

Domenica, in Australia, scatta un Mondiale di F1 che conterà 19 Gp invece di 20: all'appello manca il New Jersey

E questa volta chi vincerà?

Anche il Circus sente la crisi: molte le incognite, a cominciare dalle gomme. La Sauber 'rischia': sarà pagante?

di Paolo Spalluto

Finalmente riparte il Mondiale. E la prima sorpresa è che i Gran Premi saranno 19 e non 20, come avrebbe auspicato Bernie Ecclestone. Ancora una volta le problematiche finanziarie legate alla gara del New Jersey non sono state risolte, così come la preparazione della pista.

La crisi economica sta martellando duro anche nella massima formula: oltre il 70% dei piloti che si presenta al via è cosiddetto "pagante", secondo la formula del portare denaro dello sponsor per avere il sedile. I team iscritti sono 11, dopo il fallimento della Hrt in palese crisi di risultati e liquidità. Ma Caterham e Marussia non stanno certo meglio.

È importante parlare di questo Mondiale partendo dall'assunto che anche nel Circus - sempre comunque lussuoso - si respira un'aria diversa. Un esempio: osservate con attenzione le fiancate di McLaren o Mercedes e vedrete molti sponsor in meno, segno evidente che la situazione difficile si fa sentire anche presso squadre di primissimo piano e blasone.

Ecclestone stesso ha detto: «Devo dire che quest'anno farò correre i team al Nürburgring invece che a Hockenheim sarà possibile solo perché io ho rinunciato a qualcosa. Ecco perché, visto che ci chiamiamo campionato mondiale, dovremo a breve lasciare qualche pista europea con il fiato corto e andare in Paesi che ci attendono a braccia aperte». Così l'inossidabile Bernie, prossimo agli 83 anni che festeggerà a ottobre.

È anche l'ultimo mondiale prima dell'avvento del V6 cilindri turbo, al quale ogni team sta già lavorando in parallelo, e che si pensa di voler testare già da agosto. Questa scelta voluta da Todt e Fia e sostanzialmente aversata dalle squadre con scarso risultato, vuole ottenere l'obiettivo di un minor consumo, un costo inferiore di propulsore così da invogliare altri team ad entrare in gara e una bagarre più serrata a livello di prestazioni pure.

Questa attesa farà sì ancora una volta che le capacità di aerodinamica e astronautica saranno più rilevanti pure nel futuro. E proprio questo rilievo dice che per poter condurre uno sviluppo vincente in quell'ambito ci vogliono budget invero importanti, patrimonio di dominio solo dei Big Team. Vedremo.

La domanda classica che ogni anno tutti si pongono è: chi vincerà? Almeno nelle tre ultime stagioni la Red Bull e Vettel han-



La Sauber C32 (qui il messicano Gutierrez) è un esperimento coraggioso. Kaltenborn: 'Vedremo i risultati in gara'

no certamente spento la creatività della potenziale risposta e temiamo molto fortemente così sarà anche nel 2014, almeno a giudicare da come e quanto nei test di Jerez e Barcellona la scuderia si sia nascosta, abbia condotto test che parevano volutamente frenati o almeno occultati. La situazione in squadra è chiara: Vettel prima guida e Webber all'ultima stagione, con Helmut Marko che non lo ama. Il tre volte campione del mondo si è lamentato perché non

riesce a comprendere le nuove coperture Pirelli. E intanto una frase di Perez ha fatto il giro del mondo: «Ma quante ne dovremo cambiare in corsa? Rientriamo una decina di volte?». La realtà dei fatti è che la Fia ha chiesto espressamente alla Pirelli di progettare mescole in generale più morbide, più rapide ad andare in temperatura, ma quindi anche maggiormente soggette ad abrasione e usura. Lo scopo è quello di premiare i piloti dalla guida fluida e penalizzare quelli

irruenti. Perez è certamente tra questi.

Va subito detto che questo potrebbe essere un vantaggio non di poco conto per la Ferrari che nella stagione passata aveva spesso palesato problemi notevoli nella messa in temperatura degli pneumatici.

Proprio la Ferrari sembra avere avuto un inizio di sviluppo assai meglio positivo che non nel 2012: la famosa telefonata di Massa a Montezemolo («è semplicemente un disastro, presiden-

te») quest'anno non c'è stata e riteniamo che il buon lavoro svolto possa garantire da subito un podio alla Rossa. Una nota: lo sviluppo aerodinamico della monoposto viene quest'anno svolto nella galleria del vento della Toyota a Colonia e i dati che ne scaturiscono hanno finalmente trovato correlazione con quelli della pista a differenza di quanto accaduto con la galleria di Maranello.

Alonso ha recuperato l'amarezza - la sua frase «io combatto

contro Newey, non contro Vettel» fece molto male ai suoi pur essendo perfettamente giustificata da una cronica incapacità di recuperare il gap degli avversari in materia di sviluppo - del mancato titolo, ed è sollevato di poter essere probabilmente libero di lasciare la Rossa a fine stagione, in anticipo rispetto alla naturale scadenza del contratto.

Per quanto attiene la Sauber, l'affermazione della signora Kaltenborn è stata perentoria: «Abbiamo disegnato una vettura molto coraggiosa. Vedremo il risultato in gara, ma dovevamo osare al nostro massimo». La monoposto di Hinwil è molto più stretta di tutte le altre (si parla di circa 17 centimetri), è filante e assai bella e ricercata. Se non creerà problemi di raffreddamento del motore, con la svasatura delle fiancate potrebbe andare bene, e l'arrivo di Hulkenberg dare una certezza in materia di "manico". Su Gutierrez il giudizio è sospeso data la poca esperienza e chilometri macinati. Siamo fiduciosi, ma certo l'azzardo è grande.

McLaren rimane invece una certezza. È una squadra solida che alla fine arriva al risultato, ha due buoni piloti a disposizione come Button e Perez che dovrà maturare e molto. Veloce è veloce, dunque è una squadra da seguire, anche se si dice che abbia qualche patema economico e che sia forse alla fine del suo ciclo di relazione con la Mercedes Benz per la fornitura di propulsori. Si mormora che nel 2015 la Honda tornerà a formare il binomio che tanto ha infiammato gli appassionati di mezzo mondo.

Mercedes GP è forse la vera incognita di questo inizio di mondiale: scesa in pista come outsider, Hamilton e Rosberg hanno staccato invece ottimi cronometri e tutti ne parlano un gran bene. In particolare il tedesco è apparso in forma, legato da una decennale amicizia con Lewis.

Lotus e Williams sono state entrambe veloci da subito, con Raikkonen che secondo noi stupirà ancora nel corso dell'intero campionato. Riteniamo che con il tempo Bottas alla Williams si rivelerà una pilota tutto da seguire.

Mentre state leggendo queste righe, il Mondiale sarà già iniziato con le prime libere. Levatcce a parte, Melbourne si annuncia sempre bello e fascinoso da seguire con i soliti noti a dettare tempi e risultati. E, stavolta, senza l'orrenda gobba anteriore a cui molte monoposto hanno rinunciato!

Il Montezemolo-pensiero

'Proibire i test invernali è come impedire a un calciatore di allenarsi'

Il presidente della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo, ha in molte occasioni pubbliche ribadito alcuni concetti in merito al Mondiale che riassume brevemente, estrapolandoli da diverse conferenze stampa che abbiamo seguito.

I test invernali: «Il divieto è secondo me una follia: è come impedire ad un calciatore di allenarsi prima delle partite. La F1 è sviluppo e lotta, non appiattimento delle performance: tutti uguali, una sciocchezza».

La terza vettura: «Credo che sia auspicabile avere la terza monoposto per i team che lo desiderano. La si potrebbe dare a squadre minori, potrebbe permettere migliore ricerca e darebbe spazio a giovani di entrare in Formula 1».

Bernie Ecclestone: «È giunto il momento che si

faccia da parte: non è più comprensibile che una persona di oltre 80 anni gestisca un simile business, mettendo spesso in difficoltà proprio noi, i team, che siamo quelli che costruiscono lo spettacolo».

Lo sviluppo: «Per la Ferrari un concetto deve essere chiaro ovunque e lo dico in modo preciso. Noi restiamo in F1 sino a quando possiamo trasferire il patrimonio di conoscenze e tecnologie alle nostre auto di serie. Non siamo interessati ad una F1 piatta e siamo molto contrariati se vada nella direzione di un 6 cilindri, quando la storia Ferrari è fatta di 12 e 8 cilindri».

Per chiudere, Fernando Alonso: «Qualsiasi pilota che venga a Maranello deve sempre ricordare che in primis viene la squadra. La Ferrari è la sua storia, poi lui».

P.S. © Riproduzione riservata



Il presidente del Cavallino

© Riproduzione riservata

I PROTAGONISTI DEL MONDIALE

Team e piloti

SAUBER F1 TEAM

Sede: Hinwil, Svizzera. Team principale: Monisha Kaltenborn. Telaio: C32. Propulsore: Ferrari 056. Prima stagione: 1993. Titoli mondiali: 0. Pole position: 1. Giri veloci: 4. Piloti: Nico Hulkenberg, 1987 (Ger/39 Gp); Esteban Gutierrez, 1991 (Mes/0 Gp).

RED BULL RACING

Sede: Maranello, Italia. Team principale: Christian Horner. Telaio: Rb9. Propulsore: Renault Rs27-2013. Prima stagione: 2005. Titoli mondiali: 3. Pole position: 46. Giri veloci: 29. Piloti: Sebastian Vettel, 1987 (Ger/101 Gp); Mark Webber, 1976 (Aus/198 Gp).

SCUDERIA FERRARI

Sede: Maranello, Italia. Team principale: Stefano Domenicali. Telaio: F138. Propulsore: Ferrari 056. Prima stagione: 1950. Titoli mondiali: 16. Pole position: 207. Giri veloci: 227. Piloti: Fernando Alonso, 1981 (Sp/198 Gp); Felipe Massa, 1981 (Bra/173 Gp).

MC LAREN MERCEDES

Sede: Woking, Inghilterra. Team principale: Martin Whitmarsh. Telaio: Mp4-28. Propulsore: Mercedes FO 108F. Prima stagione: 1966. Titoli mondiali: 8. Pole position: 155. Giri veloci: 151. Piloti: Jenson Button, 1980 (Ing/230 Gp); Sergio Perez, 1990 (Mes/38 Gp).

LOTUS F1 TEAM

Sede: Enstone, Inghilterra. Team principale: Eric Boullier. Telaio: E21. Propulsore: Renault Rs27-2013. Prima stagione: 1981. Titoli mondiali: 2. Pole position: 51. Giri veloci: 34. Piloti: Kimi Raikkonen, 1979 (Fin/177 Gp); Romain Grosjean, 1986 (F/26 Gp).

MERCEDES PETRONAS F1 TEAM

Sede: Brackley, Inghilterra. Team principale: Ross Brawn. Telaio: F1 W04. Propulsore: Mercedes FO 108F. Prima stagione: 2010. Titoli mondiali: 0. Pole position: 1. Giri veloci: 3. Piloti: Lewis Hamilton, 1985 (Ing/110 Gp); Nico Rosberg, 1985 (Ger/128 Gp).

FORCE INDIA F1 TEAM

Sede: Silverstone, Inghilterra. Team principale: Vijay Mallya. Telaio: Vjm06. Propulsore: Mercedes FO 108F. Prima stagione: 2008. Titoli mondiali: 0. Pole position: 1. Giri veloci: 2. Piloti: Adrian Sutil, 1983 (Ger/90 Gp); Paul Di Resta, 1986 (Sco/39 Gp).

WILLIAMS F1 TEAM

Sede: Grove, Inghilterra. Team principale: Frank Williams. Telaio: Fw35. Propulsore: Renault Rs27-2013. Prima stagione: 1975. Titoli mondiali: 9. Pole position: 127. Giri veloci: 131. Piloti: Pastor Maldonado, 1985 (Ven/46 Gp); Valtteri Bottas, 1989 (Fin/0 Gp).

SCUDERIA TORO ROSSO

Sede: Faenza, Italia. Team principale: Franz Tost. Telaio: Str8. Propulsore: Ferrari 056. Prima stagione: 2006. Titoli mondiali: 0. Pole position: 1. Giri veloci: 0. Piloti: Jean-Eric Vergne, 1990 (F/20 Gp); Daniel Ricciardo, 1989 (Aus/31 Gp).

CATERHAM F1 TEAM

Sede: Leafeld, Inghilterra. Team principale: Cyril Abiteboul. Telaio: Ct03. Propulsore: Renault Rs27-2013. Prima stagione: 2010. Titoli mondiali: 0. Pole position: 0. Giri veloci: 0. Piloti: Charles Pic, 1990 (Fra/20 Gp); Giedo van der Garde, 1985 (Oi/0 Gp).

MARUSSIA F1 TEAM

Sede: Banbury, Inghilterra. Team principale: John Booth. Telaio: Mr02. Propulsore: Cosworth Ca2013k. Prima stagione: 2010. Titoli mondiali: 0. Pole position: 0. Giri veloci: 0. Piloti: Jules Bianchi, 1989 (Fra/0 Gp); Max Chilton, 1991 (Ing/0 Gp).

IL CALENDARIO

Circuiti e orari

Data	Nazione	Km	Giri	Ora*
17 marzo	Gp d'Australia (a Melbourne)	5,303	58	7.00
24 marzo	Gp di Malesia (a Sepang)	5,543	56	9.00
14 aprile	Gp di Cina (a Shanghai)	5,451	56	9.00
21 aprile	Gp di Bahrain (a Sakhir)	5,412	57	14.00
12 maggio	Gp di Spagna (a Montmeló)	4,655	66	14.00
26 maggio	Gp di Monaco (a Montecarlo)	3,340	78	14.00
9 giugno	Gp del Canada (a Montréal)	4,361	70	20.00
30 giugno	Gp di Gran Bretagna (a Silverstone)	5,891	52	14.00
7 giugno	Gp di Germania (al Nürburgring)	5,148	60	14.00
28 luglio	Gp di Ungheria (a Mogyorod)	4,381	70	14.00
25 agosto	Gp del Belgio (a Spa Francorchamps)	7,004	44	14.00
8 settembre	Gp d'Italia (a Monza)	5,793	53	14.00
22 settembre	Gp di Singapore (a Singapore)**	5,073	61	14.00
6 ottobre	Gp della Corea del Sud (a Yeongam)	5,615	55	8.00
13 ottobre	Gp del Giappone (a Suzuka)	5,807	53	8.00
27 ottobre	Gp dell'India (a Noida)	5,125	60	10.30
3 novembre	Gp degli Emirati Arabi (ad Abu Dhabi)	5,554	55	14.00
17 novembre	Gp degli Stati Uniti (a Austin)	5,513	56	20.00
24 novembre	Gp del Brasile (a San Paolo)	4,309	71	17.00

Note: * = ora svizzera, ** = gara in notturna