

www.italiaracing Magazine.net

n. 297
1 dicembre
2014



RAFFAELE MARCIELLO

MADE IN ITALY

A 19 anni ha debuttato con la Ferrari nei test di Abu Dhabi, ottenendo il secondo posto e convincendo per la sua maturità. Fra i nostri driver oggi è lui il più vicino ad un sedile di F.1



22



62



56



70

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



**DOPO MARCHIONNE,
VETTEL E ARRIVABENE:
IL CAVALLINO CAMBIA ANCORA LOOK.**



BAFFI

Antonio Fuoco
pilota Italiaracing 2013



Eccoci pronti per l'assegnazione dell'Oscar 2014, ovvero il Pilota Italiaracing dell'anno, colui che riteniamo essere il miglior giovane tricolore in ascesa. Fin dalla sua prima edizione nel 2004, vengono prese in considerazione categorie per monoposto non superiori alla F.3 mentre per regolamento chi ha già

ricevuto il "titolo" di Pilota Italiaracing non può più partecipare alla selezione. E' il caso questa stagione di Antonio Fuoco, vincitore nel 2013 e quindi non inserito quest'anno nonostante abbia corso con ottimi risultati nel campionato FIA F.3. Per questa stagione, dopo la solita attenta disamina dei campiona-

PILOTA ITALI



ti, i nomi selezionati sono otto: Ignazio D'Agosto (Eurocup Renault), Mattia Drudi (F.4), Andrea Fontana (F.4), Antonio Giovinazzi (FIA F.3), Matteo Gonfiantini (Renault ALPS), Leonardo Pulcini (F.4), già Kartista Italiaracing 2013, Alessio Rovera (Renault ALPS), Andrea Russo (F.4).

L'Albo d'oro

2013 – Antonio Fuoco

2012 – Riccardo Agostini

2011 – Raffaele Marciello

2010 – Giovanni Venturini

2009 – Andrea Caldarelli

2008 – Mirko Bortolotti

2007 – Edoardo Mortara

2006 – Edoardo Piscopo

2005 – Davide Rigon

2004 – Ronnie Quintarelli

Gli otto selezionati

Ignazio D'Agosto (Eurocup Renault)

Mattia Drudi (F.4)

Andrea Fontana (F.4)

Antonio Giovinazzi (FIA F.3)

Matteo Gonfiantini (Renault ALPS)

Leonardo Pulcini (F.4)

Alessio Rovera (Renault ALPS)

Andrea Russo (F.4)

ITARACING 2014



Ignazio D'Agosto

Doveva essere la sua stagione, quella della definitiva consacrazione nel mondo europeo della Renault. Ma per una serie di motivi, Ignazio D'Agosto ha cominciato a raccogliere risultati importanti solo nella seconda parte del campionato. Passato da KTR a Koiranen, il barese ha sofferto molto una diversa impostazione degli assetti delle vetture del team finlandese. In ogni caso, D'Agosto ha dimostrato di poter lottare con i primi quando ha finalmente potuto lavorare sulla monoposto come voleva lui. Due bei podi, decimo posto finale, risultati che non rendono merito al vero valore di D'Agosto.



L'INIZIATIVA
LA SETTIMANA DEGLI OSCAR



Mattia Drudi

E' stata una delle più interessanti sorprese della F.4 Italia. Figlio d'arte, Mattia Drudi ha conquistato il secondo posto finale nella classifica generale disputando una stagione in crescendo continuo, punta di diamante per il team Adria Target. Quattro vittorie, sei podi, una pole, questo il suo bottino. A partire da Magione il suo ruolino è stato notevolissimo fino alla clamorosa tripletta di Monza.



DRUDI M.



Andrea Fontana

Altro volto nuovo, Andrea Fontana si è messo in luce nella F.4 Italia disputata con il team Euronova. Sesto nella classifica finale, ha saltato il primo appuntamento stagionale per indisposizione. Una vittoria a Magione, due secondi posti, diversi piazzamenti hanno permesso a Fontana di concludere in sesta posizione il campionato.



L'INIZIATIVA
LA SETTIMANA DEGLI OSCAR



Antonio Giovinazzi



E' stato un campionato a tre volti quello di Antonio Giovinazzi nel FIA F3. Un buon avvio, una parte centrale da incubo, un finale con grandi risultati. Un telaio cambiato e motore rivisto, hanno fatto uscire dalle sabbie mobili in cui piano piano in piena estate il pilota pugliese del team Carlin era precipitato. Poi, il recupero con due sonanti vittorie a Spielberg e Nurburgring, numerosi piazzamenti e podi che gli hanno permesso di concludere sesto un campionato di altissima qualità.



L'INIZIATIVA
LA SETTIMANA DEGLI OSCAR



Matteo Gonfiantini

Il giovane Matteo Gonfiantini è stato una delle più interessanti sorprese della Renault ALPS, piuttosto povera in quanto a presenze di piloti italiani. Il toscano, in arrivo dal karting a livello nazionale, si è inserito bene nella TS Corse e con coraggio, in lotta col budget, è cresciuto sempre più ottenendo risultati interessanti considerando l'alto livello della categoria. Gonfiantini non potrà che crescere in vista del 2015.





Leonardo Pulcini

Selezionato quale Kartista Italiaracing 2013, il 16enne romano è stato costantemente tra protagonisti della F.4 Italia anche se gli è mancata la vittoria. Leonardo Pulcini è cresciuto molto bene alla corte della Euronova di Vincenzo Sospiri, squadra che poi ha abbandonato per scegliere DAV Racing. Cinque i podi conquistati per un bel quarto posto finale.





Alessio Rovera

Campione F.Abarth 2013, Alessio Rovera è stata la bella novità della Renault ALPS. Migliore italiano nella classifica finale che lo ha visto chiudere sesto, l'italiano della Cram dopo un difficile avvio a Imola e qualche errore a Pau dove comunque era stato la rivelazione in qualifica, ha poi firmato due secondi e un terzo posto mostrando indubbe qualità agonistiche.





Andrea Russo

Arrivato nella F.4 Italia come oggetto sconosciuto, Andrea Russo diviso tra Diegi e Antonelli non ci ha messo molto a farsi conoscere. Fin dal primo appuntamento di Adria, ha infilato due terzi posti e una vittoria, l'unica del 2014. Dopo di che, tanti risultati nella top 10 e tre secondi posti. Alla fine, Russo ha concluso la F.4 in una meritata terza posizione.



FORMULA 1

TEST A YAS MARINA



MARCIELLO RAMPANTE



Non dimenticherà in fretta la data del 26 novembre il pilota italiano del Ferrari Driver Academy: nel suo primo test collettivo non ha per nulla sfigurato svolgendo al meglio il lavoro che gli è stato chiesto

Massimo Costa

Fosse stato per Helmut Marko, Raffaele Marciello avrebbe guidato una monoposto di F.1 in un vero test collettivo già diversi mesi fa, se non anni fa. Non perde tempo chi si occupa del programma Junior della Red Bull, ma anche della Lotus o della McLaren. Nel Ferrari Driver Academy invece, si ragiona diversamente. Le cose vanno fatte per gradi, senza fretta, senza prendere inutili rischi. Così il gran giorno di Marciello è arrivato solamente al termine della sua prima stagione (non esaltante) nel campionato GP2, e dopo tre anni di F.3: mercoledì 26 novembre, il pilota italiano, benché sia nato e viva in Svizzera come Edoardo Mortara, è salito sulla F14-T che martedì 25 aveva guidato Kimi Raikkonen e si è lanciato sulla pista Yas Marina di Abu Dhabi. Una giornata estremamente indaffarata per Marciello che ha potuto effettuare 91 giri ottenendo alla fine il secondo tempo. Un crono che non fa particolarmente storia considerando che in pista vi erano molti rookie e tanti hanno svolto lavori di aerodinamica senza cercare la prestazione; per esempio, Daniel Ricciardo ha concluso settimo con la Red Bull-Renault a 2" dall'italiano, piuttosto impensabile in condizioni normali. Marciello non ha commes-

so errori, è stato estremamente diligente e maturo, proprio quello che chiedeva la Ferrari. Calmo e sereno, ha spiegato: "Pensavo che fosse più difficile guidare una vettura di F.1, ma non fraintendetemi. Il motore turbo spinge molto, ma la macchina risponde in maniera sincera ed è bella da guidare. Ho provato tanto al simulatore e questo mi ha aiutato perché non ho avuto difficoltà con i tanti comandi al volante e così mi sono potuto concentrare sulla guida, facendo tutte le regolazioni con i vari manettini che gli ingegneri mi chiedevano dai box. Il lavoro fatto è stato tanto, non ho mai spinto a fondo, avevo ancora almeno mezzo secondo da spremere". Marciello diviene il primo italiano con prospettive di carriera in F.1 ad essere salito sulla Ferrari in tempi recenti. Prima di lui, il team italiano ai test aveva utilizzato Davide Rigon, ma ormai la sua carriera ha preso da tempo tutt'altra direzione rispetto alle formule. Nel 2015, Marciello sarà nuovamente al via del campionato GP2, ma in lui cova una speranza: quella di diventare il terzo pilota Ferrari in F.1, pronto a prendere il posto di Kimi Raikkonen o Sebastian Vettel nel caso ve ne sia la necessità. Oppure, addirittura già in pista se verrà deciso di far schierare una terza monoposto ai top team Mercedes, Red Bull e Ferrari.



La carriera di Raffaele

- 2014 – 8° GP2
- 2013 – Campione FIA F.3
- 2012 – 2° FIA F.3
- 2011 – 3° F.3 Italia
- 2010 – 3° F.Abarth





I tempi di mercoledì 26 novembre 2014

- 1 – Pascal Wehrlein (Mercedes W05) - 1'42"624 – 95 giri
- 2 – Raffaele Marciello (Ferrari F14-T) - 1'43"208 - 91
- 3 – Max Verstappen (Toro Rosso STR9-Renault) – 1'43"763 - 78
- 4 – Marcus Ericsson (Sauber C33-Ferrari) – 1'44"551 - 112
- 5 – Will Stevens (Caterham CT05-Renault) – 1'44"888 – 76
- 6 – Richard Goddard (Force India VJM07-Mercedes) - 1'45"151 - 88
- 7 – Daniel Ricciardo (Red Bull RB10-Renault) - 1'45"151 – 88
- 8 – Felipe Nasr (Williams FW36-Mercedes) - 1'45"937 – 82
- 9 – Alex Lynn (Lotus E22-Renault) - 1'46"168 - 51
- 10 – Esteban Ocon (Lotus E22-Renault) - 1'47"013 - 34
- 11 – Stoffel Vandoorne (McLaren MP4/29H-Honda) – s.t. – 2



LA STELLINA A TRE PUNTE

Wehrlein non ha deluso nel suo debutto con la Mercedes realizzando il miglior tempo e confermandosi come uno dei più interessanti piloti tedeschi, un vivaio che non conosce limiti



Massimo Costa

Ma chi è quel ragazzino che si è permesso il lusso di salire sulla Mercedes fresca campione del mondo e di mantenerla in vetta alle classifiche anche nei test di Yas Marina? Si chiama Pascal Wehrlein ed è il pilota della Casa di Stoccarda nel DTM. O meglio, uno dei piloti, dei giovani, che la Mercedes ha ingaggiato per sfidare Audi e BMW, senza troppo successo nel 2014. Wehrlein però, ha mostrato ottime qualità già evidenziate nel FIA F3. Il 20enne tedesco, campione F.Adac Masters nel 2011 e quarto nel FIA F3 2012, per la stagione 2013 doveva essere uno dei favoriti alla vittoria finale, il principale rivale di Raffaele Marciello. Wehrlein aveva iniziato il campionato

cadetto come meglio non poteva, due terzi posti e una vittoria nelle tre gare di Hockenheim col team Mücke, poi è avvenuto l'impensabile, ovvero l'offerta Mercedes (tardiva) per il DTM. Pascal non ci ha pensato due volte ed ha salutato le monoposto gettandosi nella nuova avventura. Ventiduesimo nel 2013, quest'anno ha chiuso ottavo con una vittoria e una pole all'attivo. Con la W05 non ha avuto timori reverenziali. Nello stesso giorno del debutto di Marciello, Wehrlein ha percorso 96 giri portando la vettura color argento davanti a tutti. Una bella soddisfazione, non c'è che dire, un gran ritorno in formula per questo ragazzo che è stato scelto senza indugi per ricoprire il ruolo di terzo pilota nel miglior team del mondiale.



HONDA ANOMIA

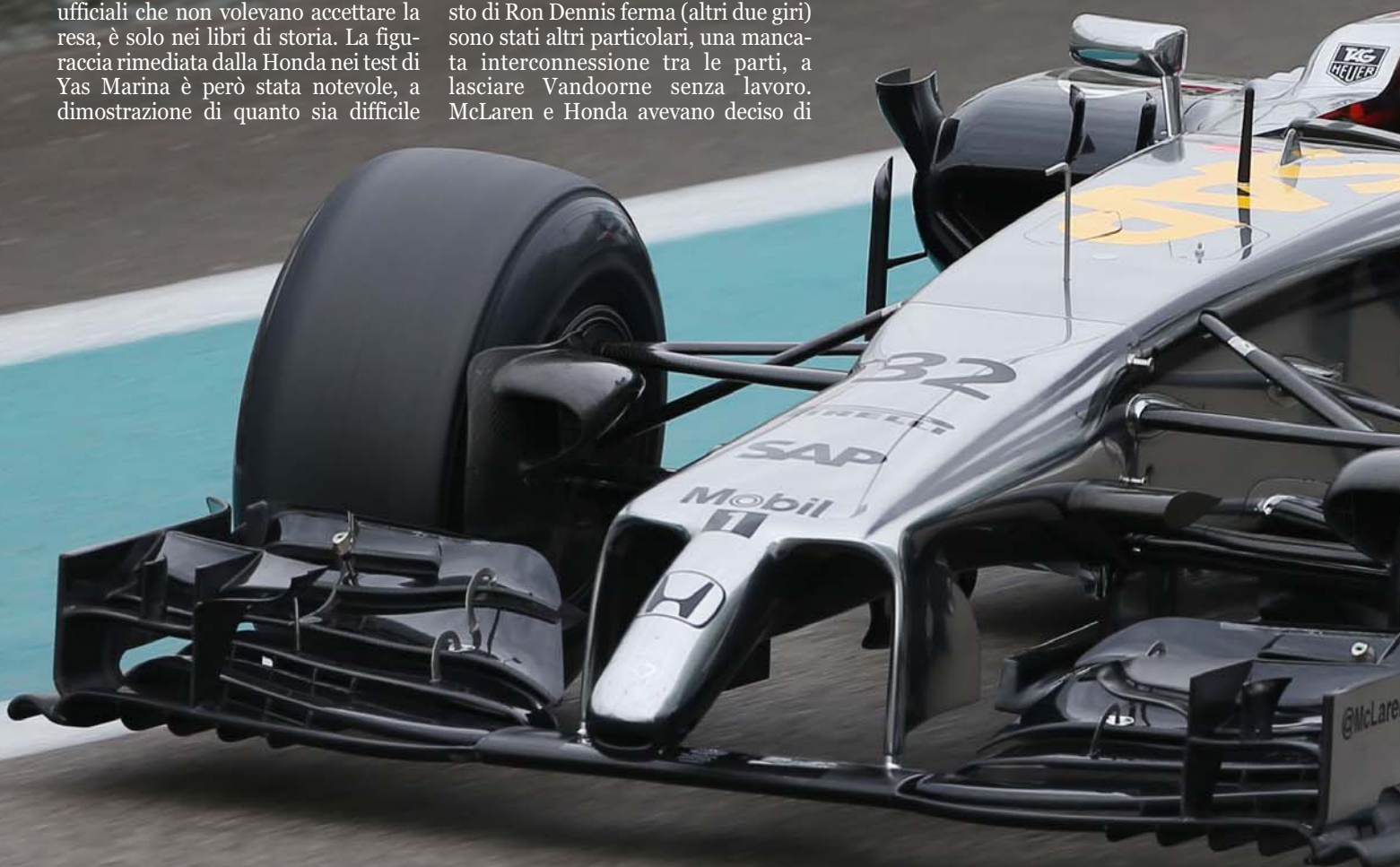
Il debutto della power unit giapponese è stato disastroso, in due giorni di prove con il tester Vandoorne sono stati appena quattro i giri percorsi. E al primo appuntamento di Melbourne mancano solo quattro mesi

Massimo Costa

In altri tempi si sarebbe verificata una strage nel reparto corse della Honda, una serie di seppuku, in occidente meglio conosciuti come harakiri, senza precedenti. Per fortuna siamo nel 2014... e questa prassi di suicidio tipicamente giapponese, in uso nella seconda guerra mondiale tra gli alti ufficiali che non volevano accettare la resa, è solo nei libri di storia. La figuraccia rimediata dalla Honda nei test di Yas Marina è però stata notevole, a dimostrazione di quanto sia difficile

mettere tutto insieme in queste power unit per poi farle funzionare a dovere. Il primo giorno, Vandoorne se ne è rimasto a riposo (due giri) a causa del software e dell'hardware che non permettevano alla MP4/29H di uscire di garage e quando ci è riusciti è fermato lungo il percorso tornando mestamente ai box a bordo del carro attrezzi. Il secondo giorno a tenere la monoposto di Ron Dennis ferma (altri due giri) sono stati altri particolari, una mancata interconnessione tra le parti, a lasciare Vandoorne senza lavoro. McLaren e Honda avevano deciso di

anticipare i tempi sfruttando le due giornate di test di Abu Dhabi per portarsi avanti col lavoro e arrivare a Jerez, l'1 febbraio 2015, prima seduta dei test collettivi pre stagione già belli e pronti. Non è andata così. Ora ci sarà da lavorare duro in questi due mesi per non ripetere questi inconvenienti in Andalusia, per non perdere più preziosissime giornate di test.



ALA





Carlos Sainz con la Red Bull ad Abu Dhabi

37 ANNI IN 2 TORELLI ROSSI

Sainz, 20 primavere, Verstappen ancora minorenne,
sono la coppia più giovane nella storia della Formula 1.
Ma il team diretto da Tost non si fa troppi problemi



Massimo Costa

A inizio stagione era toccato al 19enne Daniil Kvyat essere portato al debutto in F.1 dalla Toro Rosso, la stessa età di Jaime Alguersuari, buttato nella mischia senza tanti complimenti a campionato in corso nel 2009. Poi, certo, c'era stato Sebastian Vettel, 21 anni, nel 2007, ma al confronto oggi pare un vecchietto. Adesso tocca a Max Verstappen, 17 anni, che diverrà maggiorenne il 30 settembre 2015, praticamente dopo aver disputato 15 Gran Premi della prossima stagione, e a Carlos Sainz, 20 anni festeggiati l'1 settembre. Curiosa anche questa coincidenza dei due piloti che aprono e chiudono il nono mese del calendario. Dunque, 37 anni in due. Un vero record. Ma in Toro Rosso non si fanno troppi problemi. Verstappen ha partecipato ai tre turni liberi iniziali dei GP di Suzuka, Austin e San Paolo (418 km tra tutti e tre) oltre che al test di Abu Dhabi, due giorni nei quali ha totalizzato 739 km, mentre Sainz in F.1 ha svolto tre giornate di test nella sua carriera, due a Silverstone e una a Yas Marina, percorrendo 991 km. Certamente è diversa l'esperienza tra Verstappen e Sainz. L'olandese ha disputato una quarantina di gare tra F.3 e Florida World Series, tutte nel 2014, mentre Sainz ha praticamente gareggiato ovunque dal 2010 al 2014: F.BMW Europe, F.BMW Pacific, Eurocup F.Renault, F.Renault NEC, F.3 Open, British F.3, FIA F.3, GP3, Renault 3.5. Contando anche il test in GP2 lo scorso anno, il madrileni ha guidato ogni tipo di monoposto presente nel panorama internazionale. Una mole di corse, almeno 200, pesante quella di Sainz se rapportata alla manciata di gare di Verstappen e che potrebbe influire non poco sulla strategia, sulla tranquillità nelle fasi più delicate, ovvero la partenza e i pit-stop, la visione globale di un Gran Premio. Verstappen ha dimostrato in F.3 di avere un piede pesantissimo in ogni circostanza, di avere un talento fuori dal comune

sul bagnato, di tentare sorpassi impossibili, a volte però sbagliando e causando incidenti. Sainz era un pilota molto irruento, tanti gli errori in GP3 e anche nella mezza stagione di Renault 3.5 che lo ha visto al via nel 2013 per rimanere nell'epoca recente, ma nel 2014 si è presentato nel paddock che pareva un altro... Sainz. Riflessivo, attendista, ma allo stesso tempo velocissimo nel giro secco in qualifica o nei primi giri di gara, quando serviva. Un cambio di mentalità notevole che gli ha permesso di conquistare il titolo della Renault 3.5. Sainz ha anche saputo gestire difficilissimi momenti, che avrebbero steso al tappeto chiunque: in agosto era senza speranze, la Toro Rosso aveva scelto l'olandese e lui era fuori da quella F.1 che pensava di aver conquistato. Poi, ha dovuto gestire nel campionato Renault 3.5 il ritorno di Roberto Merhi che lo ha insidiato fino all'ultimo, ma la reazione di Carlos è stata glaciale e da campione, con quella doppietta segnata a Le Castellet nel momento più emotivamente pesante. Ha vinto il titolo a Jerez e ancora non era certo di essere in F.1 nonostante si fosse liberato un sedile in Toro Rosso, quello di Kvyat passato in Red Bull per rimpiazzare il "dimissionario" Vettel. Ha dunque le spalle larghe Sainz, cosa che non può certo dire Verstappen il quale non si è mai trovato a far fronte a episodi esterni complicati, a dover controllare emozioni che a volte paiono impossibili da tenere fuori dall'abitacolo. Sarà senz'altro un bel confronto, una bella sfida, che porterà l'un l'altro a "spingersi" in ogni momento dei weekend. Sainz e Verstappen ad Abu Dhabi si sono parlati a lungo, tranquillamente appartati nella hospitality Red Bull, per conoscersi e confrontarsi su tanti aspetti che dovranno affrontare. Un colloquio sereno e fruttuoso. Sarà poi il corso della stagione a svelarci una volta di più il valore dei due ragazzi, sperando che la prevedibile rivalità venga gestita al meglio dal management del team.



Max Verstapopen
nei test di Abu Dhabi



GUTIERREZ E SUTIL TANTI SALUTI

Fregati dalla crisi della Sauber, il giovane messicano e l'esperto tedesco hanno vissuto un'annata difficilissima non trovando un volante per la prossima stagione. Almeno per il momento...

Massimo Costa

Sarà uno di quei piloti di cui nessuno noterà l'assenza. Ed è un vero peccato. Esteban Gutierrez, 23 anni, messicano, 38 Gran Premi all'attivo, non ha trovato posto nella F.1 del 2015. In quella dei nove team che contano. Magari il giovane ragazzo che nel 2010 aveva vinto la GP3 nutre qualche speranza di rimanere in gioco con la Caterham o la Marussia, ma al momento non vi sono segnali di vita futura da parte di queste due squadre. Gutierrez, entrato con tante speranze nel team Sauber nel 2013, ha pagato un primo anno di adattamento e una seconda

stagione che rimarrà scolpita nella storia come la peggiore di sempre della squadra diretta da Monisha Kaltenborn. Gutierrez poteva farci poco, così come il suo più esperto compagno di squadra, Adrian Sutil, anche lui al momento fuori dal mondiale 2015 dopo 128 Gran Premi e un anno sabbatico, il 2012, per vicende extra sportive. E dire che il tedesco ha certamente più stellette di Gutierrez, una bella carriera, un pilota solido e concreto. Niente da fare. La Sauber li ha scaricati dovendo per forza puntare sui soldi degli sponsor assicurati da Marcus Ericsson, disastroso con la Caterham nel 2014, e dal debuttante Felipe Nasr, terzo nel

campionato GP2. Già, gli sponsor. Gutierrez era assieme al connazionale Sergio Perez il cocco della Telmex, si parlava soltanto due anni fa di grandi progetti da parte del magnate Carlos Slim per il suoi giovani connazionali. Ma tutto si è rapidamente sgonfiato e se in qualche modo Perez sopravvive, Gutierrez dovrà soffrire parecchio durante i mesi invernali per cercare di trovare un qualche appiglio che gli permetta di rimanere in F.1. Tra coloro che sono senza volante, Kamui Kobayashi e Max Chilton oltre che (come già riportato nella pagina precedente), Jean-Eric Vergne e Jenson Button, sacrificato dalla McLaren.



La situazione team e piloti

Mercedes

Lewis Hamilton – Nico Rosberg

Red Bull-Renault

Daniel Ricciardo – Daniil Kvyat

Williams-Mercedes

Valtteri Bottas – Felipe Massa

Ferrari

Kimi Raikkonen – Sebastian Vettel

McLaren-Honda

Fernando Alonso – Kevin Magnussen

Force India-Mercedes

Nico Hulkenberg-Sergio Perez

Toro Rosso-Renault

Carlos Sainz – Max Verstappen

Lotus-Mercedes

Romain Grosjean – Pastor Maldonado

Sauber-Ferrari

Marcus Ericsson – Felipe Nasr





VETTEL, CON LA FERRARI NEL CUORE

Il passaggio di consegne fra Alonso e Vettel è pieno di dubbi e di incertezze, ma ha già fatto ripartire l'orgoglio un po' spento del popolo rosso. Il tedesco arriva non per vincere un altro titolo, ma per vincerne uno a Maranello. E sentirsi finalmente a livello del suo idolo Schumacher

A close-up photograph of Sebastian Vettel wearing a white racing helmet with a red visor. The helmet features the 'HUBLOT' logo and the Ferrari prancing horse emblem. The background is blurred, showing parts of a red Ferrari race car and a white structure. The word 'FERRARI' is written in large, bold, yellow letters on the left side of the image.

FERRARI

La prime foto ufficiali di Sebastian Vettel rilasciate dalla Scuderia Ferrari. Il pilota tedesco ha trascorso a Maranello tre giorni a partire da sabato 29 novembre. Co il lunedì dedicato a conoscere gli uomini in rosso Vettel evava svolto sue giornate di lavoro intenso tra sabato e domenica, dedicandosi rispettivamente alla pista e al simulatore. Sebastian ha girato sul circuito di Fiorano su una F2012, percorrendo quasi 100 giri in modo da prendere confidenza con la squadra e la nuova postazione di guida. La giornata di domenica è stata invece dedicata interamente al simulatore, dove Vettel ha compiuto alcune lunghe sessioni di guida a bordo della F14 T “virtuale”



Stefano Semeraro

Alonso era arrivato in Ferrari per vincere. Vettel ci è arrivato per vincere con la Ferrari. Se volete la differenza fra le due ere del Cavallino che oggi si stanno avvicinando, in gran parte sta qui. Lo spagnolo è stato ed è ancora un campione straordinario, nei suoi cinque anni a Maranello, soprattutto nei primi tre, ha dato tutto per riuscire a caricarsi sulle spalle e trascinare alla vittoria un team con molti difetti (a partire dalla macchina). E' stato un uomo squadra: ma suo malgrado, capendo che quello era il ruolo che doveva impersonare. Avrebbe di gran lunga preferito trovarsi sotto il sedere una rossa vincente, e dominare in scioltezza. Era e rimane, come tutti i piloti del resto, un individualista assoluto. Un centravanti che data la struttura un po' traballante della squadra ha dovuto rassegnarsi a giocare anche da terzino, da libero e da mediano. Se è andato da Maranello deluso, perché la squadra che pensava gli avrebbe fornito l'apriscatole per la leggenda si è rivelata un coltellino sputato. Sebastian Vettel è un giovanissimo tetra-campione del mondo che si è già ritagliato un posto di lusso nella storia della F.1 in una scuderia, la Red Bull, che non è mai stata quella dei suoi sogni. Come ha raccontato per ultimo David Ricciardo Seb è sempre stato un tifoso della Ferrari e di Michael Schumacher. Un entusiasta del marchio, non solo per quanto la F.1 ma anche per le vetture di produzione. E un ex bambino che sognava un giorno di poter ripetere le imprese del suo modello.

Il suo arrivo a Maranello ha inaugurato un entusiasmo nuovo, magari ancora non travolgente perché troppe sono le delusioni piovute in questi anni addosso al popolo ferrarista, ma comunque evidente, percepibile, partecipe e curioso. Ci sono

Sebastian Vettel
a colloquio con Pat Fry

i rimandi storici all'epopea di Schumi, c'è la voglia di crederci. E dall'altra parte c'è un ragazzo che non vuole semplicemente un titolo mondiale in più: ne vuole uno in tuta rossa. Perché sa che la leggenda vera passa quasi sempre da Maranello. Sa anche benissimo che dovrà pazientare, lavorare molto, non farsi scoraggiare. Una stagione tormentata come quella che si è appena chiusa lo ha ulteriormente motivato, temprato. Avrebbe potuto rimanere alla Red Bull e dimostrare di saper vincere ancora a fianco di Ricciardo: sarebbe stata una sfida difficile, per nulla scontata, ma già conosciuta. Ha preferito scegliersene un'altra, nonostante la Scuderia di Maranello non navighi in acque serene e stia attraversando un periodo di grandi cambiamenti, soprattutto nella sua struttura dirigenziale (e in questo non ritrovarsi più Mattiacci ma Arrivabene non fa poi una grandissima differenza). Un po' come avvenne ai tempi dell'avvento di Schumacher, Brawn e Todt. A Fiorano i suoi nuovi meccanici e ingegneri hanno già apprezzato la sua serietà, la sua voglia di fare, la puntigliosità che sin dai primi giri ha messo in tutte le regolazioni, nei briefing, nel desiderio che ha espresso di voler imparare in fretta l'italiano "perché per me la lingua è l'essenziale». Alonso è stato un immenso campione che alla Ferrari chiedeva di mettersi a sua disposizione. Vettel uno che vuole mettersi al servizio della Ferrari per riportarla in alto, ai livelli che si merita. Dove l'aveva lasciata Schumacher. Difficile dire se ci riuscirà, intanto merita un grosso in bocca al lupo.



FORMULA 1
LEWIS HAMILTON



LEWIS, L'ANTI-FERRARISTA

Stefano Semeraro

Lewis Hamilton è il Peter Pan della F.1, il campione vintage che infiamma i cuori e non permette alla passione di invecchiare. Aveva perso la sua ombra per sei lunghi anni, l'ha ritrovata alla Mercedes con una stagione sfolgorante ed è difficile immaginare, oggi, un appassionato di motori che non lo vorrebbe nella sua squadra preferita. Ferrari compresa. L'unto delle corse purtroppo però non la pensa così. La Ferrari la rispetta, ci mancherebbe, ma non è la sua ossessione. Da ragazzino sognava di correre con la McLaren, l'Anticristo per chiunque tifi rosso, per tornare grande è dovuto trasferirsi in Germania, ma in realtà non si è mai mosso dalla sua Inghilterra. La Patria delle corse, la sua Patria. Hamilton è un integralista della strada britannica alle corse automobilistiche, e in questo l'anti-ferrarista perfetto, quello destinato a restare per sempre un avversario. Un magnifico rivale. Elisabetta gli ha già assegnato un'onorificenza importante (OBE), prima o poi arriverà anche il titolo di baronetto, lui non perde occasione per fare sfoggio di British Pride. «Sono orgoglioso di essere britannico e di rappresentare il mio Paese – ha detto in questi giorni – Ci siamo solo io e Jenson in F.1. Sventolare la bandiera quando vinci un Gp è uno dei momenti che ti rendono più orgoglioso, che ce ne sia

uno a Silverstone è molto importante, averne no a Londra sarebbe pazzesco». Ogni tanto qualcuno suggerisce che in futuro Hamilton potrebbe approdare in Italia, per concludere in bellezza una carriera fantastica ma nonostante tutto non ricca dei trofei che avrebbe meritato. Alzi la mano chi si opporrebbe, ma difficilmente succederà. «Non ho mai sognato di correre con la Ferrari – ha dichiarato il neo-campione del mondo pochi giorni fa – la sua livrea rossa splende magnificamente, ma se voglio una macchina rossa posso sempre comprarmi una Mercedes di quel colore». Uno spot a favore della Casa tedesca che gli ha permesso di riassaporare una gioia che gli era sfuggita troppe volte, certo. Ma forse qualcosa di più. Una dichiarazione non di disamore o di diletto, ma di lontananza. Di non appartenenza. Le “bandiere” nello sport esistono sempre di meno, e in fondo è stato proprio lui, mollando la sua culla alla McLaren per accasarsi a Stoccarda, a dimostrare che per vincere si possono anche ignorare le ragioni del cuore. Ma la sensazione è che nel numero quasi sconfinato dei piloti che guardano alla Rossa come al sacro Graal della F.1, indipendentemente dalle sue vittorie, non sia compreso Hamilton. L'idea che non vedremo mai al volante della Ferrari un pilota che al Drake sarebbe piaciuto immensamente è fastidiosa. Ma probabilmente dovremo farcene una ragione.

ADDIO MALEDE

Il francese per due volte non è stato preso in considerazione da Marko per approdare alla ambita Red Bull, un vero record in negativo. Ora, persa anche la Toro Rosso, punta alla Indycar

Massimo Costa

“Despite a good season & 22 pts, I'll not drive anymore for Toro Rosso in 2015. Thanks for those years. Let's go for another big challenge”. Ci ha sperato fino all'ultimo Jean-Eric Vergne, ma il 26 novembre si è dovuto arrendere ed ha scritto il tweet di cui sopra. Il francese, 24 anni, tre stagioni nel mondiale con la Toro Rosso, non rientra più nei piani di Helmut Marko. Già da diversi mesi a dire la verità, quando in Red Bull al posto di Mark Webber era stato promosso il suo ex compagno nella squadra faentina, Daniel Ricciardo. Vergne c'era rimasto parecchio male, non nascondeva la delusione e riteneva di avere subito una vera ingiustizia perché i risultati del 2013 erano più dalla sua parte che da quelli dell'australiano. Anche recentemente non si è scomposto affermando che quello che ha ottenuto Ricciardo con la Red Bull quest'anno, poteva tranquillamente essere alla sua portata. Giusto così, un pilota deve essere sempre convinto dei propri mezzi. E Vergne aveva anche ottimi argomenti da proporre sul piatto. Ma Marko aveva deciso per Ricciardo e per il francese è iniziato un lento cammino verso l'inferno. Dapprima il suo sedile era già stato assegnato a Carlos Sainz, poi alla sorpresa dell'anno, Max Verstappen, l'ultima magia di Marko. La terribile beffa finale è arrivata quando Sebastian Vettel ha annunciato l'addio alla Red Bull e il terribile Marko ha promosso Kvyat al fianco di Ricciardo per il 2015 non pensando minimamente a Vergne. Che se l'è legata a un dito arrabbiandosi di nuovo e facendo di tutto per restare un quarto anno in Toro Rosso. Ci ha provato fino all'ulti-

mo, anche Dieter Mateschitz, il gran boss Red Bull, si era lasciato scappare che sì, forse il francese era il compagno ideale per far crescere al meglio Verstappen. Ma quando è stato il momento di tirare le somme, Vergne non ha superato la faticosa soglia dei tre anni nella squadra di Franz Tost, un limite al quale si sono dovuti arrendere anche Sebastien Buemi e Jaime Alguersuari, che tra mille polemiche vennero appiedati proprio per far posto a Ricciardo e Vergne alla fine del 2011. Ora è toccato a Jean-Eric trovarsi nella stessa posizione, provare lo stesso smarrimento di chi l'aveva preceduto, di chi si era dovuto fare da parte per lasciargli il sedile. Vergne sarà ricordato certamente per i suoi bei risultati e per il suo gentile modo di fare, da vero gentleman, ma per lo più passerà alla storia per essere stato il pilota che per due volte ha perso il treno del team che tutti i ragazzi del programma Junior Red Bull sognano di raggiungere. Una specie di triste record. Dicono che Vergne abbia pagato il fatto di essere un “lamentoso”. Può essere, di certo ancora una volta si conferma la regola che quando un ragazzo Red Bull viene scartato da Marko non trova posto in altro team. Piuttosto assurdo, perché i vari Vergne, Buemi e Alguersuari, sono stati eccellenti piloti, ampiamente meritevoli di un posto in F.1, in una Sauber o in una Force India, tanto per citare due squadre. Ma la miopia regna sovrana nel paddock del mondiale e così Vergne ha dichiarato che suo malgrado cercherà un sedile in Indycar, nonostante gli ovali lo intimoriscano. Alcuni lo vedono invece in casa Nissan, coinvolto nel nuovo progetto LMP1.

TTA F1

58 GP disputati

Miglior piazzamento
6° Montreal 2013,
6° Singapore 2014

Migliore qualifica
6° Melbourne 2014



FORMULA 1
SUSIE WOLFF



LA GRANDE OCCASIONE

Susie Stoddart, moglie di Toto Wolff, è stata nominata tester ufficiale della Williams. In caso di defezione dei driver ufficiali Bottas e Massa sarà lei a guidare in F.1 la monoposto di un team diretto da una donna...

La donne in Formula 1

Maria Teresa De Filippis
3 GP disputati nel 1958
1 non qualifica nel 1959

Lella Lombardi
12 GP disputati — 5 non qualifiche
tra il 1974 e il 1976

Divina Galica
3 non qualifiche
Tra il 1976 e il 1978

Desiré Wilson
1 non qualifica nel 1980

Giovanna Amati
3 non qualifiche nel 1992

Massimo Costa

Un altro passo verso la storia. Susie Stoddart (a noi piace chiamarla col suo vero nome e non con quello del marito Toto Wolff, gran capo Mercedes), la scorsa settimana è stata nominata tester ufficiale dal team Williams: un team che fra l'altro oggi è diretto da una donna, ovvero Claire Williams, la figlia di Frank. La ragazza inglese si occuperà dello sviluppo della FW37, e anche della FW38, al simulatore, parteciperà a due primi turni liberi nei Gran Premi della prossima stagione, e a due giornate di test ufficiali nel corso del 2015. La Stoddart, 31 anni, già nel 2014 aveva cancellato un vuoto ventennale (Giovanna Amati con la Brabham nel 1992, tre tentativi di qualifica falliti a Kyalami, Mexico City, San Paolo), nel mondiale F.1, ovvero una ragazza presente in pista in un weekend di gara; la Stoddart infatti aveva guidato la FW36 nel primo turno libero di Silverstone. Questo potrebbe anche significare che in caso di defezione di uno dei due piloti ufficiali nella immediata vigilia di un Gran Premio,

stiamo parlando di Valtteri Bottas e Felipe Massa, Susie potrebbe ritrovarsi proiettata a disputare una gara. Hai visto mai... La Williams, perso Felipe Nasr che ha firmato per la Sauber, non ha al momento un terzo pilota e non è detto che ne senta il bisogno, quindi per questo motivo la Stoddart si ritrova in una posizione privilegiata. E dire che la sua carriera non ha mai offerto spunti per poterla ritrovare in questo prezioso ruolo in uno dei migliori team del mondiale. Nei sette anni di DTM come pilota ufficiale Mercedes è sempre stata nelle ultime posizioni, l'unico risultato interessante risale al 2004 quando si è piazzata quarta nella F.Renault 2.0 inglese. Entrata in Williams per ovvi motivi di... parentela con Wolff, che era azionista della squadra, Susie ha fatto di tutto per scacciare la nomea di raccomandata. Col duro lavoro al simulatore, un buon test svolto nel 2013 a Silverstone (524 km coperti in una unica giornata), la Stoddart si è guadagnata la considerazione del paddock. E chissà che un giorno non lontano si riveda una donna al via di un Gran Premio.

GP2

TEST A YAS MARINA



TR

GASLY ACCIA LA VIA

Il quasi rookie francese, dopo le ultime gare disputate nella categoria con il team Caterham e il ruolo di vice campione conquistato nella WSR 3.5, col team Dams è stato il mattatore delle ultime prove collettive. Bene anche Vandoorne, Pic e il debuttante Ocon

Pierre
Gasly

Antonio Caruccio

Da quanto emerso nei test di fine stagione che la GP2 ha disputato ad Abu Dhabi, il team Dams è deciso a ripetersi nella conquista del titolo 2014 andato nelle mani di Jolyon Palmer, e cercare di riconfermarsi anche nella classifica a squadre, magari con maggior facilità. Il potenziale dimostrato da Pierre Gasly ed Esteban Ocon nelle prove collettive dello Yas Marina Circuit è stato davvero sensazionale, con entrambi i piloti sempre tra i più veloci, con grande facilità e regolarità. Nel confronto diretto Gasly, parte del programma giovani Red Bull, ha avuto modo di far valere la sua maggior esperienza con vetture potenti maturata in Formula Renault 3.5 e nelle ultime gare della GP2 disputate quest'anno, ma c'è da scommettere che anche Ocon dopo la prima parte di stagione sarà tra i protagonisti. Il distacco complessivo vede infatti il pupillo del Lotus Formula 1 Junior inseguire il connazionale, ma sia il management del team inglese che i vertici della squadra francese di Jean-Paul Driot sono entusiasti del lavoro di Esteban.

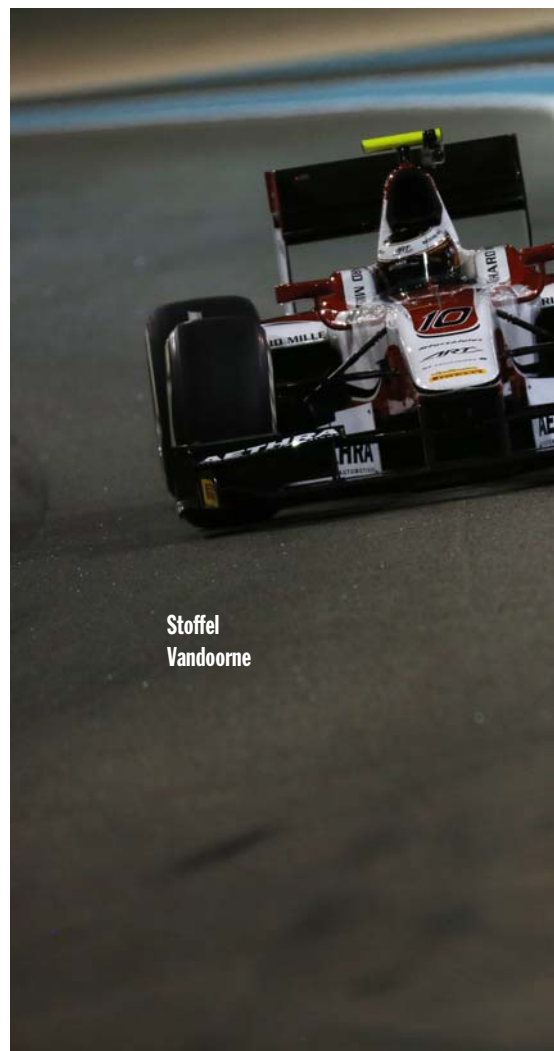
VANDOORNE IN DISPARTE PIC CERCA GLI ASSETTI

Va però detto che è mancato il confronto diretto su tutte e tre le giornate con Stoffel Vandoorne. Il belga, parte del programma giovani della McLaren, ha girato

solo il primo giorno, conquistando il miglior tempo al mattino e facendosi beffare da Gasly per soli 56 millesimi al pomeriggio. Stoffel, vicecampione quest'anno oltre che miglior debuttante in assoluto nel campionato, ha poi dovuto cedere il suo sedile a Sandy Stuvik, non potendo portare avanti il dualismo con Gasly. Chi ha fatto il ruolo del terzo in-comodo è stato Arthur Pic. Fratello minore di Charles, il piccolo Pic aveva raggiunto un accordo di rinnovo con il team Campos già prima di Abu Dhabi, e con la squadra spagnola si sono concentrati su numerose prove di set-up comparate e sperimentazioni di nuove soluzioni per cui non c'è invece mai tempo nei week-end di gara. "Dobbiamo trovare qualcosa di diverso per avvicinarci ad ART e Dams e questi test sono il giusto palcoscenico per farlo".

SOTTOTONO LYNN COL TEAM CARLIN

Non del tutto incoraggiante invece il debutto di Alex Lynn, proveniente dalla GP3. Il campione della sorella minore della GP2 non ha infatti impressionato con prestazioni eclatanti, ma certo girare solo due giorni e per di più passando da Carlin ad ART non deve essere sicuramente stato facile per lui: "Sono quelle situazioni strane in cui tu sai di saper guidare, sai che la macchina è competitiva, ma non riesci a trovare la prestazione".



Stoffel
Vandoorne



Alex Lynn

Così nei test di Abu Dhabi



Giovedì 27 novembre 2014, 1° turno

- 1 - Stoffel Vandoorne – ART – 1'49"445
- 2 - Mitch Evans – Russian Time – 1'49"824
- 3 - Pierre Gasly – Dams – 1'49"949
- 4 - Arthur Pic – Campos – 1'50"044
- 5 - Rio Haryanto – Status – 1'50"192

Giovedì 27 novembre 2014, 2° turno

- 1 - Pierre Gasly – Dams – 1'48"948
- 2 - Stoffel Vandoorne – ART – 1'49"004
- 3 - Jordan King – Arden – 1'49"314
- 4 - Arthur Pic – Campos – 1'49"383
- 5 - André Negrao – Aredn – 1'49"396

Venerdì 28 novembre 2014, 3° turno

- 1 - Arthur Pic – Campos – 1'49"645
- 2 - Jordan King – Arden – 1'49"759
- 3 - Esteban Ocon – Dams – 1'49"812
- 4 - Rio Haryanto – Campos – 1'49"821
- 5 - Nathaneal Berthon – Lazarus – 1'49"834

Venerdì 28 novembre 2014, 4° turno

- 1 - Pierre Gasly – Dams – 1'48"663
- 2 - Esteban Ocon – Dams – 1'49"048
- 3 - Arthur Pic – Campos – 1'49"204
- 4 - Raffaele Marciello – Status – 1'49"287
- 5 - Renè Binder – Trident – 1'49"320

Sabato 29 novembre 2014, 5° turno

- 1 - Pierre Gasly – Dams – 1'49"346
- 2 - Jordan King – MP – 1'49"891
- 3 - Esteban Ocon – Dams – 1'49"939
- 4 - Rio Haryanto – Campos – 1'49"943
- 5 - Raffaele Marciello – Racing Engineering – 1'49"993

Sabato 29 novembre 2014, 6° turno

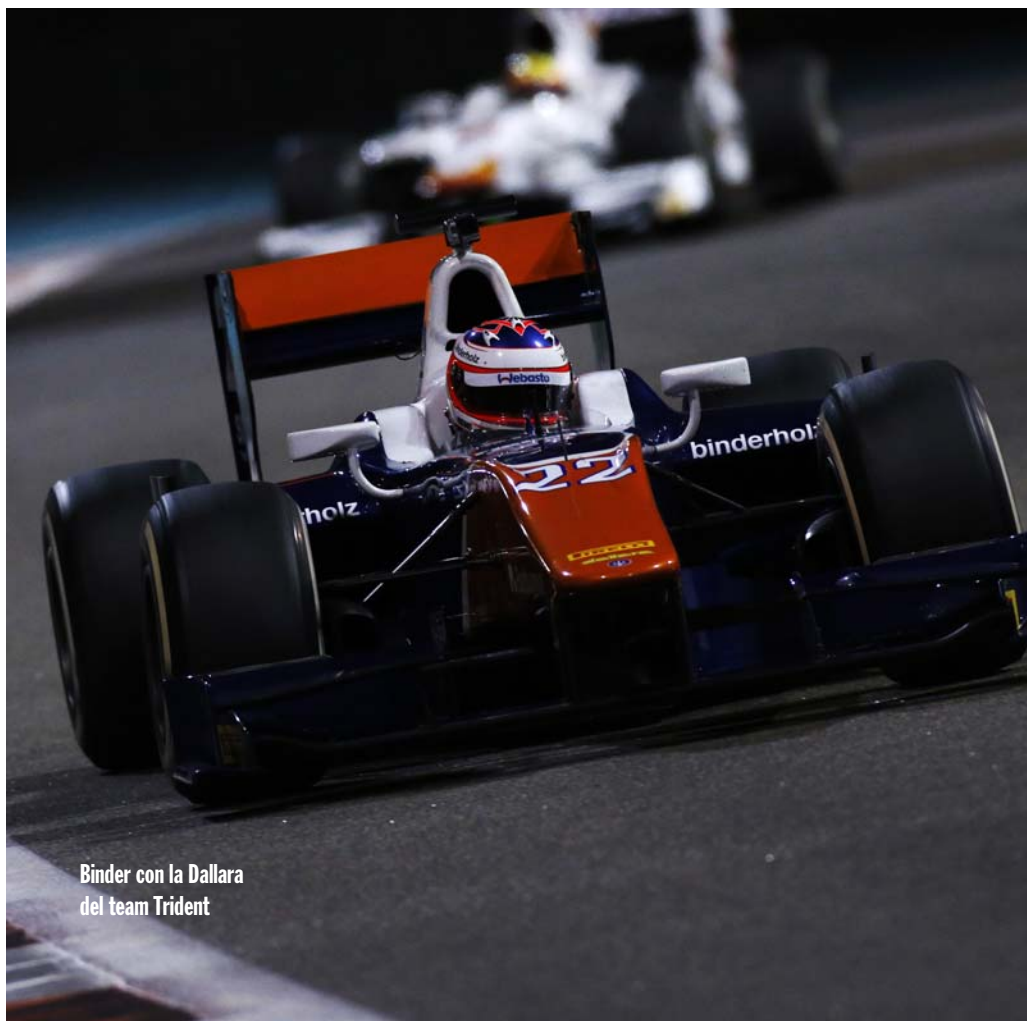
- 1 - Pierre Gasly – Dams – 1'48"231
- 2 - Esteban Ocon – Dams – 1'48"798
- 3 - Arthur Pic – Campos – 1'49"091
- 4 - Jordan King – MP – 1'49"129
- 5 - Sergey Sirotkin – Rapax – 1'49"200



Esteban
Ocon

OTTIMO LAVORO PER CECCON E MARCIELLO

Folta invece, e di qualità, la pattuglia italiana. Il maggior esponente è stato ovviamente Raffaele Marciello, reduce dal suo debutto in Formula 1 con la Ferrari F14-T e subito ributtatosi a capofitto nella preparazione del 2015. Lello ha infatti disputato la terza giornata di prove con Racing Engineering, squadra con cui ha disputato la stagione 2014 e con cui ha colto risultati importanti, premesse che farebbero pensare ad una riconferma per il prossimo anno, anche se nulla ancora è trapelato al riguardo, con Lello che però nella seconda giornata si è prestato alla Status GP, al debutto in GP2 sulle ceneri della Caterham, ottenendo prestazioni positive. Dopo aver fatto registrare il miglior tempo nel primo turno della GP3, Kevin Ceccon è stato promosso dalla Rapax in GP2, dove è stato fatto un grande lavoro non solo con il bergamasco, ma anche con Sergey Sirotkin. Nel primo giorno si è lavorato tanto sul passo gara, mentre nel secondo si è cercata la prestazione pura, arrivata con il quinto tempo del russo, che nella quarta sessione era invece finito contro le barriere alla prima curva, con anche un principio di incendio alla sua vettura. Ceccon invece ha trovato traffico con entrambi i set di gomma nuova nella serata di sabato, non potendo eguagliare il risultato del compagno.



Binder con la Dallara
del team Trident



Kevin Ceccon



Sergio
Campana



TRIDENT CON NUOVE LEVE LAZARUS LANCIA LA VISSER

Ha provato dei piloti interessanti la Trident, al vertice con Renè Binder, mentre ha svezato lo svizzero Zoel Amberg, proveniente dalla Formula Renault 3.5. Una sola giornata di prove per Luis Sa Silva e Simon Trummer. In casa Lazarus ha continuato invece la colonna portante della squadra quest'anno, il francese Nathanael Berthon che ha fatto da chiocciola a Beitske Visser. La giovane olandese, protagonista con il team AVF nella Formula Renault 3.5, ha segnato una pietra miliare della GP2 divenendo la prima donna a salirvi. Una giornata di prove anche per il modenese Sergio Campana: "Sono arrivato senza conoscere la pista e questo sicuramente non mi ha aiutato dato che è uno dei tracciati più complessi del calendario. Sino ad ora non avevo mai fatto un test con la GP2, mi sono sempre trovato a sfruttare le opportunità che mi si presentavano in gara, e quindi per me è stata un'esperienza nuova. Al mattino ci siamo concentrati su un lavoro di assetto, mentre in serata ho fatto dei long run con gomma usata, che hanno dato risultati incoraggianti. Una bandiera rossa per una perdita d'olio in pista ha poi interrotto per una mezzoretta le attività, ed abbiamo forse perso il momento buono per montare le gomme nuove, tant'è vero che il miglioramento con quel set non è stato incredibile. Mi ritengo comunque soddisfatto perché ho avuto una progressione costante, rimanendo vicino al mio compagno Berthon, sicuramente più esperto".

Beitske Visser



FOR

Costantemente al top, Luca Chiotto ha anche fatto segnare il miglior tempo assoluto dei tre giorni di test

RZA ITALIA!

In tre giorni di test i piloti italiani si sono messi in mostra battendo la concorrenza. Kevin Ceccon, Luca Ghiotto e Antonio Fuoco sono le speranze di un ritorno vittorioso in GP3 per i nostri colori

Antonio Caruccio

Un risultato a sorpresa, che forse pochi pensavano fosse possibile ad Abu Dhabi in occasione dei test invernali programmati dalla GP3 dopo il gran finale che ha assegnato il titolo all'inglese Alex Lynn. A farla da padrone sono stati infatti i piloti italiani, che hanno messo in fila la concorrenza senza troppi problemi. Il

primo ad aprire le danze è stato Kevin Ceccon, che ancora al volante della Dallara di Jenzer con cui ha preso parte al finale di stagione 2014 si è issato in vetta alla classifica nella prima giornata, disputando però una sola sessione prima di passare alla corte del team Rapax e cedere il sedile allo svizzero Matheo Tuscher (che sembra intenzionato a ripetere la stagione con Jenzer).



«Abbiamo trovato qualcosa di davvero importante», dice Cecon, confermando che i passi in avanti fatti da Jenzer non sono effimeri. Tre interi giorni di test li ha portati avanti Luca Ghiotto, fedele al team Trident con cui aveva disputato le gara di Spa-Francorchamps, cogliendo la pole sul bagnato, e Monza. Impressionante la costanza del vicentino, sempre tra i primi, anche se per parlare di un eventuale impegno a tempo pieno nel 2015 è ancora presto. «Sono contento perché la macchina non era perfetta, ci sono cose da migliorare, soprattutto a gomma nuova, ma è un risultato molto incoraggiante. Arrivo da un anno difficile e questa performance sicuramente mi risolveva il morale». Tre giorni ha girato anche Antonio Fuoco, che a differenza di Ghiotto ha cambiato tre team. La giornata più difficile è stata quella con Koiranen, ovviamente perché il portacolori del Ferrari Driver Academy ha pagato lo scotto dell'inesperienza con vettura, pista e pneumatici. Passato poi a Carlin e ART il feeling di Antonio con la vettura è progres-

sivamente aumentato e i risultati non si sono fatti attendere, con il primo tempo nel quinto turno arrivato con la squadra francese. Una sessione di prove l'ha disputata anche Riccardo Agostini, che ha provato delle soluzioni in assetto gara sempre per il team Hilmer con cui ha corso quest'anno. Tra gli altri si sono visti Andrea Pizzitola, molto competitivo con ART, un po' meno con Arden, Arthur Janosz, proveniente dalla Euroformula Open, come Alex Palou. Il catalano, seguito da Adrian Campos come manager, ha girato due giorni con Trident ed uno con ART, candidandosi tra i pretendenti al titolo per il 2015. A conferma delle prestazioni del team Jenzer è stata la costante presenza in top-10 del giovane alfiere Ralph Boschung, mentre anche il team Status, protagonista con Richie Stanaway e Nick Yelloly nel 2014, si è messo in mostra con Seb Morris e Matt Parry. In difficoltà il team Arden. Jimmy Eriksson ha continuato a lavorare con il team Koiranen, facendo presupporre un rinnovo in ottica 2015.



Kevin
Cecon



Così nei test di Abu Dhabi



Antonio Fuoco

Giovedì 27 novembre 2014, 1° turno

- 1 - Kevin Ceccon – Jenzer – 1'55"501
- 2 - Ed Jones – Carlin – 1'56"165
- 3 - George Russell – Arden – 1'56"198
- 4 - Andrea Pizzitola – ART – 1'56"220
- 5 - Luca Ghiotto – Trident – 1'56"264

Giovedì 27 novembre 2014, 2° turno

- 1 - Andrea Pizzitola – ART – 1'55"832
- 2 - Mitchell Gilbert – Arden – 1'55"885
- 3 - Alex Palou – Trident – 1'55"971
- 4 - Matheo Tuscher – Jenzer – 1'56"034
- 5 - George Russell – Arden – 1'56"028

Venerdì 28 novembre 2014, 3° turno

- 1 - Luca Ghiotto – Trident – 1'55"975
- 2 - Antonio Fuoco – Carlin – 1'56"183
- 3 - Jimmy Eriksson – Koiranen – 1'56"208
- 4 - Alex Palou – ART – 1'56"211
- 5 - Sebastian Morris – Status - 1'56"226

Venerdì 28 novembre 2014, 4° turno

- 1 - Matheo Tuscher – Jenzer – 1'55"583
- 2 - Sebastian Morris – Status - 1'55"591
- 3 - Luca Ghiotto – Trident – 1'55"603
- 4 - Alex Palou – ART – 1'55"649
- 5 - Jimmy Eriksson – Koiranen – 1'55"660

Sabato 29 novembre 2014, 5° turno

- 1 - Antonio Fuoco – ART – 1'55"327
- 2 - Alex Palou – Trident – 1'55"590
- 3 - Ralph Boschung – Jenzer – 1'55"596
- 4 - Matthew Parry – Koiranen – 1'55"635
- 5 - Mitchell Gilbert – ART – 1'55"675

Sabato 29 novembre 2014, 6° turno

- 1 - Luca Ghiotto – Trident – 1'55"134
- 2 - Antonio Fuoco – ART – 1'55"298
- 3 - Matheo Tuscher – Jenzer – 1'55"369
- 4 - Ed Jones – Carlin – 1'55"377
- 5 - Jimmy Eriksson – Koiranen – 1'55"378



Alex Palou



Riccardo Agostini

Dopo essere diventato un simbolo per l'Endurance mondiale grazie ai nove successi a Le Mans e al titolo iridato conquistato nel 2013, Tom Kristensen ha deciso di appendere il caso al chiodo. Ecco come ce lo racconta Capello, che ha condiviso con il danese tre delle sue vittorie più belle



DINDO RAO



242424



"24 HEURES DU MANS" 2001
1er Classement Prototypes LMP 400 - 1000
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

CIRCUIT INTERNATIONAL DU MANS
ASA Automobile Club de l'Ouest

CIRCUIT INTERNATIONAL DU MANS
ASA Automobile Club de l'Ouest

"24 HEURES DU MANS"
1er Classement Général
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST

"24 HEURES DU MANS"
17 - 18 JUIN 2001
1er du Classement

"24 HEURES DU MANS"
14 - 15 JUIN 1997
1er du Classement Général

RECONTA TOM



Dindo Capello festeggia con McNish e Kristensen la vittoria a Sebring nel 2006

Filippo Zanier

Da quando Tom Kristensen ha ufficializzato il proprio ritiro dalla scena racing, chi pensava a battere o almeno a eguagliare il suo record di vittorie a Le Mans ha tirato un sospiro di sollievo. Il mirino è fissato sulle nove vittorie assolute, e da lì non si muoverà più per molto tempo visto che il secondo nella speciale classifica dei successi nella Classica della Sarthe è Monsieur Jacky Ickx con le sue 69 primavere. Il titolo di Mr. Le Mans gli sarebbe spettato di diritto, ma lui non lo ha mai reclamato per sé, lasciando con signorilità che venisse ancora utilizzato per identificare il suo predecessore belga. Del resto, in venticinque anni di carriera ai massimi livelli, a Tom Kristensen di fare notizia è sempre interessato ben poco. Notizia, e di quelle da prima pagina, lo è però diventato suo malgrado perché il suo approccio, tutto improntato sugli obiettivi e sul duro lavoro necessario per raggiungerlo, gli ha garantito un curriculum che nessun collega può vantare. Dal 1991, stagione che lo vide trionfare nella F.3 tedesca quando aveva 24 anni, il pilota danese non è in pratica mai sceso dal podio: primo in F.3 giapponese nel 1993, secondo in F.3000 due anni dopo, primo a Le Mans nel 1997 su una Porsche del team Joest con-

divisa con Michele Alboreto, con cui centrò il primo dei suoi nove successi sul doppio giro d'orologio. Poi, dal 2000, l'ingresso nella famiglia Audi, con cui ha conquistato le più grandi affermazioni della carriera: oltre ai successi a Le Mans quelli nell'ALMS e nelle grandi classiche americane, ma anche risultati fuori dalle Sport, con i due terzi posti assoluti ottenuti sempre con la Casa negli anelli in un contesto iper-competitivo come quello del DTM, dove ha chiuso sull'ultimo gradino del podio nel 2005 e nel 2006. A dimostrazione che nonostante l'età più vicina ai 50 anni che ai 40 la competitività era ancora quella di sempre, nel 2013 sono arrivati sia il titolo Mondiale Endurance che l'ultimo successo alla 24 Ore di Le Mans, che Tom ha dedicato all'amico Allan Simonsen, scomparso proprio in quell'edizione della gara. In realtà avrebbe voluto dedicarla al padre, ma a lui Kristensen sperava di poter dedicare il decimo allora, magari nel 2014. Poi, la cifra tonda non è arrivata e alla fine, alla bella età di 47 anni, Kristensen ha deciso che poteva bastare così, imitando le decisioni che due dei suoi storici compagni di successi avevano già deciso di dire basta nelle ultime due stagioni: Allan McNish, ritiratosi alla fine dello scorso anno, e "Dindo" Capello, che pur continuando a gareggiare con

Audi Sport Italia nel GT Italiano aveva deciso due stagioni fa di dire basta alle LMP1 e a Le Mans.

Proprio a Capello, che con Kristensen ha condiviso tre delle vittorie più belle, abbiamo chiesto di raccontarci il lato più privato del campione danese, per andare oltre i numeri che ne raccontano soltanto il lato agonistico.

Come è iniziato il rapporto fra te e Kristensen?

"Con Tom ho sempre avuto un rapporto basato sul rispetto, che poi col tempo è diventato amicizia. Il momento in cui fra noi si è formato un legame davvero speciale, però, è stato la fine del 2002, quando ci siamo presentati alla Petit Le Mans, che allora si faceva in due. Io non avevo più niente da chiedere a quella stagione perché a causa di problemi avuti nelle gare precedenti non potevo più vincere il titolo. Tom invece era in lizza per il campionato e arrivò a quel fine settimana nervosissimo. Prima della gara mi accorsi che in macchina tremava per la tensione, non sembrava nemmeno lui, e infatti alla fine del primo doppio stint, quando si fermò ai box per il cambio pilota, eravamo appena settimi. Mi resi conto che lui proprio non c'era e diedi il massimo per riportare la macchina

L'ultima vittoria
di Kristensen
a Le Mans
è datata 2013



davanti. Ci tenevo tanto perché a quel tempo Tom, pur avendo un talento fuori dal comune, non aveva ancora vinto nemmeno un campionato. Alla fine del mio doppio turno di guida riconsegnai la R8 a Tom al primo posto, e da lì anche lui ritrovò il ritmo, permettendo a noi di vincere la gara e a lui di portare a casa il titolo ALMS. Dopo quella corsa, sia lui sia il padre mi ringraziarono almeno un centinaio di volte. Tom si era reso conto che anche se quella corsa era più importante per lui che per me, io avevo dato tutto, forse ancora più del solito. Fu in quell'occasione che si creò un legame che dura ancora oggi".

Come hai preso la notizia del suo ritiro?

"Ovviamente l'ho saputo prima degli altri. Mi ha chiamato una mattina alle 8, e quando ho visto che mi stava chiamando così presto sapevo che ci poteva essere solo una ragione: o era successo qualcosa di grave o aveva preso una decisione importante. Fortunatamente si trattava del secondo caso. Le parole esatte sono state: 'Ho deciso di raggiungerci nel club', riferendosi al club dei pensionati di cui facciamo parte io e McNish. Conoscendolo, però, mi sono stupito che abbia scelto di comunicarlo con una conferenza stampa prima della fine della stagione, suscitando un certo clamore. Lui è molto riservato e il ritiro in particolare è un argomento che lo metteva molto a disagio. Io stesso, per dire, ne ho parlato più con sua moglie che con lui, giusto in occasione della scorsa 24 Ore di Le Mans".

Quale credi che sia la ragione per cui ha scelto di fermarsi adesso?

"Non so dirlo con certezza, ma non credo sia legata semplicemente all'età. Dal punto di vista fisico Tom ha sempre curato la preparazione al top, credo che anche in questo momento sia più in forma di molti giovani piloti professionisti che si presentano sulla scena dell'Endurance"

Quanto siete stati in competizione tra voi durante i vostri anni con Audi?

"La competizione c'è sempre stata, ma è sempre stata sana e positiva, ci ha sempre spinto a dare il massimo. Un periodo particolarmente divertente è stato il 2003, quando eravamo parte del programma Bentley. Un anno in cui, essendo i due piloti Audi 'prestati' al progetto, eravamo un po' isolati rispetto al resto del team. Fortunatamente per noi eravamo anche i più veloci, e questo ci portò in una spirale estremamente stimolante in cui l'obiettivo dell'uno



Nel 2012 il pilota danese vince a Sebring, sempre con Capello e McNish

era battere il tempo dell'altro. A volte, mentre facevamo le simulazioni di 24 Ore, Tom mi scriveva un SMS alle 3 di notte, quando era appena sceso dalla macchina per dirmi che aveva battuto il mio tempo, e ovviamente così facendo mi svegliava. Io, altrettanto ovviamente, facevo lo stesso, e tra uno scherzo e l'altro intanto tutti e due spingevamo davvero al limite".

Cambierà qualcosa tra voi dopo il ritiro?

"Non credo proprio. Ci sentiamo settimanalmente, e credo che continueremo a farlo. Tra tutti gli equipaggi di cui ho fatto parte, quello Capello-Kristensen-McNish è stato veramente una famiglia, l'unico in cui abbiamo avuto tra noi la fiducia necessaria per parlare anche della vita reale, chiedendoci consigli l'un l'altro e confrontandoci quotidianamente con la vita di tutti i giorni. Mi fa piacere perché Tom è una persona che si apre solo se si fida di qualcuno al 110%, e fra noi evidentemente c'è questo tipo di rapporto".

Non c'è la tentazione di fare ancora qualcosa insieme?

"Adesso, per scherzo, visto che siamo tutti e tre liberi abbiamo iniziato a parlare della possibilità di fare la Le Mans Classic. Chissà mai che un giorno non si possa fare davvero...".





NUMERI DA RECORD

Le vittorie alla 24 Ore di Le Mans

- 1997 su Porsche TWR con Alboreto-Johansson
- 2000 su Audi R8 con Biela-Pirro
- 2001 su Audi R8 con Biela-Pirro
- 2002 su Audi R8 con Biela-Pirro
- 2003 su Bentley Speed con Capello-Smith
- 2004 su Audi R8 team Goh con Capello-Ara
- 2005 su Audi R8 team Champion con Lehto-Werner
- 2008 su Audi R10 con Capello-McNish
- 2013 su Audi R18 e-tron quattro con Duval-McNish

Le vittorie alla 12 Ore di Sebring

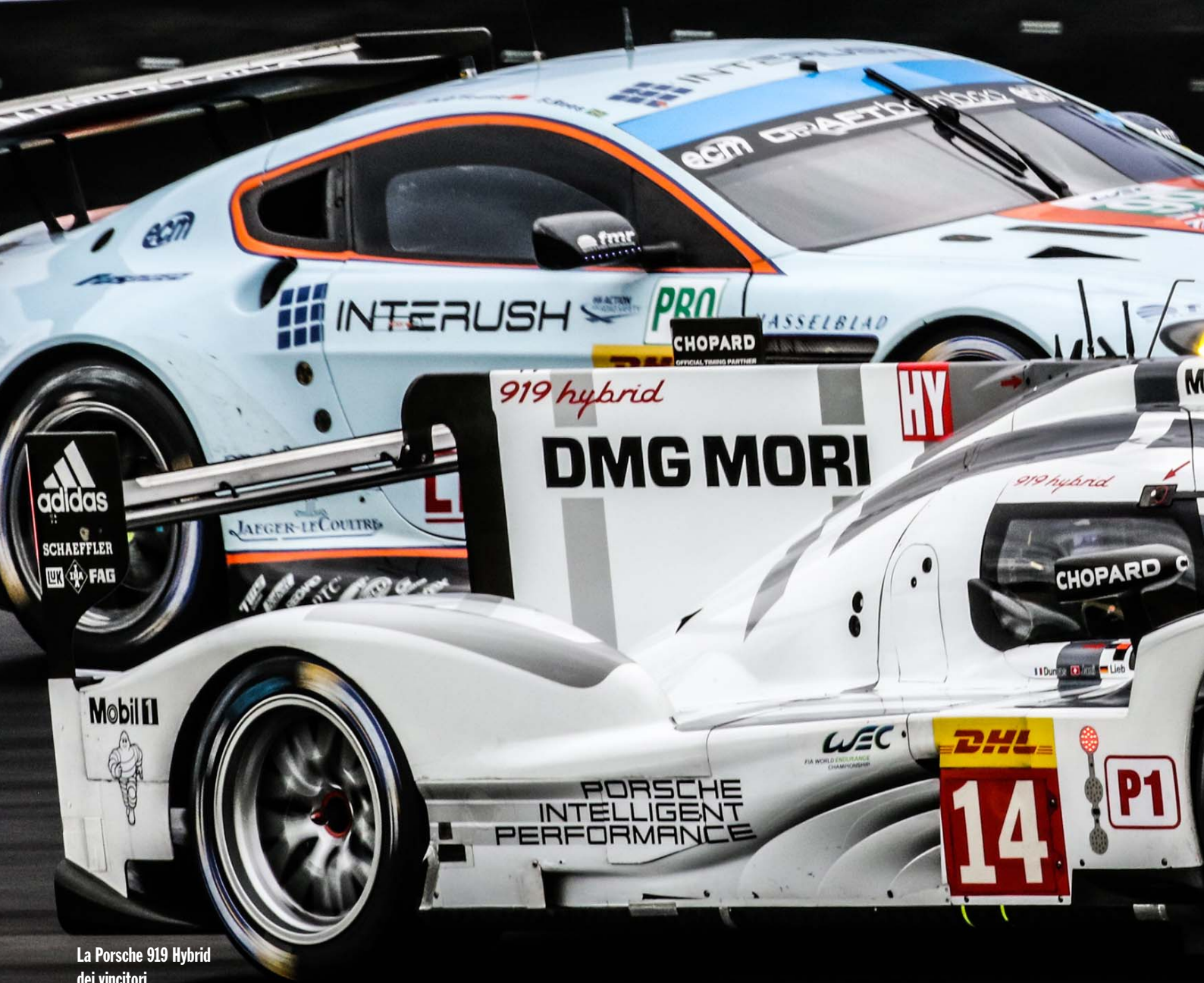
- 1999 su BMW V12 con Muller-Lehto
- 2000 su Audi R8 con Biela-Pirro
- 2005 su Audi R8 team Champion con Lehto-Werner
- 2006 su Audi R8 con Capello-McNish
- 2009 su Audi R15 con Capello-McNish
- 2012 su Audi R18 TDI con Capello-McNish

I campionati vinti

- 2013 – FIA WEC
- 2002 – ALMS
- 1993 – F.3 giapponese
- 1991 – F.3 tedesca

Esperienza in F.1

- 1 giornata di test con la Minardi a Montmelò nel 1997
- Test con Tyrrell
- 2 giornate di test con la Williams a Magny-Cours nel 1999
- Tester Michelin F.1 nel 2000



La Porsche 919 Hybrid
dei vincitori
in fase di doppiaggio

PORSCHE NEL BE

Marco Cortesi

La gara conclusiva del Mondiale Endurance 2014 ad Interlagos è stata sicuramente nel segno della Porsche. La 919 Hybrid ha finalmente conquistato la propria prima grande affermazione internazionale, ponendo ottime basi per la vettura (tutta nuova) che arriverà la prossima stagione. Il successo è stato anche (involontariamente) propiziato da un'altra Porsche, la LMP1 di Mark Webber. L'australiano è infatti finito violentemente contro le barriere quando mancava meno di mezz'ora alla conclusione per quello che è sembrato un problema tecnico. Nonostante una foratura che li aveva fatti finire fuori sequenza con i pit-stop, costringendoli ad uno stint finale con gomme vecchie, Neel Jani, Marc Lieb e Romain Dumas hanno così trionfato sotto safety-car senza rischiare di essere "impallinati" all'ultimo minuto. In bacheca il trofeo, in ospedale però con contusioni e un trauma cranico Webber, due volte vincitore in quel di San Paolo con la Formula 1. Fortunatamente per lui e per l'incolpevole Matteo Cressoni, coinvolto nel testacoda del prototipo numero 20, alla Subida dos Boxes sono installate davanti al muretto in cemento delle barriere ad assorbimento d'urto.



**La 919 Hybrid conquista in Brasile
la sua prima vittoria nel Mondiale Endurance.
Spavento per Mark Webber, titoli per Toyota, SMP e Ferrari.**

NE E... NEL MALE

TITOLO MONDIALE PER LA TOYOTA

In seconda posizione, la Toyota ha intanto conquistato il tanto sospirato titolo mondiale costruttori che, dopo la mezza figuraccia di Le Mans, ha ripagato almeno in parte i giapponesi per i loro munifici investimenti. Nonostante qualche piccola uscita da parte dei piloti, la TSO40 di Sebastien Buemi ed Anthony Davidson è riuscita a dire la sua nella lotta per il successo a San Paolo anche grazie alle neutralizzazioni. Molto bravo in particolare lo svizzero, che nonostante una precaria condizione di salute ha dettato il ritmo. Il tutto nonostante l'altitudine sfavorisse - sulla carta - i motori atmosferici. Si è chiusa invece con un podio la carriera agonistica di Tom Kristensen, che sulla Audi R18 numero 1 ha terminato terzo insieme a Lucas Di Grassi e Loic Duval. Le Audi si sono rivelate competitive, e senza una penalità, l'esemplare di Fassler-Treluyer-Lotterer avrebbe forse potuto giocare uno scherzo ai rivali. Ora palla al centro e addio al 2015, con un nuovo giocatore: la Nissan.

LA LMP2 PARLA RUSSO

In LMP2, la classe più "in bilico" alla vigilia, il titolo è andato al team SMP, che ha anche comandato la graduatoria piloti pur con il solo Sergey Zlobin. La scuderia russa si è trovata un ghiotto matchpoint in mano quando Olivier Pla, sulla Ligier del team G-Drive, è stato spedito a muro da un problema ai freni. A quel punto, si è solo pensato a completare i giri necessari per terminare al secondo e terzo posto in una classe che comprendeva solamente quattro macchine. A vincere è stata l'Oreca 03R del team KCMG che, nonostante le uscite a ripetizione di Matthew Howson, è riuscita a prevalere grazie a Richard Bradley ed Alexandre Imperatori. Ora si spera che nel 2015 i nuovi arrivi già annunciati diano un po' di pepe: numeri così bassi per una classe a costi calmierati non sono un buon segno.

FERRARI, DOPPIO MONDIALE IN GTE-PRO

Dopo il titolo piloti matematico incamerato da Gimmi Bruni e Toni Vilander in Bahrain, la GTE-Pro ha regalato alla Ferrari anche il trionfo fra i costruttori. Le vetture di Maranello, che sembravano sfavorite alla vigilia,

hanno guadagnato tempo prezioso grazie alla possibilità di effettuare agevolmente doppi stint in termini di gomme. Per vincere non è bastato: anche in questo caso a prevalere è stata una Porsche, quella di Frederic Makowiecki e Patrick Pilet, costante quanto a rendimento e fortunata quanto basta nelle situazioni di caution. E se ora Makowiecki spera nella chance di passare ai prototipi, e correre insieme a Nico Hulkenberg alla prossima 24 Ore di Le Mans, sui programmi del Cavallino tutto tace. Il secondo posto è andato al duo "giovane" di casa AF Corse composto da Davide Rigon e James Calado. La GTE-Am ha ripagato invece in parte le difficoltà nella classe principale delle Aston Martin. In cima alla classifica di categoria si sono issati Pedro Lamy, Paul Dalla Lana e Christoffer Nygaard: il titolo era già assegnato a Kristian Poulsen e David Heinemeier-Hansson.



Meccanici al lavoro per recuperare il rottame della Porsche di Mark Webber

Podio finale con festa per tutte le tre case impegnate ufficialmente nel WEC



Campioni in LMP2 i russi del team SMP Racing





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 NOVEMBRE 2014

- 1 - Dumas-Jani-Lieb (Porsche 919) – Porsche - 210 giri
- 2 - Davidson-Buemi (Toyota TS 040) – Toyota - 0*170
- 3 - Di Grassi-Duval-Kristensen (Audi R18) – Audi - 1 giro
- 4 - Wurz-Sarrazin-Conway (Toyota TS 040) – Toyota - 1 giro
- 5 - Fassler-Lotterer-Treluyer (Audi R18) – Audi - 1 giro
- 6 - Howson-Bradley-Imperatori (Oreca 03R-Nissan) – KCMG - 24 giri
- 7 - Turner-Mucke (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 28 giri
- 8 - Makowiecki-Pilet (Porsche 911) – Manthey - 28 giri
- 9 - Rigon-Calado (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 28 giri
- 10 - Bruni-Vilander (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 29 giri
- 11 - Rees-MacDowall-O'Young (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 29 giri
- 12 - Bergmeister-Lietz-Tandy (Porsche 911) – Manthey - 30 giri
- 13 - Dalla Lana-Lamy-Nygaard (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 14 - Poulsen-Heinemeier Hansson-Thiim (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 30 giri
- 15 - Wyatt-Rugolo-Bertolini (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 32 giri
- 16 - Ried-Bachler-Al Qubaisi (Porsche 911) – Proton - 32 giri
- 17 - Perrodo-Collard-Vaxiviere (Porsche 911) – Prospeed - 35 giri
- 18 - Kraihamer-Belicchi-Leimer (Rebellion R-One-Toyota) – Rebellion - 38 giri
- 19 - Prost-Heidfeld-Beche (Rebellion R-One-Toyota) – Rebellion - 42 giri
- 20 - Zlobin-Minassian-Mediani (Oreca 03R-Nissan) – SMP - 63 giri
- 21 - Fittipaldi-Pier Guidi-Segal (Ferrari 458 Italia) - AF Corse - 13 giri
- 22 - Bernhard-Webber-Hartley (Porsche 919) – Porsche - 44 giri
- 23 - Roda-Ruberti-Cressoni (Ferrari 458 Italia) – 8Star - 113 giri
- 24 - Ladygin-Shaitar-Ladygin (Oreca 03R-Nissan) – SMP - 189 giri
- 25 - Rusinov-Pla-Canal (Ligier JSP2-Nissan) – G-Drive - 208 giri



Solita strenua lotta
tre le vetture GT

RUBINHO DI GIOIA

Barrichello torna al successo in casa, vincendo nell'ultimo appuntamento di Curitiba il titolo della Stock Car Brasil. Per lui è il primo campionato chiuso al vertice dal 1991







Il terzo posto guadagnato ai pit-stop è stato sufficiente per mettere al sicuro il titolo di Rubinho

Marco Cortesi

Rubens Barrichello torna a vincere. Il pilota brasiliano, approdato quest'anno alla serie Stock Car del suo paese, ha conquistato grazie ad un buon terzo posto in quel di Curitiba la corona 2014 succedendo al connazionale - e concittadino di San Paolo - Ricardo Maurício. Una grande soddisfazione per Rubinho, che non vinceva un campionato dai tempi della della F.3 britannica nel lontanissimo 1991, e che è riuscito a prevalere al termine di una stagione tirata che ha portato tantissima varietà di nomi al vertice (ben 14 piloti diversi hanno conquistato almeno una vittoria). Il vicecampione del mondo F.1 2009, che partiva dalla pole position, ha recuperato dopo che un testacoda iniziale l'aveva spedito in quarta posizione. Con un gran passo gara, ha però rimontato, approfittando delle soste obbligatorie per guadagnare una posizione. Esattamente ciò di cui aveva bisogno, anzi di più, dato che Daniel Serra, alfiere Red Bull, che si è imposto quasi in volata sul rivale principale per la lotta al titolo Atila Abreu. Abbandonato il dorato mondo delle competizioni internazionali, prima lasciando la Formula 1 e poi l'IndyCar che per restare gli richiedeva di portare in dote un budget, Barrichello si è così rifatto in un campionato che ha impressionato sia per la qualità dei piloti presenti, sia per lo sforzo organizzativo che si è tradotto in sponsorizzazioni di alto livello e in un ottimo ritorno di pubblico. E, finalmente, è arrivata dopo tante esperienze fatte lontano dalla terra natale, la conferma di un grande che forse è sparito troppo presto e troppo in fretta dal "giro" che conta. L'appuntamento è per il 2015 in partenza da Goiania. A meno che, da qualche parte nei board dei grandi costruttori, qualcuno si ricordi di Rubens.

Daniel Serra vincitore dell'ultima gara in stagione è terminato quinto in campionato





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 NOVEMBRE 2014

- 1 - Daniel Serra (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 38 giri
- 2 - Atila Abreu (Chevrolet) - Mobil Super - 38
- 3 - Rubens Barrichello (Chevrolet) - Full Time Sports - 38
- 4 - Caca Bueno (Chevrolet) - Red Bull Brasil - 38
- 5 - Allam Khodair (Chevrolet) - Full Time Sports - 38
- 6 - Nono Figueiredo (Chevrolet) - Mobil Super - 38
- 7 - Felipe Lapenna (Chevrolet) - Hot Car - 38
- 8 - Rafael Suzuki (Chevrolet) - ProGP - 38
- 9 - Fabio Fogaça (Peugeot) - Nova Schin - 38
- 10 - Tuka Rocha (Chevrolet) - BMC - 38
- 11 - Popo Bueno (Chevrolet) - Shell - 38
- 12 - Diego Nunes (Chevrolet) - C2 Team - 38
- 13 - Sergio Jimenez (Peugeot) - Vaux - 38
- 14 - Ricardo Mauricio (Chevrolet) - Eurofarma RC - 38
- 15 - Galid Osman (Chevrolet) - Ipiranga RCM - 38
- 16 - Felipe Tozzo (Peugeot) - Boettger - 38
- 17 - Alceu Feldmann (Peugeot) - Hanier - 38
- 18 - Luciano Burti (Chevrolet) - Vogel - 37
- 19 - Valdeno Brito (Chevrolet) - Shell - 37
- 20 - Denis Navarro (Peugeot) - Vaux - 37
- 21 - Max Wilson (Chevrolet) - Eurofarma RC - 37
- 22 - Beto Cavaleiro (Peugeot) - Hanier - 37
- 23 - Antonio Pizzonia (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 36
- 24 - Julio Campos (Peugeot) - Prati Donaduzzi - 36

Giro più veloce: Rubens Barrichello - 1'20"117

Ritirati

- Bia Figueiredo
- Gabriel Casagrande
- Lucas Foresti
- Thiago Camilo
- Ricardo Zonta
- Marcos Gomes
- Rafa Matos
- Vitor Genz
- Felipe Fraga

Il campionato

1. Barrichello 234; 2. Abreu 223,5; 3. C.Bueno 191; 4. Khodair 185; 5. Serra 182.



KUBICA



A AL PEPE

Il pilota polacco vince la tre giorni monzese in volata su Valentino Rossi, ma a far discutere sono le sue parole nel dopo gara



Guido Rancati

Non ha fatto il militare a Cuneo come il maestro Antonio Scannagatti dell'indimenticabile Totò, ma anche Robert Kubica ne ha viste e passate tante per essere considerato un uomo di mondo. E allora stupisce che si stupisca che alla kermesse monzese succedano anche cose non proprio normali: quello che una volta era un bel rally, da tempo è uno spettacolo. Ma è anche e soprattutto un ottimo affare per chi lo organizza e allora le uniche regole che valgono sono quelle dello show biz. E così non può fare sensazione che nei quaranta e passa chilometri della Maxi Grand Prix Valentino Rossi gli rifili quasi dieci secondi e che nella Grand Prix gliene rifili quasi nove. Non serve un grande acume per intuire che i diciotto secondi e sei che nella somma delle due prove meno gimcanose del fine settimana brianzolo hanno separato i due contendenti sono un po' troppi per essere solo il frutto di una perfetta interpretazione della pista da parte del Dottore. Potrebbe arrivarci anche l'esperto che spalleggia il cronista della Rai, se solo non ritenesse che la sua missione è ripetere sempre e comunque che tutto va bene madama la marchesa. Non è ovviamente il solo a stare bene attento a non alimentare sospetti che pure non paiono privi di fondamento, ma non tutti stanno al gioco. Fabio Butti, patron dell'A-Style che cura la Fiesta dell'asso polacco, affida i suoi dubbi a un comunicato stampa emesso a fine tappa: "Sarebbe bello che gli organiz-

zatori che ogni anno riescono a creare una manifestazione stupenda, riuscissero a mostrare un po' più di attenzione ai regolamenti". Sono parole pesanti come macigni e il suo dirsi comunque fiducioso nell'esito della sfida pare un messaggio neppure troppo in codice rivolto a chi dovrebbe garantire un minimo di regolarità alla manifestazione. Il suo grido di dolore non pare cadere nel vuoto, la musica cambia e Kubica torna dov'era venerdì sera: davanti. La vittoria non basta a fargli dimenticare tutto: a chi vuole sentirlo, conferma che quello appena finito non è un rally, ma è comunque un evento che fa bene a tutto l'automobilismo da corsa. "Però - osserva - basta poco per rovinare tutto e quello che è successo in questi giorni, in una gara vera non sarebbe mai passato". Nella stanza dei bottoni dell'autodromo forse lo ascoltano o forse no. Il brutto tempo non ha impedito a svariate migliaia di spettatori di far la fila al botteghino e fra loro molti hanno sfidato la pioggia soprattutto nella speranza di vedere da vicino The Doctor. Che non moltiplica pani e pesci, non ancora, ma moltiplica gli incassi. E tanto basta per garantire qualche vantaggio - vero o presunto - a lui e quelli della sua corte. Già, perché nella tre giorni monzese anche Roberto Brivio che di mestiere guida i camion e Alessio Salucci detto Uccio che di mestiere fa il portaborse sono andati sensazionalmente forte, più forte pure di Alessandro Perico che nei rally tricolori qualcosa ha vinto. Altre storie di ordinaria normalità al Monza Rally Show.

Robert Kubica e Alessandra Benedetti festeggiano dopo la vittoria



Come al solito pubblico in visibilibio per Valentino Rossi

I vincitori delle varie categorie

Assoluta

Kubica-Benedetti (Fiesta WRC)

R5

Andreucci-Andreucci (Peugeot 208)

S2000

Freguglia-Vozzo (Skoda Fabia)

R4

Francia-Ughetti (Mitsubishi)

R3C

Tosini-Peroglio (Renault Clio)

R3T

Crugnola-Cogni (Renault Clio R3T)

Storiche

"Pedro"-Baldaccini (Lancia 037)



La Clio R3T che Crugnola e Cogni hanno diviso nei tre giorni



In gara con la Peugeot 208 T16 in colorazione tricolore Paolo Andreucci ha avuto la meglio di Luca Rossetti

NON TEME CONFRONTI

Entra nel segmento delle più desiderate dove recitano un ruolo da protagoniste Mini Countryman e Nissan Juke. Rispetto a queste è più grande fuori e dentro. Il prezzo parte da poco più di 17 mila euro





Continua a crescere la gamma della 500. Ora è il momento della X. Una 500 "gonfiata" che mette nel mirino la Mini Countryman e non solo grazie a una gamma in grado di soddisfare qualsiasi esigenza grazie a tanti motori diversi e due tipi di trazione anteriore o integrale. Misura 4273 millimetri in lunghezza, 1.796 millimetri in larghezza e 1.620 millimetri in altezza: è più lunga, più larga e più alta rispetto alla Renault Captur, Nissan Juke e MINI Countryman.

Proposta a partire da 17.500 euro, sotto il cofano si può avere un motore 1.6 diesel da 120 cavalli; un diesel 2.0 da 140 cavalli; un 1.4 turbo benzina da 170 cavalli; un 1.4 turbo benzina da 140 cavalli; un 2.4 litri benzina da 187 cavalli; il noto turbodiesel 1.3 MultiJet II da 95 CV e un 1.6 benzina.

A girarle attorno colpisce la linea riuscita e la buona costruzione sia per quanto riguarda le finiture sia la verniciatura. Ricordiamo che viene costruita in Italia a Melfi. L'abitacolo si presenta ben spazioso e il sedile di guida ha notevoli possibilità di regolazioni così da soddisfare tutte le esigenze. La strumentazione è ricca e molto completa con tre orologi dove vengono raccolte tutte le informazioni. La grafica è accattivante e di immediata consultazione. Le finiture appagano vista e tatto. Capace il bagagliaio. Messa a confronto con le rivali non c'è alcuna inferiorità a parte il sistema di navigazione della Mini che è migliore. Nettamente migliore ma costa non poco. Alla guida colpisce la tenuta di strada e come sia reattiva ai comandi imposti sul volante. L'assetto è piuttosto frenato quindi rigido ma non pregiudica troppo il comfort anche perché la 500X risulta essere silenziosa. Pur essendo alta colpisce come sia poco sensibile ai trasferimenti di carico e impegnata fortemente colpisce anche per come riesca sempre bene a scaricare la potenza. Sulla diesel da 140 cavalli con cambio automatico a ben nove marce si apprezzano i passaggi di marcia morbidi; sulla diesel 120 cavalli 1.6 la fluidità della leva del cambio manuale a sei marce. A essere puntigliosi si vorrebbe solo un assetto più morbido e dei rapporti del cambio automatico nelle prime due marce un po' meno spinti.

VITA SERENA

La Casa americana presenta un rivoluzionario servizio post vendita che cambierà la vita di tantissimi automobilisti. Interessa tutti i modelli Ford, anche quelli vecchi, vecchi...molto vecchi

Ford presenta il programma di servizi post-vendita BlueService, che rappresenta la declinazione sul fronte dell'assistenza della promessa 'Go Further'. L'impegno del BlueService è affiancare i clienti Ford anche successivamente all'acquisto, garantendo loro standard di eccellenza per tutta la vita del veicolo. Il programma BlueService è la risposta Ford alla domanda di servizi avanzati che permettano ai clienti di gestire al meglio il tempo da dedicare alla propria vettura, con appuntamenti programmati, accettazione personalizzata e hi-tech, attraverso la diagnostica 'e-check' per una verifica immediata delle condizioni dell'auto. Una delle novità introdotte è la possibilità di prenotare via Internet, sul sito www.ford.it, gli interventi di manutenzione tramite l'innovativo servizio 'OnlineService Booking - prenota il tagliando on-line'. Il servizio permette inoltre di effettuare preventivi per i principali interventi, nell'ottica della massima trasparenza, e di localizzare il FordPartner più vicino. La gamma dei servizi Blue-

Service prevede il Ford Assistance, ossia l'assistenza stradale gratuita per un anno, il servizio di mobilità in caso di fermo del veicolo, nonché la completa trasparenza dei prezzi per la manutenzione sia ordinaria che straordinaria. L'accesso ai servizi avviene con la massima facilità tramite un numero unico grazie al quale è possibile avere un punto di riferimento sempre a disposizione per pianificare la manutenzione della propria vettura, ovunque ci si trovi. L'accesso ai servizi BlueService è garantito a tutte le vetture Ford di ogni età o chilometraggio. "Con il BlueService innalziamo ulteriormente la nostra promessa nei confronti dei clienti offrendo una serie di servizi avanzati che permettono a chi guida una Ford di mettersi ogni giorno al volante con la serenità di essere costantemente affiancati dall'assistenza Ford, indipendentemente dall'anzianità dell'auto", ha dichiarato Domenico Chianese, Presidente e Amministratore Delegato di Ford Italia. L'assistenza stradale Ford Assistance, in particolare, è offerta gratuitamente a



*Prima costruiamo
poi la tua fiducia*

FORD BlueService

NUMERO UNICO, FORD ASSISTANCE, FORD E-CHECK,
SERVIZI DI MOBILITÀ, PREZZI TRASPARENTI.

tutti i clienti che acquistano un'auto nuova o effettuano un tagliando ufficiale Ford. E' valida in tutta Europa e rende più sereno ogni viaggio, anche il più lungo, offrendo la certezza di poter contare sempre sull'intervento di tecnici specializzati ovunque ci si trovi. "L'assistenza stradale gratuita per un anno, offerta indipendentemente dall'età e dal chilometraggio del veicolo, è una dimostrazione della fiducia nei confronti dell'affidabilità dei prodotti Ford e della qualità dell'assistenza che garantiamo ai nostri clienti, perché nessuno conosce le auto Ford come il nostro personale specializzato", ha aggiunto Luca Caracciolo, Direttore Post-Vendita di Ford Italia.

Il BlueService è attivo in tutta Europa e l'assenza di vincoli di età o chilometraggio per accedervi ha già spinto diversi clienti Ford a usufruirne dei relativi servizi con auto storiche e con diverse decadi di anzianità e centinaia di migliaia di chilometri sulle spalle. In Italia, per esempio, ne ha già beneficiato il proprietario di un Transit del 1981.

no la tua auto,
a.



UN TAGLIANDO PER TUTTI

In Portogallo, il collezionista Joaquim Costa, 71 anni, ha effettuato un tagliando Ford ottenendo l'assistenza stradale Ford Assistance, gratuita per un anno, con la propria Model T Speedster del 1915 (foto sotto). "Non dimenticherò mai la sorpresa dei meccanici quando ho portato questa bellissima auto in officina per il tagliando, non vedevano l'ora di mettersi al lavoro", ha raccontato

Costa, che ha lavorato per 41 anni presso una concessionaria Ford di Torres Vedras, in Portogallo, e che oggi colleziona auto dell'Ovale Blu di ogni epoca. "Sarei molto sorpreso se dovesse fermarsi inaspettatamente: le Model T sono auto costruite per durare. Ma è rassicurante sapere che qualora succedesse, delle mani esperte sarebbero pronte a intervenire".



Mondiale F.1

15 marzo – Melbourne
29 marzo – Sepang
12 aprile – Al Sakhir
19 aprile – Shanghai
10 maggio – Montmelò
24 maggio – Monte Carlo
7 giugno – Montreal
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Nurburgring
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
20 settembre – Singapore
27 settembre – Suzuka
11 ottobre – Sochi
25 ottobre – Austin
1 novembre – Mexico City
15 novembre – San Paolo
29 novembre – Abu Dhabi

Mondiale Rally

25 gennaio – Monte Carlo
15 febbraio – Svezia
8 marzo – Messico
26 aprile – Argentina
24 maggio – Portogallo
15 giugno – Italia
5 luglio – Polonia
2 agosto – Finlandia
23 agosto – Germania
13 settembre – Australia
4 ottobre – Francia
25 ottobre – Spagna
15 novembre – Gran Bretagna

Europeo Rally

6 gennaio - Jannerrallye
8 febbraio - Liepaja
4 aprile - Circuit of Ireland
6 giugno - Sata Rallye Acores
27 giugno - Geko Ypres Rally
19 luglio - auto24 Rally Estonia
30 agosto - Barum Czech Rally Zlin
27 settembre - Cyprus Rally
11 ottobre - Acropolis Rally of Greece
7 novembre - Giru di Corsica

Italiano Rally

22 marzo – Rally del Ciocco
11 aprile – Rally di Sanremo
3 maggio – Rally Adriatico
24 maggio – Rally Targa Florio
12 luglio – Rally di San Marino
29 agosto – Rally del Friuli Venezia Giulia
20 settembre – Rally di Roma
11 ottobre – Rally Due Valli

Italiano WRC

29 marzo – Rally 1000 Miglia
31 maggio – Rally del Salento
20 giugno – Rally della Marca
5 luglio – Rally della Lanterna
12 settembre – Rally di San Martino di Castrozza
18 ottobre – Rally di Como

Trofeo Rally Terra

3 maggio – Rally Adriatico
14 giugno – Rally Italia di Sardegna
12 luglio – Rally di San Marino
20 settembre – Rally di Roma
25 ottobre – Rally Costa Smeralda

Indycar

8 marzo – Brasilia
29 marzo – St. Petersburg
12 aprile – New Orleans
19 aprile – Long Beach

26 aprile – Birmingham
9 maggio – Indianapolis Road
24 maggio – Indianapolis 500
31 maggio – Detroit
6 giugno – Fort Worth
14 giugno – Toronto
27 giugno – Fontana
12 luglio – West Allis
18 luglio – Newton
2 agosto – Lexington
23 agosto – Pocono
30 agosto – Sonoma

GP2

12 aprile – Al Sakhir
10 maggio – Montmelò
24 maggio – Monte Carlo
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Nurburgring
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
11 ottobre – Sochi
29 novembre – Abu Dhabi

World Series Renault

26 aprile – Alcaniz
24 maggio – Monte-Carlo
31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
12 luglio – Spielberg
30 agosto – Silverstone



13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

Super Formula

12 aprile – Suzuka
24 maggio – Okayama
19 luglio – Fuji
23 agosto – Motegi
13 settembre – Autopolis
27 settembre – Sugo
8 novembre – Suzuka

GP3

10 maggio – Montmelò
24 maggio – Monte Carlo
21 giugno – Spielberg
5 luglio – Silverstone
19 luglio – Nurburgring
26 luglio – Budapest
23 agosto – Spa
6 settembre – Monza
11 ottobre – Sochi
29 novembre – Abu Dhabi

Formula E

10 gennaio – Buenos Aires
14 marzo – Miami
4 aprile – Long Beach
9 maggio – Monte Carlo
30 maggio – Berlino
27 giugno – Londra



Euroformula Open

12 aprile – Jerez
26 aprile – Le Castellet
24 maggio – Nurburgring o Estoril
7 giugno – Silverstone
5 luglio – Spielberg
6 settembre – Spa
4 ottobre – Monza
1 novembre – Barcellona

Eurocup F.Renault

26 aprile – Alcaniz
31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

F.Renault ALPS

12 aprile – Imola
17 maggio – Pau
24 maggio – Spielberg
7 giugno – Spa
5 luglio – Monza
6 settembre – Mugello
4 ottobre – Jerez

F.Renault NEC

12 aprile – Monza
24 maggio – Silverstone
7 giugno – Spielberg
25 luglio – Spa
2 agosto – Assen
20 settembre – Nurburgring
4 ottobre – Hockenheim

F.4 Italia

3 maggio – Vallelunga
31 maggio – Monza
14 giugno – Franciacorta
12 luglio – Mugello
6 settembre – Adria
20 settembre – Imola
4 ottobre – Misano

Eurocup Renault RS01

31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

WEC

12 aprile – Silverstone
2 maggio – Spa
31 maggio – Test Le Mans
14 giugno – Le Mans
30 agosto – Nurburgring
19 settembre – Austin
11 ottobre – Fuji
1 novembre – Shanghai
21 novembre – Al Sakhir

ELMS

11 aprile – Silverstone
17 maggio – Imola
12 luglio – Spielberg
6 settembre – Le Castellet
18 ottobre – Estoril

Blancpain GT Endurance

12 aprile – Monza 3 Ore
24 maggio – Silverstone 3 Ore
20 giugno – Le Castellet 6 Ore
26 luglio – Spa 24 Ore
20 settembre – Nurburgring 3 Ore

Blancpain GT Sprint

6 aprile – Nogaro
10 maggio – Brands Hatch
7 giugno – Zolder
5 luglio – Mosca (TBC)
6 settembre – Portimao
4 ottobre – Misano
25 ottobre – Baku

GT Open

26 aprile – Le Castellet
24 maggio – Nurburgring o Estoril
7 giugno – Silverstone
5 luglio – Spielberg
6 settembre – Spa
4 ottobre – Monza
1 novembre – Barcellona

TC3 Series

29 marzo – Sepang
19 aprile – Shanghai
3 maggio – Valencia

10 maggio – Portimao
24 maggio – Monza
31 maggio – Salzburgring
21 giugno – Sochi
26 luglio – Buenos Aires
9 agosto – Codegua
20 settembre – Marina Bay
25 ottobre – Buriram
TBA novembre – TBA

Renault RS01 Trophy

31 maggio – Spa
14 giugno – Budapest
30 agosto – Silverstone
13 settembre – Nurburgring
27 settembre – Le Mans
18 ottobre – Jerez

Clio Cup

12 aprile – Imola
26 aprile – Varano
24 maggio – Spielberg
14 giugno – Misano
5 luglio – Monza
6 settembre – Mugello
27 settembre – Vallelunga

Italiano Montagna

19 aprile – Erice
26 aprile – Caltanissetta
17 maggio – Verzegnis
31 maggio – Sarnano
14 giugno – Fasano
28 giugno – Ascoli
5 luglio – Trento (anche Europeo)
19 luglio – Rieti
26 luglio – Spino
23 agosto – Gubbio
6 settembre – Reventino
20 settembre – Pedavena

Nascar

22 febbraio – Daytona
3 marzo – Atlanta
8 marzo – Las Vegas
15 marzo – Phoenix
22 marzo – Fontana
29 marzo – Martinsville
11 aprile – Texas
19 aprile – Bristol
25 aprile – Richmond
3 maggio – Talladega
9 maggio – Kansas
16 maggio – Charlotte (All-Star)
24 maggio – Charlotte
31 maggio – Dover
7 giugno – Pocono
14 giugno – Michigan
28 giugno – Sonoma
5 luglio – Daytona
11 luglio – Kentucky
19 luglio – New Orleans
26 luglio – Indianapolis
2 agosto – Pocono
9 agosto – Watkins Glen
16 agosto – Michigan
22 agosto – Bristol
6 settembre – Darlington
12 settembre – Richmond
20 settembre – Chicagoland
27 settembre – Loudon
4 ottobre – Dover
10 ottobre – Charlotte
18 ottobre – Kansas
25 ottobre – Talladega
1 novembre – Martinsville
8 novembre – Fort Worth
15 novembre – Phoenix
22 novembre – Miami



Una nuova avventura ci aspetta!

Per tutto lo scorso anno **Cuore nelle Corse**, la nostra rubrica di cultura e passione sportiva curata in collaborazione da **Italiaracing** e dall'ing **Andrea Toso** della **Dallara**, ci ha tenuto compagnia esplorando l'articolatissimo e affascinante mondo del motorsport in tutti i suoi aspetti. Da questo numero **Cuore nelle Corse** torna sotto forma di appuntamento per tutti coloro che hanno una curiosità, un dubbio, un ricordo, una proposta da sottoporre e condividere all'ingegner **Toso** e alla comunità dei lettori di Italiaracing. Con questo nuovo formato ci proponiamo di essere multimediali e interattivi, sterzando con agilità fra le pagine del nostro Magazine e la rete di internet e dei **social network**, e vi invitiamo quindi a visitare i nostri account Twitter e Facebook **CUORE NELLE CORSE** e ad inviare le vostre domande e le vostre proposte all'indirizzo mail **cuoredellecorse@gmail.com**

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