

www.italiaracing Magazine

.net

n. 298
9 dicembre
2014



È GIOVINAZZI IL NOSTRO PILOTA 2014

Protagonista in questa stagione nella Formula 3 European
il pilota pugliese si tufferà ora nell'avventura Renault 3.5



**Auguri di Bu
e felice Anno**

Arrivederci a



one Feste
o Nuovo

a lunedì 12 gennaio

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



10



88

32



18

Il graffio di Baffi

**RED BULL:
RUBATE LE COPPE.
IL PERSONALE PROVVEDE.**



BAFFI



Il ragazzo pugliese, sempre inserito nelle nostre selezioni, è finalmente riuscito a spuntarla. Antonio ha corso nel campionato FIA F.3 vincendo due gare e mostrando tutte le sue qualità

È GIOVINAZZI IL PILOTA ITALIARACING



2014



Antonio, come giudichi il 2014 nel FIA F.3?

“L'avvio è stato positivo, promettente, poi nel pieno dell'estate c'è stato un periodo difficile, infine una ripresa piena di bei risultati. Nei test pre campionato sono andato forte a Spielberg e Budapest. Nella prima prova di Silverstone invece, è andata così così ed ho portato a casa un quinto posto come miglior risultato nelle tre gare. A Hockenheim è arrivato il primo podio con la seconda posizione in gara 2 ed anche la prima fila per gara 1, ma che non ho potuto sfruttare perché sono stato eliminato nel corso del 1° giro, centrato da Verstappen. A Pau era la mia prima volta ed ho ottenuto un quarto posto in gara 2 mentre a Budapest, dove mi aspettavo tanto considerando i risultati del test invernale, non sono andato oltre la quinta posizione”.

A cosa è dovuto quel periodo negativo in piena estate?

“A Spa, Norisring e Mosca sono stati ottenuti risultati assolutamente non soddisfacenti. Non capivo il perché, anche in qualifica ero piuttosto indietro, finché a Mosca non mi sono ritrovato praticamente ultimo. Ho quindi chiesto un incontro con la squadra per fare un punto della situazione. Mi stavano venendo non pochi dubbi, non capivo se fossi io che stavo andando nella direzione sbagliata o se c'era qualcosa sulla monoposto. Nel contempo, il mio compagno Blomqvist firmava buoni risultati, quindi il morale era sempre più a terra. I responsabili del team Carlin mi hanno però concesso grande fiducia, dicendomi che credono in me e che appena tornati dalla Russia avrebbero mandato il telaio alla Dallara e il motore a verificare. E' finita che ci hanno dato uno chassis nuovo perché danneggiato e per ripararlo sarebbe servito tempo mentre nel propulsore Volkswagen hanno cambiato dei pezzi. Morale della favola, tornato in pista nella gara del Red Bull Ring in Austria sono partito due volte dalla pole, ho concluso secondo la prima corsa, ho vinto la terza e potevo vincere la seconda se non avessi commesso un errore con la safety-car in pista, rimanendo troppo lontano nel momento della ripartenza, e beccandomi 25" di penalità. Un vero peccato perché avrei potuto vincere anche quella, prendere 25 punti in più che mi avrebbero fatto terminare quinto in campionato anziché sesto”.

Dopo l'abbuffata austriaca e arrivato un altro weekend da urlo in Germania, al Nurburgring: terzo in gara 1, primo nella seconda corsa, ritirato per contatto con Ocon nella frazione finale. Poi, ancora un podio a Imola in gara 2 (terzo) e un altro a Hockenheim, secondo in gara 2...
“Sì il finale di stagione è stato veramente positivo tanto che, da Spielberg in avanti, il mio com-

pagno Blomqvist ed io siamo stati quelli che hanno ottenuto il maggior numero di punti”.

Che ne pensi di Ocon e Verstappen?

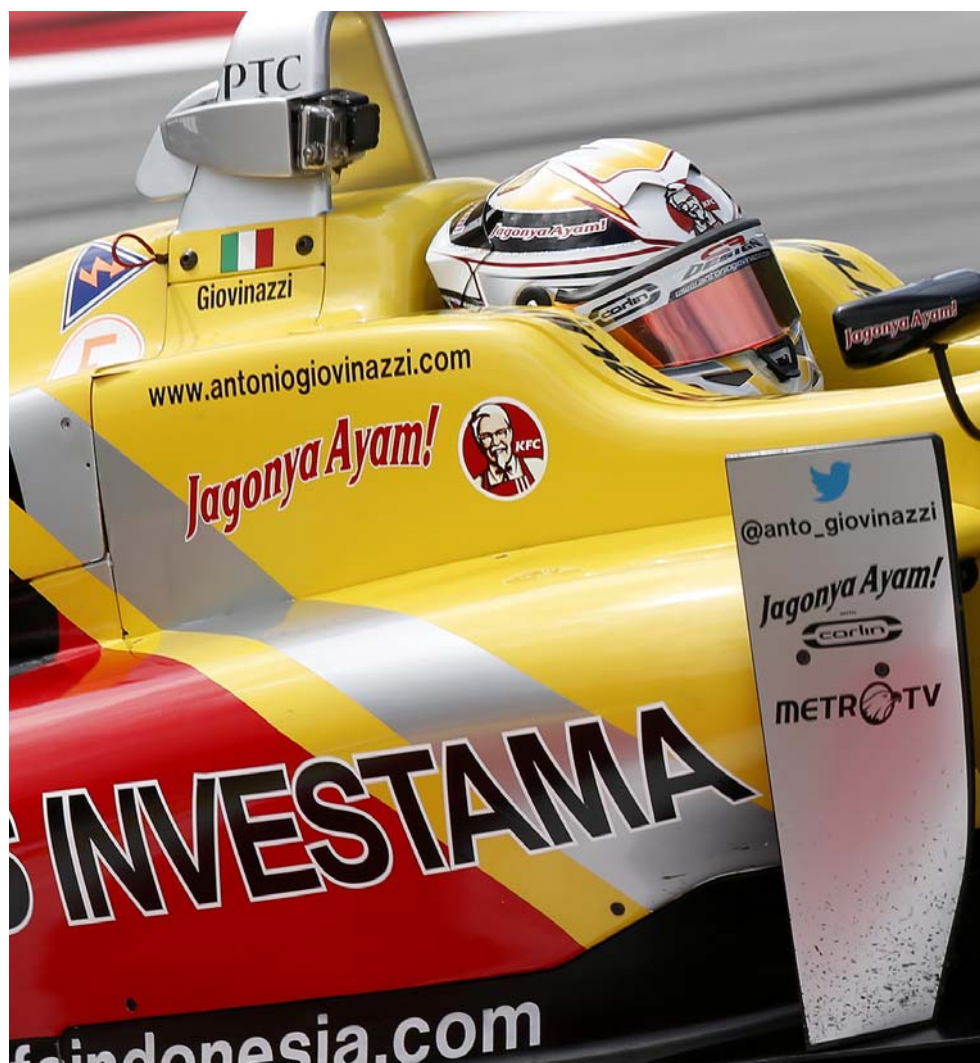
“Esteban ha fatto benissimo la prima parte del campionato, poi è stato bravo a gestire i punti mentre Max ha veramente portato a termine un ottimo lavoro considerando che arrivava dal karting”.

Nel 2015 ti tufferai nella Renault 3.5? Sei pronto?

“La decisione è stata presa quando i test collettivi della categoria si erano praticamente conclusi e questo mi dispiace un po', ma avremo modo di provare comunque. So che è una monoposto molto impegnativa e veloce, mi sto preparando fisicamente per poterla guidare al meglio”.

Hai sempre il supporto della famiglia Gelael, senza di essa dove saresti ora?

“Senza Ricardo Gelael, senza il suo aiuto, non avrei mai potuto correre in monoposto e sarei divenuto un professionista del karting. Ormai ho finito le parole per ringraziarlo, quello che sta facendo è qualcosa di incredibile, appoggiare economicamente un ragazzo come me, un pilota, da affiancare a Sean. E ora ha anche preso Blomqvist”.





L'Albo d'oro

2014 – Antonio Giovinazzi

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



Alla Ferrari hanno spalancato le porte
al nuovo arrivato Sebastian Vettel



RAIKI
“MEG

27

Il finlandese ha accolto l'arrivo in Ferrari del tedesco come una liberazione. Con Alonso non c'è mai stato feeling, ora invece Kimi è sicuro di divertirsi. Ma non sempre i rapporti di amicizia in F.1 reggono alla competizione che scatta fra compagni di squadra

KONEN: GLIO VETTEL”

FORMULA 1

FERRARI





Stefano Semeraro

Tutti e due nordici, biondi e campioni del mondo. Molto ricchi, abbastanza amici. E adesso anche compagni di squadra alla Ferrari. Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen si stanno simpatici, non l'hanno mai nascosto, ora bisognerà vedere se facendo parte dello stesso team il rapporto si rafforzerà o, come spesso succede – vedi gli ex amiconi Lewis Hamilton e Nico Rosberg – si sfilaccerà fra rivalità, invidie e sospetti.

Per ora siamo ancora all'idillio. Kimi, che di amici ne ha pochissimi e non fa nulla per cambiare la situazione, con Fernando Alonso non ha mai legato. Lo si era capito da tempo, ora è arrivata la conferma ufficiale visto che appena Fernando ha portato fuori le valigie da Maranello il finlandese non ha perso tempo nel comunicare al mondo quanto è felice dell'arrivo di Vettel. «Con Sebastian lavoreremo in una direzione comune – ha spiegato – e ci divertiremo. Quando ha firmato per la Ferrari lo consideravo un mio amico, e le cose stanno ancora così, non credo che essere compagni di squadra cambierà qualcosa. Ci stimoleremo a vicenda per far tornare la Ferrari competitiva. Poi Sebastian contribuirà a migliorare l'atmosfera nel team...». Che, par di capire, con Alonso era tutt'altro che distesa. Non che Kimi sia un buontempone, uno famoso per vivere con il sorriso stampato sulla fac-

cia, anzi; evidentemente però, la frustrazione di Alonso negli ultimi tempi aveva contribuito a rendere ancora più difficile la convivenza.

In comune con Vettel, Raikkonen ha anche gli incassi: secondo il periodico svizzero Blanz (risiedono entrambi in Svizzera) il tedesco è fra i 300 più ricchi contribuenti della confederazione, con un patrimonio stimato fra gli 85 e 125 milioni di euro. Guarda caso più o meno lo stesso ammontare di quello di Raikkonen, anche se gli introiti di Vettel, grazie al contratto firmato con la Ferrari, nel giro di cinque anni potrebbero raddoppiare. Il futuro a Maranello di Raikkonen sembra meno sicuro, anche se lui assicura che le cattive prestazioni di quest'anno sono destinate a comparire nel 2015. «Ci sono state molte ragioni per cui alla fine mi sono trovato staccato di 106 punti nel Mondiale da Alonso – sostiene Kimi – il team le conosce bene e non voglio scendere in particolari. Ma sono sicuro che nel 2015 le cose andranno meglio». Fra l'altro con Seb, che nello scorso gennaio è diventato padre della piccola Emily, il futuro (anzi imminente) padre Raikkonen potrà discutere di biberon, pannolini e veglie notturne. «Per me sicuramente rappresenterà un cambiamento – ha ammesso il finlandese – ma ancora non so di che tipo. Lo capirò con il tempo». Se la caverà, Kimi, ne siamo certi. Magari con un po' di aiuto da parte degli amici.

ista di Fiorano



Primi giorni di lavoro per Vettel a Fiorano



«COMINCIÒ TU CON UNA LADA

troppo presto la mattina. Come pilota non ha mai avuto idoli e il primo botto lo fece alla prima uscita in F.1. Se volete farlo felice fategli ascoltare i Guns N' Roses e regalategli delle caramelle, che a trovarsi una macchina ci pensa lui



TTTO



Chi è stato il tuo primo eroe?

«Mai avuto eroi. Non fa per me».

Qual è il primo GP che ti ricordi di aver visto?

«Non ricordo l'anno, ma era all'epoca di Keke Rosberg, e poi quando è arrivato Hakkinen. E' naturale che ci si interessi quando i protagonisti sono tuoi connazionali».

Quanti anni avevi quando hai deciso che volevi diventare un pilota di F.1?

«Quando era un bambino volevo fare tante cose. Per quanto riguarda arrivare in F.1, non ci ho creduto davvero fino ai 17 anni, quando ho iniziato a vincere qualche gara».

Di che colore era il tuo primo casco?

«Bianco».

Quando hai vinto il tuo primo trofeo e come era fatto?

«Non ne ho idea, però sicuramente era piccolo. Se cercassi abbastanza a casa mia sono sicuro che lo troverei».

Quando hai avuto il tuo primo grosso incidente con una macchina da corsa?

«Con la Sauber, in un test. Alla mia prima uscita con una vettura di F.1».

Qual è stata la prima macchina che hai guidato?

«Una Lada, la macchina di famiglia».

Dove era la prima casa in cui sei vissuto?

«Ovviamente la casa dei miei genitori, a Espoo».

Quanto eri nervoso il tuo primo giorno di scuola?

«Non me lo ricordo. Ma sicuramente sono stato nevosio molte volte, anche a scuola»

Qual è stato il primo piatto che hai cucinato?

«Della pasta. Sicuramente niente di complicato».

La prima cosa che hai fatto stamattina?

«Svegliarmi!».

La prima cosa che hai fatto dopo esserti guadagnato un sedile in F.1?

«Ero molto felice. Avevo svolto un test e non ero sicuro di essermi guadagnato il sedile, quindi ero molto felice».

Il primo disco che hai comprato?

«Una cassetta dei Guns N' Roses».

Il primo sport che hai praticato da bambino?

«Molto probabilmente l'hockey su ghiaccio, tutti i bambini in Finlandia prima o poi giocano ad hockey. Ma ho smesso perché gli allenamenti erano troppo presto la mattina, non faceva per me».

Il primo bacio romantico?

«Mah! A scuola probabilmente. Ma è roba di più di venti anni fa».

Quando ti hanno chiesto per la prima volta di firmare un autografo?

«Credo in Formula Renault».

E quando hai bevuto per la prima volta lo Champagne?

«La prima volta che ho vinto una gara in un campionato europeo».

Meglio un pezzo di cioccolato o della frutta?

«Non amo tanto il cioccolato, quindi scelgo la frutta. Se parliamo di caramelle la cosa cambia»


La prima parola che hai detto da bambino?

«I miei genitori me l'hanno detto, ma non mi ricordo. Non sono bravo a ricordare le cose».



FORMULA 1
MAX VERSTAPPEN



A close-up photograph of Max Verstappen wearing a blue Red Bull cap. He is looking slightly to the left of the camera with a neutral expression. The background is blurred, showing other people and what appears to be a race track environment.

Da bambino giocava nel paddock di F.1 insieme a papà Jos, che poi lo ha guidato fino al precocissimo debutto nel Circus. Ora sa che tutti gli occhi sono puntati su di lui, ma è sicuro di essere all'altezza. E nel suo futuro vede una carriera al vertice

Max, tre mesi fa eri quasi uno sconosciuto, oggi sei al centro dell'attenzione: come stai gestendo la situazione?

«Concentrandomi su quello che devo realmente fare. Voglio essere utile al team ogni volta che entro in macchina, specialmente quando si tratta di testare qualche componente per il 2015».

Qualcosa comunque è cambiato: prima nessuno si accorgeva di te, ora ti corrono dietro chiedendo autografi. E lei ha appena 17 anni...

«Per me non c'è problema. Lo dico

chiaramente: se un fan vuole parlarmi, io mi fermo sempre».

La Red Bull ha dimostrato di avere molta fiducia in te, ma si aspetta anche che dimostri che la fiducia è ben riposta. Questo provoca tensione?

«No, perché la verità è che in F.1 devi sempre fare un buon lavoro. Ed è quello che sto cercando di fare».

Ma fra fare e provare di fare c'è una differenza...

«Se sono arrivato fin qui, in F.1, è ovvio che si aspettino molto da me. Chiaro che alla fine dipende tutto da me, che devo essere io a dimostrare di

«SONO NATO PER QUESTO»



Ad Abu Dhabi hai vissuto per la prima volta due giornate intere alla guida di una F.1, e hai avuto modo di testare alcune novità per il 2015. Il primo giorno c'è stato qualche problema, ma nel secondo hai guidato quattro ore filate. Può descriverci le sue emozioni?

«E' stato fantastico sapere che si poteva già iniziare a pensare alla prossima stagione. Adesso guido la mia macchina, non come mi era capitato in precedenza durante le probe libere, quando alla fine della sessione avevo dovuto restituirla ad un altro. Mi è piaciuto molto sentire che potevo davvero mettere le mani sulla macchina: anche dopo quattro ore hanno faticato a farmi scendere per il pranzo! Gli stint lunghi sono andati molto bene».

Può parlarci dei programmi svolti?

«Come dicevo sono stati stint lunghi, senza preoccupazioni per il tempo sul giro. Non devo ancora dimostrare quanto sono veloce. Chi ha a disposizione solo un giorno vuole far vedere quanto vale, ma per me era diverso. E' stato più importante concentrarsi sui test che servivano al team, e di test ne abbiamo svolti veramente tanti. Ad esempio le nuove gomme per l'anno prossimo, su cui abbiamo girato per la prima volta. Poi altre cose di base, come le comunicazioni: devo essere sicuro di capire cosa vogliono da me, e viceversa».

Hai un background molto legato alle corse. Quanto è servito che tuo padre Jos conoscesse bene l'ambiente?

«Ovviamente mi ha aiutato. Principalmente

perché mi ha consentito di arrivare fin qui. Sapevo che avrei dovuto vincere molto nelle categorie minori, quindi mio padre ha avuto un ruolo molto importante. Conosceva anche tutti i lati negativi di questo sport, e mi ha preparato anche a quelli».

Già da bambino era abituato a giocare nel paddock di F.1. Che ricordi hai di quel periodo?

«Sì, mi divertivo nel paddock, e anche se non ho dei ricordi troppo precisi quando ci sono tornato è stato molto emozionante. I motorhome, la quantità di gente che lavora in questo ambiente, il glamour... Ho subito capito che era un altro mondo. Ma appena ne fai parte, anche questo diventa un piccolo mondo».



Che cosa è cambiato da quando ha firmato il contratto per il 2015?

«Spero nulla. Voglio continuare ad essere lo stesso di prima».

La Toro Rosso è probabilmente la squadra più adatta per un giovane talento, ma è anche un ambiente molto competitivo. La politica sembra essere quella di rinnovare il team ogni due anni, e i piloti o riescono a guadagnarsi un sedile alla Red Bull, sempre che ce ne sia la possibilità, oppure finiscono fuori dalla F.1. Come gestirai i prossimi due anni?

«E' vero, ma se sei bravo puoi salire di livello: basta guardare a cosa hanno combinato Vettel, Ricciardo e Kvyat».

Ma ti sei già dato delle scadenze precise?

«No. Ho due anni di tempo e cercherò di fare il meglio che posso, comunque».

Ai test di Jerez mancano due mesi. Come li trascorrerai? Ti sei fatto una lista di cose da fare, ad esempio per quanto riguarda l'allenamento?

«Sì, dovrò prepararmi fisicamente. I giorni dei test sono ideali per capire se sei in forma. Prima di Jerez mi allenerò molto a casa, e a Faenza. Lavorerò anche al simulatore a Milton Keynes, insomma non avrò tempo di annoiarmi».

Helmut Marko ha detto che considerato che sei ancora in fase di cresci-

ta per te verrà studiato un programma particolare: è così?

«Sì, mi guideranno passo dopo passo».

Hai un idolo che le piacerebbe imitare?

«E' difficile dire chi o che cosa vuoi imitare e che cosa no. Penso che l'obiettivo sia quello di essere se stessi e sviluppare una propria personalità. Se però mi chiedete chi sono i miei piloti preferiti rispondo che Fernando Alonso è un grande campione. Negli ultimi due anni non ha avuto a disposizione una macchina buona, ma ha disputato lo stesso delle grandi gare».

Qual è il tuo desiderio per il futuro?

«Essere campione del mondo di F.1, un giorno».

SEI IL MIGLIO

Con il sesto titolo appena messo in cascina, Whincup diviene il pilota più vittorioso di sempre della serie australiana. Poco da fare per Winterbottom e Lowndes, i rivali di una vita, mentre è emerso il talento dei neozelandesi Van Gisbergen e McLaughlin

Silvano Taormina

La stagione appena conclusa del V8 Supercars passerà alla storia per aver celebrato il sesto titolo di Jamie Whincup. Un traguardo che, nell'automobilismo che conta, solo in pochi possono vantare nella stessa categoria. Un sigillo che lo porta definitivamente in cima a tutte le statistiche della competitiva serie australiana. Suo il primato di vittorie, ben novantuno a fronte delle quarantanove di Tander e Lowndes che lo seguono in graduatoria, così come quello delle podi (167), dei giri più veloci (52) e delle pole (62). Da quest'anno può fregiarsi del sesto alloro scavalcando mostri sacri della categoria come Mark Skaife, Ian Geoghegan e Dick Jonshon, tutti fermi a cinque. Ma c'è di più. Oltre ad aver centrato il record di vittorie in una stagione, quindici, Whincup ha messo le mani anche sulla Pirtek Enduro Cup. Ben coadiuvato dal fido Paul Dumbrell, il portacolori del Triple Eight si è imposto nella mini serie di durata facendo sue la Sandown 500 e la Gold Coast 600.



ORE!



La classifica finale

1. Whincup 3364
2. Van Gisbergen 2781
3. Winterbottom 2768
4. Lowndes 2659
5. McLaughlin 2509
6. Courtney 2489
7. Mostert 2451
8. Coulthard 2443
9. Tander 2289
10. Caruso 1939
11. Bright 1927
12. Percat 1921
12. R. Kelly 1921
14. W. Davison 1912
15. Reynolds 1789

WHINCUP REGOLA ANCORA WINTERBOTTOM E LOWNDES

Il titolo 2014 Whincup lo ha vinto a modo suo, partendo alla grande ad Adelaide e Symmons Plain salvo poi lasciare sfogare gli avversari nelle tre prove successive di Winton, Pukekohe e Perth. Ripreso il bandolo della matassa a Hidden Valley, il suo ruolino di marcia è stato invincibile per tutti fino a Phillip Island, il penultimo appuntamento stagionale in cui i giochi si sono chiusi definitivamente. Non pago, sabato scorso ha messo a segno una doppietta a Sydney a titolo già conquistato. Il dominio di Whincup è stato propiziato dall'equilibrio che ha regnato tra i suoi antagonisti. Il compagno di squadra Craig Lowndes (Triple Eight) è stato il più temibile ad inizio anno, prima di passare il testimone a Mark Winterbottom (FPR). Il portacolori della Ford ha condotto la classifica a metà stagione prima di subire il ritorno di Whincup. La seconda parte del campionato è stata un'odissea per Frosty, incapace di reagire al momento negativo in cui è incappato. Nonostante ciò, ha tenuto la piazza d'onore fino alla vigilia di Sydney prima di cederla a Shane Van Gisbergen.

VAN GISBERGEN E MCLAUGHLIN OLTRE LE ASPETTATIVE

Proprio il neozelandese, nonostante militi per un team di seconda fascia quale il Tekno Autosport, ha vissuto una delle sue annate migliori. Come al suo solito ha alternato momenti di grande competitività, spesso conditi da una guida oltre le righe, ad errori banali. I quattro successi di tappa messi a segno rappresentano un bottino soddisfacente ma sulla sua coscienza pesano le vittorie gettate al vento nelle classiche di Bathurst e Surfers Paradise, in entrambi i casi per un contatto con il connazionale Scott McLaughlin. Quest'ultimo può considerarsi la grande rivelazione di questo 2014. Rivelazione fino ad un certo punto, alla luce degli ottimi risultati già conseguiti l'anno scorso da rookie. Nonostante la freschezza dei suoi vent'anni, McLaughlin si è fatto carico dello sviluppo della nuova Volvo S60 di casa Polestar GRM e risultati non sono mancati. Le otto pole e le quattro vittorie conquistate rappresentano un traguardo difficilmente preventivabile ad inizio anno. Sempre in tema di giovani promesse, il 2014 ha esaltato Chaz Mostert (FPR), settimo alla sua prima stagione da ufficiale Ford e vincitore a Bathurst, Nick Percat (Walkinshaw), anch'egli sul podio a Mount Panorama, e Scott Pye (DJR), autore di un finale di campionato in crescendo.

HRT IN AFFANNO NISSAN E MERCEDES ACERBE

I propositi di riscatto sbandierati alla vigilia dal Holden Racing Team sono rimasti sulla carta. Garth Tander e James Courtney, nonostante l'ufficialità del loro mezzo, si sono limitati solo a qualche exploit. Eppure l'affidabilità non è mancata sulle loro Commodore, la costanza di rendimento un po' meno. Courtney è rimasto in ballo per il titolo per buona parte del campionato ma ha pagato caro i pochi errori commessi. Stagione opaca anche per il Brad Jones Racing, incapace di migliorarsi dopo un ottimo 2013, che in ogni caso ha visto imporsi Fabian Coulthard a Winton e Jason Bright a Pukekohe. Ci si attendeva un salto di qualità da parte della Nissan che ha visto in Michael Caruso (Kelly), decimo, il suo miglior rappresentante e l'unico in grado di salire sul podio. Diversamente il ghiaccio lo ha rotto la Mercedes, vittoriosa con Holdsworth a Winton e in pole con Davison a Sydney. Da dimenticare la stagione di Robert Dahlgren, mai in grado di emergere dalle retrovie e offuscato in casa Volvo dalla stella di McLaughlin, a conferma di quanto sia difficile per i piloti europei ambientarsi nel V8 Supercars.



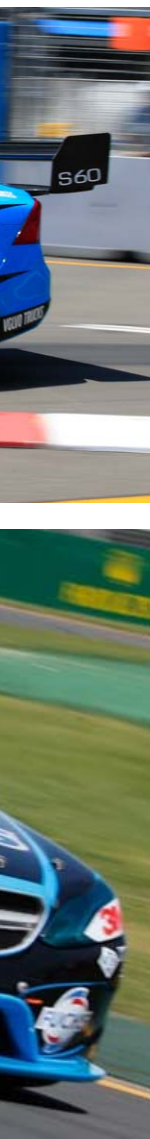
McLaughlin



Holdsworth



Van Gisbergen



Winterbottom

STOCK CAR BRAZIL
IL PUNTO FINALE

STOCK CAR

Al termine di un campionato a dir poco avvincente e combattuta, l'ex F.1 ha conquistato con merito il titolo togliendosi molti sassolini dalle scarpe. Onore anche ai vinti Abreu e Bueno, entrambi autori di una stagione da protagonisti

LA RISCOSSA DI BARRICHEL





Silvano Taormina

Non vinceva un titolo dal lontano 1991, anno in cui giovanissimo approdò in Europa alla corte del West Surrey Racing imponendosi nella competitiva Formula 3 britannica. Dopo ben ventitré anni Rubens Barrichello è tornato ad incidere il proprio nome nell'albo d'oro di una categoria, la Stock Car Brasil, dimostrando di non aver perso lo smalto in questa sua terza vita agonistica. Sbaglia chi pensa che uno del calibro di Rubinho, forte delle diciannove stagioni complete in Formula 1, possa aver avuto vita facile in un campionato a carattere nazionale. La stagione 2014 della competitiva serie carioca, vissuta nel confronto tra numerosi ex-Formula 1, esperti delle ruote coperte e giovanissime promesse dell'automobilismo brasiliano, si è rivelata una delle più equilibrate e combattute di sempre. Lo testimonia il fatto che ben quattordici piloti sono riusciti a conquistare almeno un successo di tappa, che la leadership in campionato è passata di mano più volte e che alla vigilia della season-finale di Curitiba ancora una decina di pretendenti ambivano allo scettro finale.

LO



Abreu

UN TITOLO COSTRUITO SULLA COSTANZA

Dopo un 2013 di apprendistato, in cui in più di un'occasione è salito sul podio, Barrichello è riuscito a mettere le mani sul titolo al suo secondo tentativo. Il suo punto di forza è stata la costanza, elemento fondamentale in una stagione in cui commettere un errore vuol dire perdere due-tre posizioni in graduatoria. L'inizio non è stato dei migliori e dopo tre tappe Rubinho era solamente nono in classifica. A Goiania, in occasione della Corrida do Milhao, è arrivato il primo successo nella serie che gli è valso anche l'assegno da un milione di reais brasiliani messo in palio dagli organizzatori. Un successo replicato immediatamente nella successiva prova di Cascavel in cui si è imposto nella Main Race. A quel punto Barrichello ha iniziato a collezionare piazzamenti a punti, comprese un paio di apparizioni sul podio, scalfendo gara dopo gara il distacco dal leader Abreu. Il passaggio di testimone in vetta alla classifica è avvenuto al termine del terz'ultimo appuntamento di Taruma. Fondamentali per la rincorsa al titolo i due quarti posti a Salvador, i quali gli hanno garantito ben tredici lunghezze di vantaggio sul secondo alla vigilia

La classifica finale

1. Barrichello 234
2. Abreu 223,5
3. C. Bueno 191
4. Khodair 185
5. Serra 182
6. Camilo 174,5
7. Jimenez 174
8. Campos 167,5
9. Pizzonia 158,5
10. Wilson 146
11. Mauricio 144,5
12. Brito 131
13. Gomes 126
14. Fraga 108
15. Matos 104





Campos



Khodair



Fraga

della finale di Curitiba. Sul tracciato dello Stato del Paraná, in cui si è disputata una sola manche con punteggio doppio, gli è bastato un terzo posto per mettere il proprio sigillo sul titolo.

LA MATURITÀ DI ABREU E BUENO

Una stagione da protagonista l'ha vissuta anche Atila Abreu, giunto al culmine della sua maturazione agonistica nonostante la sua giovane età. Il portacolori del Mobil 1, vincitore ad inizio anno a Brasilia, ha condotto a lungo le danze dimostrando velocità e un'ottima visione di gara. Un paio di weekend storti a Santa Cruz e Taruma gli hanno fatto dissipare il vantaggio in classifica e i due podi centrati nel finale a Salvador e Curitiba non sono stati sufficienti a far fronte alla costanza di Barrichello. Pur non avendo calcato il gradino più alto del podio, il pentacampione Caca Bueno si è confermato uno dei top-driver rimanendo in lizza per il titolo fino alla fine e conquistando il terzo posto nella graduatoria finale. Si è svegliato un po' tardi Allam Khodair, quarto a fine anno, di sicuro il migliore nella seconda parte di stagione. Hanno dovuto rimandare ancora una volta l'appuntamento con il titolo il giovane Daniel Serra, vittorioso in due occasioni a Curitiba, e l'eterno secondo Thiago Camilo, l'unico in grado di conquistare tre successi.

FRAGA STUPISCHE MALE MAURICIO

Il premio di rivelazione dell'anno va sicuramente al teenager Felipe Fraga, alla sua prima stagione a ruote coperte dopo l'esperienza europea nella Formula Renault ALPS. L'alfiere del team Vogel ha stupito tutto l'ambiente della Stock Car con una pole e una vittoria al debutto nella Corrida de Duplas a Interlagos in equipaggio con l'esperto Rodrigo Sperafico. Poche settimane dopo ha confermato le sue doti velocistiche imponendosi individualmente a Goiania. Peccato che nel prosieguo della stagione si sia perso per strada e il quindicesimo posto in classifica non rende merito al suo talento. Una buona annata l'ha vissuta anche il team Prati Donaduzzi che ha visto Julio Campos e Antonio Pizzonia portare a casa tre successi e chiudere al terzo posto nella classifica a squadre. Le note dolenti riguardano il campione uscente Ricardo Mauricio, autore di una stagione incolore nonostante due vittorie, Valdeno Brito, uno dei più competitivi ad inizio stagione ma presto scomparso dalle posizioni che contano, e gli esperti Ricardo Zonta e Rafa Matos, i quali hanno raccolto meno di quanto la loro esperienza possa indurre ad aspettarsi.

TUTTI I CAMPIONI 2014



ONI



MONDIALE RALLY
IL CAMPIONE 2014

SÉBASTIEN OGIER





Red Bull
Castrol
EDGE
Volkswagen
R
Red Bull
Ingrassia

Red Bull
Castrol
EDGE
Volkswagen
R
Red Bull
s. Ogier

Volkswagen
1 FIA World Rally Championship | WRC.COM
Red Bull
MICHELIN
Castrol EDGE
ultimate
Volkswagen
Crédit
A World Rally Championship
33

Stefano Semeraro

Sébastien Ogier ha conquistato il suo secondo mondiale a fianco di Julien Ingrassia e inevitabilmente la nuova dimensione raggiunta con il bis iridato scatena vecchi paragoni e nuovi soprannomi. A dargli del "mostro" è L'Equipe, che gli ha dedicato due pagine per capire e raccontare chi è il campione che dopo Loeb ha iniziato a dominare i rally (quasi) come lui. I nove titoli dell'alsaziano sono lontani, lontanissimi, ma a quota due Ogier ha già raggiunto Walter Rohrl, Miki Biasion, Carlos Sainz e Marcus Gronholm. Nomi importanti, anzi: mostri sacri. E ci è riuscito dimostrando di saper stravinare, ma anche semplicemente vincere, senza rischiare troppo, per portare a casa il risultato che conta.

«E non sono certo il primo che si comporta così – ha dichiarato a L'Equipe – un altro Sébastien lo ha fatto a lungo, ed è l'approccio giusto. Va bene essere un po' guasconi, ma alla fine bisogna saper dimostrare di saper anche gestire un campionato». Alla Volkswagen, Ogier ha dovuto soprattutto gestire il duello con il compagno di squadra Jari Matti Latvala, che avrebbe potuto scatenare una faida interna dalle ricadute drammatiche. Jost Capito, grande boss del team, però ha fatto onore all'etimologia del suo cognome e ha compreso che non era il caso di fare pressioni, di stilare gerarchie in corsa, di diramare ordini di scuderia immischiandosi troppo, e Ogier ha molto apprezzato.

Anche se ha pagato con un paio di brutti incidenti il poco sereno periodo estivo in cui la discussione sul futuro regolamento disciplinare pareva avere lui come bersaglio.

«Se sono un egoista? Be', quello secondo me è un tratto imprescindibile se vuoi esse-

re uno sportivo di alto livello», prova a raccontarsi «Per anni mi sono dedicato solo ai rally e questo mi ha fatto arrivare così in alto. Ma in estate mi sono sposato e questo mi ha insegnato a condividere un po' più il mio tempo, e a capire che se voglio essere davvero felice ora le corse non sono più l'unica cosa che conta».

Egoismo e orgoglio, un'altra caratteristica che in passato ha provocato qualche problema a Ogier, cresciuto per anni nell'ombra opprimente dell'«altro» Sébastien. «Anche l'orgoglio è necessario per eccellere, ma a volte per me si è trasformato in qualcosa di snervante, che mi faceva perdere il senso della misura. Con gli anni ho imparato a controllarlo. Anche quando ho avuto l'incidente in Germania mi sono detto: non farti distrarre dalle discussioni sul futuro, datti una svegliata e non mettere in pericolo te stesso e Julien».

Sposato con una tedesca di Monaco di Baviera, la presentatrice tv Andrea Kaiser, notissima nel suo paese, Ogier ha imparato anche ad apprezzare le qualità della Germania nel motorsport: «Corro con la Volkswagen, ho sposato una tedesca, e abitando vicino al Lago di Costanza visito spesso Monaco, una città che mi piace molto, mentre ad esempio, essendo nato in un posto un po' lontano da tutto, in montagna, non riuscirei mai a vivere a Parigi. I tedeschi costruiscono delle gran belle vetture, però hanno un modo di lavorare diverso e bisogna rispettare certe procedure. All'inizio può essere fastidioso, ma sul lungo termine funziona molto bene.

Ecco, se c'è una cosa che devo migliorare è la lingua: non parlo ancora troppo bene il tedesco – aggiunge Ogier – Ribery (il nazionale francese stella del Bayern Monaco, ndr) se la cava meglio di me». Al suo fianco nell'abitacolo, Julien Ingrassia è l'uomo

incaricato di calmarlo, di farlo sbollire. «Ogni tanto sono impaziente, e allora tendo a diventare aggressivo, Julien sa che in quei momenti è meglio lasciarmi in pace, non parlarmi troppo. Quando sono passato alla Volkswagen ho dovuto vivere un anno di transizione senza il Mondiale, nel 2012, e anche quello stop mi ha aiutato a prendere le cose con più calma. Se ero impaziente di battere Loeb? La verità è che ho sempre avuto fretta, anche nella vita privata. E credo che questo mi abbia aiutato in generale».

L'Equipe gli ha proposto di scegliere fra quattro parole: riso, sogno, rivincita e rigore. «Scelgo rigore, perché io sono fatto così ed è una cosa che apprezzo anche negli altri. Non sopporto invece i disonesti, le cose poco chiare. Sono un tipo diretto, mi aspetto che anche gli altri lo siano. Ma mi piace anche 'sognare', perché diventare pilota professionista e campione del mondo era il mio sogno di ragazzo. Fino ad ora l'ho avuta, una carriera da sogno, ma i sogni non sono finiti: mi piacerebbe correre la 24 Ore del Nurburgring, magari provare l'Audi R18 alla 24 Ore di Le Mans». Perché smettere di sognare, in fondo?





La classifica finale

1 – Sebastien Ogier	267
2 – Jari-Matti Latvala	218
3 – Andreas Mikkelsen	150
4 – Mikko Hirvonen	126
5 – Mads Ostberg	108
6 – Thierry Neuville	105
7 – Kris Meeke	92
8 – Elfyn Evans	81
9 – Martin Prokop	44
10 – Daniel Sordo	40
11 – Henning Solberg	26
12 – Bryan Bouffier	20
12 – Juho Hanninen	20
14 – Hayden Paddon	19
15 – Ott Tanak	17
16 – Robert Kubica	14
17 – Benito Guerra	8
18 – Chris Atkinson	7
19 – Pontus Tidemand	6
20 – Dennis Kuipers	4
20 – Jaroslav Melicharek	4
20 – Nasser Al Attyah	4

I vincitori 2014

Montecarlo	Ogier-Ingrassia
Svezia	Latvala-Anttila
Messico	Ogier Ingrassia
Portogallo	Ogier-Ingrassia
Argentina	Latvala-Anttila
Italia	Ogier-Ingrassia
Polonia	Ogier-Ingrassia
Finlandia	Latvala-Anttila
Germania	Neuville-Gilsoul
Australia	Ogier-Ingrassia
Francia	Latvala-Anttila
Spagna	Ogier-Ingrassia
Gran Bretagna	Ogier-Ingrassia

2014 V INDYCAR SERI



INDYCAR



IN

INDYCAR

WILL POWER

INDYCAR



INDYCAR

IN

INDYCAR



INDYCAR

2
INDYCAR
WIL



INDYCAR



ver

INDYCAR



INDYCAR

**INDY
SERI**

VERIZON CHAMPION



INDYCAR



INDYCAR



INDYCAR



INDYCAR

INDYCAR

INDYCAR



2014
INDYCAR SERIES
POWER

INDYCAR



INDYCAR

verizon



INDYCAR



INDYCAR
SERIES

INDYCAR



INDYCAR

Marco Cortesi

Liz Power non aveva visto un solo giro della gara che ha regalato a suo marito Will il primo titolo IndyCar in carriera. Dopo averlo visto già tre volte perdere l'occasione all'ultimo appuntamento della stagione, non ne ha voluto sapere. Con una cuffia in testa, si era limitata a stritolare per oltre due ore e mezza una povera bottiglietta d'acqua ascoltando le conversazioni col muretto. Marg Power è invece restata in hospitality per quasi tutto il tempo, spostandosi in pit-lane solo quando il figlio era ormai praticamente sicuro del risultato. E, sicuramente, dev'essere stata una soddisfazione straordinaria tanto per lei quanto per il marito Bob. Lui però, non era presente: pilota dilettante da sempre, era impegnato nel Queensland Formula Ford Championship. Dopotutto al cuore non si comanda, tanto che i quattro fratelli Power, tenendo fede al nome, sono tutti stati tirati su a pane e motori sin da piccoli ma, ciononostante, solo Will è riuscito a sfondare nel mondo delle corse professionistiche. Gli altri sono rispettivamente un commercialista (fin qui nulla di strano), un ballerino di break dance e un popolare comico che gira l'Australia in tour e che alla bandiera a scacchi si è lanciato urlando per le strade di Toowoomba. A ben vedere, neanche Will all'inizio pensava di fare il pilota sul serio. Il suo sogno è sempre stato quello di diventare batterista in una rock band. Ma mentre lavorava per l'azienda di famiglia, le prime esperienze a quattro ruote l'hanno portato su un'altra strada. Iniziando piuttosto tardi rispetto agli standard attuali, e anche a quelli di allora, Will ha debuttato con le ruote scoperte a 20 anni, conquistando vittorie in Formula Ford, Formula Holden e Formula 3 a dispetto dei budget risicati.

Arrivato in Europa, dopo una deludente esperienza in Formula 3 si è messo in mostra nella World Series Renault con due vittorie ed il settimo posto finale nel 2005, nonostante quattro gare in meno disputate. Abbastanza da impressionare Derrick Walker, che l'ha voluto per la ChampCar su una vettura tutta a tema australiano. Ma più che le vittorie in ChampCar, sono state le sensazioni di Roger Penske il vero artefice del Will Power che vediamo. Poche possibilità concesse, tutte colte al volo, l'hanno portato ad essere il pilota più vincente della scuderia del Capitano. Anche se il titolo dovuto aspettare il 2014 tra difficoltà sugli ovali e l'innata capacità di Power nel complicarsi la vita da solo. Da sempre folle ed estroverso, ha sempre pagato una scarsa solidità caratteriale, sicuramente spettacolare per chi guarda, ma foriera di grandi delusioni. Lo step decisivo è stato l'acquisire la competenza e la necessità necessarie per restare al vertice su ogni tipo di pista. E l'anno "di pausa" nel 2013, senza essere tra i candidati al titolo, gli ha permesso di concentrarsi su sé stesso. Pur se oscurati coperti dai tanti errori, i risultati su sono visti. I piazzamenti e le vittorie sugli anelli sono state le componenti decisive della sua rincorsa.





La classifica finale

1 – Will Power	671
2 – Helio Castroneves	609
3 – Scott Dixon	604
4 – Juan Pablo Montoya	586
5 – Simon Pagenaud	565
6 – Ryan Hunter-Reay	563
7 – Tony Kanaan	544
8 – Carlos Munoz	483
9 – Marco Andretti	463
10 – Sebastien Bourdais	461
10 – Ryan Briscoe	461
12 – James Hinchcliffe	456
13 – Josef Newgarden	406
14 – Charlie Kimball	402
15 – Justin Wilson	395
16 – Mikhail Aleshin	372
17 – Jack Hawksworth	366
18 – Takuma Sato	350
19 – Graham Rahal	345
20 – Carlos Huertas	314

I vincitori 2014

Saint Petersburg	Will Power
Long Beach	Mike Conway
Barber	Ryan Hunter-Reay
Indianapolis stradale	Simon Pagenaud
Indianapolis ovale	Ryan Hunter-Reay
Detroit 1	Will Power
Detroit 2	Helio Castroneves
Fort Worth	Ed Carpenter
Houston 1	Carlos Huertas
Houston 2	Simon Pagenaud
Pocono	Juan Pablo Montoya
Iowa	Ryan Hunter-Reay
Toronto 1	Sebastien Bourdais
Toronto 2	Mike Conway
Lexington	Scott Dixon
Milwaukee	Will Power
Sonoma	Scott Dixon
Fontana	Tony Kanaan

GP2
IL CAMPIONE 2014



JOLYON PALMER



Massimo Costa

Il suo ruolino di marcia spaventa: ventidue gare disputate, venti volte a punti. Un record, probabilmente, per la GP2. Jolyon Palmer, quello che tutti chiamavamo il raccomandato perché correva e vinceva gare, non titoli però, nei campionati organizzati dal padre (due anni di F.Palmer, due campionati di F.2), ha vissuto l'anno della consacrazione. Quattro vittorie (due nelle main race, due nella sprint), tre pole, otto piazzamenti da podio, 276 punti. Un campionato del genere Palmer lo ha preparato con grande cura durante l'inverno. Dapprima scegliendo la squadra che poteva permettergli il salto di qualità finale. Dopo aver creduto soltanto nei team di casa, britannici, quali Arden nel 2011, iSport nel 2012 e Carlin nel 2013, è con la francese

Dams che ha spiccato il volo. Poi, migliorandosi nella preparazione dei weekend di gara e trovando la concentrazione necessaria per essere ficcante in qualifica fin dal primo giro certamente aiutato da un mezzo spesso e volentieri all'altezza della situazione. Fatto fondamentale in GP2 posizionarsi bene sullo schieramento di partenza, in caso contrario, non avendo un'altra chance di qualifica, si rischia di finire all'inferno tra gara 1 e gara 2.

Nel 2013, Palmer ha sofferto tanto, ma nel finale le sue prestazioni al venerdì erano migliorate, merito di un telaio cambiato dopo il Nurburgring. Palmer dunque, quest'anno appare imprevedibile e al di là dei risultati in qualifica, impressiona il passo corsa, il tenersi lontano dai guai, la lettura delle strategie da adottare. Certamente è ottimamente supportato da uomini ai box

che sanno il fatto loro come pochi altri. Il suo primo rivale è stato l'ex compagno del 2013 da Carlin, Felipe Nasr. Il brasiliano, al terzo anno di GP2, ha deluso. In qualifica non è mai stato ficcante: una pole a Budapest, un solo terzo come migliore seconda qualifica 2014. Troppo poco per questo Palmer. Ma intanto Nasr ha firmato per la Sauber e nel 2015 debutterà nel mondiale F.1...

La stagione che sta portando il 23enne di Hersham verso la conquista del campionato GP2 è la quarta che disputa nella categoria, decisamente tanto e sono proprio gli stessi anni di permanenza che non hanno portato molta fortuna e considerazione in ambito F.1 ai precedenti campioni Davide Valsecchi e Fabio Leimer, praticamente spariti dal proscenio internazionale che conta. Palmer rischia di unir-



si a loro? Purtroppo sì. Il suo obiettivo, non lo nascondeva, era quello di essere al via del mondiale F.1. Jolyon affermava che se avesse vinto il titolo GP2, poteva godere di buone possibilità di presentarsi tra gli iscritti a Melbourne 2015. Non sarà così. Un test ad Abu Dhabi con la Force India ha evidenziato ulteriormente le sue qualità, ma in F.1 per lui non ci sarà posto se i team rimarranno nove. I partner commerciali per concretizzare il sogno, quello di emulare il padre Jonathan, campione F.2 nel 1983 (e prima campione F.3 inglese), 88 presenze in F.1 con 82 partenze effettuate al volante di Williams, Ram, Zakspeed, Tyrrell, non sono arrivati e così per Jolyon o troverà un ruolo di terzo pilota o seguirà la triste via dei precedenti campioni GP2 Valsecchi e Leimer.

La classifica finale

1 – Jolyon Palmer	276
2 – Stoffel Vandoorne	229
3 – Felipe Nasr	224
4 – Mitch Evans	174
5 – Johnny Cecotto	140
6 – Stefano Coletti	136
7 – Arthur Pic	124
8 – Raffaele Marciello	74
9 – Stephane Richelmi	73
10 – Julian Leal	68
11 – Marco Sorensen	47
12 – Andre Negrao	31
13 – Adrian Quaife-Hobbs	30
14 – Sergio Canamasas	29
15 – Rio Haryanto	28
16 – Daniel Abt	27
17 – Simon Trummer	26
17 – Takuya Izawa	26
19 – Tom Dillmann	18
20 – Nathanael Berthon	17

I vincitori 2014

Al Sakhir 1	Stoffel Vandoorne
Al Sakhir 2	Jolyon Palmer
Montmelò 1	Johnny Cecotto
Montmelò 2	Felipe Nasr
Monte-Carlo 1	Jolyon Palmer
Monte-Carlo 2	Stephane Richelmi
Spielberg 1	Felipe Nasr
Spielberg 2	Johnny Cecotto
Silverstone 1	Mitch Evans
Silverstone 2	Felipe Nasr
Hockenheim 1	Mitch Evans
Hockenheim 2	Stefano Coletti
Budapest 1	Arthur Pic
Budapest 2	Stoffel Vandoorne
Spa 1	Raffaele Marciello
Spa 2	Felipe Nasr
Monza 1	Stoffel Vandoorne
Monza 2	Jolyon Palmer
Sochi 1	Jolyon Palmer
Sochi 2	Marco Sorensen
Yas Marina 1	Stoffel Vandoorne
Yas Marina 2	Stefano Coletti

Massimo Costa

18 ottobre 1990: al Rally di Sanremo, terz'ultima prova del Mondiale Rally, Carlos Sainz con la Toyota Celica si piazza terzo, dopo un gran lavoro dei meccanici che gli riparano la vettura dopo una uscita di strada. Quel risultato gli permette, a 28 anni, di conquistare il primo dei suoi due titoli mondiali.

18 ottobre 2014: sul circuito di Jerez, ultima prova del campionato World Series Renault 3.5, Carlos Sainz junior, 20 anni, con la Dallara-Zytek del team Dams conquista il titolo nel corso di gara 1: "Ho saputo di questa curiosa e veramente incredibile coincidenza soltanto quando disputavo le prove libere del venerdì a Jerez", ha spiegato il piccolo

Carlos mentre celebrava il titolo tanto inseguito e tanto sofferto. La stampa spagnola, intervenuta massicciamente in Andalusia per la sfida tra il madrileni Sainz e il valenciano Roberto Merhi, era tutta per lui dopo la pur non esaltante gara 1 di Jerez conclusa al 9° posto, poi divenuto 15° per una penalità causata da un contatto evitabile con Oscar Tunjo. E tutti per lui erano anche alcuni rappresentanti della Cepsa, volati a Jerez per seguirne le gesta. La compagnia petrolifera dovrebbe abbandonare la sponsorizzazione della Toro Rosso al termine della stagione, ma proprio l'arrivo di Sainz nel team diretto da Franz Tost potrebbe far cambiare idea ai vertici dell'azienda iberica che vedrebbero molto bene l'inserimento di uno spagnolo nella squadra dopo che anni fa persero subito Jaime Alguersuari.

CARLOS SAINZ



RENAULT 3.5

IL CAMPIONE 2014



L'annata è stata molto dura per Sainz. Doveva vincere per convincere Helmut Marko a promuoverlo in F.1, ma a un certo punto dell'anno neanche i successi ottenuti e la leadership in campionato sembravano contare. Quando ad agosto la Red Bull ha fatto quel blitz per accaparrarsi Max Verstappen e portarlo direttamente in Toro Rosso sacrificando Jean-Eric Vergne, Sainz non sapeva più che fare. Si era visto estromesso senza tanti complimenti, proprio come accaduto un anno prima al suo amico Antonio Felix Da Costa, scavalcato da Daniil Kvyat nel mondiale 2014. Va detto che il Sainz di questa stagione era

completamente differente da quello degli anni precedenti, soprattutto quello poco consistente visto in GP3. Il tanto atteso switch mentale, che a tanti non riesce, era arrivato: "Ho capito che era necessario cambiare il chip, dovevo trovare il vero Sainz dentro di me. Ho trascorso mesi invernali molto intensi, ho lavorato tanto sulla parte mentale. Poi, è arrivata la possibilità di correre per la Dams, una squadra che ha dimostrato di concedermi tutta la fiducia possibile, che mi ha aiutato nel processo avviato per essere più forte sotto tutti i punti di vista". Le sette vittorie e le sette pole sono lì a dimostrare il cambio di pas-

so di Carlos, ma la porta della F.1 pareva chiusa e la idea Caterham per niente appetibile e concreta. Poi, è accaduto che Sebastian Vettel ha deciso di lasciare la Red Bull, Kvyat è stato portato al fianco di Daniel Ricciardo e di conseguenza la Toro Rosso si è ritrovata con un sedile libero che ha assegnato a Sainz. Che è divenuto il più giovane a fregiarsi del titolo WSR e soprattutto è il primo pilota della Red Bull a conquistarlo: non ci sono riusciti Jean-Eric Vergne e Daniel Ricciardo, Jaime Alguersuari, Brendon Hartley e Antonio Felix Da Costa. Solo Sebastian Vettel, nel 2007, poteva ottenere il primo posto finale, ma



quando era lancia-
 venne portato via dalla WSR per debuttare in F.1 a metà anno con la Toro Rosso e il campionato andò ad Alvaro Parente. Sainz ha ripetuto all'ossessione che per ottenere il posto nel team faentino "ci voleva pazienza, bisogna lavorare e vincere, poi si vedrà". Già, di pazienza ne ha avuta anche troppa, il lavoro lo ha svolto senza problemi (tantissime anche le ore svolte al simulatore di Milton Keynes per sviluppare la Red Bull RB10) e i successi non sono mancati. Il buon test di Abu Dhabi ha finalmente convinto che sì, Sainz sarà il compagno di Verstappen.

La classifica finale

1 – Carlos Sainz	227
2 – Pierre Gasly	192
3 – Roberto Merhi	183
4 – Oliver Rowland	181
5 – Sergey Sirotkin	132
6 – Will Stevens	122
7 – Norman Nato	89
8 – Matthieu Vaxiviere	83
9 – Marlon Stockinger	73
9 – Jazeman Jaafar	73
11 – Zoel Amberg	66
12 – Marco Sorensen	44
13 – Matias Laine	40
14 – Nikolay Martsenko	36
15 – Pietro Fantin	34
16 – William Buller	30
17 – Luca Ghiotto	26
18 – Richie Stanaway	21
18 – Meindert Van Buuren	21
20 – Nicholas Latifi	20

I vincitori 2014

Monza 1	Will Stevens
Monza 2	Carlos Sainz
Alcaniz 1	Carlos Sainz
Alcaniz 2	Oliver Rowland
Monte-Carlo	Norman Nato
Spa 1	Carlos Sainz
Spa 2	Carlos Sainz
Mosca 1	Sergey Sirotkin
Mosca 2	Roberto Merhi
Nurburgring 1	Carlos Sainz
Nurburgring 2	Roberto Merhi
Budapest 1	Roberto Merhi
Budapest 2	Norman Nato
Le Castellet 1	Carlos Sainz
Le Castellet 2	Carlos Sainz
Jerez 1	Will Stevens
Jerez 2	Oliver Rowland

SUPER FORMULA
IL CAMPIONE 2014

KAZUKI NAKA



NAKAJIMA



Ve lo ricordate Kazuki Nakajima? Aveva disputato due stagioni (2008 e 2009), non da buttare, nel mondiale F.1 con una Williams che era lontana parente di quella che ha corso nel 2014. Era entrato nella massima formula grazie al supporto della Toyota che forniva il motore al team di mister Frank, dopo di che non ha più trovato spazio una volta che il costruttore giapponese ha salutato la compagnia. Nakajima oggi 29enne, non si è perso d'animo e benché la sua carriera si fosse sviluppata in Europa nella F.3 europea e nella GP2, ha ricominciato dalla F.Nippon. Secondo nel 2011, poi campione nel 2012, quarto nel 2013 nella serie che intanto aveva cambiato nome in Super Formula e infine nuovamente campione. Il tutto rimanendo sempre ben legato a Toyota che lo ha inserito nel team Tom's. Naturalmente Nakajima in questi quattro anni si è cimentato anche nel Super GT con la Lexus Tom's ottenendo vittorie e piazzamenti, ma soprattutto è stato nominato pilota Toyota nel WEC partecipando fin dall'inizio al ritorno nell'endurance mondiale della Casa giapponese. Quest'anno, in Super Formula, Nakajima è stato l'unico pilota a concludere tra i primi dieci tutte le nove gare in calendario. Una superiorità schiacciante per Kazuki, ricordiamo figlio dell'ex pilota F.1 Satoru che in Giappone è da tempo legato a Honda con le sue squadre che schiera in Super Formula e nel Super GT. Dunque, primo rivale del figlio!



La classifica finale

1 – Kazuki Nakajima	46
2 – Joao Paulo De Oliveira	39,5
3 – Andre Lotterer	34,5
4 – Loic Duval	29,5
5 – Hiroaki Ishiura	26
6 – James Rossiter	22
7 – Yuji Kunimoto	19,5
8 – Ryo Hirakawa	16,5
9 – Naoki Yamamoto	14,5
10 – Tomoki Nojiri	10
11 – Koudai Tsukakoshi	8,5
12 – Andrea Caldarelli	7
13 – Narain Karthikeyan	5
14 – Hideki Mutoh	4
14 – Daisuke Nakajima	4
16 - Vitantonio Liuzzi	1,5

I vincitori 2014

Suzuka	Loic Duval
Fuji 1	Joao Paulo De Oliveira
Fuji 2	Andre Lotterer
Fuji	Kazuki Nakajima
Motegi	Joao Paulo De Oliveira
Autopolis	Andre Lotterer
Sugo	Tomoki Noiri
Suzuka 1	Joao Paulo De Oliveira
Suzuka 2	Kazuki Nakajima

KIM

Il suo campionato doveva essere la GP2, col team Campos, poi in alternativa, per tenersi in allenamento, avrebbe dovuto disputare qualche gara Auto GP. E' finita che la serie organizzata dalla Coloni Motorsport è divenuto il campionato principe per Kimiya Sato che col fido team Euronova di Vincenzo Sospiri ha sbaragliato il campo. Il giapponese, già protagonista Auto GP nel 2013 che aveva terminato al secondo posto, ha ottenuto sei vittorie, tra queste la splendida doppietta di Budapest. Il 25enne di Hyogo, che trascorre molto tempo nei pressi di Forlì dove ha la sede la Euronova, si è trovato sempre a suo agio con la Lola Auto GP, fin dal suo primo anno. Per nulla "spaventato" dalla potenza del motore Zytek, Sato (nessuna parentela con l'ex pilota di F.1 Takuma), ha mostrato di possedere qualità notevoli. In GP2 non è passato inosservato ed ora non gli resta che attendere la stagione 2015 per attirare l'attenzione di quella Honda che magari...

KIMIYA SATO

La classifica finale

1 – Kimiya Sato	221
2 – Tamas Pal Kiss	207
3 – Markus Pommer	180
4 – Andrea Roda	166
5 – Kevin Giovesi	155
6 – Michela Cerruti	113
7 – Michele La Rosa	73
8 – Shinya Michimi	55
9 – Vittorio Ghirelli	44
10 – Sam Dejonghe	41
11 – Giuseppe Cipriani	38
12 – Yoshitaka Kuroda	36
13 – Francesco Dracone	31
14 – Antonio Pizzonia	25
15 – Pal Varhaug	24
16 – Luis Sa Silva	21
17 – Lorenzo Spinelli	19
18 – Christof Von Grunigen	18
19 – Salvatore De Plano	11
20 – Samin Gomez	2

I vincitori 2014

Marrakech 1	Kimiya Sato
Marrakech 2	Markus Pommer
Le Castellet 1	Tamas Pal Kiss
Le Castellet 2	Kevin Giovesi
Budapest 1	Kimiya Sato
Budapest 2	Kimiya Sato
Monza 1	Markus Pommer
Monza 2	Kevin Giovesi
Imola 1	Kimiya Sato
Imola 2	Michela Cerruti
Spielberg 1	Kimiya Sato
Spielberg 2	Andrea Roda
Nurburgring 1	Kimiya Sato
Nurburgring 2	Tamas Pal Kiss
Estoril 1	Tamas Pal Kiss
Estoril 2	Shinya Michimi

ALEX LYNN



ALEX

www.carlin.co.uk

P1

2014

GP3

IL CAMPIONE 2014



Aveva un unico compito Alex Lynn: vincere il campionato GP3. E lo ha portato a termine con successo. Il pilota inglese, entrato nel programma Red Bull alla fine del 2013 dopo la brillante vittoria a Macao F.3, sperava di poter ripercorrere il cammino di Daniil Kvyat, campione GP3 la scorsa stagione e subito salito in F.1 nel 2014. Per Lynn non è propriamente stato così, in realtà il pur bravo britannico non è mai stato preso in considerazione da Helmut Marko per riempire il secondo sedile della Toro Rosso. Eppure Lynn si è dato

un gran da fare quest'anno riuscendo, con la Dallara del team Carlin, a conquistare 207 punti. E anche se ha vinto soltanto tre gare, il suo successo finale non è mai stato in forse. A parte i passi falsi di Montmelò e Spielberg, entrambi nelle corse della domenica di inizio anno, Lynn ha sempre visto il traguardo in zona punti. Merito all'inglese dunque, e demerito ai suoi rivali che non hanno saputo mai approfittare nella giusta maniera della stitichezza di Alex nel finire al primo posto di gara in gara.

La classifica finale

1 – Alex Lynn	207
2 – Dean Stoneman	163
3 – Marvin Kirchhofer	161
4 – Jimmy Eriksson	134
4 – Emil Bernstorff	134
6 – Nick Yelloly	127
7 – Dino Zamparelli	126
8 – Richie Stanaway	125
9 – Jann Mardenborough	77
10 – Patric Niederhauser	62
11 – Alex Fontana	43
12 – Matheo Tuscher	29
13 – Robert Visoju	23
14 – Patrick Kujala	22
15 – Kevin Ceccon	20
16 – Riccardo Agostini	18
17 – Pal Varhaug	12
18 – Roman De Beer	8
19 – Luis Sa Silva	6
20 – Luca Ghiotto	4

I vincitori 2014

Montmelò 1	Alex Lynn
Montmelò 2	Dean Stoneman
Spielberg 1	Alex Lynn
Spielberg 2	Emil Bernstorff
Silverstone 1	Jimmy Eriksson
Silverstone 2	Richie Stanaway
Hockenheim 1	Marvin Kirchhofer
Hockenheim 2	Jann Mardenborough
Budapest 1	Richie Stanaway
Budapest 2	Patric Niederhauser
Spa 1	Dean Stoneman
Spa 2	Alex Lynn
Monza 1	Jimmy Eriksson
Monza 2	Dean Stoneman
Sochi 1	Dean Stoneman
Sochi 2	Patric Niederhauser
Yas Marina 1	Dean Stoneman
Yas Marina 2	Nick Yelloly

ESTEBAN OCON



Può vincere un rookie il titolo europeo della F.3? Se prima la domanda non aveva risposta, e anzi, suscitava qualche perplessità, il 2014 ha cambiato il "mondo". Esteban Ocon, al suo primo anno di F.3 ha fin da subito convinto laureandosi campione al termine di una lunga e difficile cavalcata. Ma il francese del programma Junior Lotus, schierato dal team Prema, ha avuto sempre, o quasi, una marcia in più. Qualche volta ha commesso errori dettati dalla foga, dal voler sempre e comunque vincere, che però gli sono serviti di lezione perché nella parte finale della stagione ha imparato ad essere attendista, a fare i conti con la calcolatrice mentre guidava. Ocon ha vinto un campionato europeo di

F.3 che mai era stato di così alto livello. Il ragazzino che proveniva da due stagioni nella F.Renault 2.0 continentale, se l'è giocata con piloti esperti come Tom Blomqvist, Lucas Auer e Felix Rosenqvist, ma anche con rookie terribili quali Max Verstappen o il suo compagno Antonio Fuoco e Jake Dennis. Trentatré gare senza respiro nelle quali Ocon ha mostrato di essere il pilota più solido e completo. Nel finale del 2014 ha ricevuto come premio la possibilità di guidare la Ferrari F.1 del 2012, poi la Lotus attuale, infine ha partecipato ai test GP2 con la Dams, la categoria e la squadra del prossimo anno. Nel 2014 Ocon ha anche disputato due appuntamenti della World Series Renault.





La classifica finale

1 – Esteban Ocon	478
2 – Tom Blomqvist	420
3 – Max Verstappen	411
4 – Lucas Auer	365
5 – Antonio Fuoco	255
6 – Antonio Giovinazzi	238
7 – Jordan King	217
8 – Felix Rosenqvist	198
9 – Jake Dennis	174
10 – Nicholas Latifi	128
11 – Gustavo Menezes	91
12 – Felix Serralles	82
13 – Edward Jones	70
14 – Dennis Van de Laar	38
15 – Tatiana Calderon	29
16 – Mitchell Gilbert	28
17 – Roy Nissany	26
18 – Sean Gelael	25
19 – Santino Ferrucci	24
20 – Jules Szymkowiak	17

I vincitori 2014

Silverstone 1	Tom Blomqvist
Silverstone 2	Esteban Ocon
Silverstone 3	Antonio Fuoco
Hockenheim 1	Lucas Auer
Hockenheim 2	Esteban Ocon
Hockenheim 3	Max Verstappen
Pau 1	Esteban Ocon
Pau 2	Tom Blomqvist
Pau 3	Felix Rosenqvist
Budapest 1	Tom Blomqvist
Budapest 2	Esteban Ocon
Budapest 3	Esteban Ocon
Spa 1	Max Verstappen
Spa 2	Max Verstappen
Spa 3	Max Verstappen
Norising 1	Max Verstappen
Norising 2	Max Verstappen
Norising 3	Max Verstappen
Mosca 1	Esteban Ocon
Mosca 2	Esteban Ocon
Mosca 3	Esteban Ocon
Spielberg 1	Tom Blomqvist
Spielberg 2	Antonio Fuoco
Spielberg 3	Antonio Giovinazzi
Nurburgring 1	Max Verstappen
Nurburgring 2	Antonio Giovinazzi
Nurburgring 3	Lucas Auer
Imola 1	Esteban Ocon
Imola 2	Tom Blomqvist
Imola 3	Max Verstappen
Hockenheim 1	Max Verstappen
Hockenheim 2	Tom Blomqvist
Hockenheim 3	Lucas Auer

SANDY STUVIK

La sua era divenuta una missione. Dopo il secondo posto nel campionato F.3 Open del 2013, Sandy Stuvik è rimasto fedele alla italiana RP Motorsport di Fabio Pampado per tentare di conquistare quel titolo sfuggitogli per un nulla lo scorso anno, battuto da Ed Jones. Il thailandese è subito stato il punto di riferimento per gli avversari della categoria monomarca (organizzata dalla spagnola GTSport) che utilizza Dallara-Toyota e che nel frattempo ha cambiato nome in Euroformula Open. Con undici vittorie nelle sedici gare in calendario sparse in tutta Europa, è chiaro che per gli altri c'era ben poco da fare. E così Stuvik è divenuto il primo thailandese a vincere un campionato per monoposto internazionale, un vero record per questo ragazzo di 19 anni che nel post stagione si è dato da fare parecchio provando altre tipologie di vetture Dallara: prima quella a motore Zytek della World Series Renault, poi quella a spinta dal Renault della GP2. Pensa in grande Stuvik, ora lo aspettano palcoscenici ancora più importanti.





La classifica finale

1 – Sandy Stuvik	332
2 – Artur Janosz	243
3 – Alex Palou	242
4 – Yu Kanamaru	128
5 – Yarin Stern	125
6 – Konstantin Tereschenko	75
7 – Tanart Sathienthirakul	69
8 – Andres Saravia	61
9 – Sean Walkinshaw	53
9 – Cameron Twynham	53
11 – Dzhon Simonyan	38
11 – Nicolas Pohler	38
13 – Che Won Lim	35
13 – Christopher Hoher	35
15 – Damiano Fioravanti	26
15 – Gerardo Nieto	26
17 – Alexander Toril	18
18 – Shaun Thong	16
19 – Leonardo Pulcini	14
20 – Henrique Baptista	11

I vincitori 2014

Nurburgring 1	Alex Palou
Nurburgring 2	Sandy Stuvik
Portimao 1	Artur Janosz
Portimao 2	Sandy Stuvik
Jerez 1	Sandy Stuvik
Jerez 2	Sandy Stuvik
Budapest 1	Artur Janosz
Budapest 2	Alex Palou
Silverstone 1	Sandy Stuvik
Silverstone 2	Sandy Stuvik
Spa 1	Sandy Stuvik
Spa 2	Sandy Stuvik
Monza 1	Sandy Stuvik
Monza 2	Sandy Stuvik
Montmelò 1	Sandy Stuvik
Montmelò 2	Alex Palou

NYCK DE VRIES



Trovare un olandese che parli italiano non è impresa semplice. Forse... bisogna risalire a Marco Van Basten, Ruud Gullit e Frank Rijkaard, il magico trio vinci tutto del Milan di 25 anni. A cimentarsi molto bene con la nostra lingua è ora Nyck De Vries, retaggio degli anni magici vissuti nel karting con Chiesa Corse, un binomio che lo ha portato sulle cime del mondo e che prosegue tuttora sotto altra veste. Il 19enne di Sneek, a tre anni dal suo debutto in monoposto avvenuto nel 2012, ha ripreso in mano corda e pizzo per scalare le vette del motorsport con la Tatuus del team Koiranen. Prima quella dell'ALPS Renault poi, instancabile, ha conquistato quella più arduosa e piena di ostacoli della Eurocup Renault. De Vries è stato il dominatore 2014 della categoria 2.0 litri della Casa francese, un doppio successo che non si verificava dal 2005 quando Kamui Kobayashi si impose nella serie continentale e in quella italia-

na, oggi chiamata ALPS. Un doppio colpo da KO per gli avversari, che gli ha permesso di rimanere nel programma Junior McLaren e di essere promosso nella Renault 3.5 col team Dams, campione per due anni consecutivi con Kevin Magnussen nel 2013 e Carlos Sainz nel 2014. Una eredità pesante non solo dal punto di vista del team francese, ma anche per quanto riguarda i suoi predecessori, e campioni, provenienti dalla Eurocup Renault. Il salto diretto nella serie maggiore aveva permesso a Robin Frijns di vincere subito il titolo nel 2012 contro gli esperti Jules Bianchi e Sam Bird, poi nel 2013 Stoffel Vandoorne ha conteso fino all'ultimo il primo posto finale a Magnussen concludendo secondo mentre secondo si è piazzato anche Pierre Gasly, battuto da Sainz. Insomma, con queste premesse mica da ridere, se la pressione nel 2014 su De Vries era tantissima, lo sarà ancora di più la prossima stagione.



DIX
nyckdevri

Sparco

RENAULT

elf

TV

N. DE VRIES

Sparco

HTX

EUROCUP E ALPS RENAULT

IL CAMPIONE 2014

Il piccolo Nyck, i cui lineamenti asiatici e l'altezza sono tutti della madre (mentre la bionda e alta sorella, fidanzatina di Max Verstappen, ha preso i geni del padre), quest'anno ha portato a casa quattordici vittorie e quindici pole. Cinque successi e sei pole li ha ottenuti nella Eurocup, nove primi posti e nove pole nell'ALPS. Nella serie italiana, De Vries non ha avuto rivali, se non qualche sporadico tentativo del rookie Charles Leclerc e Matevos Isaakyan di fargli lo sgambetto. Ma sulla lunga distanza, l'olandese, alla terza stagione con questa vettura, ha fatto la differenza e preso subito il largo. Il suo ruolino di marcia è stato a dir poco impressionante. Quando ha tagliato il traguardo per primo, lo ha

fatto praticamente sempre realizzando una doppietta: a Imola e Pau, a Spa e al Mugello. E partendo otto volte dalla pole, a parte Jerez gara 1 quando si è accomodato nella seconda piazzola battuto da Bruno Bonifacio. In Andalusia ha vinto la seconda corsa, battuto dal brasiliano nella prima frazione, ma in realtà il pilota Prema era una wild card e quindi Nyck si è preso i 25 punti del vincitore. Sulla carta, De Vries a Jerez ha siglato una doppietta. In Eurocup le difficoltà sono state maggiori dovendo confrontarsi con diversi piloti esperti quanto lui. Oltre ai successi, fondamentale è stata la costanza di rendimento. Un dato su tutti: quattordici corse, otto diversi vincitori, ma pochi regolarmente al

vertice. Per dodici volte su quattordici gare, De Vries si è piazzato nei primi quattro: una volta ha chiuso settimo, poi l'unico ritiro, a Mosca prima corsa, urtato da Matthew Parry al 1° giro. In quell'occasione aveva ottenuto anche la peggior qualifica dell'anno, settimo in quella del sabato, salvo poi riscattarsi prontamente il giorno seguente siglando la pole. Nel corso del campionato, De Vries ha dovuto guardarsi dapprima da Bonifacio, poi crollato per via di problemi tecnici e tanta sfortuna, poi da Dennis Olsen (come il brasiliano schierato dal team Prema) emerso nella seconda parte stagionale. Ma neanche il norvegese è stato "martello" come De Vries che alla fine si è permesso di pianta-



re la bandierina del conquistatore a Le Castellet, con una prova di anticipo sulla chiusura del campionato avvenuta a Jerez. Stesso discorso per l'ALPS, dove Nyck si è preso il titolo al Mugello, prima dell'ultima trasferta in Andalusia (Jerez ha ospitato le due categorie in settimane diverse). E dire che l'avvio in monoposto non era stato travolgente come si pensava considerando i risultati conseguiti nel kart. Nel 2012, De Vries con la francese R-Ace (poi diventata ART Junior) da rookie aveva concluso quinto in Eurocup, ma senza vittorie e pole, terminando decimo nel NEC con un successo ad Assen. Nel 2013,

passato al team Koiranen, ha avuto un avvio di campionato terribile, dovuto al particolare stile di guida che le vetture del team finlandese richiedono (chiedere a D'Agosto per la conferma...), ma una volta prese le giuste misure, Nyck ha vinto due gare, Budapest e Montmelò, chiudendo quinto nella classifica generale. Poi, il trionfo del 2014, che però già appartiene al passato. L'olandese ha già svolto cinque giornate di test collettivi con la Dallara-Zytek V8 della Dams, a Jerez ed Alcaniz. Non c'è tempo da perdere, Nyck ha già cominciato una nuova scalata con tanto di corda e piccozza...



Eurocup finale

1 – Nyck De Vries	254
2 – Dennis Olsen	124
3 – Alexander Albon	117
4 – Andrea Pizzitola	108
5 – Bruno Bonifacio	88
6 – Kevin Joerg	87
7 – Jack Aitken	86
8 – Egor Orudzhev	83
9 – Aurelien Panis	82
10 – Ignazio D'Agosto	73

I vincitori 2014

Alcaniz 1	Nyck De Vries
Alcaniz 2	Andrea Pizzitola
Spa 1	Dennis Olsen
Spa 2	Bruno Bonifacio
Mosca 1	Aurelien Panis
Mosca 2	Kevin Joerg
Nurburgring 1	Nyck De Vries
Nurburgring 2	Dennis Olsen
Budapest 1	Andrea Pizzitola
Budapest 2	Jack Aitken
Le Castellet 1	Nyck De Vries
Le Castellet 2	Nyck De Vries
Jerez 1	Nyck De Vries
Jerez 2	George Russell

ALPS finale

1 – Nyck De Vries	300
2 – Charles Leclerc	199
3 – Matevos Isaakyan	180
4 – George Russell	123
5 – Simon Gachet	78
6 – Alessio Rovera	65
7 – Dario Capitanio	55
8 – Denis Korneev	46
9 – Pietro Fittipaldi	43
10 – Stefan Riener	37
10 – Alex Bosak	37

I vincitori 2014

Imola 1	Nyck De Vries
Imola 2	Nyck De Vries
Pau 1	Nyck De Vries
Pau 2	Nyck De Vries
Spielberg 1	Matevos Isaakyan
Spielberg 2	Matevos Isaakyan
Spa 1	Nyck De Vries
Spa 2	Nyck De Vries
Monza 1	Charles Leclerc
Monza 2	Charles Leclerc
Mugello 1	Nyck De Vries
Mugello 2	Nyck De Vries
Jerez 1	Bruno Bonifacio
Jerez 2	Nyck De Vries

LANCE STROLL

Sedici volte a punti su diciotto gare disputate, sette vittorie, cinque volte secondo. Con questo bottino impressionante, Lance Stroll, canadese lanciato dal Ferrari Driver Academy, ha conquistato il primo campionato italiano di F.4 al volante della Tatuus del team Prema. Un successo schiacciante quello del 15enne al debutto assoluto in monoposto, cui nulla hanno potuto i numerosi rivali italiani che hanno tentato di contrastargli il passo lungo il percorso non facile della stagione 2014. Stroll, in arrivo dal karting dove ha partecipato a campionati di alto livello internazionale, si è subito trovato a suo agio con le formule e quando è stato il momento di tirare le somme dopo i test invernali, si è subito presentato con una vittoria ad Adria, prima tappa della serie. Dopo di che, è stato un susseguirsi di podi e piazzamenti a punti, oltre che di successi. In un solo appuntamento, a Monza, Stroll non è salito sul gradino più alto del podio, cosa che è riuscito a fare, oltre che sul circuito veneto, a Imola (due volte), Mugello (una volta), Magione (una volta), Vallelunga (doppietta). Inoltre, per cinque volte è partito dalla pole. Pur saltando la prova finale di Imola, in quanto già campione, Stroll ha totalizzato ben 331 punti, quasi cento in più del secondo classificato, Mattia Drudi, con 237. Nel 2015, il ragazzo della FDA rimarrà legato al team Prema salendo di categoria e partecipando all'impegnativo FIA F.3 European Championship.





La classifica finale

1 – Lance Stroll	331
2 – Mattia Drudi	237
3 – Andrea Russo	200
4 – Leonardo Pulcini	187
5 – Alain Valente	159
6 – Andrea Fontana	116
7 – Joao Vieira	93
8 – Takashi Kasai	83
9 – Ivan Matveev	76
10 – Lucas Mauron	49

I vincitori 2014

Adria 1	Lance Stroll
Adria 2	Ukyo Sasahara
Adria 3	Andrea Russo
Imola 1	Lance Stroll
Imola 2	Mattia Drudi
Imola 3	Lance Stroll
Mugello 1	Brandon Maisano
Mugello 2	Lance Stroll
Mugello 3	Brandon Maisano
Magione 1	Lance Stroll
Magione 2	Andrea Fontana
Magione 3	Brandon Maisano
Vallelunga 1	Brandon Maisano
Vallelunga 2	Lance Stroll
Vallelunga 3	Lance Stroll
Monza 1	Mattia Drudi
Monza 2	Mattia Drudi
Monza 3	Mattia Drudi
Imola 1	Brandon Maisano
Imola 2	Sennan Fielding
Imola 3	Brandon Maisano

DAVIDSON-BUE



MI





Anthony Davidson e Sebastien Buemi hanno raggiunto l'apice mondiale dell'Endurance portando al trionfo la Toyota in una stagione dove non hanno conosciuto rivali, a parte l'ostica 24 Ore di Le Mans. La coppia angosvizzera ha perso un pezzo lungo il cammino, ovvero il francese Nicolas Lapierre, entrato in disgrazia con il management giapponese per motivi che sono ignoti. In Toyota non si sono fatti problemi nello scaricare Lapierre e nel non affiancare un terzo pilota all'affiatato duo Davidson e Buemi. Sono sempre stati piloti molto veloci e per questo non sorprende il loro successo. Quest'anno si sono imposti nella prova di apertura a Silverstone e poi a Spa (con Lapierre), poi hanno vinto al Fuji e a Shanghai. Tanto è bastato per questi due ragazzi che potevano avere un brillante futuro in F.1, ma per vari motivi ne sono stati ingiustamente estromessi. Davidson, 35 anni, era stato considerato il nuovo fenomeno inglese quando nel 2001 si era piazzato secondo nella F.3 nazionale vincendo anche a Pau. Subito è entrato nell'orbita Honda F.1 come tester e nel 2002 ha debuttato nel mon-

diale con la Minardi partecipando a due GP. Poi, un'altra gara nel 2005 con la Honda, la stagione completa nel 2007 con la Aguri e la prima parte del 2008, finché la squadra di Suzuki non si è ritirata mettendo fine alla sua carriera in F.1. 24 i GP disputati, ma ben 60 le presenze perché Davidson aveva svolto tantissime prove libere del venerdì con la BAR Honda nel 2004 e poi con la Honda nel 2005 e 2006. Ma la grande occasione non è mai arrivata. Così si è dedicato all'endurance, prima come pilota Aston Martin, poi è entrato in Peugeot nel 2010 e 2011 mentre dal 2012 è uomo Toyota. Anche Buemi, 26 anni, pareva lanciatissimo nell'orbita Red Bull. Ha fatto tutta la trafila: F.BMW, F.Renault, F.3 europea (secondo dietro a Vettel), A1 Grand Prix, GP2, fino al debutto in F.1 nel 2009 con la Toro Rosso. Tre anni completi, diversi buoni risultati, poi il siluramento avvenuto a fine 2011. Buemi è rimasto nel giro Red Bull come terzo pilota e uomo da road show, ma nel contempo è entrato in Toyota nel 2012 guadagnandosi a suon di prestazioni la fiducia di tutti.



La classifica finale

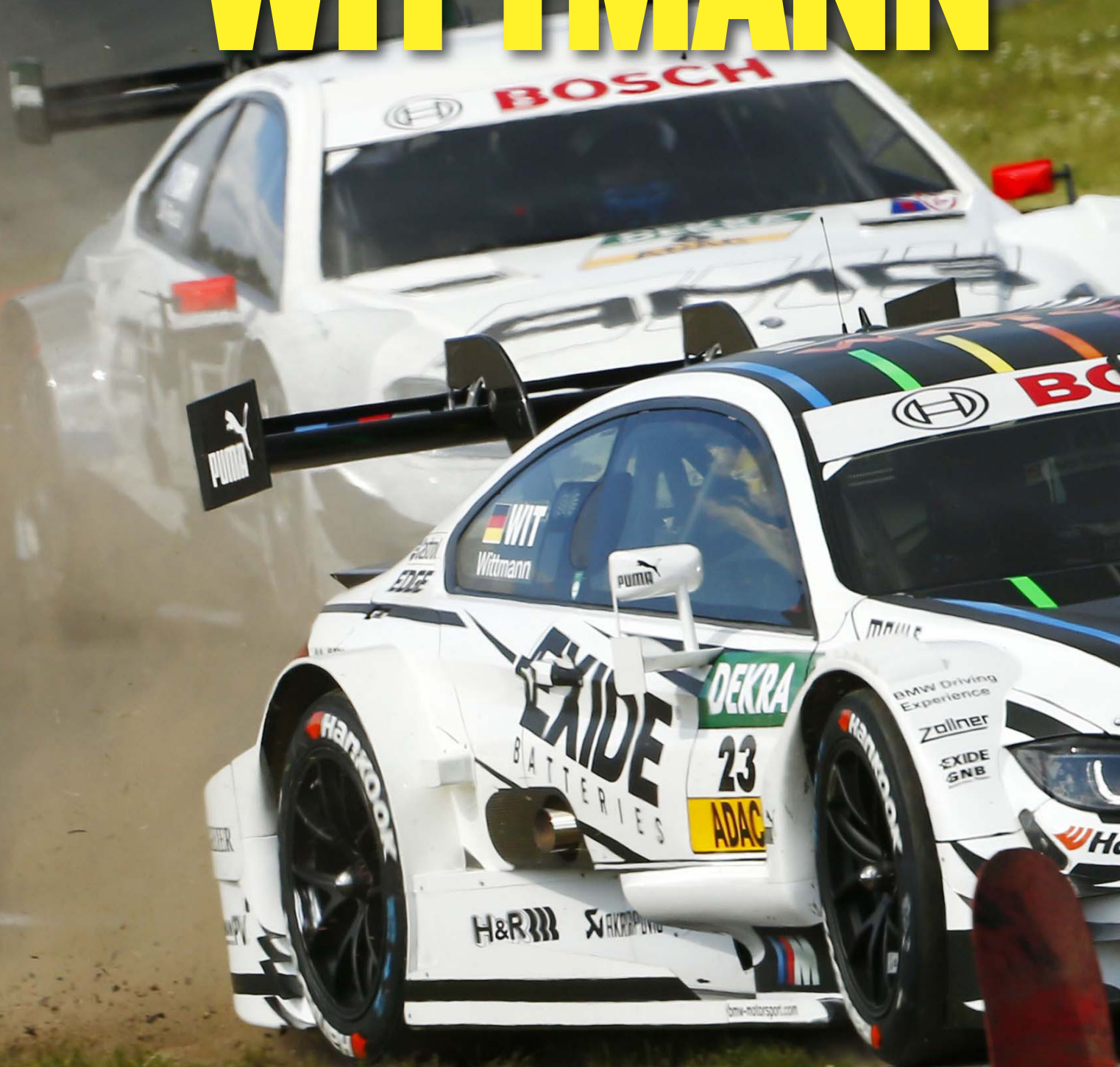
1 – Davidson-Buemi	166
2 – Fassler-Lotterer-Treluyer	127
3 – Jani-Lieb-Dumas	117
3 – Di Grassi-Kristensen	117
5 – Sarrazin-Wurz	116
6 – Lapierre	96
7 – Duval	81
8 – Nakajima	71
9 – Hartley-Webber-Bernhard	64,5
9 – Heidfeld-Prost-Beche	64,5

I vincitori 2014

Silverstone	Davidson-Lapierre-Buemi
Spa	Davidson-Lapierre-Buemi
Le Mans	Fassler-Lotterer-Treluyer
Austin	Fassler-Lotterer-Treluyer
Fuji	Davidson-Buemi
Shanghai	Davidson-Buemi
Al Sakhir	Wurz-Sarrazin-Conway
San Paolo	Dumas-Jani-Lieb



MARCO WITTMANN



Il circuito del Lausitzring ha regalato un nuovo campione alla serie. Ad ereditare il "trono", prendendo quindi il posto di Mike Rockenfeller, è stato Marco Wittmann, 24 anni da Furth, Germania. Il pilota del team RMG è uno dei ragazzini terribili della serie teutonica, che ha alzato l'asticella della competitività, abbassando allo stesso tempo quella dell'età. Ma scopriamo meglio, scorrendo l'alfabeto, chi è il nuovo Re del Deutsche Tourenwagen Masters... Wittmann cita la "ambizione" tra le sue caratteristiche principali. Combinato con le sue capacità di guida e la sua velocità, questa sua grande virtù si è realmente rivelata una delle chiavi per vincere il titolo 2014. Con il marchio tedesco BMW, Wittmann, che in F.3 era ufficiale Volkswagen, ha fatto un anno da apprendista tester nel 2012, poi nel 2013 è stato promosso ufficiale. E chi ha creduto in lui deve avere la vista molto lunga... Pensate che da ragazzino, Wittmann faceva il carrozziere, mestiere che continua a praticare nonostante il titolo conquistato. Tempo libero permettendo, Marco continua infatti ad aiutare suo papa nell'officina di famiglia. Nei giorni precedenti la gara del Lausitzring, decisiva, ne ha anche preso le redini, mentre i genitori si erano concessi qualche giorno di ferie. Wittmann è stato il tedesco più giovane ad imporsi nel DTM, in appena otto gare su dieci. L'ultimo ad arrivare al vertice così in fretta è stato Bernd Schneider nel 2001. Che efficienza! Nella vita privata guida una BMW M6 Coupé da 575 cavalli, di color arancio fiammeggiante, personalizzata esclusivamente per lui da BMW Individual. Mentre a casa, nella cittadina di Markt Eirbach non lontano da Norimberga, si rilassa... correndo nel DTM con la playstation! Wittmann non è amante dei fornelli, malgrado una grande cucina a disposizione nella sua casa. Ketchup e kiwi vengono direttamente consumati, piuttosto che utilizzati per creare piatti e dessert. Insieme agli uomini del suo team RMG, però, quest'anno ha preso parte a un corso di cucina... chissà che bontà! Durante la stagione 2014, Wittmann si è concesso una piccola vacanza a Tenerife, Isole Canarie. A fine campionato, l'obiettivo è stata una settimana bianca, sugli sci. Per non perdere l'abitudine con la velocità...



La classifica finale

1 – Marco Wittmann	156
2 – Mattias Ekstrom	106
3 – Mike Rockenfeller	72
4 – Christian Vietoris	69
5 – Edoardo Mortara	68
6 – Martin Tomczyk	49
7 – Maxime Martin	47
8 – Pascal Wehrlein	46
9 – Timo Scheider	44
10 – Jamie Green	43
11 – Bruno Spengler	42
12 – Robert Wickens	41
13 – Augusto Farfus	39
14 – Adrien Tambay	36
14 – Paul Di Resta	36
16 – Timo Glock	33
17 – Miguel Molina	32
18 – Daniel Juncadella	22
19 – Nico Muller	10
20 – Joey Hand	8

I vincitori 2014

Hockenheim	Marco Wittmann
Oschersleben	Christian Vietoris
Budapest	Marco Wittmann
Norisring	Robert Wickens
Mosca	Maxime Martin
Spielberg	Marco Wittmann
Nurburgring	Marco Wittmann
Lausitzring	Pascal Wehrlein
Zandvoort	Mattias Ekstrom
Hockenheim	Mattias Ekstrom



SUPER GT
2014

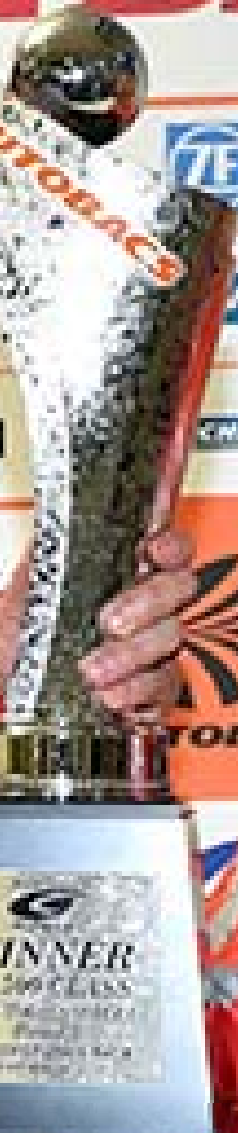
LEXUS HONDA



MATSUDA

AUTOBACS
SUPER GT
2014 SERIES

DAIATSU NISSAN



QUINTARELLI



SUPER GT

IL CAMPIONE 2014

Vincere per tre volte il campionato Super GT era nei remoti sogni di Ronnie Quintarelli. Eppure il veneto ormai trapiantato in Giappone da un decennio, è riuscito in una impresa che nessuno prima aveva mai compiuto. Con un compagno esperto e veloce come Tsugio Matsuda, che il Super GT non lo aveva mai conquistato (due volte campione F.Nippon nel 2007 e 2008), Quintarelli ha portato al

trionfo la Nissan ufficiale come nel 2012 mentre nel 2011 aveva vinto sempre con una Nissan, ma del team privato Mola. E' un percorso veramente sensazionale quello del 35enne italiano, stessa età di Matsuda, che si è imposto in due occasioni, ad Autopolis e Motegi, la gara decisiva. Per il resto, due secondi posti e altri piazzamenti fuori dalla top 5, ma utilissimi ai fini della classifica.





La classifica finale

1 – Quintarelli-Matsuda	81
2 – Caldarelli-Ito	79
3 – Rossiter	68
4 – Yamamoto	64
5 – Nakajima	60
5 – De Oliveira-Yasuda	60
7 – Kunimoto-Oshima	44
8 – Tachikawa-Hirate	43
9 – Makowiecki	42
10 – Sasaki-Krumm	35

I vincitori 2014

Aida	Ito-Caldarelli
Fuji	Yasuda-De Oliveira
Autopolis	Matsuda-Quintarelli
Sugo	Tachikawa-Hirate
Fuji	Yamamoto-Makowiecki
Suzuka	Nakajima-Rossiter
Buriram	Nakajima-Rossiter
Motegi	Matsuda-Quintarelli

MAXIMILIAN GOTZ

C'è voluta l'ultima prova di Baku per definire il vincitore 2014, quel Maximilian Gotz che un anno prima si era laureato campione dell'Endurance. Gotz, in forza alla Mercedes nel team HTP, si è imposto nella prova inaugurale di Pasqua a Nogaro, si è ripetuto a Portimao e Zolder, poi a Baku conquistando la prima posizione nella corsa di qualifica ha chiuso il discorso per il titolo. Gotz non ha potuto condividere la gioia con il suo bra-

vo e giovane compagno di abitacolo, Maximilian Buhk, perché questi ha subito una incredibile squalifica da parte della sua federazione nazionale costringendolo a saltare la quinta tappa stagionale e quindi i punti decisivi per proseguire in accoppiata con Gotz. Quest'ultimo, dopo i due campionati vinti consecutivamente nel mondo Blancpain, secondo indiscrezioni è il primo della lista per disputare il DTM per la Mercedes nel 2015.



La classifica finale

1 – Gotz	142
2 – Buhk	126
3 – Proczyk-Bleekemolen	115
4 – Ramos-Vanthoor	100
5 – Ide-Rast	71
6 – Jimenez-Bueno	55
7 – Ortelli	54
8 – Baumann-Jager	53
9 – Soucek-Adam	36
10 – Afanasiev-Dusseldorp	35

I vincitori 2014

Nogaro	Buhk-Gotz
Brands Hatch	Proczyk-Bleekemolen
Zandvoort	Rast-Ide
Slovakia Ring	Baumann-Jager
Portimao	Gotz-Buhk
Zolder	Gotz-Buhk
Baku	Ramos-Vanthoor





LAURENS VANTHOOR

Si chiama Laurens Vanthoor e in brevissimo tempo è divenuto uno dei punti di riferimento del pianeta Gran Turismo. Il 23enne belga, già campione del FIA GT Sprint nel 2013 assieme a Stephane Ortelli, quest'anno si è ripetuto, ma nella serie Endurance. Veloce, ottimo stratega, Vanthoor ha tutto per divenire negli anni, considerando la sua giovane età, uno dei grandi della serie. Per raggiungere l'obiettivo con l'Audi del team belga WRT, il ragazzo di Hasselt ha ottenuto i punti decisivi aggiudicandosi la 24 Ore di Spa e la gara finale del Nurburgring, poi piazzandosi quarto a Monza, terzo a Silverstone mentre a Le Castellet ha conclu-

so solo dodicesimo. Vanthoor ha fatto suo il titolo in solitario. Nei primi tre appuntamenti i suoi compagni sono stati Marc Basseng e Cesar Ramos, ma a Spa gli hanno affiancato Markus Winkelhock e René Rast mentre al Nurburgring ha ritrovato Ramos e un nuovo compagno, Christopher Mies, rivelatosi poi molto utile alla causa. Col giovane brasiliano invece, Vanthoor ha diviso l'abitacolo nel Blancpain Sprint. Laurens ha quindi avuto la possibilità di non avere sempre gli stessi compagni e non dividerne i punti in classifica, cosa che gli ha permesso di fregiarsi campione da solo, che ha tutto un altro sapore.



La classifica finale

1 – Vanthoor	107
2 – Meyrick-Smith-Kane	71
3 – Sandstrom-Ortelli-Guilvert	67
4 – Bukh	64
4 – Ramos	64
6 – Afanasiev-Dusseldorp	53
7 – Primat	52
7 – Verdonck	52
9 – Demouster-Parente	49
10 – Korjus-Estre-Soucek	48

I vincitori 2014

Monza	Demouster-Parente-Primat
Silverstone	Kane-Meyrick-Smith
Le Castellet	Kane-Meyrick-Smith
Spa	Vanthoor-Winkelhock-Rast
Nurburgring	Ramos-Mies-Vanthoor

ZAMPIERI-MAVLANOV

La strana coppia, potremmo definirla così quella composta da Daniel Zampieri e Roman Mavlanov che hanno conquistato con la Ferrari del Russian Bears il titolo piloti dell'International GT Open. Una stagione non facile, emozionante, decisa solo all'ultimo round. Zampieri, italiano, Mavlanov, russo, sono diversissimi tra loro come carattere e gui-

da, eppure si sono perfettamente trovati. Curiose le coincidenze che li accumulano: Zampieri ha corso in Renault 3.5 e Mavlanov lo ha fatto quest'anno dividendosi tra monosto e Gran Turismo. Inoltre, il padre di Roman ha acquistato dal padre di Daniel il team Zeta Corse della Formula Renault 3.5.



LANOV



La classifica finale

1 – Mavlanov-Zampieri	212
2 – M.Ramos-Pastorelli	202
3 – Montermini-Schirò	200
4 – Soulet	169
5 – G.Roda	142
6 – Tutumlu	134
7 – Aicart	129
8 – Hamilton	122
9 – Camathias	115
10 – Maleev	107

I vincitori 2014

Nurburgring 1	Ramos-Pastorelli
Nurburgring 2	Soulet-Catsburg
Portimao 1	Tutumlu-Soulet
Portimao 2	Ramos-Pastorelli
Jerez 1	Mavlanov-Zampieri
Jerez 2	Montermini-Schirò
Budapest 1	Barba-Sicart
Budapest 2	Ramos-Pastorelli
Silverstone 1	Turner-Fanin
Silverstone 2	Mavlanov-Zampieri
Spa 1	Ramos-Pastorelli
Spa 2	Tutumlu-Hamilton
Monza 1	Mavlanov-Zampieri
Monza 2	Ramos-Pastorelli
Montmelò 1	Montermini-Schirò
Montmelò 2	Mavlanov-Zampieri



JOSE MARIA LOPEZ



Dario Sala

In molti lo hanno descritto come la sorpresa del campionato. Chi lo segue da un po' invece, in questo campionato del mondo WTCC conquistato al primo colpo ci vede solo una ulteriore conferma delle sue grandi doti velocistiche. Jose Maria Lopez ripercorre la sua carriera, piuttosto tormentata, che lo ha visto sempre tra i protagonisti nel mondo delle formule: "Dopo la vittoria nella F.Renault V6 del 2003 feci un test con la F.3000 della Arden. C'era anche Vitantonio Liuzzi con me. Andai molto bene tanto che risultai più veloce di circa mezzo secondo. Ero convinto di correre per loro, ma Renault decise che avrei dovuto farlo con la CMS, gestita tecnicamente da Enzo Coloni. E' stato un anno difficile anche se nei test eravamo andati molto bene. Forse mi fidai troppo dei tempi realizzati in inverno tanto che pensai che avrei vinto anche in quella categoria. Invece, le cose non andarono così. Di sicuro la macchina non era al cento per cento, ma nella mia testa ritenevo che il problema fossi io. Così mi sono messo a spingere più del dovuto con il risultato di distruggere qualche macchina. Ero convinto di finire fra i primi tre del campionato e vincere qualche gara, ma così non fu".

Poi è arrivata la GP2, ma anche in questo caso le cose non sono andate come previsto...

"Il primo anno lo feci con la DAMS. All'inizio eravamo competitivi, poi abbiamo perso la strada ed ho commesso anche qualche errore. Sono convinto che con una ART sarebbe stato diverso, ma è andata così. L'anno successivo sapevo che avrei dovuto vincere il campionato per rimanere in quel mondo e sperare ancora nella F.1. Ho fatto i test invernali con la ART risultando più veloce di sei decimi di Nelsinho Piquet. Ancora una volta però, Renault decise di dirottarmi da un'altra parte e così finii alla Super Nova. E' andata male. Sapevo di non essere competitivo e allora spingevo forte e commettevo errori. Però, è inutile nascondersi. Un giovane se vuole arrivare in F.1 deve vincere e in fretta e così facevo di tutto per arrivare a questo obiettivo. Ho sbagliato tanto, ma sono anche convinto di non essere stato nei top team".

Potessi tornare indietro cosa cambieresti?

"Probabilmente il mio approccio. Magari mi fermerei un attimo di più a pensare prima di agire. In due anni ho vinto tutto tra Renault 2.0 litri e Renault V6 e così mi ero creato una mentalità che non ammetteva altro che la vittoria. Così quando non vinci pensi che ci sia qualcosa di sbagliato. All'epoca pensavo che una macchina potesse andare forte solo perché io andavo forte. Invece la faccenda è più complessa. C'è di mezzo un team con il quale decidere assetti e strategie ed insieme si arriva al risultato. Quindi non tutto poteva dipendere da me".



A quel punto arrivò la fine del rapporto con Renault?

“Sì, il rapporto con la RDD terminò e per me iniziò un periodo davvero duro perché non avendo appoggi economici, sapevo che per me sarebbe diventato complicato restare in Europa. Mi chiamò la AF Corse per un test a Fiorano con la vettura GT e andò molto bene. Quindi venni invitato a Sebring. Fui veloce anche se la macchina accusò problemi tecnici. Videro però che ci sapevo fare e Risi mi chiamò per St. Petersburg. In quell'occasione però, commisi un grosso errore. Distrussi la macchina in prova così non poterono disputare la corsa. Non mi chiamarono più. Lo capisco, ma ero solo alla mia seconda corsa in GT e sono convinto che anche loro hanno perso una bella opportunità perché poi sono cresciuto molto su quel genere di vetture”.

A questo punto sei dovuto tornare in Argentina. Cosa che a posteriori è stata giusta visto che il tuo Paese ti ha rilanciato.

“Un periodo durissimo. Mi fermai sei mesi e non volevo più correre. Ero senza motivazioni. Poi, un mio amico, Victor Rosso, che gestiva le Honda ufficiali, ha fatto di tutto per farmi tornare. Mi ha preparato una macchina semi ufficiale e alla seconda corsa ero già in pole. Ho vinto la sesta gara e alla settima avevo la macchina ufficiale. Ho ripreso a vincere gare e campionati. Ho ritrovato fiducia e motivazioni nelle corse. Cosa che era sparita. Il livello di team e piloti è molto alto e questo mi ha permesso di crescere moltissimo. L'Argentina mi ha aiutato molto in questo. Non è stato un passo indietro. Le cose sono tornate ad andare bene anche se io volevo comunque tornare in Europa e non appena se ne presentava l'occasione correvo in gare internazionali”.

Ed è così che è nata l'opportunità del WTCC?

“Esatto. Appena avevo un'occasione cercavo di prenderla subito. Quando la Wie-

chers ha fatto sapere che cercava un pilota non ci ho pensato due volte e sono andato”.

Prima però c'è stata la parentesi, brutta, della USF1. Come è andata?

“Il 2009 per me è stato un anno fantastico. Vincevo ogni gara e sono stato il primo pilota a poter lottare per i tre titoli dei campionati Turismo in Argentina. Ne ho vinti due. Questo probabilmente ha risvegliato l'interesse della gente che si chiedeva perché non potessi provare ancora con la F.1. In molti hanno spinto per me ed è arrivata l'opportunità con questo team americano che, secondo me, in realtà non è mai esistito. Sono andato a Charlotte e nella sede c'era qualcosa... Pensavo fossero agli inizi e che fosse normale una sede semivuota, invece secondo me già sapevano che non ce l'avrebbero fatta. Ci hanno fatto firmare i contratti, versare il dieci per cento e siamo anche andati dalla presidentessa dell'Argentina per dare credito all'iniziativa. Ovviamente non se ne fece nulla. Sparirono molti soldi.



La cosa che mi fece più male fu che qualcuno disse che io sapevo che si trattava di un bluff e che il tutto era stato fatto per intascarsi i soldi. Non è vero. Ero giovane e certe cose davvero non le capivo. Ero concentrato nella preparazione. Non pensavo ad altro che tornare in forma per la F.1 e non mi sono accorto di cosa stava accadendo. Un altro brutto colpo insomma”.

E quindi, ancora l'Argentina?

“E ancora depresso. Ho dovuto ricominciare tutto dall'inizio. Sono tornato a vincere e a ritrovare me stesso. Fino all'arrivo del WTCC nel 2013, nella gara di casa. Ho preso al volo l'occasione del team privato Wiechers. Il mio obiettivo era fare meglio delle altre BMW. Sapevo che la macchina non poteva lottare per la vittoria. Non mi sono messo pressione, poi ho visto che riuscivo a tenere il passo dei più esperti. Abbiamo lavorato molto bene, migliorando sempre più la macchina.

In gara uno sono arrivato quarto e poi ho vinto gara due. Non me lo aspettavo, ma in quel fine settimana tutto è girato a meraviglia e le cose sono cambiate”.

In quel frangente è nata l'opportunità Citroën?

“François Ribeiro ci disse che c'era una possibilità con la Citroën ed ha spinto molto per me. Loro mi hanno contattato e invitato ad un test. Ci sono andato sapendo che avrei dovuto fare bene e così è stato. Mi hanno detto di aspettare una loro risposta, ma nel frattempo dovevo alcune ai team in Argentina. Ho quindi rinunciato a correre nel mio Paese e ad un certo punto ho pensato che sarei rimasto a piedi. Inoltre, in un paio di test con la Citroën, c'era anche Robert Kubica. Pensavo che me la sarei giocata con lui. Ero un po' teso. Poi, a dicembre mi hanno confermato e tutto è ripartito ed eccomi qua ora con il numero di campione del mondo”.

La classifica finale

1 – José Maria Lopez	462
2 – Yvan Muller	336
3 – Sebastien Loeb	295
4 – Norbert Michelisz	201
5 – Tiago Monteiro	186
6 – Gabriele Tarquini	182
7 – Tom Coronel	159
8 – Tom Chilton	150
9 – Gianni Morbidelli	109
10 – Robert Huff	93
11 – Mehdi Bennani	85
11 – Hugo Valente	85
13 – Ma Qing Hua	69
14 – Dusan Borkovic	41
15 – James Thompson	22

I vincitori 2014

Marrakech 1	José Maria Lopez
Marrakech 2	Sebastien Loeb
Le Castellet 1	Yvan Muller
Le Castellet 2	José Maria Lopez
Budapest 1	Yvan Muller
Budapest 2	Gianni Morbidelli
Slovakia Ring 1	Sebastien Loeb
Slovakia Ring 2	non disputata
Salzburgring 1	Yvan Muller
Salzburgring 2	José Maria Lopez
Mosca 1	José Maria Lopez
Mosca 2	Ma Qing Hua
Spa 1	Yvan Muller
Spa 2	José Maria Lopez
Rio Hondo 1	José Maria Lopez
Rio Hondo 2	José Maria Lopez
Pechino 1	Tom Chilton
Pechino 2	Robert Huff
Shanghai 1	José Maria Lopez
Shanghai 2	Mehdi Bennani
Suzuka 1	José Maria Lopez
Suzuka 2	Gabriele Tarquini
Macao 1	José Maria Lopez
Macao 2	Robert Huff

AUTO DA SOGNO
FERRARI FXX K

IN **K**REDIBILI

Ferrari presenta la sua nuova hypercar di nicchia, la FXX K. Vettura destinata ad una cerchia selezionatissima di collezionisti, la FXX K non è già più disponibile, dato che tutti i 40 esemplari sono stati già ordinati per 2.5 milioni di euro l'uno.



LE!



AUTO DA SOGNO

FERRARI FXX K

Marco Cortesi

E' stata costruita sulla base della LaFerrari l'ultimissima erede della dinastia XX di Maranello. Dopo la FXX su base Enzo e la 599XX ha debuttato in occasione delle finali mondiali di Abu Dhabi la FXX K, vettura che come le sue antesignane, avrà una produzione limitatissima (da meno di quaranta esemplari) destinata ad una cerchia di clienti di alto livello. E la produzione è già stata tutta assegnata, nonostante il cartellino del prezzo da 2.5 milioni di euro. Non pochi, ma giustificati sia dai numeri puri, con una potenza complessiva di 1050 cavalli dati dall'accoppiata tra motore termico V12 da 6.3 litri (860) e motore elettrico (190) per una coppia massima di 900 Newtonmetri. Il propulsore è dotato di nuovi alberi a camme, distribuzione (meccanica e non idraulica), condotti di aspirazione rivisti con differente trattamento, e un sistema di scarico riprogettato con l'eliminazione dei silenziatori. Tanta la tecnologia di derivazione Formula 1, sia per il motore e per lo chassis: anche se il nume-

ro non è stato confermato si parla di un peso intorno ai 1150 chilogrammi, incredibile considerando la tipologia di sistemi installati a bordo. Aerodinamicamente, non mancano i componenti attivi, progettati per lavorare in accoppiata con le quattro modalità elettroniche di guida (Qualify, Long Run, Manual Boost, e Fast Charge per ricaricare le batterie più velocemente possibile). Il sistema frenante carboceramico completa il pacchetto insieme alle gomme Pirelli slick. Tutti i clienti lasceranno le loro FXX K a Maranello, dove le vetture verranno curate e mantenute in efficienza, per vedersene trasportare ad opera del cavallino in occasione di eventi o prove private. Un dato importante: la FXX K ha fatto segnare un 1'14" a Fiorano. Un secondo più veloce della precedente 599XX, riscontro sicuramente migliorabile su tracciati più veloci che si prestano maggiormente alla tipologia di auto. Si avvicina sempre di più l'1'11"9 che, detenuto dalla 333SP, è il record della pista per auto non da F.1.



La scheda tecnica



Potenza complessiva: 1050 cv
Coppia complessiva max: >900 Nm
Potenza motore termico: 860 cv @9200 rpm
Regime massimo: 9250 rpm
Coppia motore termico: 750 Nm @6500 rpm
Potenza motore elettrico: 140 Kw (190 cv)

Motore termico

Tipo: V12, 65°
Alesaggio e Corsa: 94 x 75,2 mm
Cilindrata totale: 6262 cm³
Potenza specifica: 137 cv/l

Dimensioni e peso

Lunghezza: 4896 mm
Larghezza: 2051 mm
Altezza: 1116 mm
Passo: 2650 mm
Distribuzione dei pesi: 41% ant, 59% post

Cambio: F1 doppia frizione a 7 marce

Sospensioni

Anteriori: A triangoli sovrapposti
Posteriori: Multilink

Pneumatici (Pirelli P-Zero Slick)

Anteriori: 285/650: R19 x10¹/₂
Posteriori: 345/725: R20x13

Freni carboceramici (Brembo)

Anteriori: 398 x 223 x 36 mm
Posteriori: 380 x 253 x 34 mm

Controlli elettronici

ESC: Controllo stabilità
ABS prestazionale
EBD Sistema frenata anti bloccaggio prestazionale
Ripartitore: elettronico di frenata
EFl-Trac: Controllo di trazione F1 integrato al sistema ibrido
E-Diff 3: Terza generazione differenziale a controllo elettronico
SCM-E Frs: Controllo magnetoreologico sospensioni

Aerodinamica: Attiva



PRODUZIONE
ABARTH BIPOSTO 595



190 CAVALLI IN MENO DI 1000

Porta due sole persone, pesa poco ma costa tanto e ancora di più se la si vuole con cambio a innesti frontali. È l'auto stradale dello Scorpione più veloce di sempre ma...

Costa 39.900 euro. Se la si vuole con cambio manuale a cinque marce ma a innesti frontali vanno aggiunti altri 10 mila euro! Scatta da 0 a 100 km/h in 5,9 secondi e la velocità massima è di 230 km/h.

Si chiama 595 biposto perché, come dice il nome, può portare solo due persone in quanto per risparmiare sul peso hanno deciso di togliere il divano posteriore. In Abarth amano chiamarla "la più piccola delle supercar" e il peso sta sotto i mille kg ma anche perché non c'è l'aria condizionata, manca la radio e il navigatore, e non ha i fari xeno!

Provata in circuito sia nella configurazione con cambio manuale a cinque

marce normale sia nella versione con cambio a innesti frontali ha colpito per la precisione d'inserimento, per lo sterzo calibrato in maniera ottimale, per l'impianto frenante assai efficace e per il buon tiro del quattro cilindri 1.4 turbo sia ai bassi sia agli alti grazie a una turbina speciale e una fluidodinamica ben sviluppata. Non ci sono insomma ritardi di risposta per inerzie turbina oppure violente spinte solo in range di giri ben definiti. I motoristi di Abarth hanno quindi lavorato molto bene tirando fuori dal piccolo 1.4 che ormai ha parecchi anni il meglio che si potesse ottenere. Peccato solamente che il regime di rotazione massimo sia rimasto piuttosto contenuto, oltre i 6 mila non si va, per la serie è la più piccola supercar ma anche la supercar con i pistoni meno... da alta quota. Insomma, FCA deve investire di più perché oggi la concorrenza è davvero agguerrita e sfoggia propulsori più emozionanti e più generosi.

Per quanto riguar-

da il cambio con il manuale ci si trova a proprio agio immediatamente, con quello a innesti frontali bisogna invece farsi il piede con il pedale della frizione che ha sempre una corsa lunga ma stacca in alto. In poche parole bisogna imparare a dare quel tocco giusto. Con questo cambio la 595 biposto ha pure un differenziale meccanico al 25% che aiuta in trazione ma non in modo così evidente perché in realtà si è notato che l'allargamento delle carreggiate, le ruote dal diametro più importante e la messa a punto ben fatta delle geometrie permettono di scaricare con notevole facilità i 190 cavalli tanto da non far sentire come indispensabile il differenziale. Mai si è guidata una trazione anteriore potente così ben sviluppata a livello di avantreno come questa piccola Abarth.

Riassumendo la 595 biposto piace per come si porta tra le curve, convince tanto come assetto e soprattutto come sterzo, ma come prestazioni assolute (accelerazione e velocità) non impressiona.



D KG

IL SIGNORE MICA TANTO BASTION CONTRARIO...

E' un mondo strano quello in cui viviamo. La piccola Abarth, la più potente delle vetture dello Scorpione stradali mai costruite, viene offerta a 39.900 euro. Ben otto in più dell'Audi S1 che costa 31.300 euro! L'Audi S1 con 231 cavalli vola fino a 250 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 5,8. In poche parole alla 595 Abarth fa vedere solo i tubi di scarico.

Si fatica quindi a capire questa Abarth che ha soli 2 posti, non ha l'aria condizionata, la radio e nemmeno i fari xeno (di notte su strade tortuo-

se offre una illuminazione meno efficace). Con la 595 biposto torna la ricetta del fondatore: "peso ridotto buona potenza" ma attenzione, i tempi sono cambiati e viaggiare in due per dare solo un decimo nello scatto da 0 a 100 km/h a una Mini Cooper S non esalta così come prenderle da un'Audi S1 o non avere "quattro macho pistoni" come quelli della Peugeot RCZ R. Insomma, se la si vuole: o si è masochisti, o si vive convinti che oltre a Lei non esista nessun'altra. Beata ignoranza.

NEL SEGNO DEL

E' la sorella minore della X6. Come la sorella maggiore ha una linea del tetto creata ad arte per potersi fregiare del titolo coupé e farsi pagare di più. Ma attenzione, le portiere....

La X4 deriva dalla X3 ed è 14 millimetri più lunga e 36 millimetri più bassa rispetto alla X3, ma la maggior parte della carrozzeria sotto i finestrini è identica. In poche parole mentre tra la X6 e la X5 le differenze sono notevoli, altrettanto non si può dire tra la X3 e la X4 tant'è che riconoscerle immediato non è. Inoltre le portiere hanno i telai per i finestrini e quindi c'è meno effetto super coupé come sulla X6 che ne è priva.

La X4 ha pure un abitacolo identico alla X3 e non per niente è cinque posti ma solo in quattro si sta comodi. La qualità dei materiali soddisfa. Il bagagliaio è ben capace con un volume di ben 500 litri che viaggiando in due salgono a 1400. Insomma non sembra si essere su una SUV sportiva e anche a livello di

peso c'è poco da stare allegri: messa sulla bilancia l'ago ha superato di slancio i 1800 kg!

La X4 è dotata di un eccellente cambio automatico a otto rapporti, e il sistema a quattro ruote motrici può inviare fino al 100 per cento della coppia a un asse in pochi millisecondi qualora l'aderenza sull'altro venga meno: su fondi a ridotto attrito ci si muove in assoluta sicurezza. La tenuta di strada è notevole e sui tratti tortuosi tiene alla grande in curva tanto ispirare sempre grande fiducia.

I freni invece convincono meno a causa del peso elevato: se non li si sfrutta pienamente vanno benissimo, se si fanno fare gli straordinari vanno in sofferenza, il pedale si allunga e la frenata diventa meno imperiosa con spazi maggiori.

Pure lo sterzo non è al top: rispetto agli ultimi nati di Mercedes è meno comunicativo. Il motore 3 litri spinge ma è un po' ruvido e rumoroso. Oggi ci sono sei cilindri più affinati che quasi non si sentono come i 3 litri di Jaguar e Land Rover. Inoltre ai bassi regimi non ha una spinta altrettanto rilevante come agli alti regimi. Se si vuole godere appieno dei 313 cavalli bisogna tirare le marce, per fortuna il cambio risponde ottimamente. Per quanto riguarda la visibilità posteriore è alquanto limitata causa lunotto piccolo e coda alta.

I consumi? Molto dipende dallo stile di guida ma anche dal sistema adottato: in modalità efficient dynamics si riducono ben oltre il 10%. In media percorre con un litro di gasolio 15 km/l.



\$\$\$



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