso, ancora infatti non vi è stato l'annuncio ufficiale. Dennis parla anche di sponsor, che negli ultimi anni sono fuggiti dalla McLaren: "Noi siamo in F.1 ininterrottamente dal 1966 e in questo lungo periodo abbiamo contato 110 squadre che si sono affacciate nel mondiale. La McLaren c'è ancora. Un tempo la trattativa con gli sponsor riguardava il posizionamento del marchio sulle macchine, ora è tutto più complesso e si deve valutare anche l'impatto che questi possono avere sui social network". Infine, la ristrutturazione della McLaren F.1: "Ho lavorato tutto l'anno per ricostruire il reparto tecnico. Cinquanta persone hanno cambiato ruoli, venti ci hanno lasciato, venticinque le abbiamo ingaggiate".

I precedenti "matrimoni"

McLaren – Mercedes

Dal 1995 al 2014

3 Mondiali: 1998-1999-2007

McLaren – Honda

Dal 1988 al 1992

4 Mondiali: 1988-1989-1990-1991





L'ULTIMA DI JENSON

Si è conclusa la lunga carriera di Button, protagonista di ben 266 Gran Premi. Campione del mondo nel 2009 con la Brawn, l'inglese non ha trovato la fiducia di Dennis e della McLaren che ha preferito far crescere il giovane Magnussen a fianco di Alonso

Massimo Costa

Duecentosessantasei Gran Premi disputati, terzo piloti di tutti i tempi nell'aver partecipato al maggior numero di gare del mondiale F.1. Meglio di lui soltanto Rubens Barrichello

con 322 GP e Michael Schumacher con 306. Jenson

Button era diventato una presenza

costante e piacevole nel paddock della F.1 che lo aveva accolto nell'ormai lontano 2000 quando, proveniente direttamente dalla F.3 britan-

nica, venne lanciato in orbita dalla Williams. Il 34enne di Frome, Gran Bretagna, ha vinto un campionato del mondo nel 2009 al primo colpo con il nuovo team Brawn, ha vinto quindici corse, ha ottenuto otto pole ed è salito sul podio per cinquanta volte.

Un bel pilota Button, la cui carriera è però sempre stata contraddistinta da alti e bassi. Una carriera che sembrava essersi conclusa al termine della stagione 2008, quando la Honda, per la quale lavorava dal 2003 prima sotto le insegne BAR poi

sotto le dirette dipendenze del costruttore giapponese, aveva deciso di lasciare la F.1. Button era praticamente a piedi, a salvarlo Ross Brawn con quella pazzia idea di rilevare la squadra Honda a una sterlina e poi portarla al vertice assoluto conquistando subito l'iride salvo poi vendere tutto alla Mercedes. Nel 2010 però, Button è passato alla McLaren, forse un grosso errore perché se fosse entrato alla Mercedes magari la sua carriera in F.1 non si sarebbe fermata domenica 23 novembre 2014. Ron Dennis nella prima parte del campionato non è stato molto contento del rendimento di Jenson che, però, ha disputato alcune belle gare nel finale di una stagione conclusa all'ottavo posto e domando il rookie Kevin Magnussen. Evidentemente in McLaren si aspettavano molto di più da Button e guardando in prospettiva hanno preferito far crescere il giovane danese piuttosto che puntare ancora sul buon Jenson. Un altro motivo, da non sottovalutare, la richiesta economica di Button, non inferiore ai 12 milioni. Anche per questo l'ex iridato non ha trovato posto in nessun'altra squadra, difficilmente propensi a investire una cifra del genere per un pilota dal rendimento altalenante. Che farà ora Button? Si ritirerà dalle corse? Prenderà la via del WEC come Mark Webber? O magari quella del DTM già seguita in precedenza da David Coulthard o Ralf Schumacher o ancora Mika Hakkinen, per rimanere tra coloro che si sono imposti in F.1. Nulla è trapelato, ma di sicuro dopo i ritiri di Barrichello, Coulthard e Webber, il mondiale ha perso un altro pezzetto di storia.

266 GP disputati

1 campionato del mondo

15 vittorie

8 pole

8 gpv in gara

50 podi

Nico Hulkenberg



ORGOO

Sesta a pochi punti dalla McLaren nella classifica costruttori finale, la Force India ha concluso al meglio una bella stagione piazzando a punti sia Hulkenberg sia Perez, rispettivamente sesto e settimo

Antonio Caruccio

Sono poche le squadre che possono sorridere dopo la gara di Abu Dhabi. Per un motivo o per l'altro tanti hanno avuto problemi, chi per mancanza di competitività come ad esempio Ferrari e McLaren, o chi per problemi tecnici. Ma oltre alla Williams, che ha visto due piloti sul podio, anche la Force India può essere soddisfatta di quanto ottenuto. Mai infatti, nella sua storia la squadra aveva ottenuto 155 punti, motivo che giustifica la riconferma senza dubbi sia di Nico Hulkenberg sia di Sergio Perez. Guardinghi in qualifica, gli alfiери della compagine indiana, grazie ad una buona strategia su due soste, hanno concluso il Gran Premio in sesta

e settima posizione, con Perez che per via dell'assegnazione strampalata dei doppi punti ha sopravanzato Kevin Magnussen nella classifica piloti, chiudendo al decimo posto. Seppur nettamente staccato da Hulkenberg, a Perez va la medaglia conquistata con il podio in Bahrain, un risultato sicuramente importante che legittima il lavoro di tutto l'anno, quando in ben dieci occasioni tutte e due le vetture sono entrate in zona punti. Proprio perché nel 2015 i piloti sono già confermati, nei test si vedranno in azione due volti nuovi: il campione della GP2 Jolyon Palmer, e Richard Goddard, proveniente dalla Formula 3 europea dove ha corso con T Sport, team che utilizzava motori Nissan.



GLIO INDIANO

FORMULA 1
GP ABU DHABI



CHE

Antonio Caruccio

Una delusione cocente. Non può essere descritta in altra maniera la parte finale della stagione 2014 per la Toro Rosso-Renault. Nonostante due tra i piloti più competitivi del paddock e delle prestazioni incoraggianti in qualifica, la squadra di Faenza non è riuscita a conquistare punti nell'ultima gara di campionato, che assegnava per di più doppio punteggio. In qualifica, Daniil Kvyat aveva ottenuto il settimo tempo, passando la tagliola del Q2 che aveva invece intrappolato il compagno Jean-Eric Vergne. Qualificatosi davanti alle Ferrari ed alle McLaren, Kvyat si era trovato automaticamente promosso in terza fila dopo la squalifica delle Red Bull-Renault, replicando quindi la miglior prestazione ottenuta a Sochi. In gara però, già non brillante al via, ha potuto avere come attenuante il ritiro per un problema al motore, quando però si era fatto sfilare al via dalla McLaren di Jenson Button e dalle Ferrari,

navigando a centro gruppo. Vergne invece, su cui pesa non aver mantenuto il passo di Daniil in qualifica, ha pagato una strategia di gara troppo azzardata che lo ha visto indirizzarsi sulle tre soste, invece che le due convenzionali, situazione che non l'ha portato oltre il dodicesimo posto. Highlights della sua corsa resta la battaglia con Daniel Ricciardo, con il quale ha percorso appaiato metà del terzo settore, ma alla cui superiorità si è poi dovuto piegare pochi chilometri dopo. Morale, ancora a bocca asciutta anche se per loro fortuna la Lotus non ha messo in discussione il settimo posto nel mondiale costruttori. Per la Toro Rosso si chiude un capitolo, con Kvyat che dopo una sola stagione passa in Red Bull e Vergne che vede sempre più vicino lo spettro di un meritevole Carlos Sainz, in arrivo dalla Renault 3.5, campionato che ha vinto. Nei test collettivi di questa settimana, lo spagnolo dovrebbe prima guidare la Red Bull, e poi prendere il volante di Max Verstappen in Toro Rosso.

DELUSIONE!

La Toro Rosso sperava in un gran finale di stagione, ma Kvyat dopo una ottima qualifica si è ritirato per rottura del motore mentre Vergne è finito intrappolato in una strategia senza senso. Per il 2015, in arrivo due nuovi piloti: il già noto Verstappen e, probabilmente, Sainz

STAGIONE FALLITA

La Sauber chiude il 2014 senza aver ottenuto punti, un bilancio rovinoso in vista del 2015, ma che potrebbe essere salvato, dal punto di vista economico, dalla mancata partecipazione della Marussia alla gara di Yas Marina. Termina anche l'avventura in F.1 di Gutierrez e Sutil



Antonio Caruccio

Una resa incondizionata, la fine di un incubo, quella che la stessa team manager Monisha Kaltenborn definisce come la peggior stagione del team, in cui non è arrivato nemmeno un punto iridiato. La Sauber così non ha potuto sopravvivere la Marussia nella classifica costruttori, che mantiene la nona posizione. Per la squadra svizzera ci saranno comunque i proventi del nono posto verosimilmente, dato che non presentandosi ad Abu Dhabi, la squadra di John Booth ha perso il diritto ai proventi

derivanti dai diritti TV e dagli accordi della FOM. La Sauber ha cercato di affidarsi alla fortuna e sta facendo di tutto per raccogliere quanto più budget possibile, come una formica che si prepara ad un freddo e rigido inverno. Dopo aver fatto girare Roy Nissany ed Adderly Fong il mese scorso a Valencia con la vecchia vettura, il cinese è stato portato al debutto venerdì mattina nel primo turno di prove libere sulla vettura di Adrian Sutil, con il tedesco che ha recriminato per non aver potuto lavorare al meglio sull'assetto, riuscendo comunque a passare in Q2, obiettivo fallito da

Esteban Gutierrez. Al messicano è stato dato l'addio, dopo cinque anni di appartenenza prima come progetto giovani e poi come guida principale, come lo stesso è stato fatto per Sutil ed anche per Giedo Van Der Garde, ai quali invece era stato promesso un sedile per il 2015 nella fase centrale dell'anno. In gara la strategia di Gutierrez, su due soste, lo ha portato a sopravvivere il più esperto compagno tedesco Sutil, con poca verve. Nei test di questa settimana girerà il nuovo pilota 2015 Marcus Ericsson, dato che Felipe Nasr è ancora legato alla Williams come terzo pilota.

LIMENTARE



Adrian Sutil



La Lotus conclude la sua stagione da incubo con una gara senza alcuno spunto. Ora, il problema sarà riuscire a risvegliarsi e non ripetere le prestazioni 2014 con la power unit Mercedes...

FINE DELL'INCUBO

Maldonado abbandona
sconsolato la sua Lotus
con la power unit in fiamme



Marco Cortesi

Un video che ha impressionato molto e del quale in Lotus sembrano abbastanza orgogliosi, quello in cui Marco Sorensen si fa passare un bilico del team, guidato da uno stuntman e pilota alla Pike's Peak, sopra la testa a pochi centimetri. Perché parlarne in questa sede? Per dare l'idea di com'è andato il weekend, dato che la pubblicazione del video di cui sopra è stata il momento più "vivo" per il team di Gerald Lopez ad Abu Dhabi. Per il resto, le nere E22 Renault

sarebbero anche potute restare a casa, sia per le difficoltà che si sapeva avrebbero incontrato tra penalità e motori, sia per il fatto che dal prossimo anno le auto di Enstone monteranno motori Mercedes, i migliori del lotto, anziché i Renault. Le risate dei meccanici nel momento in cui il propulsore Renault Energy di Pastor Maldonado è esploso dicono tutto su quanta speranza ci fosse sul tracciato della Yas Island. Si trattava semplicemente di chiudere una stagione da incubo per aprire, si spera, una nuova era. E non è detto che

basti solo il motore dato che - Caterham a parte - la Lotus è stata costantemente il peggior team motorizzato dal costruttore francese. Certo, anche a livello finanziario sembra esserci un cauto ottimismo. Nel frattempo, dopo la conferma di Pastor Maldonado già anticipata da tempo, è arrivata anche quella di Romain Grosjean, che nel Gran Premio finale si è piazzato tredicesimo. Non che avesse particolari velleità, partendo dalla pit-lane e dovendo scontare un drive-through per via del nuovo propulsore montato dopo le libere.

UL



PRIMA PAGINA

La Caterham ha portato una vettura al traguardo in quella che con ogni probabilità è stata la gara dell'addio. Con performance nemmeno malvagie, tutto sommato, e con un buon debutto di Stevens

Marco Cortesi

Dopo aver ricevuto un insperato riscontro nella prima operazione di crowdfunding lanciata da un team di Formula 1 - anche grazie a delle reward particolarmente interessanti - la Caterham si è schierata ad Abu Dhabi con l'intenzione di dare almeno una chiusura decorosa ad un'avventura sportiva che non è mai decollata. E, quantomeno, una delle vetture è riuscita a transitare sotto il traguardo. Kamui Kobayashi ha fatto quello che ha potuto, ovvero molto poco data la situazione di una compagine che ha già mandato a casa tutti i dipendenti richiamandone solo 40 per l'occasione, e ha conquistato la penultima fila con meno di due secondi di distacco da Pastor

Maldonado, a poco più di quattro secondi da Nico Rosberg. Peccato il ritiro a causa di una vibrazione. Will Stevens non ha demeritato. Il team ha precisato di averlo scelto in virtù dei test già completati con la scuderia in pista e al simulatore, e lui si è comportato bene, tenendosi a meno di cinque decimi dal compagno giapponese. In gara ha perfino osato far innervosire sua maestà Fernando Alonso, che si è lamentato di non essere stato fatto passare anche se entrambe le vetture erano a pieni giri. E ha terminato la corsa. Non male. Tornando alle note negative - e ce ne sono comunque tante - quali sono le speranze della Caterham di essere al via la prossima stagione? Per ora meno dello 0%, ma si vedrà...

Will Stevens

LA GRANDE OCCASIONE

Antonio Caruccio

Secondo le indiscrezioni raccolte da Italiaracing, oltre che dai nomi già confermati negli scorsi giorni, quella che riportiamo in queste pagine è la lista dei piloti che prenderanno parte ai test finali della stagione 2014 della Formula 1. Con grande interesse sicuramente si seguirà, come già riportato da Italiaracing, il debutto di Raffaele Marciello alla guida della Ferrari, un evento quasi unico nel suo genere perché rappresenta la promozione del primo vero pilota cresciuto dalla FDA sin da una categoria addestrativa, nel caso specifico la Formula Abarth, alla Formula 1. Al fianco di Lello ci sarà Kimi Raikkonen, ma sono molti i promossi dalla GP2. Oltre a Felipe Nasr con la Williams (benché abbia già firmato un contratto con Sauber per il 2015), il campione Jolyon Palmer guiderà la Force India e Stoffel Vandoorne è atteso al volante della nuova McLaren-Honda, dato che Kevin Magnussen non è ancora stato riconfermato e Fernando Alonso sarà annunciato a dicembre. Con la Mercedes girerà il nuovo terzo pilota Pascal Wehrlein, protagonista del DTM, ruolo che nella squadra tedesca era rimasto vacante per oltre un anno dopo la dipartita di Sam Bird. Unico nodo ancora da sciogliere riguarda la conferma di Carlos Sainz in Toro Rosso il secondo giorno oltre al secondo pilota che sarà schierato dalla Sauber.

Mercedes

Pascal Wehrlein – Nico Rosberg

Red Bull

Carlos Sainz – Daniel Ricciardo

Williams

Felipe Nasr – Valtteri Bottas

Ferrari

Raffaele Marciello – Kimi Raikkonen

McLaren

Oliver Turvey – Stoffel Vandoorne

Force India

Spike Goddard – Jolyon Palmer

Toro Rosso

Max Verstappen – Carlos Sainz (?)

Sauber

Marcus Ericsson

Caterham

Will Stevens





Santander



SCUDERIA
FERRARI



KAS...
57

L'ORDINE DI ARRIVO

DOMENICA 23 NOVEMBRE 2014

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W05) - 55 giri in 1.39'02"619
- 2 - Felipe Massa (Williams FW36-Mercedes) - 2"576
- 3 - Valtteri Bottas (Williams FW36-Mercedes) - 28"880
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault) - 37"237
- 5 - Jenson Button (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1'00"334
- 6 - Nico Hulkenberg (Force India VJM07-Mercedes) - 1'02"148
- 7 - Sergio Perez (Force India VJM07-Mercedes) - 1'11"060
- 8 - Sebastian Vettel (Red Bull RB10-Renault) - 1'12"045
- 9 - Fernando Alonso (Ferrari F14-T) - 1'25"813
- 10 - Kimi Raikkonen (Ferrari F14-T) - 1'27"820
- 11 - Kevin Magnussen (McLaren MP4/29-Mercedes) - 1'30"376
- 12 - Jean-Eric Vergne (Toro Rosso STR9-Renault) - 1'31"947
- 13 - Romain Grosjean (Lotus E22-Renault) - 1 giro
- 14 - Nico Rosberg (Mercedes W05) - 1 giro
- 15 - Esteban Gutierrez (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Adrian Sutil (Sauber C33-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Will Stevens (Caterham CT05-Renault) - 1 giro

Giro più veloce: Daniel Ricciardo 1'44"496

Ritirati

- Kamui Kobayashi
- Pastor Maldonado
- Daniil Kvyat

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2014

Australia	16/03/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	57 giri in 1.32'58"710
Malesia	30/03/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	56 giri in 1.40'25"974
Bahrain	30/03/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	57 giri in 1.39'42"743
Cina	20/04/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	54 giri in 1.33'28"336
Spagna	11/05/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	66 giri in 1.41'05"155
Monaco	24/05/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	78 giri in 1.49'27"661
Canada	8/06/2014	Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault)	70 giri in 1.39'12"830
Austria	22/06/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	71 giri in 1.27'54"967
Gran Bretagna	6/07/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	52 giri in 2.26'52"094
Germania	20/07/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	67 giri in 1.33'42"914
Ungheria	27/07/2014	Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault)	70 giri in 1.53'05"058
Belgio	24/08/2014	Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault)	54 giri in 1.24'36"556
Italia	7/09/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	53 giri in 1.19'10"236
Singapore	21/09/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	60 giri in 2.00'04"795
Suzuka	5/10/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	44 giri in 1.51'43"021
Sochi	12/10/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	53 giri in 1.31'50"744
Austin	2/11/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	56 giri in 1.40'04"785
San Paolo	9/11/2014	Nico Rosberg (Mercedes W05)	71 giri in 1.30'02"555
Abu Dhabi	23/11/2014	Lewis Hamilton (Mercedes W05)	55 giri in 1.39'02"619



CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	384
2	Nico Rosberg	Mercedes	317
3	Daniel Ricciardo	RBR-Renault	238
4	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	186
5	Sebastian Vettel	RBR-Renault	167
6	Fernando Alonso	Ferrari	161
7	Felipe Massa	Williams-Mercedes	134
8	Jenson Button	McLaren-Mercedes	126
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	96
10	Sergio Perez	Force India-Mercedes	59
11	Kevin Magnussen	McLaren-Mercedes	55
12	Kimi Raikkonen	Ferrari	55
13	Jean-Eric Vergne	Toro Rosso-Ferrari	22
14	Romain Grosjean	Lotus-Renault	8
15	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	8
16	Jules Bianchi	Marussia-Ferrari	2
17	Pastor Maldonado	Lotus-Renault	2
18	Adrian Sutil	Sauber-Ferrari	0
19	Marcus Ericsson	Caterham-Renault	0
20	Esteban Gutierrez	Sauber-Ferrari	0
21	Max Chilton	Marussia-Ferrari	0
22	Kamui Kobayashi	Caterham-Renault	0
23	Will Stevens	Caterham-Renault	0
24	Andre Lotterer	Caterham-Renault	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	701
2	Red Bull Racing-Renault	405
3	Williams-Mercedes	320
4	Ferrari	216
5	McLaren-Mercedes	181
6	Force India-Mercedes	155
7	Scuderia Toro Rosso-Renault	30
8	Lotus-Renault	10
9	Marussia-Ferrari	2
10	Sauber-Ferrari	0
11	Caterham-Renault	0

STOFFEL DA V

Con un weekend eccezionale, Vandoorne ha completato una parte finale della stagione quasi perfetta conquistando il secondo posto in campionato. Nonostante il titolo perso a vantaggio di Palmer, il pilota del programma McLaren ha lasciato di stucco per qualità



VENDERE



Vandoorne ha dominato gara 1



Vincitore dell'ultima gara stagionale della GP2, Coletti

Marco Cortesi Photo 4

La GP2 Series ha espresso ad Abu Dhabi gli ultimi verdetti della stagione. Stoffel Vandoorne ha completato una splendida fase finale del campionato, conquistando la sua quarta pole position consecutiva e la sua quarta vittoria dell'anno. E se da una parte c'è la soddisfazione per una lunga serie di risultati positivi, dall'altra c'è il rammarico per un inizio zoppicante che ha dato al rivale Jolyon Palmer l'allungo decisivo verso la conquista del titolo. Ma, alla fine, tutti sanno bene che i titoli vinti in GP2 non hanno avuto un gran valore recentemente, e il velocissimo belga ha sicuramente impressionato chi di dovere conquistando il secondo posto. Nella feature race del sabato, dopo una partenza perfetta, Vandoorne ha progressivamente allungato nei confronti degli avversari riuscendo a far durare più a lungo possibile le Pirelli supersoft, che erano montate anche sulle Dallara di Felipe Nasr e Stephane Richelmi. E se è vero che una mano, nel portare le gomme più avanti possibile, l'ha data una safety-car, Vandoorne non ha sbagliato nulla, "navigando" benissimo in mezzo al traffico. Mentre Palmer e Mitch Evans si portavano davanti a tutti, Vandoorne si è divicolato alla grande sopravvivendo anche ad una leggera toccata con Jon Lancaster in rettilineo.



Eccellente il finale di stagione di Pic



Sul podio di gara 1 Evans



Nasr ha chiuso il campionato in terza posizione. Ora lo aspetta la Sauber F.1





PALMER SI GIRA COLETTI VINCE GARA 2

Alle sue spalle si è piazzato Palmer, mentre Evans ha completato il podio. Meno fortuna, ma soprattutto meno efficace nelle fasi centrali per Nasr, quarto al traguardo. La domenica, mentre Palmer finiva subito in testacoda, Vandoorne si è portato con prudenza in una posizione "buona", la settimana, segnando con una facilità incredibile il giro più veloce. Poi, nel finale, ha arrotondato passando l'alfiere Trident Johnny Cecotto, in crisi di gomme, e approfittando della penalità a Richelmi. Alla fine, l'ultima vittoria dell'anno è andata a Stefano Coletti. Il monegasco ha dominato, beffando in partenza Arthur Pic ed involandosi verso il successo. Alle sue spalle, Nasr ha capitalizzato un'altra bella partenza con un piazzamento che non gli è comunque servito a strappare la piazza d'onore ai punti. Dopo aver ancora una volta chiuso la qualifica in top-8, Raffaele Marciello ha portato a casa un undicesimo ed un settimo posto, terminando campionato in ottava piazza. Sfortunata la gara del team Rapax mentre in casa Trident, Cecotto ha incamerato due bei piazzamenti, racimolando la top-5 in classifica. Dopo la chiusura ufficiale negli Emirati, la GP2 Series è già pronta per i primi test collettivi in programma questa settimana proprio sulla Yas Island.



Vinto il titolo a Sochi, Palmer si è piazzato secondo in gara 1

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 22 NOVEMBRE 2014

- 1 - Stoffel Vandoorne - ART - 31 giri
- 2 - Jolyon Palmer - Dams - 12"157
- 3 - Mitch Evans - Russian Time - 19"159
- 4 - Felipe Nasr - Carlin - 22"205
- 5 - Stephane Richelmi - Dams - 28"099
- 6 - Johnny Cecotto - Trident - 31"375
- 7 - Stefano Coletti - Racing Engineering - 34"254
- 8 - Arthur Pic - Campos - 34"499
- 9 - Rio Haryanto - Caterham - 36"797
- 10 - Daniel De Jong - MP - 46"613
- 11 - Raffaele Marciello - Racing Engineering - 47"586
- 12 - Julian Leal - Carlin - 50"140
- 13 - Takuya Izawa - ART - 54"585
- 14 - Kimiya Sato - Campos - 57"199
- 15 - Nathanael Berthon - Lazarus - 1'05"269
- 16 - Sergio Canamasas - Trident - 48"362*
- 17 - Simon Trummer - Rapax - 1'12"621
- 18 - Jon Lancaster - Hilmer - 1'19"605
- 19 - Kevin Giovesi - Rapax - 1'19"877
- 20 - Conor Daly - Lazarus - 1'25"909
- 21 - Pierre Gasly - Caterham - 1'26"649
- 22 - Nicholas Latifi - Hilmer - 1'42"065

* Penalizzato per non aver restituito la posizione dopo un taglio

Giro più veloce: Jolyon Palmer - 1'51"185

Ritirati

- 16° giro - Artem Markelov
- 8° giro - Andre Negrao
- 3° giro - Marco Sorensen
- 1° giro - Rene Binder

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 23 NOVEMBRE 2014

- 1 - Stefano Coletti - Racing Engineering - 31 giri
- 2 - Felipe Nasr - Carlin - 3"787
- 3 - Arthur Pic - Campos - 5"357
- 4 - Mitch Evans - Russian Time - 12"701
- 5 - Stoffel Vandoorne - ART - 13"764
- 6 - Johnny Cecotto - Trident - 18"708
- 7 - Raffaele Marciello - Racing Engineering - 19"217
- 8 - Sergio Canamasas - Trident - 24"383
- 9 - Stephane Richelmi - Dams - 9"288*
- 10 - Takuya Izawa - ART - 29"345
- 11 - Julian Leal - Carlin - 29"608
- 12 - Rio Haryanto - Caterham - 30"191
- 13 - Nathanael Berthon - Lazarus - 30"561
- 14 - Jon Lancaster - Hilmer - 36"411
- 15 - Conor Daly - Lazarus - 36"817
- 16 - Simon Trummer - Rapax - 37"962
- 17 - Nicholas Latifi - Hilmer - 41"580
- 18 - Pierre Gasly - Caterham - 42"156
- 19 - Artem Markelov - Russian Time - 44"492
- 20 - Kevin Giovesi - Rapax - 46"210
- 21 - Marco Sorensen - MP - 47"308
- 22 - Kimiya Sato - Campos - 47"687
- 23 - Rene Binder - Arden - 48"331
- 24 - Andre Negrao - 53"145

* Penalizzato per non aver restituito la posizione dopo un taglio

Giro più veloce: Stoffel Vandoorne - 1'52"088

Ritirati

- 1° giro - Artem Markelov
- 1° giro - Andre Negrao

Il campionato piloti finale

1. Palmer 276; 2. Vandoorne 229; 3. Nasr 224; 4. Evans 174; 5. Cecotto 140; 6. Coletti 136; 7. Pic 124; 8. Marciello 74; 9. Richelmi 73; 10. Leal 68; 11. Sorensen 47; 12. Negrao 31; 13. Quaife-Hobbs 30; 14. Canamasas 29; 15. Haryanto 28; 16. Abt 27; 17. Trummer 26; 18. Izawa 26; 19. Dillmann 18; 20. Berthon 17.

LYNN NEL P

Lynn debutterà in GP2

CAMPIONE POLE WEEKEND!

Il pilota inglese del team Carlin ha vinto la categoria dopo la qualifica in quanto il suo rivale Stoneman non ha guadagnato i punti della pole vincendo poi la prima corsa. Successo anche per Yelloly, bene Ceccon

Antonio Caruccio
Photo 4

Alex Lynn è il nuovo campione della GP3. L'inglese, che aveva dominato la prima parte di stagione, diviene il primo pilota ad aggiudicarsi un titolo quando il weekend di gara non è ancora entrato nel vivo. Lynn infatti, al termine della qualifica è stato matematicamente certo di non poter essere più raggiunto dalla concorrenza. Chi poteva ancora impensierire il britannico del team Carlin era infatti Dean Stoneman, che però in qualifica si era fatto beffare da uno straordinario Marvin Kirchhofer, che gli ha sottratto i quattro punti della pole position che gli avrebbero consentito di tenere ancora aperti i giochi. A quel punto, sembrava per Stoneman compromessa anche la possibilità di giocarsi le proprie carte per la piazza d'onore, visto l'oltre mezzo secondo rifilato dal tedesco di ART a tutti gli altri. Ma proprio al via della prima gara Stoneman ha preso la leadership ai danni di Kirchhofer, andando così a mettere in salvo la medaglia d'argento.

**STONEMAN VICECAMPIONE
KIRCHHOFFER PERDE PUNTI**

In gara 2, Marvin è rimasto fermo dovendo partire dai box, mentre Stoneman veniva tamponato da Alex Fontana nel primo giro. In questo modo i giochi erano fatti, soprattutto per il campionato a squadre, dato che ART, con due vetture fuori dai punti, non ha potuto contrastare il monopolio Carlin. La compagine inglese per la prima volta si aggiudica il titolo della GP3 sia piloti che preparatori, togliendo quest'ultimo scettro alla ART, che lo otteneva dalla fondazione della categoria nel lontano 2010. Se tre dei campioni della GP3 sono stati quest'anno protagonisti in Formula 1, sembra che Alex Lynn dovrà accontentarsi di seguire le orme di Mitch Evans, andando a prendere il via nel campionato GP2. Lynn, vincitore del Gran Premio di Macao in Formula 3 nel 2013, dodici mesi fa era entrato a far parte del programma Red Bull e la prossima settimana proverà proprio con Carlin e ART la Dallara GP2, sperando di scalare un altro gradino verso l'ambita meta, già conquistata dal compagno di filiera Daniil Kvyat, campione uscente della GP3.

**PECCATO NIEDERHAUSER
STANAWAY DISPERSO**

Patric Niederhauser è invece il vincitore morale di questo appuntamento. Lo svizzero aveva vinto con maestria la gara domenicale, andando a precedere senza problemi i rivali, ma si è poi visto squalificare per la non conformità di un settaggio dell'aerodinamica posteriore della propria vettura, perdendo di fatto la terza affermazione dell'anno. Il successo è così andato a Nick Yelloly, delle Status GP, che diviene il primo alfiere nella classifica di campionato del team irlandese, sopravanzando Richie Stanaway, in netta difficoltà in Russia ed Emirati Arabi.

**NOVITÀ IN TRIDENT
CECCON SEMPRE A PUNTI**

Nuovi volti in casa Trident. Con Patrick Kujala è arrivato Ryan Cullen mentre al debutto assoluto è stato Kang Ling, pilota cinese che la settimana prossima sarà impegnato nei test con Hilmer e Jenzer. Con Jenzer invece si è conclusa l'avventura di Kevin Ceccon. Il bergamasco, arrivato da metà stagione, non ha sfigurato nei confronti del compagno Matheo Tuscher e Pal Varhaug. Due volte a punti in entram-



Alex Lynn





Stoneman ha vinto gara 1



Yelloly primo in gara 2 dopo la squalifica di Niederhauser

be le gare con un nono e sesto posto, Ceccon era stato penalizzato con la perdita di una posizione per aver superato oltre i limiti della pista Jimmy Eriksson. Nonostante la retrocessione però, la squalifica di Niederhauser in gara 2 lascia invariato il suo bottino. Un calvario invece, la parte finale della stagione di Riccardo Agostini. Il team Hilmer ha subito particolarmente il recupero delle altre squadre, ma nonostante alcuni accorgimenti tecnici presi per cercare di contenere i danni, non è stato possibile riagguantare la zona punti.



Ceccon e Agostini, gli italiani della GP3

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 22 NOVEMBRE 2014

- 1 - Dean Stoneman - Koiranen - 14 giri 29'10"173
- 2 - Marvin Kirchhofer - ART - 0"800
- 3 - Dino Zamparelli - ART - 5"423
- 4 - Emil Bernstorff - Carlin - 6"808
- 5 - Alex Lynn - Carlin - 9"441
- 6 - Alex Fontana - ART - 10"464
- 7 - Patric Niederhauser - Arden - 12"174
- 8 - Nick Yelloly - Status - 13"296
- 9 - Kevin Ceccon - Jenzer - 15"414
- 10 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 16"173
- 11 - Santiago Urrutia - Koiranen - 22"559
- 12 - Richie Stanaway - Status - 23"097
- 13 - Jann Mardenborough - Arden - 23"677
- 14 - Pal Varhaug - Jenzer - 24"419
- 15 - Robert Visoiu - Arden - 25"203
- 16 - Alfonso Celis - Status - 27"534
- 17 - Nelson Mason - Hilmer - 31"020
- 18 - Riccardo Agostini - Hilmer - 33"738
- 19 - Ryan Cullen - Trident - 34"463
- 20 - Ling Kang - Trident - 39"273

Giro veloce: Marvin Kirchhofer 1'56"888

Ritirati

- 2° giro - Patrick Kujala
- 0 giri - Matheo Tuscher
- 0 giri - Luis Sa Silva

L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 23 NOVEMBRE 2014

- 1 - Nick Yelloly - Status - 14 giri in 28'29"039
- 2 - Alex Lynn - Carlin - 2"778
- 3 - Emil Bernstorff - Carlin - 3"491
- 4 - Dino Zamparelli - ART - 5"534
- 5 - Jimmy Eriksson - Koiranen - 8"264
- 6 - Kevin Ceccon - Jenzer - 8"260
- 7 - Richie Stanaway - Status - 12"978
- 8 - Robert Visoiu - Arden - 13"552
- 9 - Pal Varhaug - Jenzer - 17"294
- 10 - Matheo Tuscher - Jenzer - 19"007
- 11 - Marvin Kirchhofer - ART - 19"585
- 12 - Santiago Urrutia - Koiranen - 25"889
- 13 - Riccardo Agostini - Hilmer - 26"889
- 14 - Patrick Kujala - Trident - 26"963
- 15 - Alex Fontana - ART - 27"553
- 16 - Ling Kang - Trident - 38"359
- 17 - Luis Sa Silva - Carlin - 58"213
- 18 - Nelson Mason - Hilmer - 1 giro

Giro veloce: Alex Fontana 1'57"716

Ritirati

- 10° giro - Jann Mardenborough
- 8° giro - Alfonso Celis
- 1° giro - Ryan Cullen
- 1° giro - Dean Stoneman

Squalificato

Patric Niederhauser

*Indica la retrocessione di una posizione

Il campionato

1. Lynn 209 punti; 2. Stoneman 163; 3. Kirchhofer 161; 4. Eriksson & Bernstorff 134; 6. Yelloly 127; 7. Stanaway 125; 8. Zamparelli 124; 9. Mardenborough 77; 10. Niederhauser 62

BIRD FUGA ELETTR

L'inglese ha dominato la seconda prova del campionato. Grandi rimonte del leader Di Grassi e di Buemi. Ottimo il fine settimana di Trulli, sfortunata la Cerruti





IZZANTE

Massimo Costa

Non si può dire che i 20 piloti, di buona qualità, della Formula E non si impegnino, non diano il centodieci per cento. A Putrajaya se ne è avuto un ottimo esempio. Sorpassi, duelli, contatti. Nessuno si è risparmiato. Nonostante monoposto silenziose e visivamente troppo lente, lo spettacolo non è mancato e alla fine sul gradino più alto del podio ci è salito Sam Bird. Bella gara la sua, costantemente al limite, in fuga fin dal 5° giro quando ha superato Oriol Servià, scattato dalla pole. Bird, che difende i colori del team Virgin, ha compiuto un notevole balzo in avanti nella classifica di campionato portandosi a quota 40 punti, a sole tre lunghezze dal leader Lucas Di Grassi. Il brasiliano dell'Audi Abt sembrava tagliato fuori dal podio in quanto, dopo una disastrosa qualifica con tanto di botto contro il muro, era partito dalla penultima fila. Ma la sua rimonta è stata notevole e da vero pilota endurance è stato abile a tenersi fuori dai guai, guadagnando posizioni su posizioni fino a conquistare una incredibile seconda posizione.



UN SAGACE BUEMI SFORTUNATO CHANDHOK

Un recupero altrettanto entusiasmante lo ha compiuto Sebastien Buemi. Lo svizzero fresco campione del mondo WEC, è partito dall'ultima fila con la monoposto della e.dams Renault. Ma come Di Grassi, ha saputo aggredire e attendere con sagacia meritando ampiamente il terzo posto finale. Dietro di lui un Nicolas Prost che era stato capace di conquistare la pole, poi assegnata a Serbia in quanto il francese della e.dams Renault doveva scontare 10 posizioni di penalità per l'incidente terribile di Pechino nel quale aveva coinvolto Nick Heidfeld. Prost in gara non è però mai stato troppo incisivo, tanto da finire dietro ai rimontanti Di Grassi e Buemi. Altro pilota che ha saputo compiere una gran rimonta dall'ultima fila è stato Jerome D'Ambrosio, del team Dragon. Il belga ha avuto la meglio su Karun Chandhok, a lungo terzo. L'indiano del team Mahindra ha perso almeno 15" rispetto alla media in occasione del cambio vettura.



Trulli si difende da Chandhok



Non positivo il weekend di Tung



L'ORDINE DI ARRIVO SABATO 22 NOVEMBRE 2014

- 1 - Sam Bird - Virgin - 31 giri 51'11"979
- 2 - Lucas Di Grassi - Audi Abt - 4'175
- 3 - Sebastien Buemi - e.dams Renault - 5'739
- 4 - Nicolas Prost - e.dams Renault - 9'552
- 5 - Jerome D'Ambrosio - Dragon - 13'722
- 6 - Karun Chandhok - Mahindra - 17'158
- 7 - Oriol Servia - Dragon - 18'621
- 8 - Antonio Felix Da Costa - Aguri - 19'926
- 9 - Jaime Alguersuari - Virgin - 20'053
- 10 - Daniel Abt - Audi Abt - 45'663
- 11 - Ho Pin Tung - China - 55'833
- 12 - Stephane Sarrazin - Venturi - 56'626
- 13 - Matthew Brabham - Andretti - 1'05'036
- 14 - Bruno Senna - Mahindra - 1 giro
- 15 - Franck Montagny - Andretti - 1 giro
- 16 - Katherine Legge - Aguri - 3 giri

Ritirati

- 28° giro - Jarno Trulli
- 22° giro - Nelson Piquet
- 14° giro - Nick Heidfeld
- 7° giro - Michela Cerruti

Il campionato

- 1. Di Grassi 43; 2. Bird 40;
- 3. Montagny, Chandhok, D'Ambrosio, Prost 18;
- 7. Buemi 15; 8. Pic, Servia 12;
- 10. Piquet, Alguersuari, Da Costa 4.



La gioia di Di Grassi



SERVIA SENZA PASSO ABT SENZA ENERGIA

Servia, partito dalla pole, non ha mai avuto un passo gara tale da poter puntare al podio. Nella top 10 hanno concluso Antonio Felix Da Costa, alla sua prima gara in Formula E (aveva saltato Pechino perché impegnato nel DTM), Jaime Alguersuari (che in qualifica era finito contro il muro per evitare un lento Di Grassi) e Daniel Abt. Il tedesco, dalla seconda fila si è mosso lentamente ed ha subito avuto problemi. Cambiata la macchina già nei primi giri, si è trovato in testa, ma nel finale non aveva più energia ed ha dovuto rallentare concludendo decimo.

SENNA E PIQUET CRASH TRULLI PROTAGONISTA

Bruno Senna era in scia a Prost all'ultimissimo giro, ma ha commesso un imperdonabile errore che lo ha portato con violenza contro il muro nella semicurva che precede il tornantino. Il brasiliano della indiana Mahindra ha così buttato via un quinto

posto che era già suo. Ritirato anche Nelson Piquet, sempre tra i primissimi. Dopo il cambio vettura, Piquet si è trovato alle spalle di Jarno Trulli in lotta per la terza posizione. Piquet ha tentato di affiancare all'esterno l'italiano, ma questi si è spostato verso di lui per impostare la successiva curva a destra. Contatto inevitabile e ritiro per il brasiliano. Trulli ha disputato un gran fine settimana. Quarto in qualifica, salito subito terzo per le noie di Abt al via, ha poi superato Servia occupando a lungo la seconda posizione. Tutto pareva girare al meglio, ma quando è entrata la safety-car per la seconda volta, Trulli ha commesso un errore nel toccare i pulsanti sul volante: anziché intervenire sul settaggio, ha finito per incidere su un aumento di energia, superando i 150 KW consentiti dal regolamento. E così si è preso un drive through. Trulli, prima di scontare la penalità, è poi entrato in contatto con Piquet ed ha preferito fermarsi. Michela Cerruti, del team di Jarno, è invece stata centrata nel corso del 1° giro da Katherine Legge nella frenata del tornantino. La ragazza inglese è stata penalizzata di 10 posizioni in griglia per la prossima gara.



SARA



Il giovane friulano si è reso protagonista di una bella annata risultando tra i migliori italiani a livello internazionale. Recentemente ha anche svolto il Supercorso Federale ottenendo interessanti risultati

ANNO FAMOSI

Lorenzo Trivisanutto è uno dei più promettenti kartisti italiani del momento. Il quindicenne di San Vito al Tagliamento (Pordenone), ha vinto una gara dell'europeo KF Junior in questa stagione ed è stato uno dei pochi piloti tricolore in grado di arginare la supremazia dei vari Enaam Ahmed, Mick Junior, Daniel Ticktum & Co. Visto che in Italia non era possibile iniziare l'attività agonistica alla tenera età di cinque anni, Lorenzo ha iniziato a calcare le piste slovene per bruciare le tappe. Raggiunta la soglia dei 9 anni è passato alla Mini CSAI e si è messo subito in mostra nella WSK Master Series (3° nel 2011) e, successivamente, in KFJ, categoria in cui ha chiuso sul podio alla Winter Cup ed al quarto la WSK Champions. Nel 2014 è diventato pilota ufficiale della Scuderia PCR e, come detto, ha centrato una bella vittoria nella terza gara del campionato Europeo di KFJ, sul circuito svedese di Kristianstad (Svezia).

Domanda secca. Un bilancio sul tuo 2014, anno in cui sei diventato pilota ufficiale della Scuderia PCR, da privato quale eri negli anni passati?

“In generale bene, abbiamo dovuto lavorare sul materiale e da metà stagione in poi siamo riusciti ad ottenere un ottimo livello. Infatti siamo riusciti anche a prenderci qualche bella soddisfazione anche se ci sono state gare, in cui a causa di qualche sfortuna non abbiamo ottenuto buoni risultati. Però, direi che in generale abbiamo trovato un'ottima velocità.”

Dal punto di vista della guida e come maturità, come ti giudichi?

“Come crescita personale credo di aver fatto un ottimo miglioramento, rispetto agli anni scorsi sono riuscito a trovare più continuità. Mi è mancato di concludere l'anno con una bella prestazione al mondiale, ma in generale abbiamo portato a casa tanti bei risultati e quindi sono soddisfatto della mia stagione.”

Il momento “SI”, qual è stato?

“Dopo le prime gare della stagione, in cui non sono andate molto bene, abbiamo avuto un momento di stallo, ma successivamente siamo riusciti a migliorare il materiale, sia i motori sia il telaio e abbiamo ottenuto dei bei risultati nelle gare di Campionato Italiano CSAI, con la doppia vittoria ed il successo ottenuto all'Europeo in Svezia. Nella gara dell'Europeo, in Svezia, abbiamo raggiunto l'apice, sia io come pilota che come velocità generale.”

Il momento più difficile qual è stato?

“Non difficile, ma infelice, è stata la gara del Campionato del Mondo, perché potevamo fare veramente bene. Nelle prove libere eravamo stati i più veloci e quindi ci aspettavamo qualcosa di più, la sfortuna e qualche scelta sbagliata fatta in finale non ci hanno premiati e ci è andata male. Questa è stata l'unica pecca della stagione, sono rammaricato perché avevamo un'ottima velocità. Alcune gare può succedere che manchi la prestazione in termini velocistici, oppure che nascano male e non si riesca a tenere il passo. Il mondiale di Essay è sta-

to un peccato perché avevamo anche un'ottima velocità e le potenzialità c'erano tutte.”

Sei una delle giovani promesse del kart italiano, quale sarà il tuo futuro prossimo, il 2015. Hai già un programma di massima?

“Sicuramente il prossimo anno farò un cambio di categoria e starò sempre con la Scuderia PCR. Dovremo vedere, perché ci sono delle evoluzioni sulle categorie, non si sa se la KF rimarrà o verrà sostituita. Sicuramente continuerò il mio percorso nel kart ancora una stagione, poi si vedrà nel futuro.”

Hai appena terminato il Supercorso Federale, nel quale sei stato inserito come uno dei migliori kartisti italiani, assieme ad Albanese, Bertoni e Cutrupi. Com'è andato?

“E' stata una bella soddisfazione e anche un bel riconoscimento, sono rientrato tra i quattro più talentuosi attualmente. E' stata una bella esperienza soprattutto per la mia poca conoscenza delle monoposto. Ho dimostrato che posso andare bene anche con le monoposto e mi fa piacere che abbiano apprezzato la mia stagione kartistica. Proprio per la stagione svolta, vorrei ringraziare la PCR per avermi dato la possibilità di lavorare in un team ufficiale e per avermi coinvolto in questo progetto, nel quale hanno messo anima e corpo. Ringrazio anche i miei familiari che mi hanno supportato in questo percorso e che mi hanno dato una mano ad andare avanti.”





Alcune immagini di Trivisanutto al Supercorso federale Aci Csaì

L'ITALIA TORNA

Guido Rancati

Il comunicato – senza valore regolamentare, come ricorda la dicitura in fondo – non dice tutto. Non dice l'auto che Giuseppe Testa e Fabio Andolfi useranno nelle loro incursioni nella serie iridata e neppure quali saranno le

sei gare, tutte presumibilmente in Europa, che il molisano e il ligure disputeranno. Soprattutto non dice se il programma sarà finanziato in toto dall'Acì con l'apporto della Pirelli o se i due ragazzi dovranno contribuire a completare il budget. E, nel caso, con quanti euro. Ma una cosa la dice: i massimi

dirigenti della federazione automobilistica italiana sembrano aver finalmente capito che, per non morire, il rallyismo tricolore ha bisogno di essere rappresentato sul palcoscenico più sfavillante. E hanno finalmente fatto qualcosa per ridare ai giovani almeno la speranza di poter mostrare il loro valore in



A MONDIALE

gare vere. Diverse da quelle esasperatamente lente e ridicolmente corte che ormai si disputano nel Bel Paese.

L'impegno preso da Marco Ferrari nel corso della conferenza che ha chiuso il Supercorso è preciso e confortante: la gente dei rally – addetti ai lavori e appassionati – adesso sa

che c'è vita su Marte. Il resto, tutto il resto, non serve a niente e a nessuno. A cominciare ovviamente dal dissertare sul come e perché l'opportunità sia stata data a Testa e a Andolfi e non ad altri. Se Paolo Andreucci, Piero Longhi, Alessandro Bettega e gli altri componenti il collegio giudicante hanno scel-

to bene, sarà il tempo a dirlo. Discutere se sarebbe stato meglio puntare su altri potrà anche servire a riempire di chiacchiere le lunghe serate invernali, ma resta un esercizio sterile. Per ora, l'unica cosa davvero sensata è vigilare che le promesse romane abbiano un seguito. Che le parole siano seguite dai fatti.



OTTO VOLANTE.



!!AVAS WORLDWIDE

Grazie a 208, Peugeot è Campione Italiano Rally per l'ottava volta.

PEUGEOT RACCOMANDA TOTAL

Siamo orgogliosi di questo nuovo successo. Il nostro grazie va innanzitutto alla coppia Andreucci-Andreussi, al junior team Albertini-Mazzetti, alla squadra di tecnici e agli sponsor. Ma se siamo **il marchio estero più titolato in Italia**, è anche grazie ai tanti piloti privati che gareggiano e vincono per noi. Con tutti loro e con tutti voi vogliamo condividere la gioia per questo successo, che conferma l'eccellenza tecnologica Peugeot.



PEUGEOT 208

MOTION & EMOTION



PEUGEOT