Luce verde domenica per la stagione della Formula 1, che fa tappa a Melbourne per la prima delle 20 (o 19?) prove in calendario. Il Circus pilotato da Ecclestone si dibatte in una crisi economica e di ascolti. Si cerca di dare un senso a un movimento che si è allontanato dai fasti della sua gloriosa storia.

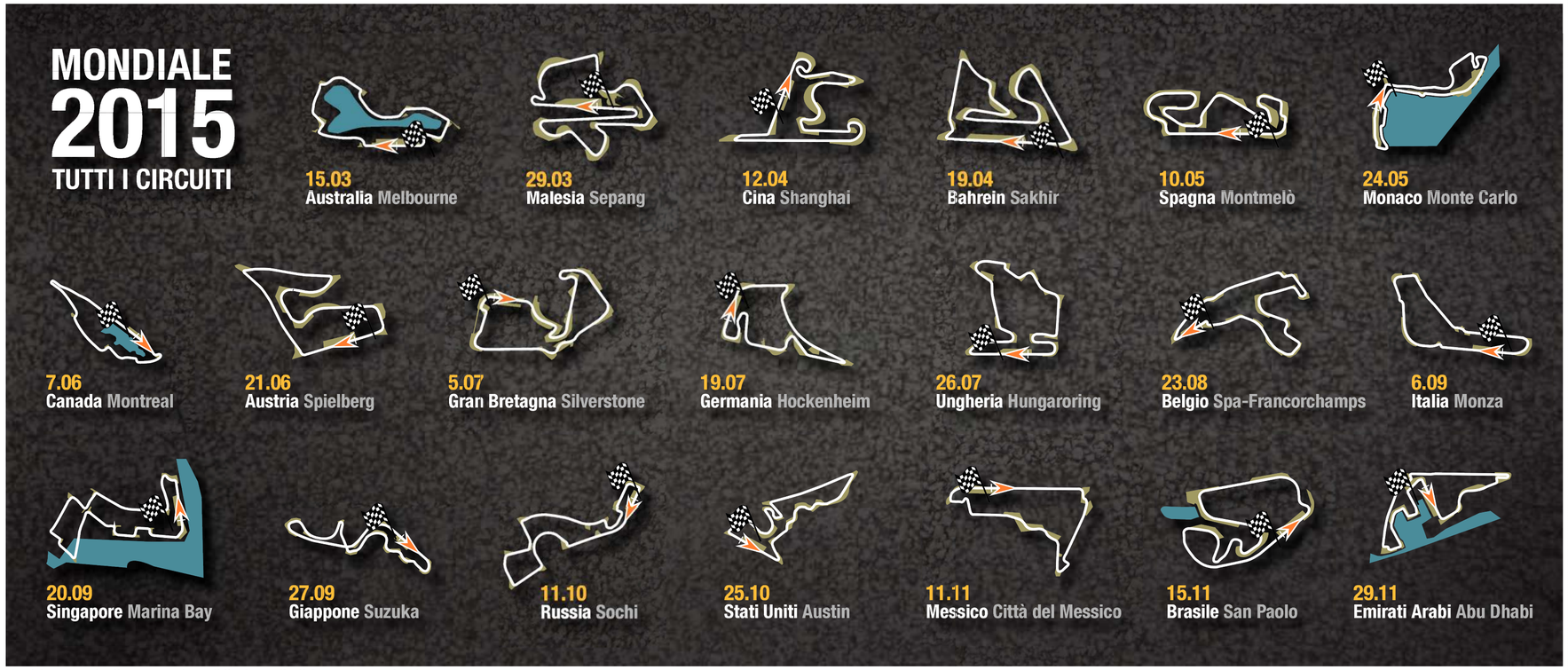
F1, onora il tuo passato

di Paolo Spalluto/red

Si scaldano i motori. La Formula 1 è ai nastri di partenza e attende la luce verde che apre la stagione 2015 con le prove libere sul circuito australiano di Melbourne – prima delle 20 tappe in calendario – e alcune novità importanti.
Sono molti gli spunti offerti da un mondiale che certamente saprà destare interesse e farci vivere momenti di autentico sport e competizione.
In tal senso, tutto il Circus auspica una Ferrari più forte rispetto al passato, che sappia trascinare sponsor e audience. Sarà interessante anche vedere i tanti giovanissimi entrati nel campionato, a conferma – se ancora ce ne fosse bisogno – che il pilota nella F1 moderna conta sempre meno.
La missione più improba che la Formula 1 è chiamata a vincere è restituire un senso, le emozioni e l'adrenalina a un mondo dei motori che oggi sembra l'ombra di quello che fu negli anni più fulgidi della sua storia.

Le prime impressioni

Le prove ufficiali di Jerez de la Frontera e poi di Barcellona in due sequenze separate non hanno permesso di avere una visione chiara sul valore e sulla realtà delle singole scuderie.
Spesso questi tipi di test servono a testare materiali, percorrenze, carichi particolari. Insomma, una messe di informazioni da archiviare per poi essere gestite e implementate nel corso della stagione.
La premessa generale è che comunque, proprio la scorsa settimana, Mercedes-Benz abbia confermato una supremazia importante. Un vantaggio difficilmente colmabile almeno nel breve dalle concorrenti. Parimenti, Williams e Ferrari sono apparse in buona forma, con la prima certamente più vicina della seconda agli attuali detentori del titolo.



Venti Gran Premi sulla carta, ma è possibile che quello di Germania non ci sarà

Le novità tecniche

La novità più difficile da "digerire" è quella dei soli quattro motori per tutto il campionato a disposizione: una sfida titanica, perché significa dover lavorare su un'affidabilità proverbiale del proprio propulsore. Impresa non semplice da realizzare e la cui non riuscita costa posti in schieramento e penalizzazioni. Il team più in difficoltà sul tema è Honda che fornisce la McLaren e che oggettivamente non ha avuto i tempi minimi utili per lo sviluppo, e si troverà dunque a dover "usare" parte delle gare per fare esperienza. Situazione, questa, non certo ideale visto che ogni punto perso in F1 significa anche denaro perso.
I musetti finalmente non hanno più le gobbe orrende e sono tornati a un disegno più classico.
La Safety Car, a seguito del grave incidente di Jules Bianchi in Giappone, sarà anche virtuale. Essa obbligherà il pilota ad alzare immediatamente il piede dall'acceleratore, senza attendere l'entrata in pista dell'auto vera e propria. La telemetria permetterà in tempo reale di verificare che ciò accada.
Viene cancellato per fortuna il sistema dei doppi punti all'ultimo Gp, una trovata di Ecclestone parsa a tutti poco riuscita e funzionale.

Sauber sempre sulle spine

La scuderia di Hinwil ha dovuto prendere due piloti solo perché pagano 20 milioni di euro a testa. Perderà la causa con Van der Garde che aveva il diritto a essere pilota titolare, come da contratto, ma non aveva la valigia sufficientemente piena (vedi riquadro, ndr). Bene che vada, dovrà trovare un accordo bonale, oneroso. Intanto Hülkenberg non è stato ancora completamente liquidato (si è in fase di transazione) e lo stesso dicasi per Sutil.
Altri fattori potenzialmente destabilizzanti? Il silenzio di Peter Sauber e il ripetuto tentato allontanamento di Monisha Kaltenborn, che invece non è andato in porto nonostante le richieste arrivassero da molte parti. È piuttosto evidente che al momento è questo il team più a rischio scomparsa in assenza di risultati, dopo un 2014 senza alcun punto in classifica. Tuttavia, pur se la squadra vive in un clima poco sereno rispetto a quella dell'anno scorso, la nuova vettura targata Hinwil pare nata benino.

Marussia, che senso ha?

La legge inglese sul fallimento – unita alla furbizia di Ecclestone – permette all'ex Marussia (ormai fallita) di iscriversi al mondiale 2015 sotto il nome di Manor F1, con la stessa monoposto del 2014 e, quindi, senza possibilità di fare risultato e girare con piloti di spessore. Tutto questo perché? Perché così facendo si prendono i denari degli anticipi dei diritti televisivi, li si mette in circolo e si cerca di fare qualcosa. Il senso? Difficile rispondere. Il finale sembra già scritto.

Lo spettacolo sale in quota

Correre a duemila metri sul livello del mare sarà un'esperienza interessante. La pista messicana, new entry della stagione che si appresta a iniziare, è dedicata a Hermanos Rodriguez e vedrà le monoposto sfrecciare in gara il 1° novembre. Il record sul giro del circuito appartiene a Nigel Mansell dal 1991. Il ritorno in America centrale è dovuto alla notevole quantità di denaro messa sul tavolo da Carlos Slim, l'uomo più ricco del mondo, almeno fino all'anno scorso (con un patrimonio stimato in 76 miliardi di dollari), che è munifico sponsor di team e piloti del Circus. Una vera manna, specie in un periodo di bassa congiuntura economica.

TEMPI DIFFICILI

La grande Germania all'asciutto?

La crisi economica picchia duro anche in F1. I team in molti casi sono messi male e i tempi difficili hanno un influsso anche su alcuni Gran Premi. In Germania, infatti, a meno di un miracolo non si correrà. Un dramma per un Paese che ospita il team campione del mondo e che vanta il maggior numero di piloti nella massima formula.
Il circuito del Nürburgring, che ora è di proprietà russa, ha subito rinunciato all'organizzazione della gara. Mentre Hockenheim, che è di proprietà del Land del Baden-Württemberg, ha risposto che i 21,5 milioni di dollari richiesti sono una cifra semplicemente inaccettabile.
Intanto molti sponsor sono in fuga. La politica del denaro pulito ha frenato parecchi investimenti che avevano proprio nei vantaggi fiscali la base delle decisioni. Gli ascolti televisivi al tempo stesso sono crollati, questo pur se il prodotto televisivo è così sofisticato che molte persone preferiscono comunque guardare la gara dal divano di casa. Anche perché il costo dei biglietti è esorbitante.
Tutti hanno la percezione che un'epoca sia giunta al termine, ma una proposta coraggiosa per il domani ancora non si vede. E noi siamo orientati a credere che nel biennio 2015/2016 le cose cambieranno, obtorto collo.

ALONSO E DENNIS

In Malesia si chiarirà finalmente il mistero

La misteriosa vicenda accaduta ad Alonso a Barcellona – in cui non sono mancate le gaffe imbarazzanti – ha posto un problema di mancata comunicazione che ha alimentato molta confusione. I tecnici di Magneti Marelli hanno affermato che la scossa elettrica non è stata la causa dell'incidente perché «tecnicamente non possibile, in quanto il pilota è isolato da qualsiasi fonte elettrica». La prima frase di Ron Dennis in merito al vento laterale è apparsa molto poco credibile. I 32 G che si dice abbia preso Alonso in modo molto raro e particolare sembrano poco attendibili se consideriamo che la telemetria sembra indicare che il botto non è avvenuto a più di 150 Km/h. Se poi ascoltiamo le parole di Vettel che dell'incidente è stato testimone oculare, pare che il pilota abbia "appoggiato" la sua monoposto volutamente, sia pure in velocità. Le due verità possibili e connesse: Alonso ha avuto un malore fisico e poi ha sbattuto. A questa si aggiunga che Alonso è un pilota voluto da Honda e che, quindi, parrebbe sia stato imposto dall'azienda nipponica. Potrebbe essere questo il nodo di potenziale frizione con un uomo non semplice come Ron Dennis. Se sarà possibile scioglierlo lo si capirà in Malesia. Alonso potrebbe essersi pentito della scelta, perché forte di un contratto con un altro team.

La Ferrari e l'aria del 1996

Se vi recate a Maranello, pranzate al Montana: se farete domande, la gente della Ferrari vi dirà che è felice dell'arrivo di Vettel al posto di Alonso, lo "spacca squadre". Sebastian parla italiano, gira con un'agendina nera appesa al collo dove si annota tutto. È puntiglioso, preciso, curioso. E conosce la storia Ferrari a menadito. Vettel, poi, ha rivitalizzato Raikkonen: i due si conoscono da tempo e, da persone semplici, si fidano uno dell'altro. Insomma, alla Rossa si respira un'aria simile a quando, nel 1996, arrivò Schumacher. E la macchina di Allison sembra nata meglio di quella del 2014.

IL CASO

La Corte: Van der Garde deve correre

La Corte suprema di Melbourne non dà ragione alla Sauber. Confermando in sostanza la decisione in prima istanza adottata mercoledì da un tribunale australiano. Giedo van der Garde ha tutto il diritto a essere uno dei due piloti titolari della scuderia svizzera, in virtù del contratto firmato l'anno scorso dal ventinovenne olandese che, allora pilota di riserva a Hinwil, aveva raggiunto un accordo per la sua promozione a pilota titolare. Nel frattempo, però, la scuderia svizzera ha messo sotto contratto altri due piloti, arrivati entrambi con svariati milioni di franchi in dote, ben più di quelli che avrebbe portato l'olandese: uno è lo svedese Marcus Ericsson (Caterham), l'altro è il brasiliano Felipe Nasr, che in F1 è al suo debutto.
Per opporsi alla richiesta di Van der Garde, il team zurighese aveva insistito soprattutto su un punto, spiegando che se l'olandese avesse corso, la sicurezza sarebbe stata compromessa. Essenzialmente perché nel frattempo le due monoposto sono state adattate alle caratteristiche di Ericsson e Nasr.
Van der Garde, 29 anni, ha già fatto una stagione intera in F1, nel 2013 alla Caterham, dov'era stato poi rimpiazzato proprio da Ericsson. Ora la decisione del tribunale dovrebbe costringere la Sauber a rompere con lo svedese oppure con Nasr, così da poter integrare l'olandese in squadra. A meno che Monisha Kaltenborn – avvocato di professione, prima che team principal del gruppo svizzero – riesca a trovare un terreno d'intesa con l'interessato.

Un aiuto dalla superlicenza?

In attesa di sapere come andrà a finire la vertenza, la Sauber può guadagnare un po' di tempo grazie alla superlicenza, la 'patente' che devono avere i piloti per correre in Formula 1. Quella di Van der Garde è scaduta negli scorsi mesi, perché la scuderia svizzera non l'aveva rinnovata e ora, dopo la decisione della Corte australiana, la procedura per il nuovo rilascio da parte della Federazione internazionale dell'automobile (Fia) necessiterà di un certo tempo. Anche se fosse richiesta d'urgenza, ben difficilmente la nuova superlicenza sarebbe pronta per permettere a Van der Garde di essere in pista nel weekend. Ciò significa, quindi, che probabilmente l'olandese non sarebbe in grado di correre fino al Gran Premio di Malesia, in agenda a fine mese.
In attesa degli sviluppi, però, l'ex pilota di riserva della Sauber non se ne sta con le mani in mano. Anzi, minaccia addirittura alla Corte di chiedere il sequestro del materiale portato a Melbourne dalla scuderia elvetica nel caso in cui non potesse essere al via nel Gran Premio australiano. Dovesse la giustizia dar ragione al pilota, il team di Hinwil rischia di dover saltare la gara inaugurale della stagione. Intanto, Van der Garde ha querelato Monisha Kaltenborn per diffamazione, dopo la posizione presa nella querelle dalla sua scuderia, la quale aveva indicato che la presenza dell'olandese in pista sarebbe stata una minaccia per la sicurezza.

LE CURIOSITÀ

1 **I debuttanti** Sono quattro i piloti al loro esordio assoluto in Formula 1. Si tratta di Felipe Nasr (Sauber), Roberto Merhi (Manor), Max Verstappen e Carlos Sainz jr. (entrambi alla Toro Rosso). A loro, però, si potrebbe aggiungere anche un quinto nome, quello di Will Stevens (pure lui sotto contratto con Manor Gp): infatti il britannico in vita sua ha corso un solo Gran Premio, quello di chiusura della scorsa stagione, ad Abu Dhabi, con la Caterham.

2 **Figli d'arte** Dei quattro 'rookie', i due sotto contratto con la Toro Rosso hanno entrambi padri illustri. Il primo è il figlio di Jos Verstappen, oltre cento Gran Premi negli anni Novanta e Duemila con i colori di Benetton, Simtek, Footwork, Tyrrell, Stewart, Arrows e Minardi. Il secondo, invece, è figlio del mitico Carlos Sainz, campione del mondo di rally nel 1990 e nel 1992.

3 **Curve sì, ma non solo** Dei diciannove circuiti del Mondiale (in teoria i Gran Premi sarebbero venti, ma in Germania è ben difficile che quest'anno si correrà), quello con più curve in assoluto è a Singapore, che ne conta ben 23. Il più filante in assoluto, invece, è il Red Bull Ring di Spielberg, in Austria, che di curve ne presenta soltanto nove. Seguono il Gran Premio d'Italia con undici e quello d'Ungheria con quattordici.