



FERRARI così non va

Con Rosberg che continua a mietere successi con l'imprendibile Mercedes, la Rossa in Cina salva il bilancio con il podio acciuffato da Vettel. Ma a Maranello cresce il nervosismo per una vittoria che manca da troppo

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

**TERZA VITTORIA E
OROSCOPO CINESE.**

MA QUALE
SCIMMIA ...
IL 2016 È
L'ANNO DI
ROSBERGER.



BAFFI





VETTEL che succede?

Il tedesco ha sbagliato tanto in Cina, e nonostante la rimonta e il podio il bilancio della Rossa dopo tre GP stenta ad essere positivo. E Marchionne è stanco di onorevoli sconfitte

Stefano Semeraro

Il 2015 è stato tutto rose e fiori, un campionato di sorrisi e cortesie, di amore corrisposto con i fan e la squadra, di bei piazzamenti e "forza ragazzi!" sparati nella radio. Andava benissimo così, quest'anno invece, le cose sono cambiate. La luna di miele fra Sebastian Vettel e la Ferrari è finita, l'amore è sempre saldo, ma bisogna cominciare pensare a lati pratici del matrimonio. E cioè a vincere. Quello che vuole Seb, che si aspettano i tifosi, ma che soprattutto pretende Sergio Marchionne, il Presidente della Ferrari che domenica a Shanghai ha assistito con la faccia di cemento alla bambola dei suoi due piloti in partenza. Poi, sia Vettel sia Kimi Raikkonen hanno rimontato, e alla grande, Marchionne però non ha gradito l'ennesima delusione di una stagione che doveva salutare l'aggancio alla Mercedes, ma che al momento, nonostante gli innegabili progressi della nuova monoposto, in tre Gran Premi ha portato parecchia amarezza. «E' la prima volta che Raikkonen e Vettel si bocciano - ha commentato acido Marchionne -. L'ho trovato sinceramente non da Ferrari. Erano più imbarazzati loro di me». Raikkonen che inchioda, Vettel che dopo aver lasciato la porta aperta, per evitare il furbetto russo Kvyat gli finisce addosso, costringendo se stesso e Kimi a una furiosa rimontata. «Una bella rimonta? Sì, ma mi sono stufato - è sbottato Maurizio Arrivabene - per un motivo o per l'altro va sempre come non deve andare. Speriamo che si raddrizzi. I gradini del podio li abbiamo toccati quasi tutti, adesso voglio quello più



PIRELLI



Kvyat passa all'interno, e a Vettel non rimane che allargare e andare a colpire l'incolpevole Raikkonen



Seb litiga con Kvyat, ma che imbarazzo!

Al patatrac in gara va poi aggiunto il mezzo flop in qualifica, con l'errore in curva di Vettel nell'unico giro buono per tentare di arraffare se non la pole almeno la prima fila. Un weekend un filo sconcerante. Il tedesco si è scusato con il team per la brutta qualifica, poi ha provato a rimbrottare il pivellino Kvyat, stile Senna con il giovane Schumacher tanti anni fa, ma Daniil non solo non si è scusato – giustamente, visto che non aveva fatto nulla di male – ma l'ha anche preso in giro con un fare arrogante, e questo va meno bene, ma è suonato come l'ennesimo scappellotto al tetra-campione. Che Vettel, ora che il gioco si fa duro e che il sogno di bambino – correre con la Rossa – si è trasformato in un carico di lavoro pieno di stress e di aspettative, stia sentendo la pressione? Secondo la stampa inglese il tedesco «dovrebbe essere più imbarazzato che infuriato», ma è un po' tutto il team sotto esame, visti anche i problemi di affidabilità evidenziati prima in Australia, poi in Bahrain. «C'è ancora tanto lavoro da fare», ha ammesso Seb, dando voce oltre che ad un imperativo etico a una preoccupazione diffusa a Maranello, dove forse dopo i test invernali tutti credevano di essere messi un filo meglio rispetto alla concorrenza tedesca. Marchionne alla fine ha indorato un po' la pillola: «Ho visto una Ferrari in crescita, che mi piace. In alcuni sensi è quasi immatura, ma sta venendo benissimo. E' come guardare i bambini, sta uscendo veramente bene. Un po' ribelle...». Oggi un buffetto. Da domani, però, occhio agli sculaccioni.



GP CINA

Mercedes



Hamilton, i jolly sono finiti

Il campione del mondo perde, ma non si arrabbia più di tanto, è perseguitato dalla sfortuna, ma la prende con filosofia. Forse ha sottovalutato Rosberg, o magari la sua vita privata lo distrae un po'. In Cina però, ha capito che non può permettersi altri passi falsi



GP CINA

Mercedes





Stefano Semeraro

«Solo 36 punti di distacco da Rosberg, davvero? Pensavo fossero 50. Be', in fondo non è così male. Adesso mi sento molto meglio». Che un tre volte campione del mondo, per giunta dichiaratamente in cerca del poker che lo trasbordi nell'immortalità accanto al suo idolo Ayrton Senna, non abbia idea della classifica – ne converrete – è un po' bizzarro. Eppure nel dopo gara di Shanghai Lewis Hamilton ha risposto così a chi gli faceva notare il piccolo abisso che Nico Rosberg si è scavato alle spalle. Certo, per carità, come sottolinea per primo Rosberg, questa stagione sarà lunghissima. Mancano ancora 18 Gp, e fare i calcoli a questo punto è decisamente prematuro. Però...

Però il sospetto che Hamilton sia il miglior Hamilton possibile – in termini di concentrazione – nel paddock inizia a serpeggiare. Prima dell'inizio del campionato già si erano accese le polemiche sul suo stile di vita molto da rock-star, pieno di impegni e di distrazioni da jet-set. Nelle prime tre gare Lewis è stato bersagliato anche dalla sfortuna, che in Cina si è accanita su di lui sia in qualifica sia in gara, ma qualche segnale ambiguo da decifrare c'è, ammettiamolo. Prendete ad esempio le parole di Toto Wolff, che dopo il guaio tecnico in qualifica che ha costretto Hamilton a partire ultimo – dopo che già il cambio della trasmissione lo aveva condannato a cinque posizioni di penalità – ha parlato di una grande maturazione del suo pilota: «nonostante il disappunto nei box ha stretto la mano a tutti i meccanici e li ha incoraggiati. Sono colpito da quanto sia cambiato Lewis».



È calata la concentrazione?

Qualche tempo fa Hamilton, che per anni è stato quello che gli anglosassoni definiscono un 'bad loser', un cattivo perdente, avrebbe fatto volare gli stracci per molto meno. «Mostratemi un buon perdente – sosteneva del resto Fred Perry, il grande tennista inglese degli anni '30 – e vi mostrerò un perdente». Ora, anche senza ipotizzare un repentina trasformazione del fenomeno da cannibale a mollaccione accomodante, una riflessione viene spontanea; tanto spontanea che l'ha fatta sua anche il vecchio ferrarista Patrick Tambay. «Hamilton non mi sembra focalizzato come in passato sul suo obiettivo principale», ha detto il francese. «Il Mondiale lo ha già vinto tre volte e magari quest'anno non ci sta mettendo lo stesso impegno, la stessa determinazione, la stessa qualità di lavoro di Rosberg». Oppure, altra ipotesi, Hamilton, che non è famoso per la sua umiltà, ha semplicemente sottovalutato il rivale e sopravvalutato le sue capacità di tenere tutto sotto controllo anche senza impegnarsi al 100 per cento.

Pochi jolly da giocare

In Cina però un dubbio deve essere venuto anche a lui. «Finalmente stavolta sono partito bene – ha raccontato sempre nel dopo gara – peccato che fossi ultimo degli ultimi... Poi mi sono divertito a fare dei sorpassi, anche due consecutivi all'esterno, sorprendendo tutti come piace a me. Ma poi rientravo ai box e dove risorpassare un sacco di gente, rientravo di nuovo e ancora dovevo passare tutti. Non è come in passato, quando sentivo come se ci fosse una nuvola scura sopra di me, ma sono prove che bisogna superare, guardando avanti. Tante cose mi passano per la testa adesso che sto realizzando che la stagione è iniziata nel modo sbagliato. Però, fa parte delle corse, e della vita. Attraverso queste esperienze il rapporto con i miei meccanici e i miei ingegneri è diventato più stretto e più forte. La strada è lunga e tutto ancora può succedere, ma ho capito che non mi sono rimasti più jolly da giocare». Saggio, maturo, profondo Hamilton. O magari ci sta prendendo tutti in giro, che ne dite?

“Tante cose mi passano per la testa adesso che sto realizzando che la stagione è iniziata nel modo sbagliato. Però fa parte delle corse, e della vita. Attraverso queste esperienze il rapporto con i miei meccanici e i miei ingegneri è diventato più stretto e più forte. La strada è lunga e tutto ancora può succedere, però ho capito che non mi sono rimasti più jolly da giocare”

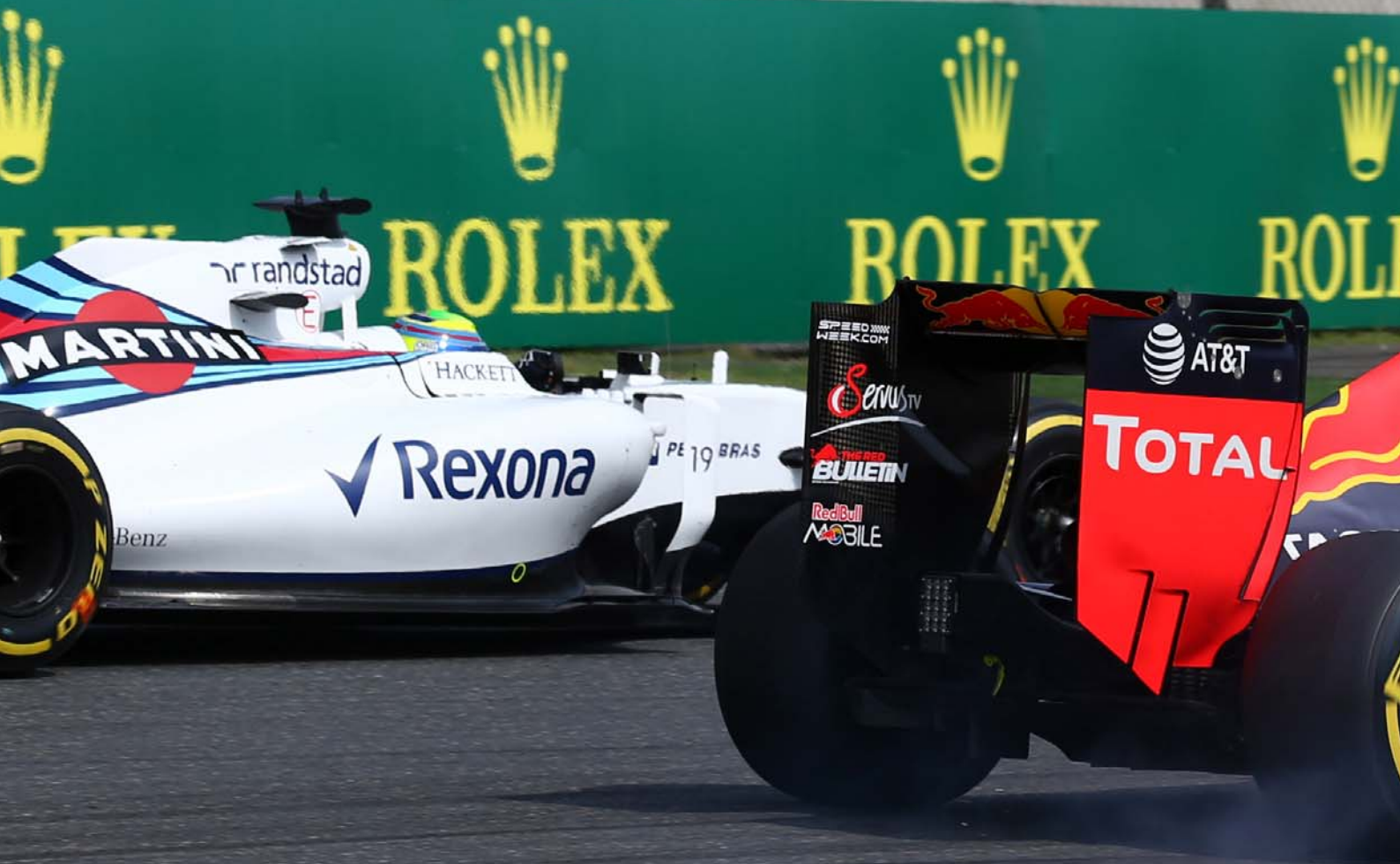
LEWIS HAMILTON

”

Red Bull ritrova le ali

Ricciardo in prima fila e al comando del GP fino al momento della foratura, avvenuta dopo appena 3 giri. Kvyat protagonista costante e terzo al traguardo mentre l'australiano ha rimontato da ultimo a quarto. La RB12 Renault se la gioca con la Ferrari e magari...





Massimo Costa

Una Red Bull in prima fila. Una Red Bull davanti a tutti nei primi chilometri del GP di Cina. Una Red Bull tra l'altro spinta da quella power unit Renault, nome ora scomparso per lasciar spazio a Tag-Heuer, che tanti problemi aveva causato negli ultimi due anni. Ma che sta accadendo in F.1? Un ritorno al passato? Assolutamente no. Semplicemente la RB12 funziona. Finalmente tutto sembra combaciare alla perfezione: un telaio indovinato, quello dello scorso anno non era granché, e una power unit che la Renault sembra avere finalmente azzeccato, quanto meno in affidabilità. Daniel Ricciardo autore del secondo tempo in qualifica e al primo posto in gara per 3 giri che hanno tenuto Christian Horner con gli occhi spalancati. L'australiano aveva le super soft, Nico Rosberg con la Mercedes le soft, ma il passo della RB12 appariva veramente di quelli dei tempi che furono. Poi, l'incredibile foratura al 3° giro

che ha spento illusioni e sogni di gloria fermando la corsa di Ricciardo per un posto sul podio. Anche se poi il ricciolone sorridente si è prodigato in una spettacolare rimonta che lo ha fatto concludere in quarta posizione e gli ha fatto dire: "E' stata probabilmente la corsa più bella della mia vita". La Red Bull, perso Ricciardo, ha trovato in Daniil Kvyat il salvatore. Male in qualifica, il russo in gara ha infilato alla prima curva Sebastian Vettel in maniera aggressiva, spaventando il tedesco che è finito contro Kimi Raikkonen. Poi, Kvyat ha spinto forte, leggendo bene ogni momento del Gran Premio e meritando il terzo posto finale: "La monoposto di quest'anno promette molto bene", ha spiegato Daniil, "in questi primi tre weekend stagionali abbiamo dimostrato la nostra forza e di certo non pensavamo di poter essere così competitivi". E' d'accordo Horner: "Essere stati la seconda squadra più veloce dopo la Mercedes in qualifica è stata una bella sensazione. Non avremmo vinto il GP, però siamo lì".



“ Essere stati la seconda squadra più veloce dopo la Mercedes in qualifica è stata una bella sensazione. Non avremmo vinto il GP, però siamo lì ”

CHRISTIAN HORNER

Tristezza Williams

di Massimo Costa

Valteri Bottas **5**

Se questo doveva essere l'erede di Raikkonen in Ferrari... L'inizio del 2016 per Bottas è decisamente sconcertante, sempre peggio del compagno Massa in gara. Il finlandese appare la brutta copia di quello che conoscevamo. Si è forse imborghesito? E' stato sfortunato al via rimanendo bloccato dal contatto delle due Ferrari, ma una reazione doverosa per un pilota del suo livello non l'abbiamo vista nel corso del GP e il decimo posto finale è qualcosa di triste.





Bottas in lotta
con Alonso

Daniel Ricciardo 10

Ha fatto qualcosa di eccezionale Ricciardo. Secondo tempo in qualifica davanti alle due Ferrari, primo per qualche chilometro e KO per foratura soltanto per la cecità di chi doveva mandare subito dentro una safety-car dopo il contatto tra Raikkonen e Vettel, e non solo quello, con detriti ovunque. E difatti, la SC è entrata in pista quando Ricciardo ha cambiato la gomma... Dopo di che, l'australiano ha disputato quella che lui stesso ha definito la migliore gara della sua vita. Sensazionale.

Nico Rosberg 9,5

Il suo primo merito è quello di essere tornato in pole, la prima del 2016. Il secondo merito è quello di aver vinto la terza gara delle prime tre stagionali. La sesta consecutiva se guardiamo al 2015. Per il resto, impeccabile anche se quel Ricciardo che gli è volato via (d'accordo aveva le supersoft, però...) lascia qualche incertezza. Rosberg per la prima volta è in una posizione di assoluta forza nei confronti di Hamilton.

Qualifica 8

Dopo una non necessaria telenovela, finalmente team, Ecclestone e FIA hanno trovato un punto di intesa e si è tornati al vecchio sistema di qualifica. Bravi. Ma la prossima volta fate tutto questo in 5 minuti come dovrebbe, e non in un mese.

Daniil Kvyat 8

L'infilata a Vettel non è parsa così esageratamente scorretta come l'ha intesa il tedesco della Ferrari. Il russo si è buttato dentro quando ha visto il varco e ha tenuto la linea. Ha fatto un bel sorpasso, nulla di più. Kvyat ha successivamente tenuto alto il ritmo e conquistato un bel podio cancellando un avvio di stagione che pareva preoccupante.

Sebastian Vettel 7

Meritava un 9, ma l'errore in qualifica e quello al via con il contatto che ha coinvolto Raikkonen, non ci consentono di darglielo. Troppo ottimista al sabato, nel voler compiere un solo giro per ottenere il tempo. E difatti gli è andata male. Poi, un riflesso eccessivo quando ha visto Kvyat buttarsi all'interno della prima curva. Poteva gestirla meglio Vettel. Che inghiottito il boccone amaro, si è lanciato in una fenomenale e impeccabile corsa rimettendo a posto le cose e conquistando una bella seconda posizione.

Kimi Raikkonen 7

Non brillantissimo in qualifica, alla prima curva si è trovato al posto sbagliato quando Vettel lo ha speronato. Freddo come sempre, non si è scomposto e si è dato da fare per recuperare fino al quinto posto.

Max Verstappen 7

Ottavo al traguardo con un rush finale notevole. L'olandese appare sempre più maturo e dopo il nervosismo inutile profuso a Melbourne, deve avere capito che la calma è la virtù dei forti.





La Safety Car
precede il leader Rosberg





Carlos
Sainz

Carlos Sainz 7

Nel finale non aveva la strategia del compagno di squadra Verstappen e lo ha lasciato andare via. Nonò all'arrivo, come a Melbourne e per la prima volta più veloce di Max in qualifica.

Pascal Wehrlein 7

Al di là del risultato finale, continua a stupire per come riesce a interpretare le corse. Guida una Manor, ma nelle prime fasi di gara sembra che sia al volante di una Williams o qualcosa del genere. Noto, una delle più belle sorprese di questo inizio di campionato.

Lewis Hamilton 6,5

Un brodino tiepido il settimo posto di Shanghai per uno che ha la miglior monoposto del mondiale da tre anni. D'accordo, il team non lo ha aiutato con scelte strategiche discutibili, ma lui non appare molto in vena. Qualche sorpasso bello l'ha compiuto, è pur sempre partito ultimo e si è trovato a rimontare più volte. Ma siamo sicuri che questo Hamilton sia quello infallibile del 2015? Tre GP e nessuna vittoria. Certo ha realizzato le prime due pole del campionato e in Cina non poteva ripetersi per via della penalità prima e del problema tecnico poi, ma è indubbio che qualche nuvola sta offuscando la brillantezza classica di Lewis. Nuvola che potrà volatilizzarsi in un attimo. Spetta solo a lui a spingerla via.

Felipe Massa 6,5

La Williams pare una monoposto incomprensibile e anche lui a Shanghai non ha fatto molto. Al di là di qualche bella reazione a sorpassi subiti e dell'impegno profuso, Massa in qualifica è stato deludente e il sesto posto finale non lascia presagire granché di buono per il futuro del team di Grove.

Sergio Perez 6

Ha concluso undicesimo, distante da Bottas decimo di 8". Inizialmente è stato beffato dalla safety-car e si è ritrovato tra gli ultimi dopo il pit-stop. Perez ha lottato, ma non è bastato per arrivare in top 10. Peccato perché il settimo tempo in qualifica era stato eccellente, però dopo tre GP il messicano è ancora senza punti.

Esteban Gutierrez 6

Sufficienza di incoraggiamento per il messicano della Haas, per la prima volta al traguardo (quattordicesimo) nel 2016. Lui era molto contento e questa volta francamente, viste le difficoltà incontrate da Grosjean, la monoposto americana è parsa in difficoltà. Quindi, ben fatto Gutierrez.

Marcus Ericsson 6

Che dire, l'orgoglio non manca, ma sembra che il resto non ci sia. Ovvero una monoposto competitiva e in crescita. Cosa che sembra ben lontana dall'arrivare.

Nico Hulkenberg 5,5

La sua Force India ha stranamente mangiato le gomme più di quanto ci si aspettasse e si è preso anche una penalità che l'ha proiettato al quindicesimo posto. Peccato perché era partito bene, ma in qualifica non è stato all'altezza della situazione. Resta da capire se la Force India può offrire qualche bella prova come lo scorso anno.

Fernando Alonso 5,5

Tornato dopo la stop voluto dai medici FIA in Bahrain, lo spagnolo è rimasto fuori dai punti concludendo dodicesimo. Non si sono notati particolari momenti di gloria. Niente di nuovo insomma, se non una apparente affidabilità trovata dalla McLaren-Honda, che ha visto al traguardo anche Button. E chissà che a qualcuno non sia venuto in mente quanto fatto dal giovane Vandoorne in Bahrain...

Jenson Button 5,5

Vale lo stesso discorso fatto per Alonso. Al traguardo, tredicesimo dietro al compagno di squadra, compitino portato a termine. Anche su di lui incombe pesante l'ombra di Vandoorne.

Romain Grosjean 5

La macchina era inguidabile, diceva. Questa volta niente miracoli. Resta da capire come mai un passo indietro così frustrante.

Felipe Nasr 5

Un contatto con Hamilton ha subito compromesso la sua corsa. Poi, ha galleggiato. Ma che poteva fare di più?

Kevin Magnussen/Renault 5

Fuori subito dal Q1 in qualifica, il danese in gara non è mai stato competitivo per via di una Renault che non si capisce bene cosa voglia fare nel mondiale F.1.

Rio Haryanto 4

Galleggia. Del resto, come Palmer (vedi sotto), per ottenere qualcosa di buono in GP2 ha impiegato 4 anni, quindi non bisogna avere fretta con lui.

Jolyon Palmer 4

Ha detto che è stato il peggior weekend della sua carriera. Non aggiungiamo altro. Se pensiamo però che per ottenere qualcosa di positivo in GP2 ha impiegato 4 anni...

Direzione gara 2

Due contatti al via, detriti ovunque, ma nonostante i 100 televisori che hanno in direzione gara non pensano a mandare fuori la safety-car. E così il leader Ricciardo fora. Dopo pochi secondi, ecco che qualcuno si sveglia ed appare la safety-car.





Ancora piena di curve
la strada di Button
e della McLaren...

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 17 APRILE 2016

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'53"891
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 37"776
- 3 - Daniil Kvyat (Red Bull RB12-Tag Renault) - 45"936
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 52"688
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 1'05"872
- 6 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1'15"511
- 7 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 1'18"230
- 8 - Max Verstappen (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'19"268
- 9 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'24"127
- 10 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1'26"192
- 11 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'34"283
- 12 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1'37"253
- 13 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1'41"990
- 14 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
- 16 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Kevin Magnussen (Renault R16) - 1 giro
- 18 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 19 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 20 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 21 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 22 - Jolyon Palmer (Renault R16) - 1 giro

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2016

| | | |
|---------------|------------|--|
| Australia | 20/03/2016 | Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.48'15"565 |
| Bahrain | 03/04/2016 | Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.33'34"696 |
| Cina | 17/04/2016 | Nico Rosberg (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'53"891 |
| Russia | 01/05/2016 | |
| Spagna | 15/05/2016 | |
| Monaco | 29/05/2016 | |
| Canada | 12/06/2016 | |
| Europa | 19/06/2016 | |
| Austria | 03/07/2016 | |
| Gran Bretagna | 10/07/2016 | |
| Ungheria | 24/07/2016 | |
| Germania | 31/07/2016 | |
| Belgio | 28/08/2016 | |
| Italia | 04/09/2016 | |
| Singapore | 18/09/2016 | |
| Malesia | 02/10/2016 | |
| Giappone | 09/10/2016 | |
| USA | 23/10/2016 | |
| Messico | 30/10/2016 | |
| Brasile | 13/11/2016 | |
| Abu Dhabi | 27/11/2016 | |





CLASSIFICA PILOTI

| | | | |
|----|-------------------|----------------------|----|
| 1 | Nico Rosberg | Mercedes | 75 |
| 2 | Lewis Hamilton | Mercedes | 39 |
| 3 | Daniel Ricciardo | Red Bull-Renault | 36 |
| 4 | Sebastian Vettel | Ferrari | 15 |
| 5 | Kimi Raikkonen | Ferrari | 33 |
| 6 | Felipe Massa | Williams-Mercedes | 22 |
| 7 | Daniil Kvyat | Red Bull-Renault | 21 |
| 8 | Romain Grosjean | Haas-Ferrari | 18 |
| 9 | Max Verstappen | Toro Rosso-Ferrari | 13 |
| 10 | Valtteri Bottas | Williams-Mercedes | 7 |
| 11 | Nico Hulkenberg | Force India-Mercedes | 6 |
| 12 | Carlos Sainz | Toro Rosso-Ferrari | 4 |
| 13 | Stoffel Vandoorne | McLaren-Honda | 1 |
| 14 | Kevin Magnussen | Renault | 0 |
| 15 | Sergio Perez | Force India-Mercedes | 0 |
| 16 | Jolyon Palmer | Renault | 0 |
| 17 | Marcus Ericsson | Sauber-Ferrari | 0 |
| 18 | Fernando Alonso | McLaren-Honda | 0 |
| 19 | Jenson Button | McLaren-Honda | 0 |
| 20 | Pascal Wehrlein | Manor-Mercedes | 0 |
| 21 | Felipe Nasr | Sauber-Ferrari | 0 |
| 22 | Esteban Gutierrez | Haas-Ferrari | 0 |
| 23 | Rio Haryanto | Manor-Mercedes | 0 |

CLASSIFICA COSTRUTTORI

| | | |
|----|---------------------|-----|
| 1 | Mercedes | 114 |
| 2 | Ferrari | 61 |
| 4 | Red Bull Racing | 57 |
| 3 | Williams-Mercedes | 29 |
| 5 | Haas | 18 |
| 6 | Scuderia Toro Rosso | 17 |
| 7 | Force India | 6 |
| 8 | McLaren | 1 |
| 9 | Renault | 0 |
| 10 | Sauber | 0 |
| 11 | Manor | 0 |

6 forte Nico

6

Con il suo successo in Cina **Rosberg** è diventato il quarto pilota della storia - dopo Alberto Ascari, Michael Schumacher e Sebastian Vettel - ad aver vinto almeno sei Gp consecutivi. Schumacher e Ascari arrivarono fino a 7, Vettel a 9.

17

Con 17 Gp vinti in carriera Nico ha sorpassato il record **Stirling Moss** fra i driver plurivittoriosi in F.1 ma che non hanno mai conquistato un titolo mondiale.

3

Rosberg è il primo a vincere le tre gare iniziali di una stagione dal 2004, quando ci riuscì Michael **Schumacher**. Una striscia che si allungherà? Solo Ayrton Senna (1991), Nigel Mansell (1992) e Michael Schumacher (1994, 2004) hanno iniziato un campionato con 4 o più vittorie consecutive.

37"776

Nessuno in 13 edizioni aveva vinto il GP della **Cina** con un distacco superiore a quello di Rosberg su Vettel: 37"776. La curiosità è anche che sempre Rosberg nel 2015 aveva perso con il distacco minore: 0.714 secondi da Hamilton.

18

A Shanghai **Hamilton** ha effettuato ben 18 sorpassi, subendone 2. Tanta fatica per piazzarsi solo settimo, il suo peggior arrivo nelle ultime 41 gare (era stato 9° al GP del Brasile del 2013).

81

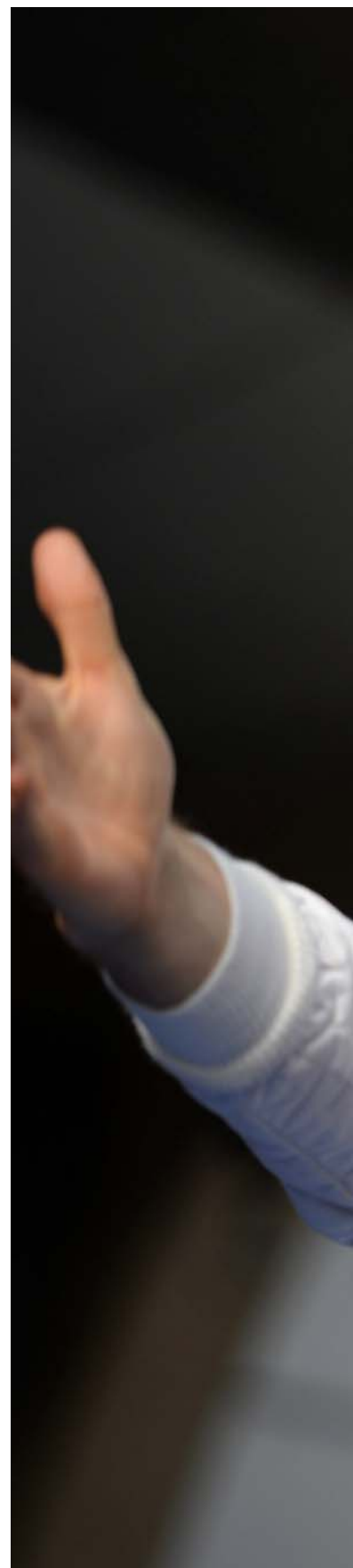
Con il secondo posto in Cina **Vettel** è arrivato a quota 81 podi in carriera, lo stesso numero di Kimi Raikkonen (ma con 73 Gp corsi in meno). Meglio di loro hanno fatto solo Lewis Hamilton (89), Fernando Alonso (97), Alain Prost (106) e Michael Schumacher (155).

36

Il pilota Red Bull **Ricciardo** ha invece infilato fino ad ora un tris di quarti posti che gli valgono 36 punti in classifica: il suo miglior inizio di stagione di sempre in F.1.

2

Per la seconda volta in carriera (la prima a Singapore 2012) **Hulkenberg** ha fatto segnare il giro più veloce in gara. Peccato per lui è finito solo 15° nel Gp.





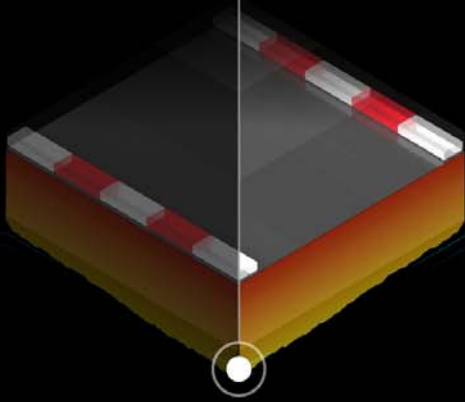
GP CINA

I numeri da ricordare

RACE COM

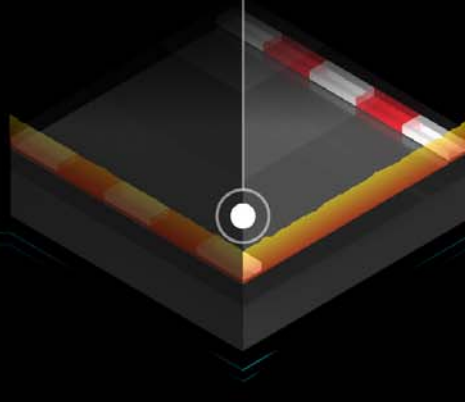
TRACK TEMPERATURE

45.3°C  37.3°C 



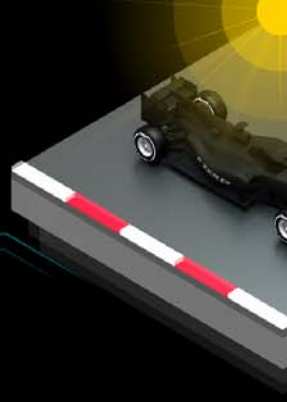
AIR TEMPERATURE

21.9°C  20.3°C 



WEAT

SUN



LONGEST STINT P



56
40
30
20
10
0



FASTEST LAP PE



The **F1 FORMULA 1** logo, **F1**, **FORMULA 1**, **FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP**, **GP** and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. All rights reserved.

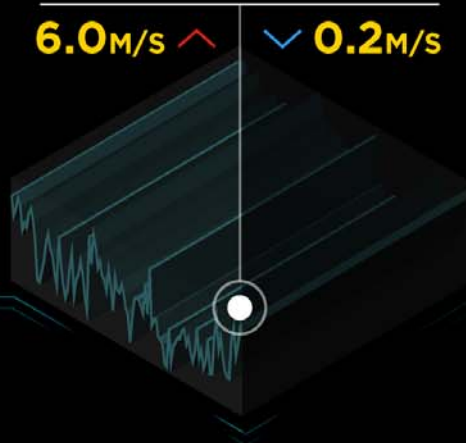
CONDITIONS

WEATHER
DRY



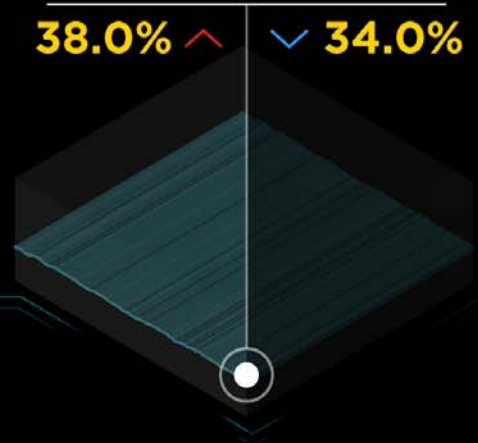
WIND SPEED

6.0M/S 0.2M/S



RELATIVE HUMIDITY

38.0% 34.0%



PER COMPOUND



S. VETTEL
FERRARI

56
40
30
20
10
0



13 LAPS
S. VETTEL
FERRARI

PER COMPOUND



.580
VETTEL
FERRARI

01:40.582
NASR
SAUBER

01:39.824
HULKENBERG
FORCE INDIA

01:39.923
GROSJEAN
HAAS

01:40.298
BUTTON
MCLAREN

GRAND PRIX
reserved

Copyright © 2016
Pirelli & C. S.p.A.

A photograph of an Audi LMP1 endurance race car on a track. The car is dark blue and red, with prominent white and red accents. It features the Audi logo on the front and various sponsor logos including 'HY', 'BOSCH', and 'MAHLE'. The car is shown from a low angle, emphasizing its aerodynamic design and speed. The background is a blurred racetrack with a red and white striped curb.

Audi oltre misura



Jacopo Rubino

La stagione 2016 del World Endurance Championship è cominciata a Silverstone con una gara thriller, fino in fondo. Persino a motori spenti, quando è arrivato il colpo di scena principale: l'Audi vincitrice, la numero 7 di Andre Lotterer, Benoit Treluyer e Marcel Fassler, è stata esclusa a causa dell'eccessiva usura del pattino sottoscocca. Colpa forse del testacoda compiuto alla curva Club da Treluyer, durante il secondo stint. La casa di Ingolstadt intanto ha deciso di presentare appello contro il verdetto dei commissari, lasciando il risultato in sospeso in attesa della sentenza del tribunale sportivo.

L'incidente di Hartley come momento chiave

Se ci limitiamo a giudicare la corsa nel suo svolgimento, lo spartiacque è stato probabilmente il giro numero 71. Brendon Hartley, lanciafiamma in testa sulla Porsche numero 1, è stato troppo avventato nel doppiare la 911 guidata da Michael Warwright in curva 2. Il neozelandese si è fiondato sul cordolo, ha toccato la GT al suo fianco e ha rischiato di capottarsi strisciando per diversi metri su un lato (**foto sotto**). Nessuna conseguenza fisica, per fortuna, ma Hartley (che ha ricevuto poi una reprimenda) ha gettato al vento il grande lavoro compiuto da Mark Webber nel primo segmento. L'australiano ex F1 aveva mostrato la superiorità velocistica della 919 Hybrid, non emersa in qualifica: al sesto giro ha passato la R18 di Oliver Jarvis, al sedicesimo quella di Lotterer, balzando in vetta e andando a imporre il proprio ritmo fino ad accumulare 44 secondi di margine. Appena dopo l'incidente di Hartley, anche il fronte Audi ha però visto una macchina ko, la #8 condotta in quel momento da Lucas Di Grassi. Il brasiliano è rimasto in mezzo alla pista per problemi al sistema ibrido.



Alla Porsche 919 #2 non è riuscita la replica

Terminato il regime di full course yellow, quella che poteva essere una doppietta Porsche (l'altra 919 era infatti salita seconda con Neel Jani), si è trasformata in un vano inseguimento. Marc Lieb ha preso il volante della #2 ma si è fatto sorprendere in un doppiaggio da Treluyer perdendo la leadership. Non c'è mai stato il contro-sorpasse, complice qualche disavventura di troppo. Dapprima con l'escursione sull'erba per il tamponamento ricevuto dalla Ford GT di Marino Franchitti, e poi per la foratura patita nell'ultimo stint di Jani, costretto così ad una sosta non preventivata che ha dato ossigeno al connazionale Fassler sulla R18 battistrada. Lo svizzero, preciso e attento nel suo turno finale, ha potuto effettuare senza patemi uno splash and go per dirigersi verso il traguardo da vincitore. Così almeno sembrava fino all'esito delle verifiche...

È ancora duello fra Porsche e Audi

Al di là di quanto espresso dai commissari, è evidente che il WEC ricominci da un dualismo fra le cugine Porsche e Audi. Il team di Stoccarda aveva dettato il ritmo nelle prove libere, scendendo subito sotto al record 2015: nonostante la riduzione dei consumi del 7,5 per cento, le prestazioni sono comunque cresciute, alla faccia degli obiettivi di ACO e FIA. In qualifica (dopo le FP3 annullate per neve!), Audi ha però sorpreso nel monopolizzare la prima fila, tornando in pole dopo due anni e mezzo e fermando la striscia della Porsche che durava da 11 round consecutivi. La prima parte della 6 Ore di Silverstone, quella con le condizioni più "normali" dell'intero fine settimana, ci ha mostrato in ogni caso una 919 ancora superiore, anche a livello di gestione del carburante. Ma per fare previsioni in vista di Le Mans, meglio attendere la tappa di Spa.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 17 APRILE 2016

- 1 - Dumas/Jani/Lieb (Porsche 919) - Porsche - 194 giri
- 2 - Sarrazin/Conway/Kobayashi (Toyota TS050) - Toyota - 193
- 3 - Tuscher/Kraihamer/Imperatori (Rebellion R-One) - Rebellion - 183
- 4 - Prost/Piquet Jr/Heidfeld (Rebellion R-One) - Rebellion - 181
- 5 - Gonzalez/Albuquerque/Senna (Ligier JSP2-Nissan) - Morand - 179
- 6 - Dalziel/Derani/Cumming (Ligier JSP2-Nissan) - Esm - 179
- 7 - Rusinov/Berthon/Rast (Oreca 05-Nissan) - G - Drive - 179
- 8 - Menezes/Lapierre/Richelmi (Alpine A460-Nissan) - Signatech - 178
- 9 - Leventis/Watts/Kane (Gibson 015s-Nissan) - Strakka - 177
- 10 - Rao/Bradley/Merhi (Oreca 05-Nissan) - Manor - 177
- 11 - Cheng/Tung/Panciatici (Alpine A460-Nissan) - Alpine - 176
- 12 - Petrov/Ladygin/Shaytar (BR01-Nissan) - Smp - 176
- 13 - Sharp/Brown/Van Overbeek (Ligier JSP2-Nissan) - Esm - 175
- 14 - Trummer/Webb/Rossiter (CLM P1/01) - Bykolles - 172
- 15 - Minassian/Mediani/ (BR01-Nissan) - SMP - 171
- 16 - Davidson/Buemi/Nakajima (Toyota TS050) - Toyota - 170
- 17 - Rigon/Bird/ - Ferrari 488) - Af Corse - 167
- 18 - Bruni/Calado/ (Ferrari 488) - Af Corse - 166
- 19 - Thiim/Sørensen/Turner (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 166
- 20 - Franchitti/Priault/Tincknell (Ford GT) - Ganassi - 165
- 21 - Johnson/Mücke/Pla (Ford GT) - Ganassi - 165
- 22 - Perrodo/Collard/Aguas (Ferrari 458) - Af Corse - 163
- 23 - Dalla Lana/Lamy/Lauda (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 162
- 24 - Yamagishi/Ragues/Ruberti (Corvette C7) - Larbre - 161
- 25 - Lietz/Christensen/ (Porsche 911 RSR 2016) - Proton - 154
- 26 - Ried/Henzler/Camathias (Porsche 911 RSR) - KCMG - 154
- 27 - Al Qubaisi/Heinemeier Hansson/Bachler (Porsche 911 RSR) - Gulf - 153
- 28 - Stanaway/Rees/ (Aston Martin Vantage) - Aston Martin - 151
- 29 - Graves/Stevens/Jakes (Oreca 05-Nissan) - Manor - 129 giri

Ritirati

- 70° giro - Bernhard/Webber/Hartley
- 69° giro - Di Grassi/Duval/Jarvis
- 56° giro - Wainwright/Carroll/Barker

Esclusi

- Fassler/Lotterer/Treluyer



La Porsche di
Dumas-Jani-Lieb

Toyota sempre lontana ma arriva un podio

La Toyota ha deluso, perché nemmeno la nuova TS050 ha prodotto significativi progressi rispetto alla concorrenza tedesca. Eppure il responsabile Toshio Sato si è detto soddisfatto: «Abbiamo un buon potenziale». Una marcia regolare e le peripezie altrui hanno comunque portato Stéphane Sarrazin, Mike Conway e Kamui Kobayashi sul podio, divenuto addirittura un secondo posto inaspettato. Disastro per la vettura gemella, che con Kazuki Nakajima è incappata nella foratura della posteriore destra. Il battistrada a brandelli ha devastato una grossa porzione di carrozzeria, e ci sono voluti 41 minuti ai box per riprendere la marcia, senza ormai velleità di fare risultato. La miriade di detriti sparsi sull'asfalto, per giunta, ha richiesto l'ingresso della safety-car. In LMP1, insomma, soltanto la Rebellion non ha incontrato intoppi, con Matheo Tuscher, Dominik Kraihamer e Alexandre Imperatori quarti davanti a Prost/Piquet Jr/Heidfeld: se fosse confermata l'esclusione Audi, per la compagine elvetica maturerebbe un sorprendente podio assoluto. Scivolati indietro i diretti avversari della ByKolles, che hanno incontrato alcune noie dopo il testa a testa vissuto nella prima fase di gara.





Trionfo Ferrari in GTE-Pro 488 subito vincente

Grande prova di forza invece da parte della Ferrari in GTE-Pro, nell'esordio iridato della nuova 488. Sam Bird e Davide Rigon non hanno praticamente mai mollato il comando, ma ad essere clamoroso è stato soprattutto il recupero di Gianmaria Bruni e James Calado, arrivati secondi a dispetto dei tre minuti di stop and go ricevuti per la sostituzione del motore, precauzione presa dopo i problemi avuti sabato. Per AF Corse, quindi, doppietta immediata, corroborata dal successo in GTE-Am con la vecchia 458 guidata da Collard/Perrodo/Aguas. Terzo posto per l'Aston Martin, ma va sottolineato il discreto debutto nel Mondiale delle Ford, apparse più competitive rispetto a quanto visto nel campionato IMSA in America.



Morand vince in LMP2 con Senna/Albuquerque/Gonzalez

In LMP2, dove si sono visti numerosi corpo a corpo, si è imposto il trio del team Morand formato da Bruno Senna, Filipe Albuquerque e Ricardo Gonzalez, con circa 30 secondi di vantaggio su Pipo Derani, Ryan Dalziel e Chris Cumming dell'Extreme Speed Motorsports. Due Ligier al top quindi, mentre la prima Oreca è stata quella del G-Drive Racing guidata dal campione uscente Roman Rusinov, insieme a Nathanael Berthon e René Rast. Sesta la nuova entrata Manor, con l'equipaggio composto dall'ex F1 Roberto Merhi, Richard Bradley e Matt Rao.

INDYCAR

Il punto

Dixon attacca Penske



Marco Cortesi

Quattro macchine in testa, spesso e volentieri. Quattro macchine che, senza il testacoda di Will Power, avrebbero potuto chiudere le qualifiche nelle prime quattro posizioni a Long Beach. Il team Penske sembra avere trovato una formula eccezionale in termini di competitività nell'inizio 2016 dell'IndyCar. Un po' come quando, sfruttando un varco nel regolamento, il Capitano portò a Indy un motore da 1000 cavalli finendo per doppiare quasi tutti nel 1994. Eppure, nel piano c'è ancora qualcosa che non quadra. Nelle prime tre tappe, nonostante le prestazioni del quartetto stellare by Penske, ad inserirsi è stato ancora Scott Dixon che, senza una controversa decisione da parte della direzione gara che si è limitata ad un avvertimento a Simon Pagenaud per essere passato sulla linea in uscita dalla pitlane, avrebbe sicuramente parcheggiato la sua Dallara in victory lane al posto di quella del rivale francese in California. Chip Ganassi non si è comunque agitato troppo: sa di avere a che fare con un poker pericolosissimo, e di disporre di un asso pigliatutto.



Scott
Dixon

Dixon tutto solo contro i 4 di Penske

Contro quattro piloti eccezionali, in forma e ben assistiti, Dixon è l'elemento destabilizzante. Buono per ogni tipo di pista, freddo e sempre concentrato. Quella a cui si sta assistendo potrebbe sulla carta apparire una lotta impari ma, forse anche per quello, è una sfida gustosa per il neozelandese, polemiche a parte. Pagenaud è davanti, ma manca forse di un po' di mordente. Power è in grado di girare più veloce di chiunque altro, ma... è Will Power, cosa che gli costa qualche errore di troppo. Helio Castroneves sempre velocissimo nelle prime fasi, spesso finisce per calare alla distanza. E Juan Pablo Montoya trova a volte delle gare in cui è meno incisivo dei rivali.



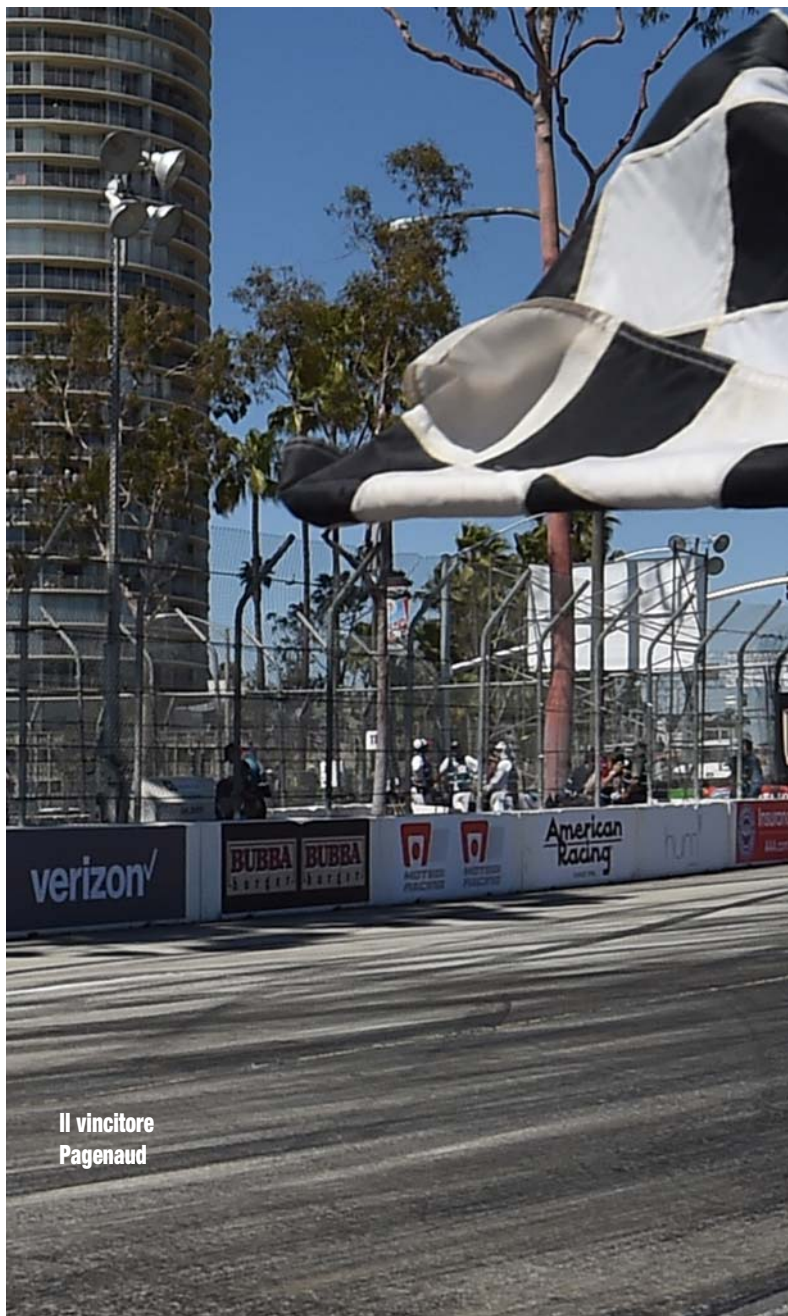
Tony Kanaan

Kanaan senza passo Filippi in crescita

Gli altri, per ora, sono tutti comprimari. In particolare, i piloti Honda, che devono tirare fuori dal cilindro sorprese in continuazione. Ma anche Tony Kanaan, che proprio non riesce a tenere il passo del compagno di scuderia: anche quando lui e Dixon iniziano il weekend in difficoltà, il brasiliano finisce per rimanere indietro. E si fatica a trovare altri possibili protagonisti, nella speranza che il prossimo upgrade dei propulsori giapponesi, in programma per il Grand Prix di Indy, faccia l'atteso miracolo. Chi continua a ben figurare, anche se per un motivo o per l'altro gli ordini di arrivo non mostrano una fotografia completa della situazione, è Luca Filippi. Nelle prove di Long Beach, è riuscito nell'impresa di portare al Q2 il team Coyne, piazzandosi in una sorprendente sesta fila. Ancora c'è da mettere a posto qualcosa per la gara, e difficilmente il pilota tricolore potrà essere il "prescelto" per rompere lo schema quattro-contro-uno. Ma il potenziale è fuori questione, e Indy non è molto lontana... sarebbe bello vedere un italiano tornare a ben figurare sullo Speedway. Intanto si va al Barber Motorsports Park, dove Dixon non ha mai vinto, e dove andar forte fin dalle prove sarà ancor più fondamentale che su una pista cittadina, vista la tortuosità del tracciato.



Juan Pablo Montoya



Il vincitore Pagenaud



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 17 APRILE 2016

- 1 - Simon Pagenaud (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 80 giri
- 2 - Scott Dixon (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 0"3032
- 3 - Helio Castroneves (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 10"8376
- 4 - Juan Montoya (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 12"2162
- 5 - Takuma Sato (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 12"2918
- 6 - Tony Kanaan (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 17"6267
- 7 - Will Power (Dallara DW12-Chevy) - Penske - 18"7449
- 8 - James Hinchcliffe (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 19"0362
- 9 - Sebastien Bourdais (Dallara DW12-Chevy) - KV - 22"9147
- 10 - Josef Newgarden (Dallara DW12-Chevy) - ECR - 23"6654
- 11 - Charlie Kimball (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 24"2179
- 12 - Carlos Munoz (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 40"1250
- 13 - Conor Daly (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 47"1809
- 14 - Max Chilton (Dallara DW12-Chevy) - Ganassi - 53"9106
- 15 - Graham Rahal (Dallara DW12-Honda) - Rahal - 56"9082
- 16 - Mikhail Aleshin (Dallara DW12-Honda) - Schmidt - 1'01"2966
- 17 - Luca Filippi (Dallara DW12-Honda) - Coyne - 1'08"0543
- 18 - Ryan Hunter-Reay (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1'30"3302
- 19 - Marco Andretti (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 20 - Alex Rossi (Dallara DW12-Honda) - Andretti - 1 giro
- 21 - Jack Hawksworth (Dallara DW12-Honda) - Foyt - 3 giri

Il campionato

1. Pagenaud 134; 2. Dixon 120; 3. Montoya 106; 4. Castroneves 92; 5. Kanaan 73.





Terra di conquista

Secondo il programma stabilito, Citroen Racing ha portato a termine la prima seduta di test con la nuova C3 WRC, che sarà impegnata nel Campionato del Mondo Rally a partire dalla prossima stagione. Sugli sterrati di Château de Lastours e di Fontjoncouse, Kris Meeke è già stato il primo tester a provare l'affidabilità e le prestazioni della nuova auto. Vediamo come è andata nelle sue parole, e in quelle del Direttore Generale del team Yves Matton



Yves Matton:

“La squadra ha fatto un lavoro eccezionale”

“Abbiamo appena vissuto uno dei momenti principali di questo nuovo progetto...”. Così Yves Matton si è confidato, dopo la quattro giorni di test nel sud della Francia con la nuova Citroen C3 WRC. Che ha poi continuato: “Le scadenze per la progettazione erano molto strette, e solo grazie alla competenza e all’esperienza il team di lavoro è riuscito nell’ottimo lavoro di progettazione, su una vettura basata sulla nuova regolamentazione 2017. Ora, vedendo la nostra WRC girare nei tempi previsti e senza incontrare grossi problemi, possiamo guardare con fiducia alle prossime uscite”.

Quali sono state le sue impressioni sulla vettura?

“Innanzitutto direi che corrisponde a quello che ci eravamo immaginati quando abbiamo discusso delle nuove regole, stabilite per rendere le vetture più spettacolari con tanti fattori che abbiamo voluto migliorare, sia che si parli di rumore sia per quanto riguarda la velocità e l’aggressività. Penso davvero che gli appassionati si divertiranno molto con queste nuove vetture”.

Ma queste auto sono anche più sicure?

“La FIA ha puntato molto su questo tema da diversi anni, e

anche noi lo sosteniamo. Da parte nostra siamo stati pionieri nel campo della sicurezza imponendo in alcuni casi ulteriori vincoli. Sarà il caso anche di questa vettura, che sarà indubbiamente più sicura rispetto alla versione precedente”.

Il fatto di aver disputato un campionato in circuito questi ultimi anni è stato un vantaggio o uno svantaggio?

“Non siamo mai stati lontani dal campionato WRC e i nostri data base sono stati aggiornati di continuo. Il fatto di aver gareggiato nel WTCC sarà un vantaggio perché ci permetterà un approccio diverso. In precedenza non avevamo quasi mai avuto esperienze di aerodinamica. Alle stesso tempo abbiamo ora un motore che ha lavorato per due anni con le stesse specifiche che ora entreranno in vigore. Tutto questo penso sarà vantaggioso per un ulteriore sviluppo della vettura”.

Quali saranno le prossime tappe dello sviluppo?

“Ora proseguiamo con i test sulla terra, per poi passare all’asfalto. La tappa essenziale, comunque, sarà quando avremo la stesura definitiva per iniziare a costruire la vettura iscritte al mondiale 2017”.





Kris Meeke: **“Ho sempre sognato un giorno come questo”**

“Sono due anni che in Citroen Racing la priorità era il WTCC, ed oggi tutti sono al 100% su questo progetto e trovo che questo sia fantastico!”. È al settimo cielo Kris Meeke, e non può essere diversamente. Dopo aver gareggiato ai quattro angoli del mondo con una vettura come la DS3 WRC ormai alle soglie della pensione, poter cominciare lo sviluppo su una vettura tutta nuova non può che essere motivo di soddisfazione.

Emozionato dopo i primi metri di prova?

“È sempre emozionante poter guidare una macchina per la prima volta. Ma quello che è davvero speciale è essere all’inizio di un programma come questo per una Casa con Citroen Racing. Una nuova era per tutto il WRC, davvero speciale”.

Spesso si sono paragonate queste nuove vetture alle vecchie Gruppo B, lei cosa ne pensa?

“Ovviamente quello è stato un periodo che rimane nelle nostre menti, con vetture spettacolari potenti e muscolari. Ora si ritorna a quello spirito, ma con l’aggiunta di tutta la tecnologia che abbiamo a disposizione nel 2016. Io stesso ho avuto il modo di guidare un paio di quelle auto, e posso dire che la nuova WRC è incredibile...”.

Quali sono state le sensazioni quando ha cominciato ad “attaccare”?

“ Con la potenza a disposizione e l’efficacia aerodinamica queste auto sono affascinanti. Un meccanico ha filmato il mio volto dopo il mio primo giro, io non me ne rendevo conto, ma il mio sorriso parlava molto di più che mille parole...”.

Voi sarete uno dei pochi a poter parlare concretamente di questa crescita delle prestazioni, sarà davvero una buona cosa per i rally?

“Ho sempre pensato che l’aerodinamica non doveva assumere troppa importanza nei rally, perché la nostra specialità non deve diventare come il circuito. Penso che avremo un buon equilibrio e che le nuove WRC saranno eccitanti sia da guidare sia da guardare, ma credo anche che il fattore umano sarà più importante rispetto a quello attuale. A mio parere le nuove WRC dovranno restare esclusiva del campionato del mondo, come lo sono le F.1 e le MotoGp”.

Queste cresciute prestazioni vanno di pari passo con la sicurezza?

“Ogni anno, anche se le regole non cambiano, siamo sempre andati un pochino più veloci. Non possiamo impedire che la tecnologia sia in costante evoluzione. Questo cambiamento generazionale ci permetterà di fare un grande balzo in avanti per la sicurezza del cockpit e delle protezioni in caso di urti laterali. Stiamo andando nella giusta direzione...”.

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

Innovazione costante. Eccellenza tecnica. Focus sul cliente.
Abbiamo solo un vizio: la passione per i motori.

www.autotecnicamotori.it

