

n. 346
7 marzo 2016

Magazine **Italia** **acing.net**

**SPECIALE
TEST F.1**



**Mercedes
da paura**

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

**NUOVE QUALIFICHE:
VOTAZIONE IRREGOLARE.**

PER ACCELERARE
LA PROCEDURA,
ABBIAMO MESSO LA PROPOSTA
SU FACEBOOK...

E ABBIAMO CONTATO
I "MI PIACE".



BAFFI

La più f

Mercedes si conferma inarrivabile e misteriosa. Ha coperto la distanza di 20 Gran Premi sul tracciato catalano e solo l'ultimo giorno ha incontrato un piccolo problema tecnico. Un panzer spaventoso che non ha mai utilizzato le gomme ultra soft



orte



Jacopo Rubino

Si, è ancora la più forte. Si può affermare che fossero soltanto test, e sarebbe vero, ma la Mercedes in questo precampionato ha ribadito di essere il punto di riferimento della Formula 1. Nessuna sorpresa, anche se, paradossalmente, ha messo paura a tutti senza colpi ad effetto. Giocando a carte coperte. Solo in una giornata delle otto disputate a Barcellona, infatti, abbiamo visto la W07 in cima alla graduatoria: martedì 1 marzo, quando Nico Rosberg ha ottenuto il tempo di 1'23"022 con pneumatici soft. Del resto, pure nella seconda settimana catalana l'armata di Brackley ha continuato a "snobbare" le due mescole Pirelli più performanti, la super soft e la nuova ultra soft, sperimentate invece da tutti gli avversari. Lasciando supporre che, al netto della variabile-gomme, le Freccie d'Argento mantengano un paio di decimi nel taschino rispetto alla Ferrari, l'unica concreta antagonista per la vittoria.

6.000 km percorsi numeri da record

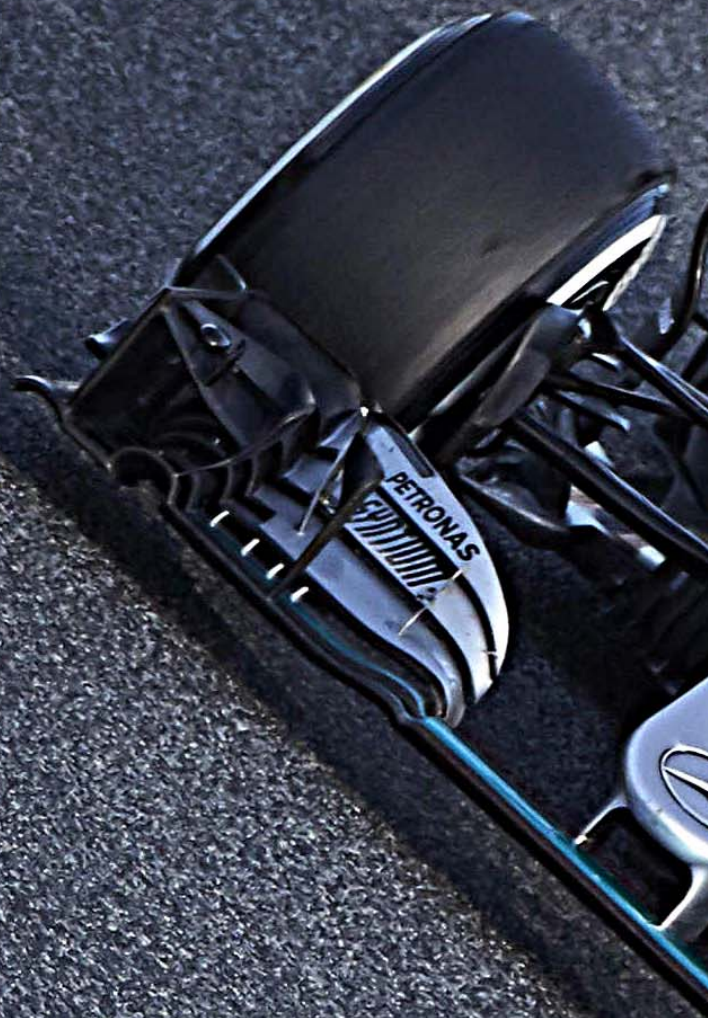
Inoltre, riproponendo una metafora usata sin troppe volte, la Mercedes in versione 2016 ha già dimostrato di essere un vero panzer tedesco. Quasi indistruttibile. Alla fine lo stesso Rosberg e Lewis Hamilton hanno completato più di 6.000 chilometri, sempre in tandem tra mattina e pomeriggio per evitare sforzi eccessivi a livello fisico. «È stata un'ottima idea, è come se avessimo provato davvero otto giorni a testa», ha approvato il campione in carica. Nelle mani dei suoi piloti, la W07 ha macinato una media di 160 giri al giorno, totalizzando l'equivalente di 20 Gran Premi. Numeri inavvicinabili per tutti. Proprio nell'ultima giornata è emerso l'unico reale inconveniente, con piccolo guasto alla trasmissione che ha fermato in anticipo lo stesso britannico. «Sono quasi contento che sia successo», ha scherzato, «meglio avere guai qui che a Melbourne...».

Hamilton e Rosberg ancora in cerca del limite

«Sono state due settimane incredibili, non avevamo mai girato così tanto. La macchina dà buone sensazioni e non vedo l'ora di poter spingere al massimo», ha aggiunto Hamilton. Come a dire che fino ad oggi non si è fatto sul serio. «Non abbiamo ancora cercato il limite, ma mi sento a mio agio. È un po' come costruire una piramide, e il giro secco rappresenta la cima». Se fosse vero, i rivali hanno di che tremare in vista del Mondiale. Rosberg è stato più prudente: «Non abbiamo avuto un quadro completo in fatto di prestazioni, siamo tutti curiosi di scoprire come andrà in Australia. Non vuoi davvero mostrare quanto sei veloce. Di sicuro il team ha fatto un lavoro fantastico, siamo ben preparati».

Wolff teme la Ferrari

La domanda è di rito: il canovaccio di questa stagione sarà una copia del biennio 2014-2015? Il responsabile Toto Wolff non si è voluto sbilanciare, dando anzi credito alla sfida lanciata dalla Ferrari. «Si sono avvicinati, seppur sia difficile stabilire di quanto. Potrebbe essere un testa a testa, ma non sottovalutiamo Red Bull e Williams». Il manager austriaco, per giunta, ha in parte ridimensionato l'incredibile mole di lavoro effettuata: «Prevedere l'esito delle gare sulla base dei chilometraggi sarebbe un grosso errore. La distanza percorsa è utile per raccogliere dati e per l'affidabilità, ma alla fine conta dove ti qualifichi e quanti punti raccogli». Solo pretattica?





FORMULA 1

Test a Montmelò





Jacopo Rubino

La missione della Ferrari per questo 2016 è più chiara che mai: mettere alle corde la Mercedes, cercando di giocarsi fino all'ultimo quel titolo che manca ormai da troppo tempo, come più volte sottolineato dal presidente Sergio Marchionne. Non ci si può più nascondere. La scuderia di Maranello ha vissuto i test di Barcellona da principale protagonista, occupando con piacevole frequenza la vetta della classifica. Non a caso sono di Kimi Raikkonen e Sebastian Vettel i due migliori tempi complessivi (1'22"765 e 1'22"852), ottenuti con la nuova gomma ultra soft. È sufficiente per pensare che la rincorsa sulle Freccie d'Argento sia già riuscita? Ovviamente no, anche perché i rivali hanno utilizzato al massimo la miscela soft, di due step inferiore. E hanno spaventato tutti con i mostruosi chilometraggi messi a referto.

The mission

E' quella della Ferrari che non potrà più nascondersi ed avrà l'obbligo di mettere alle corde la rivale Mercedes. Impresa che sulla carta appare impossibile, ma Raikkonen e Vettel sono più che fiduciosi

La SF16-H è partita bene

Lewis Hamilton e Nico Rosberg insieme hanno superato i 6.000 km, i due alfieri del Cavallino sono arrivati "soltanto" a 4.148, preceduti pure dalla coppia Toro Rosso dotata della vecchia power unit. Ma per Vettel sono riscontri sufficienti: «Abbiamo fatto tanti giri e svolto tutto ciò che avevamo in programma. La prima impressione è positiva, sono contento della macchina e dei progressi compiuti». La SF16-H, infatti, sembra aver corretto alcuni difetti congeniti delle progenitrici, a cominciare dal sottosterzo. Merito in particolare dell'atteso ritorno allo

schema push-rod per la sospensione anteriore.

Convince il passo-gara Mercedes non lontana

A valutare le simulazioni di gara compiute nella seconda settimana, più che la prestazione secca, si direbbe che la Rossa abbia tenuto testa alla temibile W07. Sia a livello cronometrico, che di costanza, e specialmente con le gomme medie. Certo, bisogna considerare i carichi di benzina e una moltitudine di altre variabili, ma è un buon punto di partenza: la Mercedes ri-

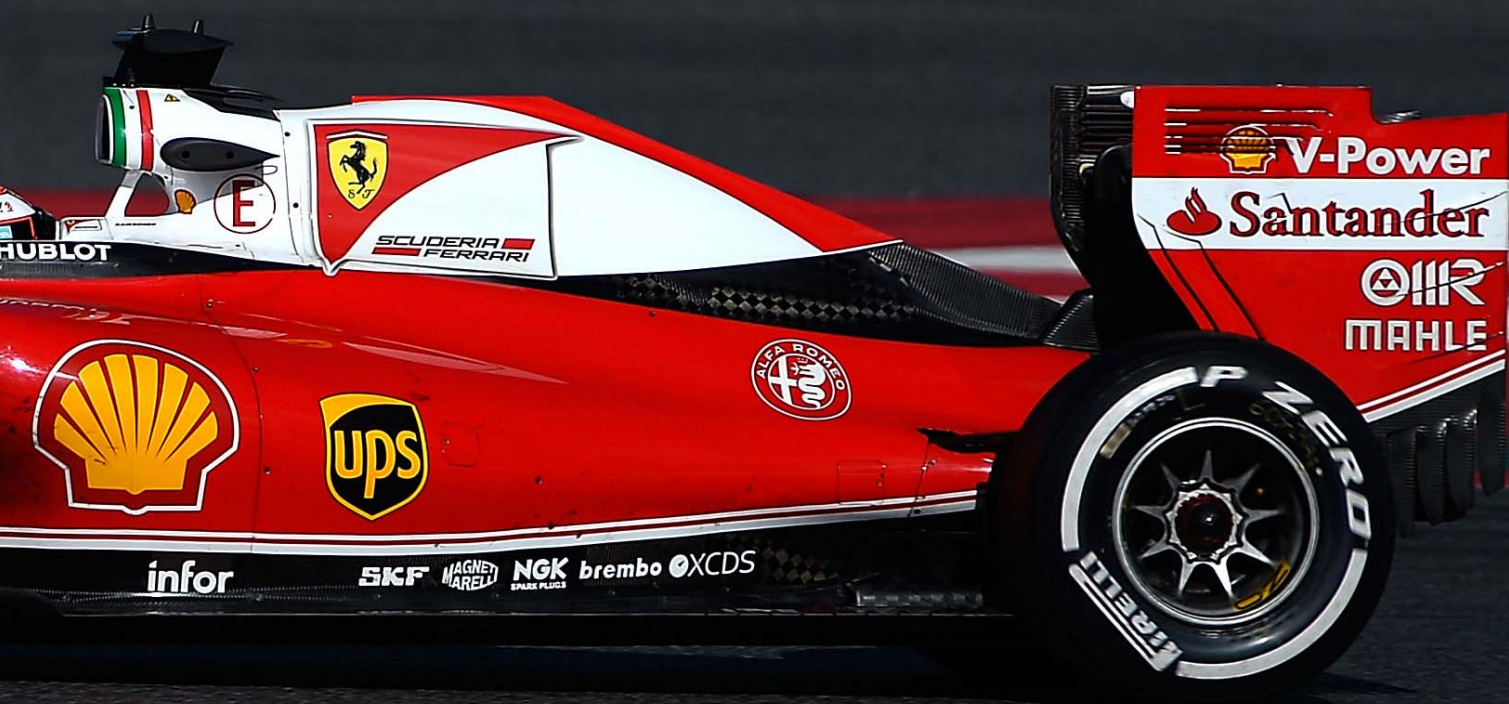


mane in vantaggio, tuttavia in alcuni circuiti i rapporti potrebbero essere molto equilibrati. Toto Wolff, team principal a Brackley, ha saggiamente avvertito i suoi della minaccia rossa: «Si sono avvicinati molto». Di quanto, è da scoprire. Sulla carta, è forse la chiave dell'intero Mondiale.

Vettel e Raikkonen prudenti Nessun pronostico

Le risposte definitive, comunque, arriveranno soltanto da Melbourne. In tutti i casi, un calendario di 21 gare (il più lungo di

sempre) richiederà un approccio di prospettiva, anche da parte dei tifosi più esigenti. «Lo scorso anno abbiamo fatto un buon lavoro. Ora cerchiamo di colmare un divario che era piuttosto grande, credo che questa macchina abbia potenzialità maggiori per farlo. Dobbiamo però essere pazienti, almeno per un paio di settimane», ha commentato Vettel. Raikkonen martedì era stato costretto ad uno stop per un inconveniente al cambio, ma il finlandese non si era scomposto: «È normale avere qualche piccolo problema durante i test, è il loro scopo». Anche da parte sua, nessuna previsione: «Non mi piace tirare a indovinare, non ha senso ipotizzare dove potremo arrivare in Australia. Faremo del nostro meglio, come al solito».





Euforia Red Bull

I passi in avanti della power unit Renault, il telaio che sta dando soddisfazioni, stanno riportando entusiasmo a Milton Keynes con i piloti Kvyat e Ricciardo quanto mai vogliosi di fare qualche scherzo a Mercedes e Ferrari nel corso della stagione



Jacopo Rubino

È stato un lavoro nell'ombra, quello compiuto dalla Red Bull in questi test invernali. Non abbiamo visto Daniel Ricciardo e Daniil Kvyat balzare agli onori della cronaca con tempi da assoluto, soprattutto nella seconda settimana. Ma leggendo tra le righe, la squadra anglo-austriaca sembra avere tutte le carte in regola per capeggiare il gruppo degli altri, quello all'inseguimento delle imprevedibili (per ora) Mercedes e Ferrari. «Possiamo essere soddisfatti di come sono andate queste prove. Siamo in una posizione ben migliore rispetto alle ultime stagioni. Partiamo per Melbourne con tranquillità», ha infatti sincerato Guillaume Rocquelin, capo degli ingegneri di pista. «Dobbiamo ancora scoprire il nostro livello di prestazione pura, perché ci siamo focalizzati sui preparativi per l'Australia. Lo faremo in qualifica».

Migliora il Renault Sempre ottimo il telaio

Nel bilancio incidono per buona parte i progressi del motore Renault, che pur marchiato TAG-Heuer (dopo i tanti contrasti dei due anni precedenti) adotta le stesse specifiche del team ufficiale. La collaborazione con la casa francese è ormai soltanto di tipo tecnico, ma le basi per il 2016 sono decisamente più serene per ciò che importa davvero: i risultati. Fondamentale l'incremento di affidabilità, che ha permesso di accumulare circa 3.800 chilometri in otto giornate. E a quanto pare, rispetto al passato, c'è anche una maggiore guidabilità. In confronto ai primi della classe rimane un deficit di cavalleria, che si farà sentire sui circuiti veloci. Tuttavia la RB12 si difende grazie alle doti telaistiche: in tal senso, la Red Bull continua ad essere un riferimento per tutta la F.1, come concorda chi ha osservato il comportamento della vettura a Barcellona. I tracciati più tortuosi, quindi, dovrebbero restare il terreno di caccia preferito.

Ricciardo e Kvyat pronti per Melbourne

«Ho superato i 100 giri in tre giornate su quattro che ho disputato. È un grande passo avanti», ha confermato Ricciardo. «È stata una partenza positiva, e c'è spazio per crescere ancora. Non vedo l'ora di correre». Parole sulle quali concorda il compagno di squadra Kvyat, il quale mantiene comunque un basso profilo: «I test sono serviti semplicemente a sistemare la macchina, non contava altro. Abbiamo avuto qualche piccolo inconveniente, niente però di significativo. Possiamo dire di aver fatto tutto ciò che serviva, vediamo cosa succederà. Non so cosa aspettarmi per la gara Australia, penserò soltanto a fare il massimo».



Nella terra di mezzo

La Williams è stata piuttosto veloce nelle prove catalane e i responsabili della squadra di Grove si augurano di poter infastidire la Ferrari, di mettersi alle spalle il resto del gruppo e di poter vedere... l'ala posteriore delle Mercedes



Massimo Costa

Valtteri Bottas, sempre molto realista nelle sue dichiarazioni e nei suoi pensieri, ha chiaramente detto durante i test di Montmelò che: "Nessuno è in grado di competere con la Mercedes, sono troppo forti". Poche parole per porre una pietra tombale sulle speranze dei rivali della Ferrari e dell'intero campionato. Ma sarà veramente così? "Stiamo progredendo, ogni volta che scendiamo in pista traiamo utili indicazioni, e speriamo di poter dire la nostra in qualche circostanza, quanto meno di avvicinare la Ferrari". Nonostante il buon lavoro nelle prime due giornate, con il secondo posto ad appena due decimi da Nico Rosberg, Bottas non si è fatto prendere dall'entusiasmo. Il motivo è presto detto: Rosberg aveva segnato il primo crono con gomme soft, lui con le ultra soft. Ed era rimasto dietro. Il giorno seguente, Bottas ha conquistato la cima della classifica, ma la Mercedes aveva impostato il solito lavoro endurance lontano dalla ricerca della prestazione assoluta.




FORMULA 1

Test a Montmelò





Felipe Massa non è stato da meno e suo è stato il secondo crono nel terzo giorno, a 4 decimi dalla Ferrari di Kimi Raikkonen. Il brasiliano però, l'ha siglato con le soft, il ferrarista con le ultra soft. Interessante. E difatti, in Williams non nascondono l'idea di potersela giocare apertamente con la Ferrari o quanto meno di mettersela dietro in alcune occasioni. La figlia del grande Frank, Claire, ha dichiarato: "Ci auguriamo di aver fatto il possibile per avvicinare il vertice. La gente vuole vedere più monoposto di diversi team lottare per le prime posizioni. Ma non sarà facile. Tutti sanno quanto Mercedes e Ferrari siano in grado di spingere dal punto di vista tecnico ed economico, qualcosa che noi certamente non possiamo fare. Ma credo che abbiamo comunque svolto un ottimo lavoro e finché non arriveremo a Melbourne non sapremo come saranno realmente i valori delle squadre". Claire Williams non nasconde che nel team c'è la convinzione di voler vincere almeno una gara: "Il mio cuore dice che sì, vogliamo farcela a salire sul gradino più alto del podio nel corso della stagione, ma non sarei delusa se concludessimo nuovamente al terzo posto la classifica costruttori".

A Renault Formula 1 car is shown in motion on a racetrack at night. The car is dark-colored with the Renault logo and name visible on the side. The background is blurred, suggesting speed. The car is positioned in the upper right quadrant of the frame.

Nessun proclama

In casa Renault è vietato mettere obiettivi alla stagione 2016. L'importante è crescere con calma e la R16 ha soddisfatto i piloti Magnussen e Palmer nonostante alcuni problemi tecnici di troppo abbiano costretto a lungo ai box il debuttante britannico

Massimo Ciara

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. «Non è una buona notizia, è un dramma che avanza rapidamente e da un momento all'altro qualcosa fosse sbagliato prendeva il corpo. Poi, a fine settimana, per il meglio. Kevin Magnussen, salito in macchina martedì e mercoledì, è riuscito a girare con una certa costanza, ne è venuto fuori ben 153 giri l'ultima giornata. Il sorriso è apparso sul viso di Renault».



Jacopo Rubino

Non è il momento di fare proclami in casa Renault. La faticosa acquisizione del team Lotus, per il ritorno come costruttore completo in Formula 1, ha senza dubbio reso più difficili i preparativi per la stagione 2016. La vettura schierata, la RS16, è in tutto e per tutto un adattamento della precedente E23 motorizzata Mercedes, e nei test di Barcellona non sono mancati diversi intoppi di affidabilità, più o meno grandi. A farne le spese è stato in particolare Jolyon Palmer, che ha confessato la sua frustrazione: «È stato abbastanza disastroso. Da debuttante, non volevo che le cose andassero così». Più fortunato Kevin Magnussen, riuscito sempre a superare i 100 giri. Il danese è comunque realista: «Siamo attorno alla top 10, o giù di lì. Se in Australia chiudessimo in zona punti sarebbe molto positivo».

FORMULA 1

Test a Montmelò



Difficoltà previste ma clima sereno

Nulla di sorprendente, a dire il vero. Sin dalla presentazione avvenuta a Parigi il 3 febbraio, il presidente Carlos Ghosn aveva fissato una strategia a lungo termine: cinque anni per ambire al titolo. Il modo giusto per lavorare con maggiore serenità, riorganizzando le risorse tecniche e umane. «Ciò che conta è che abbiamo una buona base, e un ottimo gruppo di persone concentrate sullo stesso obiettivo», ha sottolineato il nuovo direttore sportivo Frederic Vasseur. Il clima, in sostanza, è tranquillo. Anzi, secondo il dt Bob Bell l'esito delle due settimane al Montmelò è persino positivo: «Siamo contenti, la monoposto si è comportata come speravamo. Non abbiamo dovuto perdere tempo nella ricerca degli assetti o di soluzioni estreme».

Ora si cercano potenza e carico

Gli stessi piloti, nonostante tutto, hanno infatti trovato subito un buon feeling in pista: «La vettura è ben bilanciata ed è divertente da guidare», ha confermato ad esempio il danese Magnussen. Nemmeno Palmer, pur in debito di chilometri preziosi, è apparso pessimista. Per avvicinare i primi della classe, però, a Enstone sono tutti concordi nel dover trovare più cavalli e più carico aerodinamico. Sono già previste ulteriori novità su entrambi i fronti, e Cyril Abiteboul (capo di Renault Sport), ha promesso addirittura «un secondo» extra grazie alle prossime evoluzioni della power unit.

La cliente Red Bull parte in vantaggio

Almeno inizialmente, quindi, la casa francese dovrà accettare di trovarsi alle spalle, e non di poco, della "cliente" Red Bull. Dopo le tensioni dello scorso anno, quasi irreparabili, la Renault per la squadra di Milton Keynes è ormai un semplice un partner tecnico. I V6 sotto al cofano della RB12 sono marchiati TAG-Heuer, ma la configurazione è la stessa. La compagine anglo-austriaca sarà perciò un ideale termine di paragone: «Non credo abbiano perso la loro abilità nel realizzare auto vincenti», ha sottolineato Abiteboul. Ma in futuro sarà necessario batterli.



“Ce la giochiamo”

E' questo il pensiero dei piloti e dei responsabili della Force India, già bella sorpresa del 2015. La squadra con base a Silverstone ha lavorato sodo con Hulkenberg e Perez capaci di ottenere anche prestazioni decisamente confortanti. Resta da capire se i guai accumulati dal proprietario Mallya con la legge indiana avranno ripercussioni future

Jacopo Rubino

La Force India è in partita. È questa la sensazione che si percepisce al termine dei test invernali, con la scuderia anglo-indiana apparsa competitiva anche nella seconda settimana sul circuito di Barcellona. Non è mancata nemmeno qualche sortita nelle zone più alte della graduatoria: giovedì, ad esempio, Nico Hulkenberg ha ottenuto il terzo tempo di giornata in 1'23"251. Il tedesco ha tratto vantaggio dall'utilizzo delle gomme ultra soft, ma in fondo lo stesso valeva per Kimi Raikkonen e Felipe Massa davanti a lui. E per la Toro Rosso di Max Verstappen, messa invece alle spalle.



Stop anticipato ma va bene lo stesso

Anche in termini di distanza percorsa la VJM-09, sempre motorizzata Mercedes, si è rivelata abbastanza solida. Sono stati 2.076 i chilometri accumulati fra martedì 1 e venerdì 4 marzo, contro i circa 1.600 delle prove precedenti. L'incremento poteva essere persino più significativo se nell'ultima giornata Sergio Perez non fosse stato costretto ad uno stop anticipato. Il messicano, a causa di guasto, ha dovuto parcheggiare a bordo pista mentre stava effettuando una simulazione di gara. Nulla di irrimediabile, tuttavia, come ha rassicurato il capo degli ingegneri Tom McCullough: «Abbiamo ottenuto le indicazioni che ci servivano».

Piloti ottimisti per Melbourne

«Nonostante il problema, venerdì ho comunque percorso 60 giri. Nel complesso in queste due settimane abbiamo raccolto un'enorme mole di dati. Ci sentiamo pronti», ha confermato a sua volta il pilota messicano. Il compagno di box Hulkenberg è della stessa opinione. Non solo pensando allo start in Australia, ma per l'intero 2016: «Vedo un grande potenziale nella macchina, e so che ci sono altre novità in cantiere. È molto incoraggiante».

Squadra competitiva ma Mallya è nei guai?

Al netto dei riferimenti prestazionali, la squadra con base a Silverstone ha vissuto un inverno decisamente più sereno rispetto a dodici mesi fa. L'obiettivo, mai celato, è di proseguire sulla scia del fantastico finale del 2015, con la cavalcata verso il quinto posto nel Mondiale. Non sarà facile ripetersi, vista la concorrenza, ma dall'esterno la principale speranza è che le questioni extra-sportive non siano di disturbo. Come riportato ancora dalla stampa locale, il patron Vijay Mallya resta nel mirino delle banche, tra il fallimento della compagnia aerea Kingfisher e debiti che sarebbero superiori ai 200 milioni di dollari. La State Bank of India avrebbe persino chiesto la confisca del suo passaporto. E in più c'è il disimpegno dal gruppo United Spirits (il numero 2 al mondo nel settore degli alcolici), che per gli scettici potrebbe essere il preludio di un addio alla Formula 1. «A 60 anni ho deciso di passare più tempo con i miei bambini in Gran Bretagna. Ma questo non c'entra con il team, di cui rimango il responsabile», ha ribadito il magnate indiano. Di sicuro in questi anni la Force India ha mostrato di saper affrontare le burrasche.







Sempre più in alto

La Toro Rosso a motore Ferrari, versione 2015, ha evidenziato grande affidabilità e tempi interessanti con i piloti Sainz e Verstappen. Le premesse sono più che positive tanto che il sempre calmo team principal Tost si è sbilanciato mettendo come obiettivo la conquista del podio in qualche Gran Premio



Jacopo Rubino

«Non siamo mai stati ad un livello così alto». Se a dirlo è il team principal Franz Tost, personaggio sempre concreto, bisogna davvero pensare che la Toro Rosso sia in ottima forma. C'è da credergli: perché la STR11, apparsa nella livrea definitiva per la seconda fase dei test a Barcellona, sembra davvero una vettura nata bene. Nonostante un inverno tutt'altro che semplice, per lo staff capitanato dal direttore tecnico James Key. I contrasti tra Red Bull e Renault hanno inciso ancor di più sulla scuderia satellite, passata (anzi tornata) al motore Ferrari, ma costretta ad una lunghissima attesa che ne ha rallentato la gestazione. Tanto che lo stesso Key, ad Autosport, ha rivelato di essere addirittura partito da semplici fotografie per modellare il retrotreno.

STR11 subito affidabile Nonostante i ritardi

«Il nostro primo incontro con la Ferrari è stato all'inizio di dicembre. Appena un paio di settimane fa non potevamo avere certezze sull'andamento di queste prove», ha raccontato l'ingegnere inglese. La power unit di Maranello, seppur in versione 2015, in ogni caso ha garantito dal principio un netto balzo in avanti, rispetto al vecchio pacchetto Renault: «Siamo stati subito affidabili, tutto ha funzionato come avevamo previsto». Alla fine la scuderia di Faenza ha messo insieme quasi 4.900 chilometri in otto giorni, superando il muro dei 1.000 giri. Di più ha fatto soltanto la Mercedes, un dato che parla da sé.

FORMULA 1

Test a Montmelò





Tost sogna un podio Piloti carichi

«Posso dire che la nuova macchina, disegnata e costruita in pochi mesi, si è comportata meglio di quanto pensassimo. Sono sicuro che siamo riusciti a rispondere ai nostri punti interrogativi», ha ribadito Tost, il quale sogna addirittura un piazzamento sul podio. Del resto lo scorso anno Max Verstappen ci è arrivato due volte vicinissimo, chiudendo quarto a Budapest e Austin. E altri risultati di rilievo sarebbero potuti arrivare senza i numerosi problemi tecnici incontrati, che hanno bersagliato soprattutto Carlos Sainz. «Non vedo l'ora di essere a Melbourne, credo che finora sia andato tutto andato bene e questo ci dà fiducia», ha dichiarato lo spagnolo. Non meno ottimista il compagno di box: «Abbiamo lavorato sodo e siamo migliorati, è giunto il momento di fare sul serio». E non bisogna

dimenticare che i due piloti, già dimostrato ampiamente il proprio valore, hanno ora una stagione di esperienza alle spalle.

La power unit 2015 basterà fino alla fine?

C'è persino chi, tra cui il solito "provocatore" Helmut Marko, ha pronosticato una Toro Rosso più competitiva della sorella maggiore Red Bull, almeno nei primi Gran Premi. L'elemento chiave sarebbe appunto il propulsore Ferrari, su cui però pesa un'incognita: non sono infatti previsti aggiornamenti durante il campionato, che alla lunga potrebbero incidere nel confronto con gli avversari. In primis Sauber e Haas, già dotate della specifica 2016. Motivo in più per spingere da subito sull'acceleratore, e per trovare estrarre ulteriori decimi da aerodinamica e meccanica.

Fuori dal tunnel

Gli ultimi quattro giorni di prove per il team McLaren sono stati decisamente confortanti. La power unit Honda ha evidenziato una inattesa, ma tanto sperata, affidabilità e le prestazioni pur ancora lontane dai top team, sono confortanti

Jacopo Rubino

1.087 chilometri in 12 giorni, un anno fa. 3.305 nel 2016, ma in otto giornate. Non servono calcoli troppo complicati per capire, letteralmente, quanta strada abbia fatto la McLaren rispetto al tremendo pre-campionato della scorsa stagione. Il cammino con la Honda, dopo gli antichi fasti dell'epopea Senna-Prost, era appena ripartito e si rivelò da subito pieno di ostacoli. Quanto emerso nei test di Barcellona, comunque, non fa gridare al miracolo. La MP4-31 ha prodotto di sicuro un netto passo avanti, ma non poteva essere altrimenti: del resto la squadra di Woking è reduce dal Mondiale peggiore della sua storia.



Progressi Honda Affidabilità ok

Almeno in tema di affidabilità, la power unit sembra aver raggiunto la sufficienza, permettendo la scorsa settimana di superare il fatidico muro delle 100 tornate per tre volte su quattro. Durante questi mesi in Giappone, sia il motore termico sia il sistema di recupero dell'energia sono stati sottoposti ad una profondissima revisione, e stanno maturando i primi frutti. «Per noi sono state prove positive, abbiamo trovato conferma ai miglioramenti che cercavamo. Soprattutto nella seconda settimana, aver girato per quattro giorni di fila senza problemi è un bel traguardo», ha commentato Yusuke Hasegawa, nuovo leader del programma F.1 in sostituzione del discusso Yasuhisa Arai. Le sue parole sono supportate dal direttore sportivo Eric Boullier: «Ora siamo decisamente più tranquilli».

Deve migliorare anche il telaio

In McLaren, tuttavia, bisogna rimboccarsi le maniche pure sull'altro fronte, quello prestazionale. E non sarebbe giusto imputare le mancanze soltanto al propulsore: anche il telaio rimane ampiamente perfettibile. Mercoledì lo aveva confessato Jenson Button: «Con l'assetto non ci siamo ancora». Dopo l'ultima giornata di collaudi, venerdì, il pilota inglese ha trovato un po' di fiducia, almeno in pubblico: «Abbiamo capito meglio come si comporta la vettura, partiremo più preparati. In ogni caso c'è parecchio da fare. Dobbiamo restare concentrati». Button avanza quindi a testa bassa, mentre Fernando Alonso alla TVE si è lasciato sfuggire una delle sue solite battute equivoche: «Si vuole sempre correre dove c'è la miglior macchina, che ora è la Mercedes. Ma qui sono felice». Giusto di recente, peraltro, lo spagnolo ha ribadito di considerare la McLaren l'unica scuderia capace di battere in futuro i campioni in carica. Sembra più che altro l'ennesima frecciata alla Ferrari, che la Mercedes la sta invece già braccando. Nel frattempo, Alonso si è detto «contento» per l'esito dei test, convinto che «altro potenziale verrà fuori dopo due o tre Gran Premi».

C'è ancora margine Ma quale obiettivo?

Sulla carta, in effetti, la McLaren in Australia potrebbe rivelarsi più competitiva di quanto apparso al Montmelò. «Porteremo delle novità, fin qui non abbiamo utilizzato il pacchetto 2016 completo», ha sottolineato Boullier. «Stiamo lavorando senza sosta su altri sviluppi, e siamo pronti a introdurre aggiornamenti ad ogni weekend. A Melbourne capiremo la nostra forza. È presto per fare previsioni, ma ci consideriamo ottimisti». Resta da capire in riferimento a quale obiettivo: il più plausibile oggi appare una presenza stabile in zona punti, nemmeno così scontata.





FORMULA 1

Test a Montmelò



Sauber in affanno

Arrivata in ritardo, la C35 si è rivelata piuttosto affidabile e concreta. Un po' meno la squadra svizzera che non è riuscita a pagare gli stipendi del mese di febbraio al personale per accordi non ancora raggiunti con degli sponsor



FORMULA 1

Test a Montmelò





Massimo Costa

Le ultime notizie che arrivano dal quartier generale della Sauber non sono troppo rassicuranti. Secondo Autosport, il personale non ha ricevuto lo stipendio del mese di febbraio. I motivi? Il ritardo nella firma con quello che dovrebbe essere uno sponsor importante per la squadra. Con queste premesse post test, il futuro della Sauber potrebbe essere in pericolo. Non è una novità per Peter Sauber e Monisha Kalterborn ritrovarsi per l'ennesima volta in questa scomoda situazione. Non dovrebbero esserci problemi per l'avvio del campionato a Melbourne, località dove esattamente un anno fa Giedo Van der Garde mise la Sauber con le spalle al muro per il mancato rispetto dei contratti in essere. Questa volta, si va in Australia con la consapevolezza di aver firmato due piloti e non quattro... per il campionato che scatterà tra due settimane.

Positivo debutto per la nuova C35

La Sauber C35 a motore Ferrari 2016 ha debuttato nella seconda tornata dei test collettivi di Montmelò. Mark Smith, direttore tecnico, non è parso preoccupato dall'aver saltato i primi quattro giorni di prove collettive. La C35 ha totalizzato

401 giri con Felipe Nasr e Marcus Ericsson e potevano essere almeno 50 in più se lo svedese, nella seconda giornata, non fosse stato bersagliato da guai. Prima la perdita di una ruota posteriore, poi noie alla power unit. Ma Ericsson si è rifatto l'ultimo giorno completando ben 130 tornate. La Sauber è persa una monoposto semplice nelle linee ed erede della C34, una vettura senza tanti fronzoli e del resto non poteva essere diversamente considerando le condizioni economiche della squadra.

Nasr promuove la Ferrarina

I tempi ottenuti non sono stati particolarmente eccitanti, anche se Nasr il terzo giorno ha colto un buon sesto posto di giornata con gomme morbide. Il brasiliano ha portato al debutto la C35 e al termine dei primi due turni ha decisamente promosso quella che un tempo era chiamata la Ferrarina: "La monoposto attuale rispetto a quella del 2015 è migliorata in tutte le aree, telaio, motore e cambio. Ho anche notato una maggiore stabilità con le gomme medie nelle curve veloci e questo è importante per quanto riguarda il feeling con la vettura. Con la C34 avevo anche notevoli problemi nel non surriscaldare i freni, problema che con la C35 non è emerso".

L'anno della verità

Nonostante qualche problema tecnico di troppo, la Manor ha percorso più di 2.000 km nelle due sedute di prove collettive mostrando anche segnali interessanti di competitività che romperebbero definitivamente il trend della storia della squadra britannica. Resta da vedere come i debuttanti Haryanto e Wehrlein riusciranno a fornire importanti indicazioni al team per crescere ulteriormente

Antonio Caruccio

Il bilancio della Manor si chiude con un numero: 2.257. Sono tanti infatti i chilometri messi insieme dalla squadra inglese in questo inizio di 2016, un vero e proprio record se consideriamo che negli anni precedenti, mai la vettura era riuscita a scendere in pista prima dell'inizio della stagione. Ad esempio, nel 2015 nemmeno ci si riuscì in Australia, con Will Stevens e Roberto Merhi costretti ad arrancare con la vecchia monoposto sino alla Malesia. Il nuovo progetto della squadra inglese sembra quindi aver preso forma, facendo affidamento sull'appoggio di Mercedes come motorista e di Williams come sviluppo tecnico.



Buoni risultati Con le ultra soft

Non è tuttavia stata eccellente la seconda settimana di prove, che ha visto il primo giorno Rio Haryanto condensare il suo lavoro solo al pomeriggio, data una perdita d'olio al mattino che lo ha costretto per lungo tempo ai box. Pascal Wehrlein, che ha guidato nella parte centrale della settimana, ha invece avuto tanti problemi al terzo giorno, mentre nel secondo era riuscito addirittura a montare le gomme ultra soft, andando a prendere l'ottava posizione. Un pic-



colo segnale di incoraggiamento che potrebbe dare alla squadra inglese la speranza di poter occasionalmente passare la tagliola del Q1. I meccanici hanno comunque dovuto lavorare ininterrottamente per queste due settimane, nella speranza che poi in Australia tutto vada per il verso giusto. Non sarà comunque una annata facile per la Manor che si affida a piloti giovani, al debutto assoluto nel mondo della F.1. Haryanto ha preso confidenza con le varie mescole di pneumatici a sua disposizione, disputando simulazioni di gara, di qualifica ed anche tante prove di partenza e pit-stop. Wehrlein invece, è il riferimento della squadra, ma pur essendo sulla carta molto competitivo, l'esperienza maturata come collaudatore e terzo pilota Mercedes lo scorso anno non gli è sufficiente per poter guidare lo sviluppo di un team in Formula 1.



La Haas zoppica

La seconda settimana di prove in terra catalana non è stata positiva per la nuova squadra americana. Grosjean e Gutierrez hanno girato poco a causa di una lunga serie di inconvenienti tecnici che hanno cancellato quanto di buono mostrato nella quattro giorni iniziale di collaudi



FORMULA 1

Test a Montmelò





Antonio Caruccio

La seconda, ed ultima, settimana di test F.1 sul circuito di Montmelò, ha messo il team Haas davanti alla realtà. Dopo un primo approccio incredibilmente sorprendente e positivo, la compagine americana ha iniziato a fare i conti con le difficoltà di un mondo completamente rivoluzionario ed opposto a quello vissuto nelle corse d'oltreoceano sino ad ora. Nelle quattro giornate recentemente catalane infatti, Esteban Gutierrez e Romain Grosjean non hanno potuto completare l'intero programma di prove realizzato dagli ingegneri, con il messicano addirittura fermo per tre turni nei primi due giorni. A bloccare il giovane che lo scorso anno era riserva Ferrari, prima un problema al sistema di benzina martedì e poi uno al turbo mercoledì, dopo aver completato il solo giro di installazione.

Per Romain Grosjean, salito in macchina nei due giorni successivi, le cose non sono andate meglio per via del brake-by-wire che ha fatto le bizze. Il francese si è piantato in ghiaia in curva

quattro poco prima della pausa pranzo, costringendo ad una bandiera rossa che ha posto fine anticipata al turno della mattina. Nel pomeriggio, con ancora qualcosa da modificare al sistema di frenata e con altre due bandiere rosse a spezzare il ritmo, Romain è stato ancora autore di un paio di uscite una delle quali in curva nove che ha impiccato il suo run a gomme morbide. Mossi forse da pietà o dalle pressioni degli sponsor, venerdì in Haas hanno rimesso in macchina Gutierrez al pomeriggio, dopo che al mattino Grosjean e la squadra hanno capito come sistemare il problema al brake-by-wire, pur non risolvendolo completamente. Per Esteban invece, è stato importante tornare in macchina avendo avuto la possibilità di montare le gomme Supesoft nell'ultima mezzora. "È stato un mese pieno di sfide per noi. Abbiamo dovuto assemblare la macchina e venire direttamente ai test, lavorando giorno e notte senza sosta. Credo che l'intera squadra abbia fatto un lavoro eccezionale e di questo li ringrazio", dice il team principal Guenther Steiner, prima di imballare tutto il materiale per l'Australia.



Latvala con il piede e con il cervello

Il finlandese ha sfruttato come meglio non poteva l'obbligo di Ogier di far da spazzino nelle prove speciali. Il finlandese riscatta così le precedenti disastrose prove offerte al Monte-Carlo e in Svezia



Marco Minghetti

“Credo che questo sia stato il rally più intelligente che noi abbiamo mai fatto. L'anno scorso in Finlandia, avevo disputato la miglior gara della mia vita dal punto di vista della guida, ma lo avevo fatto su prove speciali molto rapide a velocità altissime. In Messico, invece, abbiamo trovato tratti da 55, 42 e 80 chilometri di lunghezza e l'approccio è stato del tutto differente. È stata una vera e propria prova di endurance e sono contento di aver vinto in queste condizioni”. È nella parole di Jari-Matti Latvala che va in archivio un Rally del Messico letteralmente dominato dal trentunenne finlandese il quale, arrivato in Sud America dopo due gare disastro al Monte-Carlo e in Svezia, aveva l'obbligo morale di fare la miglior gara possibile. E così è stato. Consapevole del fatto che Sébastien Ogier avrebbe avuto vita durissima, essendo costretto a far da “spazzino” per due giorni come primo sulla strada, Latvala ha sfoderato la classica prestazione perfetta. Proprio lui, che da tutti è additato come pilota veloce, ma troppo fallosso, è stato capace di concludere l'appuntamento messicano esente dal benché minimo errore. In una gara, di contro, che presentava i tratti cronometrati più lunghi dell'intero panorama stagionale. È stata talmente perfetta la cavalcata del finlandese, che al termine della giornata del sabato il vantaggio accumulato sul compagno di squadra era lievitato ben oltre il minuto. Quasi un'enormità, in questa epoca dove i distacchi si misurano spesso in secondi se non in decimi... Un buon viatico per il pilota della Volkswagen che, messa in carriera la sedicesima vittoria in carriera, pensa già alla gara in Argentina come occasione per fare una bella doppietta come spiega il suo navigatore Anttila: “Questa vittoria è stata davvero un grande sollievo per me e Jari-Matti. La nostra posizione di partenza era ottimale e noi abbiamo cercato di fornire una gara solida ed ora avremo la stessa opportunità anche in Argentina e cercheremo di approfittarne...”.

Ancora una volta decisiva la posizione di partenza

Ovviamente di tenore diverso le dichiarazioni del grande sconfitto Sébastien Ogier il quale, comunque, aumenta il suo vantaggio nella classifica piloti che ora guida con 35 punti di vantaggio su Mads Ostberg. “Tutto sommato, il secondo posto per noi era il miglior risultato possibile in questo fine settimana”, - ha detto il francese a fine gara - “Grazie alla vittoria nella Power Stage, abbiamo raccolto 21 punti importanti per la classifica di campionato, che è quello che conta nel complesso. Naturalmente, avrei sperato di mettere in scena un duello più emozionante con Jari-Matti, ma non c'era modo che fosse possibile; le nostre condizioni della strada durante i primi due giorni erano troppo diverse. Ma con questo non voglio togliere niente alla performance di Jari-Matti che ha ampiamente meritato la vittoria”. Fa buon viso al cattivo gioco Ogier, ma i suoi occhi spiegano cose diverse da quelle che escono dalla bocca, avrebbe voglia di urlare tutta la sua rabbia, ma si contiene. Non solo il francese, ma tutti gli addetti ai lavori sanno benissimo che senza l'assurdità che lo costringe ad essere il primo ad aprire la strada anche sulla terra nelle prime due giornate di rally è un handicap insopportabile. Uno svantaggio addirittura superiore a quello che già Sébastien Loeb aveva dovuto affrontare ai suoi tempi. Certo, i federali tendono sempre a mettere un freno ai più bravi, ma qui si esagera e sarebbe molto più sensato tornare alla prova di qualifica con il più veloce che si può scegliere la posizione di partenza. In definitiva: il più bravo deve essere legittimato a vincere e non a doversi (o potersi...) soltanto difendere.



Sébastien Ogier





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 6 MARZO 2016

1. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) - 4.25'57"4
2. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) + 1'05"0
3. Ostberg-Floene (Ford Fiesta RS Wrc) + 5'36"4
4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) + 5'37"9
5. Paddon-Kennard (Hyundai i20 Wrc) + 6'22"6
6. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) + 9'59"5
7. Prokop-Tomanek (Ford Fiesta RS Wrc) + 12'58"5
8. Bertelli-Scattolin (Ford Fiesta RS Wrc) + 14'09"6
9. Suninen-Markkula (Skoda Fabia R5) + 18'01"8
10. Gorban-Korsia (Mini JWC Wrc) + 32'37"3

Le classifiche di campionato

Piloti: 1.Ogier 77; 2.Ostberg 42; 3.Mikkelsen 33; 4.Sordo 30; 5.Paddon 29; 6.Latvala 27; 7.Tanak 24; 8.Neuville 15; 9.Lefebvre 10; 10.Evans, Solberg e Prokop 6.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 97; 2.Hyundai Motorsport 61; 3.M-Sport WRT 46; 4.Volkswagen Motorsport II 30; 5.DMACK 26; 6.Hyundai Motorsport II 24; 7.Jipocar CNT 6.

WRC2: 1.Evans 50; 2.Kremer 28; 3.Suninen 25; 4.Ptaszek 24; 5.Tidemand 18; 6.Gilbert, Lappi e Rendina 15; 9.Giordano, Grondal e Fuchs 12.

WRC3: 1.Fabre 54; 2.Veiby 25; 3.Berfa 18; 4.Andolfi 15; 5.De Tommaso 12; 6.Dubert 10.

Sordo perde il podio per una gomma di troppo

È durata lo spazio di alcune ore la felicità di Dani Sordo e Marc Martí per il podio conquistato in Messico. La coppia spagnola è stata infatti retrocessa dal terzo al quarto posto per la penalità inflitta dai commissari per aver trasgredito all'articolo 7.2 del regolamento particolare di gara, quello che determina l'utilizzo degli pneumatici. Ed è stato il team manager della Hyundai, Alan Penasse, a spiegare la disavventura: "Purtroppo Dani e Marc sono stati penalizzati di due minuti. Questo è avvenuto a causa di un errore di comunicazione evidente. Tre gomme nuove e due usate, invece di tre già utilizzate e due nuove, sono state montate sulla loro vettura dopo la pieasse 20 della domenica mattina. Questo ha significato un pneumatico in eccesso rispetto al numero consentito dalla normativa. Di sicuro, ciò non toglie le prestazioni sia dell'equipaggio sia della squadra per questo rally davvero impegnativo sotto tutti i punti di vista".



Condotto di gara
giudiziosa per
Lorenzo Bertelli
ottavo al
traguardo



Dani Sordo

Neuville all'ospedale nuove ombre sul belga

Il pollice alto e il sorriso di circostanza non cambiano la sostanza di base. Thierry Neuville continua a sbagliare e, se il terzo posto al Monte-Carlo aveva rassicurato, il liscio e il busso di Svezia ed ora Messico fanno ritornare pesanti ombre sulle prestazioni sul belga, finito sul banco degli imputati già nella passata stagione. Ritenuto vero pilota emergente grazie alle belle prove nella serie IRC (condite da due vittorie assolute) e ad inizi promettenti con la Citroen e la Ford nel Mondiale, il ventisettenne della Hyundai sembra ora aver imboccato un tunnel senza fine. Davvero strano per un pilota che, dopo aver regalato alla Casa coreana il primo successo iridato in Germania nel 2014, sembrava aver trovato la consacrazione. Così non è stato, e di questo passo potrebbe essere sempre più difficile la sua riconferma alla corte di Michel Nandan. In Messico, Neuville era partito fortissimo e dopo le prime tre mini-prove del giovedì era in seconda posizione assoluta. Ma il belga ha rovinato tutto nel primo impegno del venerdì con una uscita di strada. Rientrato il sabato grazie al Rally2, Neuville è di nuovo uscito di strada terminando al pronto soccorso per gli esami del caso. E interpellato dalla tv belga, il general manager di Hyundai Alain Penasse è stato molto duro con il pilota: "Aveva la chiara consegna di portare punti per il Costruttori, ora analizzeremo la situazione e prenderemo una decisione in merito prima dell'Argentina...".



M-Sport festeggia con Ostberg il 200esimo arrivo consecutivo

Un quarto posto sul campo che grazie alla retrocessione della Hyundai di Sordo diventa un bel terzo posto. Ma la gioia per Mads Ostberg non finisce qui. Il pilota norvegese può festeggiare assieme agli uomini del team M-Sport anche un traguardo davvero storico, e cioè il 200esimo arrivo consecutivo nella top di una gara iridata. È dal Monte-Carlo del 2002, infatti, che parte una lunga striscia positiva che arriva fino ai giorni d'oggi e grazie a piloti del valore di Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala, Marcus Gronholm, Markko Martin, Elfyn Evans, François Duval, Mads Ostberg, Toni Gardemeister, Ott Tänak, Petter Solberg, Evgeny Novikov, Roman Krešta, Carlos Sainz, Colin McRae, Janne Tuohino, Henning Solberg ed Eric Camilli. Il tutto rigorosamente in ordine del numero di arrivi nella zona punti. In questi quattordici anni la scuderia britannica ha raccolto qualcosa come 41 vittorie, 154 podi, 889 migliori tempi in prova speciale e 2811 punti che si sono sommati nelle classifiche Costruttori. Ora non resta che cancellare la striscia negativa delle vittorie: è infatti dalla Gran Bretagna del 2012 che una vettura del grande Ovale Blu non centra il primo posto assoluto in una competizione iridata.





Teemu
Suninen

WRC2 Suninen fa festa ma Rendina non è da meno

Dopo gli zero in casella di Monte-Carlo e Svezia, in quanto non iscritto alla serie, arriva finalmente una vittoria in WRC2 per Teemu Suninen, pilota collaudatore del team Toyota di Tommi Makinen, spedito a farsi le ossa nel Mondiale con una Skoda Fabia. In realtà il ventiduenne emergente nelle prime due apparizioni stagionali aveva già centrato buone prestazioni (12° assoluto e 5° in RC2 al Monte, e 10° assoluto e 2° in RC2 in Svezia), ma la consacrazione, grazie anche ad un elenco di avversari quasi inesistente, è arrivata sulla terra del Messico con un nono posto ed una vittoria in RC2 ottenuta con un distacco d'altri tempi. Secondo è infatti arrivato il polacco Ptaszek a oltre venti minuti, mentre al terzo posto ha potuto festeggiare Max Rendina in coppia con Emanuele Inglesi. Costretto a ripartire per due volte grazie al Rally2, Armin Kremer ha terminato a più d'un ora dal vincitore, ma ha potuto incamerare 10 punti per la classifica di campionato che vede in testa sempre Elfyn Evan e proprio il tedesco al secondo posto.





**Primi punti iridati
nel WRC2
per Rendina e Inglesi**

Dixie blu

Team per team, analizziamo quali sono le concrete possibilità di successo dei protagonisti della stagione 2016 che scatterà questo weekend sul tracciato cittadino di St. Petersburg, in Florida

Marco Cortesi

Il prossimo weekend, l'IndyCar sarà al via a St. Petersburg per l'inizio della stagione 2016. La categoria della famiglia Hulman-George, dopo un 2015 positivo in termini di attenzione mediatica, dovrà fare del suo meglio per rosicchiare altre "quote". Punto di forza sarà la spettacolarità delle gare, che nel mondo delle corse di oggi però, non basta.



es



I FAVORITI

Team Penske

Quattro vetture, quattro piloti esperti e velocissimi, e la voglia di ribaltare l'esito dello scorso anno, quando Juan Pablo Montoya perse il titolo all'ultima gara dopo un'incredibile contatto col compagno di squadra Will Power. Il colombiano rappresenta ancora il punto di riferimento come passista, ma i miglioramenti dell'australiano e di Simon Pagenaud sugli ovali fanno ben sperare. Certo, con il quartetto che comprende anche Helio Castroneves, il gruppo guidato da Roger Penske e Tim Cindric sa di avere potenzialmente un vincitore in ogni singola gara del campionato. Il fatto è che, ancora una volta, rischia di essere un vincitore diverso in ogni circostanza. La sfida sarà ancora armonizzare le prestazioni e, una volta fatto, gestire la competizione interna.

Chip Ganassi Racing

Tutti contro Scott Dixon. La squadra di Chip Ganassi ha una tattica completamente diversa rispetto a quella del Capitano. Non quattro punte, tutte allo stesso livello come potenzialità, ma un vero leader che, al contrario dei portacolori rivali, fa della capacità di vincere su ogni tipo di pista il suo punto di forza. Dixon è la vera "punta" della squadra campione in carica, impossibile negarlo, specie con un Tony Kanaan veloce, ma che ha perso un po' di mordente rispetto ai tempi d'oro. Oltre a Charlie Kimball ci sarà anche Max Chilton. L'inglese ex Marussia al debutto Indy Lights ha deluso, conquistando un solo successo contro rivali molto più giovani e inesperti. Vedremo se avere più cavalli da gestire lo aiuterà.

Andretti Autosport

La compagine di Michael Andretti è quella di riferimento per la Honda, e ha compiuto buona parte delle prove Honda con la nuova aerodinamica. A guidare il lotto sarà Ryan Hunter-Reay, unico portacolori sulla carta in grado di essere veloce in ogni situazione. Il pilota della Florida inizierà in casa, a St. Pete: dovrà ridurre gli errori, anche non forzati, compiuti qua e là in precedenza se vorrà essere un vero concorrente per Scott Dixon. Si continuerà anche con Carlos Munoz e Marco Andretti, che sembrano più puntare a successi spot, oltre ad Alexander Rossi. In arrivo dalla GP2 e dalla F.1 dopo le apparizioni nei Gran Premi di fine anno con la Manor, il californiano sa di poter dire la sua sugli stradali, ma anche per via dell'assenza nei test di Phoenix, sugli ovali troverà un muro da scalare. Ad aiutarlo Bryan Herta, che si occuperà della vettura numero 98 dopo essere stato "incorporato" col suo team da Andretti.

Scott Dixon correrà con la livrea resa celebre da Alex Zanardi a fine anni 90
gandi speranze per il team Coyne



Qui Honda

Nuovo aerokit per il costruttore giapponese e qualche piccola novità sul motore (che si vedrà però più avanti nella stagione). Si spera sui tracciati stradali di vedere prestazioni migliori. La filosofia è stata quella improntata all'efficienza già vista sull'aerokit Chevy 2015.

Qui Chevrolet

Con piccoli aggiornamenti aerodinamici, ed un punto di domanda per quanto riguarda l'affidabilità dopo i problemi nei primi test, la Casa del cravattino avrà ancora l'accoppiata Penske-Ganassi come punto di riferimento, con almeno otto vetture in grado di lottare per il titolo.

Ryan Hunter-Reay guiderà nuovamente lo squadrone di Andretti (2 foto)



GLI ISCRITTI

Chevrolet

Team Penske - Helio Castroneves

Team Penske - Juan Pablo Montoya

Team Penske - Simon Pagenaud

Team Penske - Will Power

Chip Ganassi Racing - Max Chilton

Chip Ganassi Racing - Scott Dixon

Chip Ganassi Racing - Tony Kanaan

Chip Ganassi Racing - Charlie Kimball

Ed Carpenter Racing - Ed Carpenter*

Ed Carpenter Racing - Josef Newgarden

KV Racing Technology - Sebastien Bourdais

* Solo ovali

Honda

Andretti Autosport - Marco Andretti

Andretti Autosport - Ryan Hunter-Reay

Andretti Autosport - Carlos Munoz

Andretti Autosport/Herta - Alexander Rossi

Dale Coyne Racing - Conor Daly

Dale Coyne Racing - Luca Filippi

Rahal Letterman Lanigan Racing - Graham Rahal

Rahal Letterman Lanigan Racing - Spencer Pigot**

Schmidt Peterson Motorsports - James Hinchcliffe

Schmidt Peterson Motorsports - Mikhail Aleshin

AJ Foyt Racing - Jack Hawksworth

AJ Foyt Racing - Takuma Sato

** Programma part-time



Ancora una lotta con... se stesso
per Will Power

GLI OUTSIDER

Rahal Letterman Racing

Graham Rahal ha finalmente mostrato lo scorso anno di poter mettere a frutto il grande talento che solo sporadicamente aveva fatto capolino in precedenza, alternato a troppi errori. Ora, anche il team dovrà fare la sua parte, perché se è vero che le vittorie 2015 sono arrivate anche grazie a strategie brillanti, è anche vero che, per puntare al titolo, non si può sempre tentare il "colpaccio" sperimentando ai box. Per il round di St. Petersburg e per le due gare di Indy, ci sarà anche il campione Indy Lights Spencer Pigot. Il ventiduenne di Pasadena, che debutta grazie al premio in denaro della categoria cadetta, è uno dei giovani da tenere d'occhio.

Schmidt Peterson Motorsport

E' stata una stagione 2015 di studio quella di Sam Schmidt e dei suoi piloti. Dopo la vittoria arrivata più per il meteo che per merito in Louisiana, il pilota di punta James Hinchliffe ha rischiato di perdere la vita nel tremendo schianto di Indy, rimettendosi solo per i test post-campionato. Il simpatico canadese è deciso a trarre il massimo dal pacchetto Honda per quest'anno. Sarà per lui la stagione della verità. In più, ritornerà Mikhail Aleshin. Il russo ha saltato i test per un problema col visto, ma era già rientrato in pista a fine 2015 a Sonoma. Prima del grave incidente di Fontana nel 2014 e dello stop lo scorso anno, aveva impressionato per continuità anche sugli ovali.

Dale Coyne Racing

Luca Filippi debutta full-time nell'IndyCar e lo fa con una squadra, quella di Dale Coyne, che nelle ultime stagioni ha "spezzettato" il suo pacchetto piloti per tentare di far quadrare i conti, lasciando un po' da parte la ricerca dei risultati. La speranza è che, con due piloti molto tecnici come l'italiano e Conor Daly, la voglia sia finalmente quella di tornare a lottare, magari sporadicamente, per dei successi che in passato erano stati alla portata. Filippi lo scorso anno ha mostrato di cosa è capace sulle piste stradali, con buoni risultati a dispetto della tanta sfortuna e degli errori strategici del team CFH. Per lui, nonostante i due test disputati in Iowa e a Phoenix ci sarà l'incognita del traffico negli ovali e, in Arizona, ci sarà l'impatto con la seconda gara della stagione. Daly ha più da dimostrare, e dopo essere stato esaltato da molti addetti ai lavori dovrà rispondere alle aspettative. Una situazione non facile.

AJ Foyt Racing

Come ogni anno, nessuno sa cosa aspettarsi dalla squadra diretta da Larry Foyt. Per la prima volta, ci sono due piloti titolari confermati dall'anno precedente. Pur se tra tanti alti e bassi, Takuma Sato ha un ottimo potenziale e Jack Hawksworth ha dimostrato di avere un buon piede se le cose si mettono per il verso giusto. Lo scoglio sarà quello dello sviluppo, dato che tante volte in passato non c'è stata una vera e propria direzione da seguire dal punto di vista tecnico.

Ed Carpenter Racing

La squadra è rimasta orfana di Sarah Fisher e Wink Hartman, e si è ristrutturata sotto la guida dell'esperto rampollo della dinastia di Indy. Carpenter correrà ancora solo sugli ovali, mentre l'uomo chiave sarà Josef Newgarden. Vincente (e convincente) in due occasioni lo scorso anno, vuole confermare il proprio potenziale e puntare ai posti di Tony Kanaan ed Helio Castroneves nel caso uno dei due decida di ritirarsi.

KV Racing

Sono solo quattro i team di casa Chevrolet a correre a tempo pieno, e a chiudere la lista c'è il KV Racing. La compagine di Jimmy Vasser e Kevin Kalkhoven si è trovata costretta a ridurre il proprio impegno alla sola vettura di Sebastien Bourdais. A causa della difficile stagione 2015, la loro seconda Dallara è finita troppo indietro in classifica per ricevere i contributi finanziari della serie, cosa che ne è costata la partecipazione. Il francese comunque è reduce da una stagione positiva con due successi, uno su ovale e uno su stradale. Occorrerà limitare però i KO visti nel 2015.

Nella foto, Luca Filippi a colloquio con Graham Rahal





Voglia di rivincita per Juan Pablo Montoya



Il calendario 2016

- 13 marzo - St. Petersburg
- 2 aprile - Phoenix
- 17 aprile - Long Beach
- 24 aprile - Barber
- 14 maggio - Indy (stradale)
- 21-22 maggio - Indy 500 (qualifica)
- 29 maggio - Indy 500
- 4 giugno - Detroit 1
- 5 giugno - Detroit 2
- 11 giugno - Fort Worth
- 26 giugno - Road America
- 10 luglio - Iowa
- 17 luglio - Toronto
- 31 luglio - Mid-Ohio
- 21 agosto - Pocono
- 4 settembre - Boston
- 18 settembre - Sonoma

Debutto assoluto per Alexander Rossi



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