

n. 345
26 febbraio 2016

Magazine **Italia** **Racing.net**



Rosso speranza

**SPECIALE
TEST F.1**

Magazine

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

Italia **Racing**.net

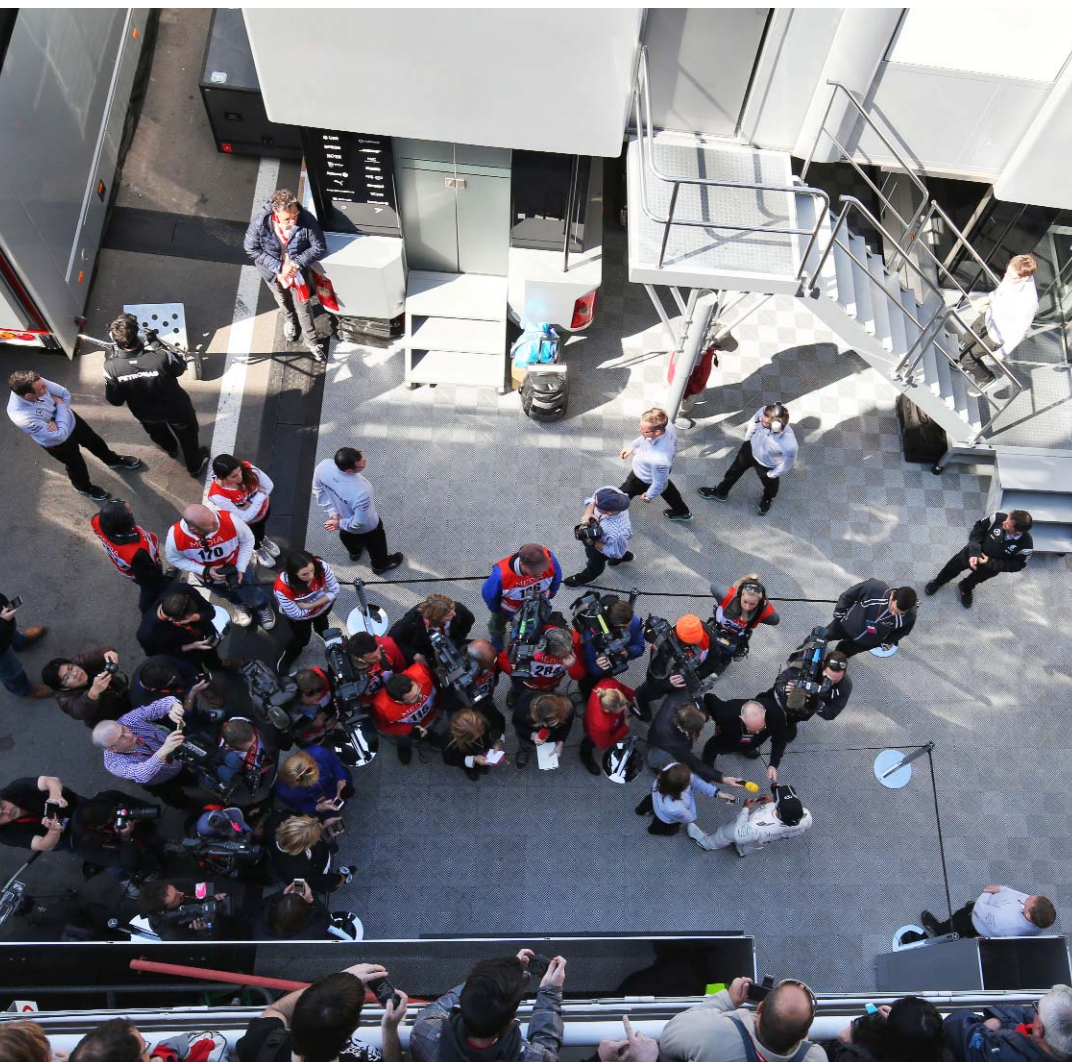
A cura di:
Massimo Costa
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Fotografie:
Photo4

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 Italaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369

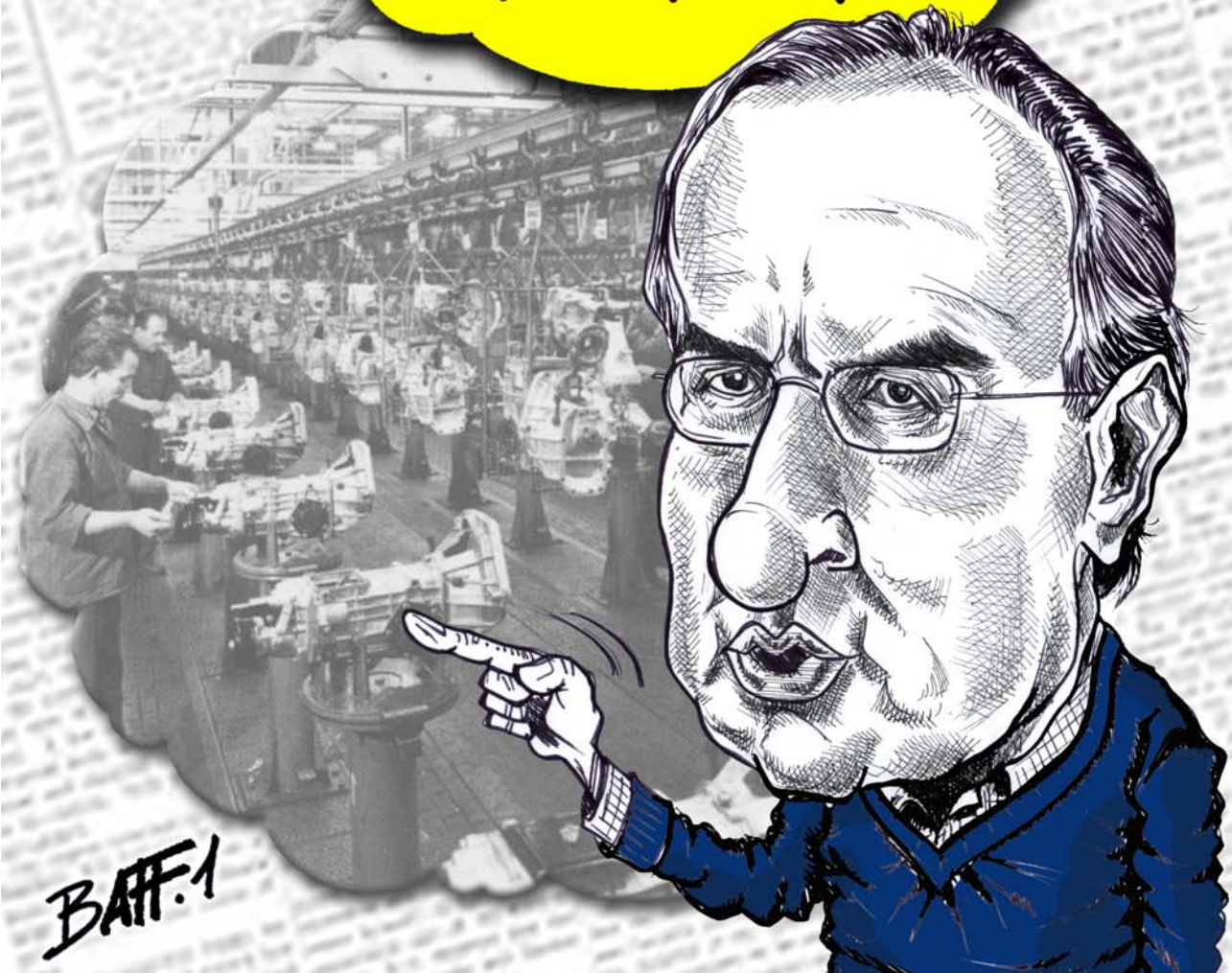


il graffio

di Baffi

**MARCHIONNE AVVERTE
LA FERRARI:**

SE NON SI VINCE,
PREVEDO EFFETTI
A ...CATENA.



BAFFI

FORMULA 1

Ferrari



A testa bassa

La Ferrari ha staccato per tre giorni su quattro i migliori tempi e Vettel ha subito trovato il giusto feeling con la vettura. Tutto perfetto? Raikkonen ammonisce a non farsi prendere dall'entusiasmo: il lavoro da fare è ancora tanto e a Montmelò non sono mancati intoppi tecnici

Stefano Semeraro

«In gara è diverso». Il consueto pragmatismo sottozero di Kimi Raikkonen è un salutare antidoto agli ingenui entusiasmi da test, ma per quello che conta il cronometro in situazioni come queste, la Ferrari può andarsene soddisfatta da Montmelò. Meno per l'affidabilità. Rispetto alla Mercedes, insomma, gli uomini di Maranello in Spagna hanno vissuto una situazione ribaltata. Per tre volte in quattro giorni la Rossa ha staccato il miglior tempo, e anche se Raikkonen, dopo i 'problemmini' di mercoledì, ieri ha sfruttato le gomme ultrasoft per piazzarsi in cima alla classifica – limando sei decimi rispetto al tempo staccato dal compagno con lo stesso tipo di coperture - l'effetto sul morale è positivo. Per parlare di entusiasmi però è ancora molto, molto presto. Anche perché il timore che ai prossimi test di Barcellona la settimana prossima e poi il 20 marzo in gara a Melbourne i tedeschi straggano l'asso che finora hanno tenuto nella manica. E il primo a non sentirsi sicuro è proprio Iceman.

Cresce la fiducia mancano i chilometri

«E' stato un normalissimo test – ha spiegato il finlandese – abbiamo usato vari tipi di gomma, quando la macchina è così nuova bisogna controllare tutto. Non so ancora dire se sarà una buona macchina, nessuno può dirlo, ma le potenzialità sono buone. La macchina è migliore di quella dello scorso anno, sono stati fatti passi in avanti sotto tantissimi aspetti. Si può ancora migliorare, ci sono altri test da fare, noi comunque guardiamo a noi stessi e non agli altri cercando di prepararci il meglio possibile. Siamo più o meno dove dovevamo essere. Peccato solo perché avrei voluto fare più giri in pista». In questo per ora la Ferrari per il momento si è trovata ancora ad inseguire: a Montmelò ha percorso 353 giri contro i 675 della Mercedes versione maratoneta, colpa soprattutto dei tanti controlli al sistema di alimentazione e ai radiatori che hanno impegnato lunghe ore dell'ultimo giorno (dopo che Vettel era rimasto a secco in pista martedì).



Il tempone di Vettel sorprende la Pirelli

Sebastian, incaricato di svezzare la nuova Rossa nelle prime due giornate, si era però detto ottimista, pur senza sbilanciarsi. «Il feeling è stato buono sin dai primi giri – ha spiegato – la macchina reagisce bene alle modifiche ed è veloce. Il lavoro è ancora tanto, e adesso viene la parte più importante, sarà fondamentale accumulare più chilometri possibile».

Come dice Raikkonen in gara è tutto diverso, e divinare un responso definitivo dopo i primi test stagionali è sempre difficilissimo, praticamente impossibile. Tutti si nascondono, chi più chi

meno, la Ferrari aveva bisogno di capire a che punto erano i progressi anche e soprattutto sotto il profilo velocistico e per questo si è dedicata, oltre che a qualche lung run, anche a verificare la resa della SF16-H sul piano della velocità pura con le mescole più performanti (sorprendendo anche la Pirelli). Bisogno di verifiche o tentativo di nascondere i problemi di tenuta sotto qualche tempone sfolgorante? Ne sapremo qualcosa di più la prossima settimana. Intanto Sergio Marchionne ha ribadito che il futuro del marchio passa per un successo piano nel Mondiale non più rimandabile. «Lavoreremo senza sosta per far tornare la Ferrari campione del mondo, la tradizione sportiva è la chiave non solo per l'innovazione delle nostre vetture stradali ma è fondamentale anche per il valore del nostro marchio».

I numeri Ferrari

1° giorno

Vettel – 1'24"939 – 69 giri

2° giorno

Vettel – 1'22"810 – 126 giri

3° giorno

Raikkonen – 1'25"997 – 78 giri

4° giorno

Raikkonen – 1'23"477 – 79 giri

Miglior crono: Vettel 1'22"810

Totale giri: 421 – 1.959,75 km percorsi





Carlo Baffi

“E’ molto più di una macchina da corsa”, ha detto Maurizio Arrivabene, team principal della Ferrari, all’indirizzo della nuova monoposto che disputerà la prossima stagione di F.1. Senza addentrarci nell’aspetto tecnico, la SF16-H, presentata venerdì scorso a Maranello, colpisce per il muso corto, la linea molto snella ed il colore bianco sulla parte alta del cofano motore, dove spicca una striscia verticale tricolore sulla parte finale della presa d’aria. La presenza del bianco sulla Ferrari fa sempre notizia; forse perché nell’immaginario collettivo, le monoposto del Cavallino sono di colore rosso; la livrea riservata alle vetture italiane nelle competizioni sportive fin dai primi anni del ‘900. Nella storia della Ferrari però, vi sono dei precedenti, il primo addirittura curioso. Siamo nel 1964, alla vigilia degli ultimi due appuntamenti della stagione, il GP degli Stati Uniti e

del Messico. Il 4 ottobre, Lorenzo Bandini e John Surtees scendono in pista a Watkins Glen con le monoposto verniciate con un insolito bianco e blu. Un gesto nato dalla protesta dello stesso Enzo Ferrari, in polemica per la mancata omologazione della 250 Le Mans nella categoria GT per un cavillo regolamentare. In virtù di questa disposizione, la vettura può correre la 24 Ore di Le Mans soltanto tra i prototipi. Una decisione che fa infuriare il Drake, il quale restituisce sia la tessera di socio dell’ACI Italia che quella di concorrente CSAI. Da qui l’idea

Se la Rossa va... in Bianco



di adottare, per la trasferta oltre oceano, i colori della scuderia NART (North American Racing Team) di Luigi Chinetti, con cui Maranello collabora. Una scelta fortunata, visto che il britannico Surtees conquisterà il titolo mondiale a Città del Messico, beffando sul filo di lana il connazionale Graham Hill su BRM. Nel 1970, il bianco torna sulle F.1 di Maranello; per la precisione sulle appendici alari anteriori e posteriori. Va ricordato che già nel biennio '68-'69, le Dino di F.2, presentavano il bianco attorno all'abitacolo. Sulla 312B2 del 1971, è bianco pure l'airscope, che diviene ancora più evidente e voluminoso sulla 312T del 1975, decorato con una striscia tricolore alla sommità. Una livrea indimenticabile, che contraddistingue l'arma progettata da Mauro Forghieri, con cui il Cavallino torna a dominare, riconquistando con Niki Lauda un mondiale che manca da undici anni. Con la scomparsa della presa d'aria a partire dal '76, il bianco si riduce nella parte alle spalle del pi-

lota e si evidenzia sulle fiancate laterali. Una grafica adottata dai modelli 312T2 e T3. Resterà solo una parte bianca sulle fiancate, come sfondo al numero rosso, sulla 312T4 iridata di Jody Scheckter. Dal 1980 in avanti, il rosso sarà l'unico colore presente sulla carrozzeria delle monoposto di Maranello, eccezion fatta per il 1993. Sulla F93A di Jean Alesi e Gerard Berger, il bianco ricompare alla base del cofano motore, per proseguire lungo le parti laterali dell'abitacolo. Negli anni successivi, con la presenza sempre più massiccia dello sponsor Marlboro, le parti bianche occuperanno dapprima l'ala posteriore e poi quella anteriore. Dal 2002, in pieno regno di Michael Schumacher, il bianco ricoprirà anche le bandelle laterali posizionate dopo le pance e prima delle ruote anteriori. Con la F138 del 2013, la livrea si arricchisce con delle sottili strisce bianche, che partendo dal muso, proseguono lungo le pance laterali fino al retrotreno.



FORMULA 1

Mercedes



Provate a prenderci

Hamilton è entusiasta della inedita maratona compiuta nei test con la W07, una prova di forza che preoccupa la concorrenza. A Stoccarda hanno lavorato sui dettagli - vedi il nuovo musetto a "squalo" - per perfezionare un progetto già vincente. Ora si tratta solo di capire quanto si sono nascosti evitando di mostrare la reale velocità della nuova monoposto



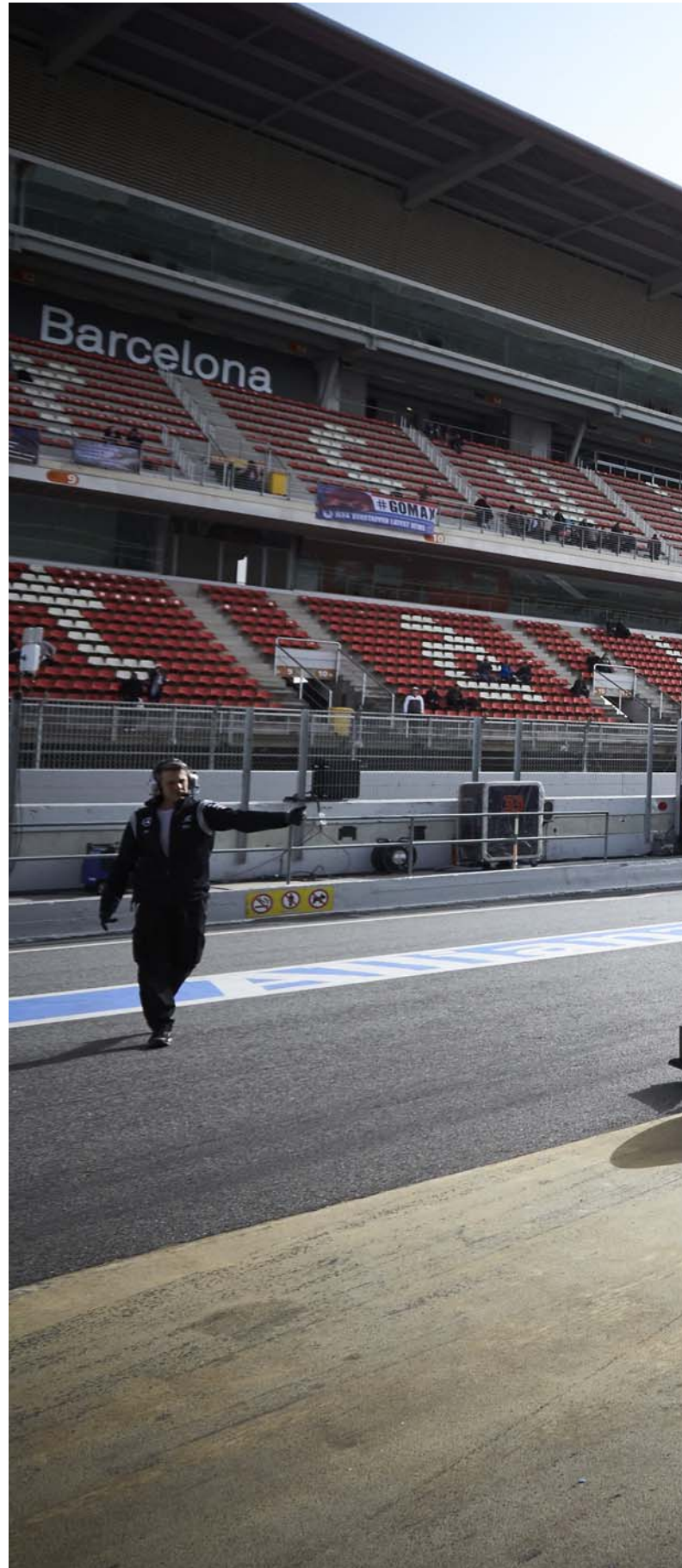
Stefano Semeraro

Da Domodossola a Capo Passero (suppergiù). I tre stint di Lewis Hamilton alla guida della Mercedes F.1 W07 Hybrid nei test di Montmelò sono stati un tour de force che il campione del mondo non si aspettava. Altro che gita: 343 giri di pista, 99 solo nella prima sessione di giovedì, per complessivi 1596 chilometri (ai quali va aggiunto il chilometraggio di Nico Rosberg), ovvero come percorrere in tre tappe la Penisola da nord a sud. Un vero e proprio Giro d'Italia alla fine del quale a Stoccarda, par di capire, si sentono già in maglia rosa. Pochissimi problemi, grandi sorrisi. E quelle parole di Hamilton che faranno dormire sonni agitati alla concorrenza, Ferrari in testa. «E' stata una settimana molto dura, ma forse la miglior settimana di test di tutta la mia carriera», ha spiegato Lewis. «Prima di arrivare a Barcellona nel team si parlava di percorrere 800 km al giorno, e io pensavo fossero pazzi. Una roba del genere non era mai stata programmata, di solito con tanti chilometri finisci per spaccare la macchina. Invece, stavolta non ha fatto che girare e girare, una roba mai vista. Per me è stato fisicamente durissimo (Hamilton ha dovuto anche interrompere una sessione per i dolori al collo: la preparazione invernale è stata un po' 'soft'..., ndr), ma sono rimasto impressionato dalla resistenza della monoposto».



Affinare e non stravolgere

Una maratona che ha piegato più la carne che il metallo urlante della W07, e nella quale gli uomini di Stoccarda hanno trascurato la prestazione velocistica, girando spesso su mescole dure, e privilegiato la cura dei dettagli, l'affinamento di ogni componente. Macchina vincente si cambia poco. Vengono da due anni di dominio, gli ingegneri delle Freccie Argento, e sono convinti di essere ancora in vantaggio. Per averne la certezza devono solo curare i dettagli. Come ad esempio il nuovo muso dalla forma più arrotondata e diretta, con un S-duct all'interno, che ha esordito giovedì: utile per ripulire il flusso d'aria e garantire un transito ottimale fra il musetto e il centro del telaio e anche per raffreddare il motore. Qualcuno ha alzato il ditino sospettando irregolarità ma nei test sperimentare è lecito, e dal team hanno replicato postando le foto dello squalo Bruce, quello del film di animazione "Nemo": cattivo a vedersi ma buono nell'animo... «Da un punto di vista aerodinamico ne è valsa la pena», hanno spiegato alla Mercedes con soddisfazione. Non la genialata che qualcuno forse si aspettava, insomma, non una rivoluzione; ma uno sviluppo, una limatura progettuale per guadagnare ancora qualcosa. Per inseguire la perfezione. Che, per quanto irraggiungibile, negli ultimi anni in casa Mercedes in fondo non è mai stata troppo lontana.

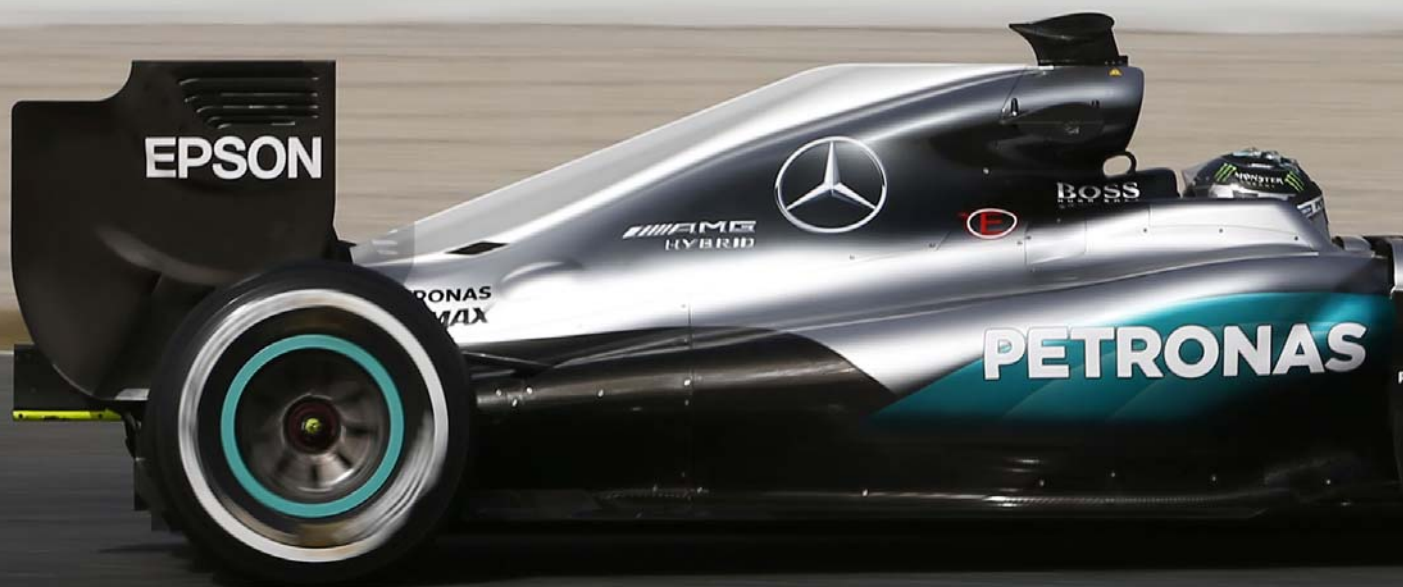




Vietato rilassarsi e rivalità vera

«Se pensiamo che abbiamo vinto due mondiali di fila e stiamo per iniziare il terzo anno, potrebbe esserci il rischio di rilassarci un po'. La verità è che tutti siamo più concentrati che mai, e il lavoro che è stato fatto per migliorare l'intero pacchetto è il migliore di sempre. Il nuovo musetto è un passo in avanti, e in fondo è quello che cerchiamo, piccoli miglioramenti. Certo, non sappiamo ancora bene qual è la velocità reale della macchina (davvero? ndr), ma sappiamo che è affidabile sulla lunga distanza, e questo significa essere a metà dell'opera. E comunque non penso sia lenta...». Avversari avvisati. In una intervista al sito ufficiale della F.1, Hamilton è

tornato anche sulla rivalità con Rosberg, a cui giovedì pomeriggio ha ceduto il volante per l'ultima sessione dei test. «Sì, siamo stati molto amici, ma adesso la rivalità è reale. Non una cosa enorme, un piccolo focherello su cui tutti buttano spesso benzina facendolo diventare più grande di quello che è, ma fra di noi c'è una competizione vera». Nico da parte sua ha ammesso apertamente che il volto della Mercedes visto in Spagna è ancora... velato. «Ci sono team che hanno impressionato in questi giorni, ma alla fine credo che ce la giocheremo noi e la Ferrari. La nostra macchina si è comportata in maniera perfetta e ha un'affidabilità eccezionale. La mia idea è che mentre tutti gli altri hanno già calato sul tavolo tutte le carte di cui dispongono, noi ci siamo tenuti in mano gli assi». Ora si tratta, come direbbero al tavolo da poker, di andare a vedere.





I numeri Mercedes

1° giorno

Hamilton – 1'25"409 – 156 giri

2° giorno

Rosberg – 1'24"867 – 172 giri

3° giorno

Rosberg – 1'26"084 – 73 giri

Hamilton – 1'26"421 – 88 giri

4° giorno

Hamilton – 1'26"295 – 99

Rosberg – 1'26"187 – 86

Miglior crono: Rosberg 1'24"867

Totale giri: 674 – 3.137,47 km percorsi



FORMULA 1

Williams



La calma prima della tempesta?

Il team di Bottas e Massa sembra aver nascosto le proprie prestazioni non cercando mai il tempone, come la Mercedes, e pensando solo allo sviluppo della nuova FW38. Terzo nel campionato costruttori 2015, quest'anno non sono ammessi cali di tensione e chissà che non arrivi qualche piacevole sorpresa



CaixaBank

9:04:14

VOLTA

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10



Marco Cortesi

Dov'è la Williams? Dopo aver presentato la nuova FW38 motorizzata Mercedes, gli inglesi hanno messo in cantiere un programma di test particolarmente articolato. Certo, la vettura sembra tutt'altro che rivoluzionaria, anzi una diretta discendente della precedente, ma il pacchetto 2016 della casa di Stoccarda rappresenta sempre un'importante garanzia di prestazioni. Tuttavia, l'affidabilità è stata tutt'altro che perfetta, con tre problemi in tre giorni, di cui uno alla power unit, e le posizioni in classifica non si sono rilevate particolarmente brillanti.

Lavoro di base sulla FW38

Si sa, i test sono sempre poco indicativi, tanto più che le stagioni più difficili della Williams sono in buona parte arrivate dopo brillanti performance invernali. Il programma delle prove è stato più o meno il medesimo rispetto alla concorrenza, con misurazioni aerodinamiche per correlare i dati della galleria del vento e, in seguito, con le prove su short e long run.

Bottas avverte "Ora aumentare il ritmo"

"E' troppo presto per dire dove siamo rispetto agli altri - ha spiegato Valtteri Bottas - E' bello tornare in macchina così come lo è scoprire che ci sono stati dei miglioramenti. Le sensazioni sono buone, e sembra che siamo stati in grado di sistemare alcune delle problematiche che avevamo osservato lo

scorso anno. Abbiamo sofferto qualche problema, ma questi sono i test. La prossima settimana potremo puntare ad aumentare il ritmo e cercare di chiedere un po' di più dalla vettura"

Massa filosofico "Inizio di un lungo progresso"

"Abbiamo investito il nostro tempo nel cercare di comprendere al meglio la vettura e le aree che sono state migliorate rispetto a quella precedente. Inoltre, abbiamo mirato a migliorare in termini di set-up. C'è ancora molto da fare per arrivare dove vogliamo, ma ho avuto un'ottima sensazione: sono sicuro che siamo all'inizio di un lungo progresso. Anche quando ci siamo fermati per un problema di power unit e non abbiamo completato il programma, ci siamo comunque andati vicini".

Ultima vera chance?

Se indubbiamente il materiale a disposizione è quello giusto, il passo invernale non è ancora paragonabile a quello dei rivali diretti. Certo, probabilmente non sono state mostrate tutte le carte, ma sta di fatto che questo, dopo un 2015 che doveva portare al salto di qualità, alle vittorie e addirittura, nelle aspettative della vigilia, alla possibilità di lottare con le Mercedes, sarà l'anno della verità. Non è possibile fare previsioni, ma chissà se, con lo stravolgimento regolamentare della stagione 2017, la situazione in termini di potenziale dei propulsori tedeschi sarà ancora così favorevole.

I numeri Williams

1° giorno
Bottas - 1'26"091 - 80 giri
2° giorno
Bottas - 1'25"648 - 134 giri
3° giorno
Massa - 1'26"712 - 109 giri
4° giorno
Massa - 1'26"483 - 54 giri

Miglior crono: Bottas 1'25"648
Totale giri: 377 - 1.754,93 km percorsi

La terza forza

La nuova RB12 sembra promettente, Ricciardo e Kvyat nei test catalani hanno ottenuto risultati e prestazioni importanti che lasciano ben sperare per il campionato

Antonio Caruccio

Il 2016 regala alla Red Bull la possibilità di tirare un sospiro di sollievo. Dopo due stagioni difficili che hanno visto il colosso austriaco ridimensionarsi da dominatore assoluto a comprimario sul podio, l'anno apertosi a Montmelò con i test collettivi ha dato la possibilità ad Adrian Newey ed alla sua compagine di riprendere fiato e sperare.





FORMULA 1

Red Bull



Novità aerodinamiche Affidabilità in crescita

La RB12 non presenta solo un nuovo brand per il motore, da Infiniti a TAG-Heuer pur essendo sempre una power unit Renault, ma un'aerodinamica rinnovata. I ritardi maturati nei mesi di settembre e ottobre, in attesa della riconferma dell'accordo con il costruttore francese, non sembrano avere ostacolato la stabilità del progetto, anche perché sia Daniel Ricciardo sia Daniil Kvyat hanno completato tutto il lavoro preventivato, girando più del doppio rispetto alla prima uscita della passata stagione. La monoposto presenta, nello stile di Adrian Newey, delle evoluzioni dal punto di vista della gestione dei flussi interni alla vettura, con delle pance estremamente ridotte, volte a ridurre gli ingombri. Questo, indirettamente, significa che restando con lo stesso motore dello scorso anno, Newey ha potuto ridurre il processo termico di raffreddamento, senza impicciare l'affidabilità.

Rapida risoluzione dei problemi

Certo, questa Red Bull dimagrita, nello stile delle McLaren degli anni 2000, non ha reso gli austriaci indenni da problemi. Durante la seconda e terza giornata sia Ricciardo che Kvyat hanno dovuto ridurre sensibilmente il loro programma, per permettere ai tecnici di intervenire sulla vettura. Problemi di giovinezza, di cui ancora non è dato capire la fonte, ma che giovedì hanno permesso a Kvyat di lavorare con serenità fino ad arrivare al secondo posto di giornata, ad otto decimi scarsi da Kimi Raikkonen.

Feeling da ultra soft Red Bull terza forza

Come era facile da immaginare, viste alcune difficoltà riscontrate dalla Mercedes nel 2015 con le gomme più morbide, chi ha goduto dell'introduzione della nuova miscela ultra soft della Pirelli sono i team che rincorrevano. Questo pone l'attenzione su dove realmente sia la Red Bull nella virtuale classifica delle squadre che prenderanno il via del mondiale, con una Mercedes difficilmente prendibile ed una Ferrari in fuga, la RB12 in questo momento sembra poco più efficiente della Williams, che a sua volta si deve guardare dal ritorno di una Force India sorprendente.

Ultimo banco di prova per la Renault

L'incognita sulle prestazioni per Melbourne resta comunque quella del propulsore, perché nonostante il ritorno del costruttore francese in prima persona possa aiutare per lo sviluppo durante la stagione, in una gara ci saranno molte variabili da considerare. La settimana prossima l'ultima occasione di provare le novità per l'Australia.

I numeri Red Bull

1° giorno

Ricciardo – 1'26"044 – 87 giri

2° giorno

Ricciardo – 1'23"525 – 112 giri

3° giorno

Kvyat – 1'26"497 – 115 giri

4° giorno

Kvyat – 1'24"293 – 95 giri

Miglior crono: Ricciardo 1'23"525

Totale giri: 409 – 1.903,89 km percorsi

L'orgoglio francese

Il rientro in toto della Casa transalpina nel mondiale è cominciato con qualche problema che ha fermato Palmer, poi con Magnussen è stata evidenziata una certa affidabilità e anche buone prestazioni a livello cronometrico



Massimo Costa

L'inizio è stato in salita, con tanti piccoli problemi che hanno funestato le prime due giornate di test di Jolyon Palmer, in pista rispettivamente con 35 e 42 giri. Poca roba insomma, e l'ombra del dramma che avanzava rapidamente, l'idea che qualcosa fosse sbagliato prendeva corpo. Poi, tutto è proseguito per il meglio. Kevin Magnussen, salito in macchina mercoledì e giovedì, è riuscito a girare con una certa costanza mettendo a segno ben 153 giri l'ultimo giorno. E il sorriso è apparso nel box Renault.



Monoposto figlia della Lotus, una buona base

Il rientro in prima persona di un grande costruttore che va ad unirsi a Mercedes e Ferrari, serviva a questa F.1 complicata e difficile. I francesi dopo la diatriba con la Red Bull hanno pensato bene di mettere l'orgoglio davanti a tutto e di farsi tutto in casa. La R16 è frutto della gestione precedente, la Lotus, ma di fatto poco è cambiato nell'organico base del team. Già lo scorso anno la monoposto che era di Romain Grosjean e Pastor Maldonado, con power unit Mercedes, era interessante e aveva colto prestazioni decorose. Purtroppo lo sviluppo si era reso impossibile per la mancanza di budget e per questo la stagione è stata piena di alti e bassi. Ma ora la musica cambierà.

R16 concreta Dubbi sui piloti

Se vi è un certo ottimismo dal punto di vista della R16 e anche

nei confronti della temutissima power unit che al terzo anno dovrebbe finalmente essere affidabile e veloce (e del resto la Red Bull si è ben comportata in questi test), il punto di domanda coinvolge i piloti. Palmer arriva da un anno sabbatico nel quale ha percorso poche tornate nei venerdì dei Gran Premi, e c'è il concreto rischio che abbia perso il passo gara, quel passo che nel 2014 gli ha permesso di essere il grande mattatore della GP2. Anche Magnussen arriva da un anno ancora più sabbatico di Palmer. Il danese infatti, dopo aver partecipato al mondiale 2014, è stato tenuto fermo dalla McLaren, per la quale è stato il terzo pilota. Unico momento in pista, quando circa un anno fa a Melbourne è stato chiamato per sostituire Fernando Alonso infortunato. Ha quindi svolto libere e qualifica, ma in gara non è partito per un problema tecnico. In ogni caso, sulle qualità di Magnussen vi sono pochi dubbi, resta da vedere come se la giocherà per garantirsi un futuro all'interno di Renault. Chi dovrà dimostrare tutto è Palmer, sì vincitore della GP2, ma solo al quarto anno. Non una garanzia per essere etichettati come fenomeno. Anche l'inglese dovrà fare di tutto per attirarsi le simpatie della Renault che ha già in caldo Esteban Ocon...



I numeri Renault

1° giorno

Palmer – 1'29"356 – 35 giri

2° giorno

Palmer – 1'26"189 – 42 giri

3° giorno

Magnussen – 1'26"014 – 111 giri

4° giorno

Magnussen – 1'25"263 – 153 giri



FORMULA 1

Toro Rosso



All'ultimo respiro

Il team di Faenza ha dovuto affrontare una folle corsa invernale per realizzare la STR11 con motore Ferrari. Tutto è venuto pronto alla vigilia dei test catalani tanto che non c'è stato neanche il tempo per fare la presentazione e mettere i loghi. Ma i risultati sono stati subito incoraggianti



Antonio Caruccio

Non stavano nella pelle in Toro Rosso, contando ogni singolo giorno degli 83 che hanno diviso la squadra di Faenza dall'azione. Tanto è infatti stato il tempo che la compagine italiana ha dovuto attendere dall'ultimo test di Abu Dhabi lo scorso autunno, prima di rimettere le ruote in pista a Barcellona questa settimana.

La prima rivoluzione il motore Ferrari

Non sono certo stati giorni di vacanza quelli della compagine diretta da Franz Tost, perché Toro Rosso ha dovuto progettare in fretta una vettura che in soli tre mesi ha visto cambiare completamente il proprio propulsore. Della diatriba tra Renault

e Red Bull ne ha fatto le spese soprattutto la Toro Rosso, perché il propulsore francese, che aveva creato tanti problemi nel 2015, ha lasciato il posto ad un motore Ferrari, dello stesso anno. Per questo, nonostante un'unità nettamente superiore a livello competitivo, riprogettare completamente l'intero retrotreno non è un gioco da ragazzi.

Tempi ristretti e presentazione lampo

La STR11 è stata portata in pista senza loghi, e senza nemmeno una foto di presentazione con i piloti, arrangiata di corsa durante la terza giornata di prove. Sintomo di come ci fossero talmente tante cose a cui pensare nella squadra che... ci si era dimenticati di questa. Nella prossima tornata di prove la vettura avrà i loghi e la livrea definitiva con cui correrà poi in Au-



stralia, dando a Carlos Sainz e Max Verstappen la possibilità di lottare per quella Top-10 sfuggita malamente lo scorso anno al debutto, proprio a Melbourne.

L'anno del riscatto per Sainz?

A volte troppo spesso criticato nel 2015 rispetto alle esaltazioni di Max, Carlos aveva da subito capito quale era la chiave di svolta per quest'anno: l'affidabilità. "Dovremo capitalizzare all'inizio, perché poi da metà stagione gli altri recupereranno", diceva questo inverno. E aveva ragione. Nessun grave inconveniente per la Toro Rosso, se non un problema elettrico il primo giorno, con i tecnici che da subito hanno iniziato a provare degli aggiornamenti sul telaio e lavorato al raffreddamento. Lo spagnolo per il momento è entusiasta di questa prima sessione di prove collettive in casa propria: "Mi sento davvero bene. Ovviamente fare così tanti giri - una distanza di oltre due gare - dopo due mesi senza guidare è davvero tanto per il fisico, ma la cosa positiva è che sono riuscito a farlo e che mi sento bene. È stata una giornata molto produttiva, la squadra sta facendo un ottimo lavoro e adesso abbiamo solo bisogno di continuare così".

I numeri Toro Rosso

1° giorno

Sainz - 1'27"180 - 55 giri

2° giorno

Verstappen - 1'27"539 - 121 giri

3° giorno

Sainz - 1'26"239 - 161 giri

4° giorno

Verstappen - 1'25"393 - 110 giri

Miglior crono: Verstappen 1'25"393

Totale giri: 447 - 2.080,78 km percorsi



Oh... Celis che sorpresa

Il messicano tester del team di Mallya ha girato per due giorni e da quasi debuttante ha strabiliato per costanza e sicurezza con cui ha anche portato al debutto la VJM09, vettura che a detta di Hulkenberg e Perez è nata più che bene



Marco Cortesi

Come per altre scuderie, alla Force India si è optato per un'evoluzione, per quanto ampia, della vettura dello scorso anno. Il concept principale è quello dello sviluppo del telaio "B" dello scorso anno. L'ha spiegato bene Vijay Mallya - "Se non è rotto, non c'è bisogno di aggiustarlo" - ma la scelta è stata anche dettata dall'attesa di nuove norme per il 2017. Difficilmente giustificabile il fatto di mettere in cantiere progetti di rottura, specie se i fondi sono limitati.

Novità attese per Melbourne

In pista sono stati condotti test di gomme, assetto e i consueti run lunghi e corti. Si è lavorato anche sull'aerodinamica anche se da questo punto di vista ci sono grandi attese per Melbourne. Un pacchetto è in via di studio nella galleria del vento della Toyota a Colonia, usata dalla scuderia di Silverstone anche se qualcosa si è già visto, in particolare per quanto riguarda cofano e parte posteriore, mentre all'anteriore resta molto visibile la parentela con il progetto 2015.



Hulkenberg fiducioso “Siamo a buon punto”

“Abbiamo avuto una buona impressione e continuato ad imparare molto sulla vettura - ha detto Nico Hulkenberg - Abbiamo provato diverse soluzioni e, nonostante ci siano degli aggiustamenti da fare, ci stiamo muovendo nella giusta direzione. La cosa più importante è stata continuare ad accumulare giri iniziando anche ad esplorare diversi set-up. Melbourne non è lontana e sapere di essere in orario sulla tabella di marcia è molto incoraggiante”.

Perez guarda avanti “A mio agio sulla VJM09”

“Sono stato contento dei miei primi chilometri con la VJM09 - ha spiegato Sergio Perez - Tutto è andato secondo i piani e abbiamo completato moltissimi giri. La base della vettura è buona, mostra un buon potenziale e mi sento a mio agio al volante. Ci sono ancora molte cose da provare dal punto di vista meccanico e aerodinamico, ma abbiamo completato quasi tutto il programma e stiamo lavorando bene”.

Che sorpresa il tester Celis

Alfonso Celis è stato la vera sorpresa del test, riuscendo ad far bene in particolare nel corso del primo giorno. Il messicano, che correrà per il secondo anno nella Formula V8 3.5, è stato messo in vettura mentre il duo titolare riposava nel paddock e si è anche goduto i primi chilometri della nuova vettura. Certo, viene da chiedersi a che pro sia stata presa la decisione, oltre ovviamente ai motivi di budget. Ma Celis ha saputo ripagare al meglio la fiducia di Mallya e compagnia non commettendo errori, portando a termine il programma di lavoro predisposto e... mettendo un po' di pepe ai due piloti ufficiali.

I numeri Force India

1° giorno

Celis - 1'26"298 - 58 giri

2° giorno

Perez - 1'23"650 - 101 giri

3° giorno

Hulkenberg - 1'25"286 - 99 giri

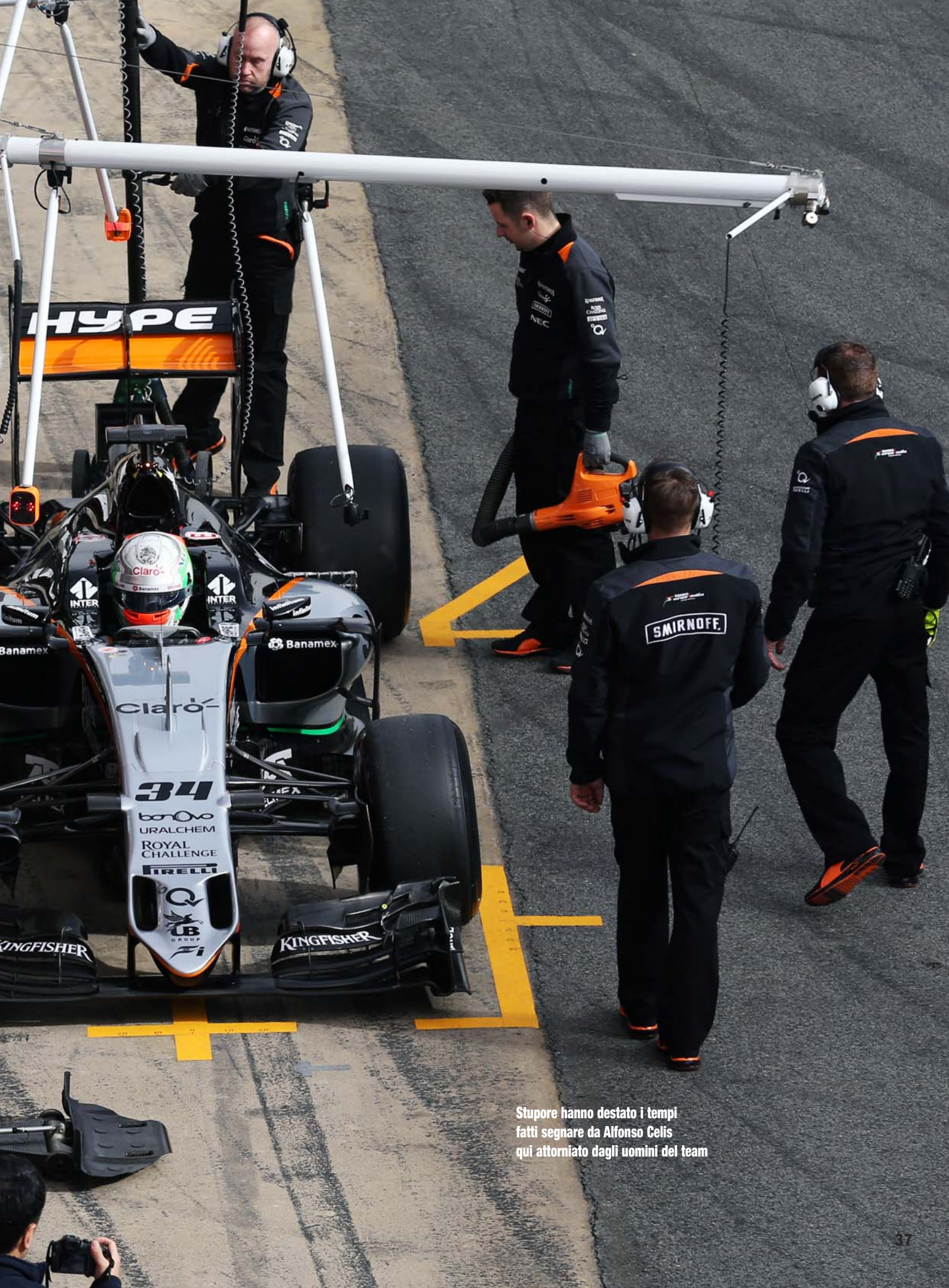
4° giorno

Celis - 1'24"840 - 75 giri

Miglior crono: Perez 1'23"650

Totale giri: 333 - 1.550,11 km percorsi





Stupore hanno destato i tempi fatti segnare da Alfonso Celis qui attorniato dagli uomini del team



Delusione

C'era molta attesa per la MP4/31 che schiera due campioni del mondo come Alonso e Button, ma se è leggermente aumentata l'affidabilità (l'ultimo giorno lo spagnolo è però rimasto fermo) i tempi sono stati i peggiori del lotto



continua



Massimo Costa

Si può leggere in diversi modi la quattro giorni di test della McLaren-Honda, che subito ha offerto una notizia bomba con l'allontanamento di Yasuhisa Arai dal progetto della power unit giapponese, sostituito da Yusuke Hasegawa. Chissà perché attendere l'avvio dei test catalani per comunicare questa piccola bomba, ma si sa, i giapponesi sono piuttosto strani in quanto a comunicazione e relativo tempismo. Dunque, come interpretare i test della MP431, quella della rivincita, della riscossa, quella che deva assolutamente cancellare la peggior stagione della storia della McLaren?

McLaren ottimista ma i fatti sono diversi

Nel box del team di Woking è filtrato un certo ottimismo, sono stati percorsi 257 giri pari a 1.196 km e rispetto a quanto offerto dodici mesi fa è un vero trionfo. Ma conti alla mano, si nota che soltanto la Manor ha fatto peggio, 211 giri, e che il responso del cronometro è piuttosto deludente. Il nuovo arrivato Hasegawa ha subito spiegato che il primo obiettivo è

quello di cercare l'affidabilità, e se nei primi due giorni le cose hanno funzionato abbastanza bene con Jenson Button autore di 84 giri e Fernando Alonso di 119 tornate, mercoledì il pilota britannico nel pomeriggio si è dovuto fermare dopo 51 giri per una perdita dal sistema idraulico. Sembrava una cosetta da nulla, almeno così hanno dichiarato alla McLaren, ma i giapponesi della Honda hanno ritenuto opportuno cambiare la power unit durante la notte. Detto fatto, ma quando è stato il momento di accendere la power unit, sono sorti altri problemi, altre perdite, questa volta del liquido refrigerante e ovviamente sempre di piccola entità a sentire gli uomini e i piloti McLaren. Talmente minima che Alonso ha fatto tre installation lap dalle 9 del mattino alle 18 del pomeriggio, neanche un giro cronometrato.

Dennis e Boullier nessun proclama

Se l'anno scorso di questi tempi Ron Dennis ed Eric Boullier si riempivano la bocca con discorsi del tipo "torneremo presto a essere vincenti", "entro la fine dell'anno saliremo sul podio", nel tentativo di distogliere l'attenzione dalla crisi della Honda,



ma anche di una monoposto estrema che non aiutava la power unit giapponese, ora non si parla più. La MP4/31 è sempre estremamente rastremata e chissà se alla Honda saranno riusciti a far "respirare" la power unit. Rimane il fatto che la McLaren è l'unico team ad essere rimasto fermo per tutta una giornata di test.

Alonso, 35 milioni per stare utimo

Dalla Gran Bretagna era poi arrivata la notizia che Alonso potrebbe lasciare la F.1 dopo i test catalani se i risultati non fossero stati positivi. Sia lo spagnolo sia Button non sono scesi sotto l'1'26". Tanto per essere precisi, anche in questo "settore" la McLaren è l'unica a non esserci riuscita, pure la Manor e la debuttante Haas hanno fatto meglio. Certo, non si è cercato il tempone, ma il cronometro parla chiaro. Alonso ha smentito le voci di ritiro e del resto con 35 milioni che gli arrivano nel corso della stagione, perché mai fermarsi? Se continua così, sarà un altro campionato a centro gruppo, anzi, considerando la crescita Manor e il buon lavoro svolto dalla Haas, il rischio di essere ultimi è forte, e ricevere 35 milioni per il minimo sforzo è certamente un piccolo capolavoro.

I numeri McLaren

1° giorno

Button – 1'26"735 – 84 giri

2° giorno

Alonso – 1'26"082 – 119 giri

3° giorno

Button – 1'26"919 – 51 giri

4° giorno

Alonso – no time – 3 giri

Miglior crono: Alonso 1'26"082

Totale giri: 257 – 1.196,33 km percorsi

FORMULA 1

Manor



Rivoluzione in corso

Il team di Fitzpatrick ha completamente cambiato la vettura e le prestazioni ottenute dal debuttante Wehrlein sono state fin da subito convincenti. Merito del motore Mercedes, di un retrotreno della Williams e di uno staff tecnico notevole che comprende gli ex Ferrari Fry e Tombazis oltre all'italiano Furbatto





Jacopo Rubino

Anno nuovo, vita nuova. La Manor si presenta ai nastri di partenza dopo una lunga serie di cambiamenti a livello tecnico e gestionale, che sembrano già fruttare. I tempi parlano chiaro: nei primi test a Barcellona, la formazione britannica non solo ha ridotto il distacco dagli avversari, ma si è inserita nel gruppo a pieno titolo. Senza più nutrire complessi di inferiorità.

Macchina nuova Ora può giocarsela

Come ha raccontato scherzando il direttore tecnico John McQuillan, la MRT-05 conserva del vecchio progetto «soltanto gli estintori». Tutto è stato ridisegnato da zero, compresa la bella livrea. Sotto la carrozzeria ci sono ora la power unit Mercedes e il retrotreno targato Williams. Abbastanza per ambire ad un grande salto in avanti: «Sta a noi fare i risultati», ha infatti avvertito l'appena insediato team principal Dave Ryan, tornato nel Circus dopo sei anni e una lunghissima carriera in McLaren. «Non sottovalutiamo i rivali, ma adesso possiamo essere competitivi per davvero».

Quasi 1200 km percorsi

La quattro giorni al Montmelò, certamente, è foriera di sorrisi. Pascal Wehrlein, campione DTM in carica, pupillo Mercedes e leader designato, ha guidato lunedì e martedì mettendo insieme 125 giri, e altri 139 sono stati coperti da Rio Haryanto tra mercoledì e giovedì. L'equivalente di 1.182 chilometri, niente male. Avrebbero potuto pure essere di più, se l'indonesiano nell'ultima giornata non avesse compiuto un errore in curva 4, danneggiando la macchina. «In generale sono state buone

prove», ha comunque confermato il designer Luca Furbatto. «Non abbiamo badato troppo ai tempi, dalla prossima settimana cercheremo anche la prestazione. Non abbiamo avuto grossi problemi, ma resta molto da fare per Melbourne».

In dodici mesi è stata rivoluzione

Nonostante gli addii del fondatore John Booth e del suo braccio destro Graeme Lowdon, che ripartiranno dal WEC, la Manor si prepara a quella che potrebbe essere la stagione più importante della sua storia, iniziata nel 2010 come Virgin Racing. «Siamo il team più piccolo, ma vogliamo sfruttare al massimo le nostre risorse. Possiamo diventare la migliore fra le squadre indipendenti», ha ribadito Dave Ryan. Nulla a che vedere con quanto accadeva dodici mesi fa, con le vicissitudini dell'amministrazione controllata e l'intero precampionato saltato. Del resto, si trattava del capitolo precedente.

I numeri Manor

1° giorno	
Wehrlein – 1'28"292 – 54 giri	
2° giorno	
Wehrlein – 1'25"925 – 71 giri	
3° giorno	
Haryanto – 1'28"249 – 25 giri	
4° giorno	
Haryanto – 1'28"266 – 61 giri	

Miglior crono: Wehrlein 1'25"925
Totale giri: 211 – 982,20 km percorsi



Buona la prima

L'atteso debutto del team americano nel mondiale è stato più che soddisfacente e a parte un problema all'ala anteriore nel primo turno, sia Grosjean sia Gutierrez hanno potuto svezzare la VF16 ottenendo anche tempi di rilievo

Jacopo Rubino

Chi ben comincia è a metà dell'opera, si suol dire. Se è realmente così, il cammino della Haas in Formula 1 è nato sotto i migliori auspici. Dopo quasi due anni di preparazione, la scuderia americana ha scoperto le proprie carte: i primi test a Barcellona hanno espresso verdetto positivo, sotto ogni aspetto.

La VF-16 ha la sua identità

I maligni erano convinti che la Haas partorisce una copia in carta carbone della Ferrari, considerata la stretta alleanza. Ma già al primo sguardo si intuisce come quello della VF-16 sia un progetto con identità propria, seppur plasmato intorno al pacchetto fornito da Maranello. «Siamo gli ultimi arrivati, abbiamo osservato i rivali più forti per impostare le basi del design», ha spiegato senza misteri il team principal Gunther Steiner. La vettura, creata con il supporto della Dallara, non può essere definita rivoluzionaria, ma appare ben costruita. Ed è un manifesto all'azienda madre, sia per l'elegante livrea grigio-rossa, sia per il nome, omaggio alle macchine utensili prodotte in California ed esportate in tutto il mondo.

I numeri Haas

1° giorno

Grosjean – 1'28"399 – 31 giri

2° giorno

Gutierrez – 1'25"524 – 79 giri

3° giorno

Grosjean – 1'25"874 – 82 giri

4° giorno – Gutierrez – 1'27"802 – 89 giri

Miglior crono: Gutierrez 1'25"524

Totale giri: 281 – 1.308,05 km percorsi





Macchina solida e squadra reattiva

«Dobbiamo dimostrare di essere all'altezza. Dobbiamo guadagnarci il rispetto degli appassionati e dei nostri concorrenti», predicava al lancio il manager altoatesino. Questa è una missione già compiuta. I camion Haas sono stati i primi a entrare nel paddock, ma soprattutto emerge l'impressione di un rapido inserimento nei meccanismi del campionato. In quattro giorni sono stati totalizzati 281 giri, segno di un ottimo grado di affidabilità. «Non credevamo di poter accumulare così tanti chilometri. Sono stati quattro giorni fantastici», ha confidato Steiner. L'unico problema di rilievo è stato quello registrato lunedì mattina, quando Romain Grosjean è stato fermato dal cedimento dell'ala anteriore. Colpa di un piccolo difetto di costruzione nei piloni di sostegno. Nell'occasione, comunque, gli uomini Haas hanno brillato per reattività: dopo le verifiche di rito, in un paio d'ore è stata trovata la soluzione per tornare in pista. Da lì, più o meno, è tutto filato liscio fino a giovedì, con una anomalia elettronica a rallentare invece Esteban Gutierrez. Cose che capitano.

Bene anche sul giro secco

La compagine statunitense ha saputo farsi valere anche nella prestazione secca: aiutato dalle gomme soft, Grosjean mercoledì ha stampato addirittura il secondo tempo. E in generale, la Haas non ha mai occupato il fondo della graduatoria, cosa non scontata per chi è all'esordio. «Mi diverto a guidare questa monoposto, stiamo facendo un bel lavoro», ha infatti commentato il franco-svizzero. L'avventura è appena cominciata, ma sembra davvero che la Haas si possa schierare a Melbourne perfettamente attrezzata. L'obiettivo, più volte ribadito, è di lottare subito per la Q2 e per la zona punti. Ad oggi non è da ritenersi utopia.



Aspettando la C35

Il team svizzero è in ritardo con la nuova monoposto ed ha portato in pista la vettura del 2015 sulla quale Ericsson e Nasr si sono dati da fare per valutare varie soluzioni di assetto e non solo...

Marco Cortesi

Auto vecchia, dubbi nuovi. Dopo una stagione partita sotto i migliori auspici (tecnici, non giudiziari), ma andata progressivamente in calando, la Sauber si riaffaccia per la stagione 2016 con una preparazione ritardata e con la C34 dello scorso campionato ancora in pista nel primo test collettivo. Felipe Nasr e Marcus Ericsson hanno completato tanti chilometri, anche se la mole di lavoro è stata per forza di cose ridotta rispetto alle potenzialità. Principalmente, gli uomini diretti da Monisha Kalterborn hanno lavorato sul set-up, testando delle soluzioni ereditate dallo scorso anno e lavorando per raccogliere informazioni sulle nuove gomme Pirelli. C'è stato spazio anche per

delle misurazioni aerodinamiche, sempre in carryover rispetto al 2015. Certo è che, come accaduto l'anno scorso alla Lotus, il ritardo con la preparazione, in una situazione di miglioramento generale piuttosto consistente, potrà avere conseguenze che si estenderanno ben oltre la prossima sessione di test. Si spera nei nuovi propulsori Ferrari. "Il programma è stato dedicato ad alcune soluzioni che non abbiamo potuto valutare lo scorso anno - ha spiegato Ericsson - e alla raccolta di informazioni che saranno utili per il lavoro di base sulla nuova C35. E' stato un lavoro piuttosto esteso che ci ha portato molti dati da esaminare". Felipe Nasr ha aggiunto: "Nel corso dell'ultimo giorno abbiamo lavorato anche sui run corti con gomme soft, ma in generale abbiamo percorso molti chilometri ed era quello l'obiettivo generale. Non vedo l'ora di mettermi al volante della nuova vettura la prossima settimana".



I numeri Sauber

1° giorno

Ericsson – 1'27"555 – 88 giri

2° giorno

Ericsson – 1'25"237 – 108 giri

3° giorno

Nasr – 1'26"392 – 115 giri

4° giorno

Nasr – 1'26"053 – 121 giri

Miglior crono: Ericsson 1'25"237

Totale giri: 432 – 2010,96 km percorsi



«Il 2017 arriverà comunque, con o senza Bernie Ecclestone. Se non otterremo il prolungamento del contratto per il Gran Premio che scade il prossimo anno, abbiamo predisposto un Piano B con il mantenimento della pista, un certo numero di gare e lo sviluppo di attività complementari alle corse». Sono le parole di Francesco Ferri, Direttore Generale della Sias, la società dell'AcI di Milano che gestisce il circuito brianzolo. Risalgono per l'esattezza al 16 gennaio 2015, quando ancora la trattativa con Bernie Ecclestone era all'inizio. A qualcuno parve quasi una sfida a "Mister E", lanciata dalla nuova governante monzese, che contemporaneamente non nascondeva una certa attenzione verso il mondo delle due ruote: Superbike e forse qualcosa di più.

Ecclestone e quella chicane che non piace

Ebbene è passato più di un anno e la situazione sul futuro del

GP d'Italia a Monza, non s'è ancora risolta, anzi. Malgrado l'intervento provvidenziale del Presidente dell'Automobile Club d'Italia, Angelo Sticchi Damiani, il rinnovo del contratto, che pareva ormai cosa fatta a fine gennaio s'è arenato improvvisamente nei giorni successivi. Dopo un incontro tra le parti a Londra, Ecclestone ha manifestato scetticismo nei confronti dei massimi dirigenti della Sias e della loro capacità di far fronte al pagamento della rata annuale; di misura inferiore alla copertura assicurata dall'ACI. "Mister E" ha parlato ironicamente di una questione "tutta italiana", lasciando intendere che non si tratti più di un problema economico, bensì di uomini. Guarda caso, quelli che ora intendono modificare la pista con una chicane all'interno della Curva Grande, che per le sue alte velocità, ha sempre rappresentato una grossa insidia per le moto. Un progetto quantificato intorno a circa 4 milioni di euro, che verrebbero probabilmente tolti dalle risorse potenzialmente destinate al mantenimento della F.1. Soldi ricavati dal finanziamento di 7 milioni di euro per 10 anni, disposto dalla Regione Lombardia (a patto che il Presidente Roberto Maroni si sieda al tavolo

IL PIANO

Ferri, direttore generale Sias, ha già pronto una soluzione per salvare l'autodromo lombardo se Ecclestone escluderà l'Italia dal calendario del mondiale 2017



delle trattative) per l'area del Parco di Monza; la quota destinata all'ammodernamento dell'Autodromo, ammonterebbe a circa 3 milioni. Senza contare che, questo "restiling" comporterebbe l'abbattimento degli alberi, con un probabile rimboscimento (per evitare conflitti con gli ambientalisti) al Curvone, modificando così il layout della pista anche per la F.1.

Calendario povero L'assenza di Bendinelli

La presa di posizione di Ecclestone, sta creando non pochi pensieri ai piani alti dell'Autodromo. A fronte di un ipotetica perdita del Gran Premio, quale futuro si prospetterebbe per il Tempio della Velocità? La Regione Lombardia sarebbe ancora disposta a finanziare l'impianto ed in che misura? Esiste realmente il sopra citato "piano B"? Attualmente nel calendario sportivo 2016, gli eventi di cartello previsti sono il GP d'Italia ed il Monza Rally Show. Non c'è traccia né della Superbike, né

del WEC (Fia World Endurance Championship), manifestazioni che gioverebbero alle casse dell'Autodromo. Tutto ciò senza nulla togliere, ad appuntamenti di tutto rispetto come il Ferrari Challenge, la Coppa Intereuropa, o il Blancpain GT Series. Interrogato sull'argomento, Andrea Dell'Orto, Presidente della Sias, ha sostenuto che non si sia ancora trovato l'accordo economico, ribadendo che c'è la volontà di entrambe le parti di trovare l'intesa. Riguardo all'aspetto politico, Dell'Orto ha commentato: "Ci sono tanti attori in gioco, quindi cerchiamo di restare uniti e trasmettere positività." Ecclestone, che bada più al sodo, ha concesso "bonariamente" alla controparte di prendersi tutto il tempo necessario, a condizione che il contratto venga rinnovato entro la fine di febbraio. Insomma, il tempo stringe e Mister "E" pare non sia disposto a fare un passo indietro. Forse infastidito anche dalla mancata riconferma nel ruolo di consulente Sias dell'avvocato Federico Bendinelli. Stimato e navigato manager del settore, nonché uomo di fiducia di Ecclestone, che fino al dicembre scorso ha contribuito ad smussare gli angoli nella trattativa.

"B"



Qualifiche rollerball

La FIA ha accettato a sorpresa la proposta di modificare la sessione di prove che determina lo schieramento di partenza, 60 minuti in cui nel Q1, Q2 e Q3 vi sarà una continua eliminazione a tempo del pilota più lento. Un sistema cervelotico che sarà anche difficile da comprendere per i telespettatori e gli spettatori in tribuna

Stefano Semeraro

Lo sport-business, quello dove contano solo i dané, è ormai da anni una realtà quasi compiuta, ma ogni volta che si palesa nella sua vera natura mi coglie sempre, istintivamente, un moto di sorpresa. Prendete il nuovo format delle qualifiche di F.1. Una specie di rollerball applicato alle corse d'auto, tutti in pista a scannarsi contemporaneamente per 7 minuti 7, poi l'eliminazione progressiva delle 'lumache' e infine la sfida faccia a faccia, come in un vecchio duello del far-west. L'importante è che l'adrenalina sia sempre a mille, che imperi lo show: poco importa poi, se lo show è artificiale, innaturale, magari anche pericoloso. Cosa succederà nei circuiti cittadini stretti come Monte-Carlo? Come si comporteranno i più veloci ostacolati – più o meno volontariamente – dai più lenti? E se lo show dovesse trasformarsi in caos? Domande inutili. Nel caso, si cambierà un'altra volta, in meglio o in peggio, in fondo importa poco. L'importante è trovare sempre nuovi stucchi per coprire le magagne, o qualche effetto speciale che sia in grado di mascherare la nudità del re. Sì, perché se la F.1 - ma anche tanti altri sport presi da un desiderio

a volte schizofrenico di cambiamento 'per adeguarsi ai tempi' - non fa che stravolgere regole e abitudini vuol dire, forse, che il problema è lo sport stesso. A forza di stravolgerlo lo abbiamo perso di vista, non ci interessano più i suoi contenuti, ma la sua confezione. Se vogliamo abolire la mischia nel rugby – perché rallenta il gioco – vuol dire che non ci piace più il rugby. Se vogliamo accorciare il tennis – perché gli scambi ci sembrano troppo lunghi – vuol dire che il tennis ci appare noioso (troppi muscoli e poca arte? Ma da quanto lo ripetiamo...). Se vogliamo una F.1 fatta di sorpassi posticci e di autoscontri in qualifica – perché se vince sempre Hamilton la gente cambia canale... – vuol dire che non sappiamo più cosa è la F.1. Un mondo che da tempo ha perso le sue radici (i team) senza essere riuscito a trapiantarsi con successo in un altro terreno (quello della grande industria e dei grandi costruttori). E che quindi non ha più un'identità.

Come diceva il grande Yoghi Berra, «quando non sai dove andare, è facile che ti ritrovi da un'altra parte». Ecco, prima di cambiare di nuovo strada la F.1 forse dovrebbe capire che destinazione ha in mente di raggiungere.

Il nuovo format della qualifica

Q1 di 16 minuti

- Dopo 7 minuti, il pilota più lento sarà eliminato
- A seguire, il più lento ogni minuto e mezzo fino alla bandiera a scacchi, sarà eliminato.
- Di conseguenza, sette piloti saranno eliminati al termine del Q1, quindici accederanno al Q2

Q2 di 15 minuti

- Dopo 6 minuti il pilota più lento sarà eliminato
- A seguire, il più lento ogni minuto e mezzo fino alla bandiera a scacchi, sarà eliminato.
- Di conseguenza, sette piloti saranno eliminati al termine del Q1, otto accederanno al Q3

Q3 di 14 minuti

- Dopo 5 minuti il pilota più lento sarà eliminato
- A seguire, il più lento ogni minuto e mezzo fino alla bandiera a scacchi, sarà eliminato.
- Il risultato permetterà negli ultimi 90 secondi di avere in pista due soli piloti che si contenderanno la pole

Renault guardami

Il francese, al terzo anno nella serie, ha scelto la italiana Rapax per puntare alla vittoria nel campionato, deciso a cancellare un deludente 2015. E sperando che il costruttore transalpino appena rientrato in F.1 lo tenga in considerazione per il futuro

 rapax





Antonio Caruccio
Photo4

Arthur Pic affronta per il terzo anno il campionato GP2 e dopo due stagioni trascorse con il team Campos, si è accordato con la italiana Rapax dove affiancherà Gustav Malja. L'obiettivo, senza mezzi termini, per il francese e la squadra padovana è vincere il titolo e puntare al passaggio in Formula 1 per il 2017.

Come è nata la decisione di correre con Rapax?

"Il mio desiderio era di ripetere la GP2 a condizione di trovare una squadra al vertice per vincere per il campionato. Rapax ha dimostrato di essere in grado di lottare per le posizioni di alta classifica con Sirotkin la passata stagione e sono sicuro che con la mia esperienza saremo in grado di giocarcela nel 2016".

Hai già incontrato gli uomini della squadra?

"Sono stato nella sede della Rapax ed ho incontrato tutto il personale prima di firmare per loro. Secondo me per essere competitivi bisogna avere un buon rapporto con tutte le persone che lavorano intorno a te. È stato molto bello perché mi hanno mostrato come lavorano e mi sono subito sentito a mio agio, ho capito che sarebbe stata la scelta giusta per me".

Guardiamo al 2015: è stata una delle stagioni più difficili della tua carriera, cosa è andato storto?

"Mi pare evidente fosse una delle annate più complicate della mia carriera, soprattutto se paragonato con quello che ho fatto nel 2014. Sinceramente non ho ancora capito cosa non abbia funzionato. La prestazione in qualifica era accettabile, ma in gara un vero disastro, perché il degrado delle gomme era eccessivo. Ma d'altra parte sono certo di non aver dimenticato come si guida una GP2. Questa è la ragione per cui ho cercato una nuova squadra".

Lottavi per il podio in Bahrain, ma da lì poi l'inizio del baratro.

"Hai ragione, dopo l'incidente di Al-Sakhir è tutto andato storto e non siamo riusciti a risolvere il problema".

Dopo un promettente debutto nella stagione 2014, ti aspettavi di più dall'anno passato?

"Nel finale di quella stagione lottavo costantemente per la pole in qualifica e per il podio in gara. Chiaramente mi aspettavo di essere tra i contendenti al titolo 2015".

Hai iniziato a correre quando eri molto giovane, ma dopo due anni nella Formula 3.5 ora sei al tuo terzo tentativo in GP2.



Cosa ti aspetti dal 2016?

"Questa sarà ad ogni modo la mia ultima stagione in GP2 e voglio farla al meglio. Il mio obiettivo è quello di lottare per il titolo e per questo devo riuscire a mettere insieme tutto quello che ho a mia disposizione".

Anche se sei sempre stato considerato un pilota veloce, non hai mai completato una vera stagione vincente. È una cosa frustrante? Come riesci a ritrovare ogni volta la motivazione?

"Trovi la motivazione quando il tuo obiettivo è vincere le gare. Ho dedicato tutto il mio tempo al motorsport negli ultimi dieci anni e ho imparato da ogni mio errore. Sono un po' più forte ogni anno, ma per vincere un campionato a mio avviso devi mettere insieme tutti i fattori necessari".

Tutta la tua famiglia è coinvolta con il motorsport. Come è nata questa passione?

"La passione è arrivata quando Eric Bernard, amico di famiglia, ha comprato il primo go-kart a mio fratello Charles. Iniziammo per gioco in una gara regionale, poi siamo saliti ai campionati nazionali per approdare agli europei ed alla fine in monopto, dove siamo".

Con il ritorno di Renault, pensi di poter essere il prossimo francese in Formula 1?

"Certamente il ritorno di Renault come costruttore è un'ottima notizia per i piloti francesi, ma per farne parte so che devo impressionare in GP2 quest'anno".

La scorsa estate si parlava dell'acquisizione di una squadra da parte di tuo fratello...

"Sì Charles era in contatto con alcune squadre, ma non era un progetto in cui ero coinvolto. Alla fine non si è trovata la maniera ed il tempismo perfetto per trovare l'accordo".

Il tuo compagno di squadra 2015 è appena stato annunciato in Formula 1, cosa ne pensi?

"Rio Haryanto è davvero un buon pilota soprattutto nella gestione della gara. Ha lavorato duramente per raggiungere questo obiettivo e sono molto contento per lui".

Nel 2015 hai anche preso parte ad una gara di durata. Quanto è diverso? E può essere un'opzione per il tuo futuro?

"Sì presi parte ad una gara ELMS a Le Castellet. È stata una bella esperienza per me anche per conoscere qualcosa di diverso. Non so cosa succederà nel mio futuro, ma non chiudo nessuna porta".

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team
InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it