

n. 351  
17 maggio 2016

Magazine **italia** **acing.net**



# Max attack!

Verstappen beffa la Ferrari e a 18 anni batte anche Vettel diventando il più giovane vincitore di un Gp di F.1. Ma l'olandese vuole molto di più.

# Magazine

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

italiaracing.net

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



il graffio

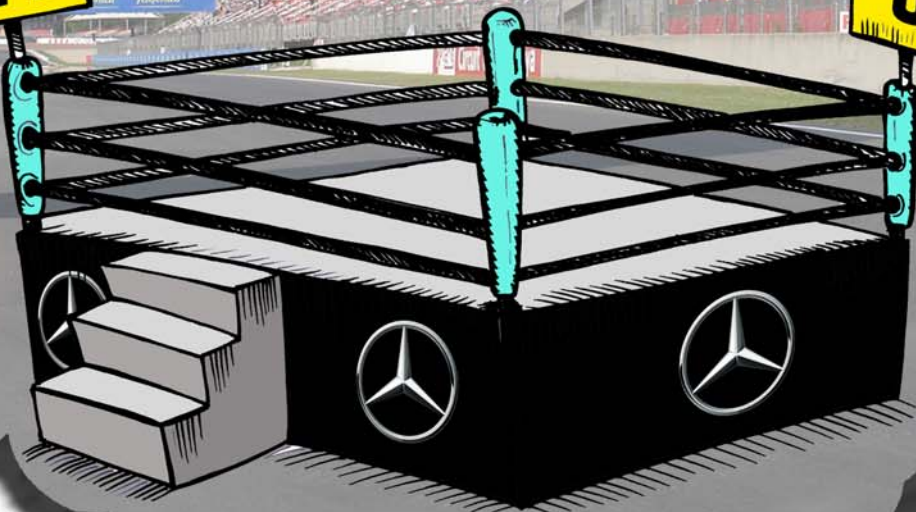
di Baffi

# BARCELONA: BOXE MERCEDES.



LEWIS  
44

NICO  
6



BAFFI

# GP SPAGNA

La storia di copertina



# Verstappen nella storia

**Al primo Gran Premio con la Red Bull dopo l'impopolare decisione di Marko di sacrificare Kvyat, Verstappen ha incredibilmente conquistato la gara spagnola divenendo il più giovane vincitore di sempre del mondiale**



Massimo Costa

C'è una parola che spesso e volentieri viene utilizzata a sproposito. Abusata, sfruttata all'infinito soprattutto nel mondo dello sport. Il termine in questione è "talento". Quante volte abbiamo letto, abbiamo ascoltato, queste sei lettere sputate a sentenza su questo e quello senza che in realtà vi fossero delle concrete basi che ne supportassero l'uso? Tantissime. Ma non si fa errore se la parola talento viene applicata a Max Verstappen. Niente di nuovo per chi segue il motorsport con attenzione, l'olandese ha dimostrato fin dal karting di avere qualcosa in più degli altri coetanei. Quello che ha combinato domenica scorsa nel GP di Spagna, va invece oltre la realtà, oltre ogni possibile descrizione del termine talento che lo Zanichelli descrive così: dono ricevuto da Dio. E' decisamente l'anno delle favole, delle storie impossibili, questo 2016. Non ci eravamo ancora ripresi

dallo shock della cavalcata del piccolo Leicester di Claudio Ranieri nella Premier League, che la F.1 ormai appiattita da tre anni sulla Mercedes e sul confronto stancante tra Lewis Hamilton e Nico Rosberg, improvvisamente ci ha regalato un romanzo che farà la storia del mondiale F.1.

## Subito in seconda fila come inizio non male

Ha tutti i crismi del feuilleton drammatico, popolare, strappalacrime, quel che è accaduto sul Circuit de Catalunya. Prima il cattivo e dispotico Helmut Marko che boccia Daniil Kvyat dopo la conquista del secondo posto a Shanghai e lo rimette nella squadra B per promuovere il giovane biondino Verstappen nel team A. Poi, le polemiche scatenate da questo avvicendamento, che tra l'altro continuiamo a ritenere ingiusto nei modi e nei termini. Quindi, a motori accesi, la conquista della seconda fila del giovane Max, che però non fa quello che tutti in fondo si aspettavano: battere Daniel Ricciardo, il suo nuovo compagno di squadra, l'unico assieme a Sebastian Vettel che in queste ultime stagioni ha cercato di fermare l'uragano Mercedes. Il distacco è di 4 decimi, ma Verstappen non se ne fa cruccio, anzi dice che non è al limite perché non conosce la macchina. E non può essere che così in effetti.





Barcelona

MAX VERSTAPPEN

2

1

2

PIRELLI

PIRELLI

PIRELLI

### Strategia pro Max Ricciardo si arrabbia

Il romanzo si tinge di tinte sempre più drammatiche al via della corsa, con Rosberg e Hamilton che pensano bene di cacciarsi fuori come due ragazzini alla prima gara. Verstappen che compirà un gran sorpasso su Vettel e incalza Ricciardo, inizia a porsi delle domande. Come finirà? Al ragazzo al terzo anno di monoposto nella sua carriera tutto gira per il meglio. Dal box Red Bull parte l'idea di dividere le strategie delle due RB12. Al comando c'è Ricciardo e a lui viene imposta quella con tre soste, perdente solo a nominarla. Per Verstappen, due pit-stop. La logica avrebbe suggerito il contrario. Chi è davanti deve andare sul sicuro, è chi insegue che deve provare a diversifi-

care. Christian Horner e compagnia decidono esattamente l'opposto e inevitabilmente Verstappen si ritrova in testa mentre Ricciardo scivola quarto ed impreca: "Io ero al comando, dopo l'uscita delle due Mercedes la gara era nelle nostre mani. Poi è stata decisa una strategia con tre soste, ma l'abbiamo fatta troppo tardi. Così avrei dovuto passare non solo Vettel, ma anche Verstappen e Raikkonen per tornare primo. E tutto questo in una pista che non facilita i sorpassi e dove la nostra velocità non era eccellente. Insomma, una scelta strategica priva di senso. Davvero non capisco perché abbiano fatto questo. Certo, il team sarà contento del risultato ottenuto, ma di regola chi è al comando di un Gran Premio deve avere la migliore strategia".





Verstappen  
in posa  
con la coppa  
e papà Jos



A gustarsi  
il successo  
del giovane  
Verstappen  
anche Dietrich  
Mateschitz



### I meriti di Verstappen I meriti di Marko

Come può reagire un ragazzino di 18 anni, con un solo anno di formule propedeutiche sulle spalle e una sola stagione di F.1 disputata? Si innervosirà, compirà tanti piccoli errori che permetteranno a chi insegue di superarlo? Probabile. Ma se sei Verstappen, con quel talento di cui accennato sopra, tutto diventa semplice e naturale. Dietro di lui, un certo Kimi Raikkonen con la Ferrari inizialmente ha pensato che del giovincello ne avrebbe fatto un boccone, ma si è presto ricreduto. Verstappen ha cercato di capire quale fosse il ritmo del finlandese e si è adeguato a quello. Attento a non compromettere l'usura delle gomme, a non arrivare anche un solo centimetro fuori dalla traiettoria in frenata, a non sbagliare mai l'ultima curva che poteva compromettere la velocità massima sul lungo rettilineo e quindi consentire a Raikkonen di prendergli la scia e azionare il DRS. Semplicemente glaciale, perfetto. E così Verstappen è entrato dritto come un fulmine nella storia della F.1 venendo abbracciato dal cattivo Marko, che esultava come mai lo avevamo visto fare. Una scommessa tutta dell'austriaco quella di Verstappen e non si può non riconoscergli il merito di averlo strappato alla Mercedes in quell'agosto del 2015 quando correva in F.3 decidendo per lui subito un futuro in F.1 con la Toro Rosso (Italiaracing fu il primo media ad annunciarlo in anteprima). E il successivo merito di avere costruito questa indimenticabile vittoria con la impopolare decisione di riportare Kvyat in Toro Rosso.

### Ora verrà il difficile ma non avrà problemi

Dopo di che è partito il circo mediatico inevitabile. L'emozione di tutti, l'Olanda che è impazzita, la gentilezza dei colleghi piloti che sono andati a congratularsi con Verstappen, la consapevolezza di Mercedes di aver perso un futuro campione (ma non potevano che offrire un posto in GP2 la scorsa estate), lo stordimento di Ferrari che con il suo programma Junior si è lasciato scappare Max nel gennaio del 2015 pur avendolo gestito nella Florida Winter Series, per motivi caratteriali del padre Jos (certo non indifferenti). E così Max ha messo tutti in riga e d'accordo. Non si vince un GP per caso a 18 anni, anche se la strategia è stata disegnata per te. Verstappen dovrà ora mantenersi su questi livelli, pensiamo possa farlo tranquillamente. Dovrà certamente abbassare la propria carica di arroganza che non ce lo ha mai fatto apprezzare fino in fondo. Quando era nel karting compiva manovre sopra le righe, come in F.3 del resto dove il rispetto per gli altri piloti è stato spesso e volentieri pari allo zero. Sempre caricato a mille dal padre Jos e dal management, il ragazzo anche in F.1 si è lasciato andare a frasi un tantino esagerate. Superbia, è il termine che gli hanno affibbiato in tanti. Non fa rima con talento, ma non importa. L'importante è che ci faccia divertire. Non vogliamo ora scendere nei facili paragoni con Michael Schumacher, con Ayrton Senna, con Sebastian Vettel. Tutti piloti predestinati, rapidamente in F.1, velocemente vincenti. Ma francamente, il modello è quello. Sta a lui, e solo a lui, plasmarlo nel migliore dei modi.





Helmut Marko  
abbraccia il suo pupillo  
a fine gara

Già aggressivo a otto anni



# Gli inizi nel karting



Papà Jos  
come angelo custode



# GP SPAGNA

La storia di copertina



# Il passaggio alla Formula 3



Sul podio di Imola in F.3 con Fuoco e Ocon



# GP SPAGNA

La storia di copertina



Ad Adria nel 2014  
per ottenere la superlicenza F.1

In posa con gli altri boys del pianeta Red Bull:  
Carlos Sainz Jr, Daniil Kvyat e Daniel Ricciardo





# La consacrazione in F.1



L'esordio in Formula 1  
il 15 marzo 2015 a Melbourne  
nel GP d'Australia



Ad un passo dal podio in Ungheria  
con uno splendido quarto posto

# Festa 'oranje' per Max

**Nella piccola Olanda è praticamente festa nazionale. Per la prima volta nella storia un pilota si è imposto in un Gran Premio di F.1. Ecco le reazioni della stampa, delle tv, degli ex piloti nazionali, di mamma e papà**

Alfredo Filippone

Tripudio calcistico nei Paesi Bassi per l'impresa di Max Verstappen, e non poteva essere altrimenti. Ma nel paese dei tulipani, ancor prima che la consacrazione di un nuovo futuro grande o il record del più giovane vincitore di un GP di sempre, si celebra prima di tutto la prima vittoria in 66 anni di storia della Formula 1 di un pilota neerlandese (un termine che suona strano ma è quello corretto per definire i cittadini dei Paesi Bassi, doppiamente appropriato in questo caso, visto che Verstappen, originario del Limburgo, non è olandese). Nessuno c'era nemmeno andato vicino prima di lui, in un paese che ha avuto un tempio della F.1 come Zandvoort, ha dato un grande pilota all'endurance (Gijs van Lennep) e uno alle gare Usa (Arie Luyendyk) ma ha portato soltanto 15 piloti in F.1. Una vittoria che è stata festeggiata con tifo quasi calcistico, nei bar e persino nelle strade, con grande dispiego di bandiere e gadget rigorosamente arancioni, il colore nazionale, specie nei momenti di festa. Immediati anche i riconoscimenti ufficiali, dalla telefonata del re Guglielmo Alessandro al twitter di congratulazioni del primo ministro Mark Rutte.

## La bestemmia di gioia in diretta

Persino chi di automobilismo non s'interessa deve aver capito che è successo qualcosa di grosso, se guardava la diretta della gara. Non capita tutti i giorni di sentire il commentatore di una tv lanciare un urlo e una bestemmia di gioia, che è quanto ha fatto Olav Mol vedendo Max tagliare da primo il traguardo: "Yuaaaah, put... che effetto che fa!" D'altronde, in un paese di bevitori di birra, per la maggior parte nipoti di marinai e portuali, la vena vernacolare è sempre dietro l'angolo. Logico che uno dei maggiori quotidiani, De Telegraaf, titolasse "Max, ora concediti una sbronza!". Titoloni e prime pagine si sprecano sulla stampa, dai quotidiani popolari come l'Algemeen Dagblad, a quelli più seri come De Volkskrant o persino quello economico, NRC Handelsblad. Nel coro unanime non mancano i riferimenti al grande idolo nazionale, Johan Cruyff, scomparso da poco proprio nella capitale catalana: "E' come se Barcellona, con questa grande gioia, avesse voluto indennizzarci". Al calcio, come riferimento, ha ricorso anche Jan Lammers, il pilota nazionale che insieme a Verstappen Sr, ha



Jan Lammers alla TV olandese





**I tweet di Tom Coronel**



accarezzato più da vicino il sogno oggi coronato da Max: "Sono rimasto stupefatto guardando in tv la gara che ha fatto. Roba che fa pensare a Senna e Schumacher. Verstappen è forse già il Leonel Messi della F.1." I superlativi si sprecano, anzi "li abbiamo finiti tutti", come dice commosso Frits van Amersfoort, il noto manager delle formule minori che lo ha avuto fra i suoi pupilli.

## Il sangue dal naso di Jos La mamma a casa sola

Papà Verstappen, intervistato nel paddock di Barcellona, non è riuscito a spiacciare granchè, appena un "incredibile, non ho parole", mentre per lo stress gli colava persino sangue dal naso. Han festeggiato in tanti anche in Belgio, l'altra patria di Max, che per la cronaca, è diventato ufficialmente neerlandese, per sua scelta, al momento di compiere i diciotto anni. Sino ad allora, ha avuto solo la nazionalità belga, essendo nato ad Hasselt, a un tiro di schioppo da Zolder, da mamma belga, Sophie Kumpen, ex-kartista e sorella di Anthony, il pilota di GT. Frontiere e nazionalità sono concetti del tutto astratti nell'angolo d'Europa dove si congiungono Paesi Bassi, Belgio e Germania e dove Max ha trascorso un'infanzia non proprio serena, ma che ne ha certamente temprato il carattere, sbalottato nel tempestoso divorzio fra i genitori, con papà Jos finito persino in carcere due volte per aver aggredito fisicamente l'ex-moglie. Mamma Sophie ha vissuto il trionfo del pargolo a casa, da sola: "Per una volta non c'era nessuno con me a guardare la gara, nemmeno la mia altra figlia, andata via con le amiche. E' stato un bene: ho potuto tifare, sfogare l'ansia e gioire senza ritegno. E soprattutto, piangere di gioia! Credo davvero che vivremo ancora tante giornate come questa." Parola di mamma. Intenditrice.



## Prima di Max, 14 i neerlandesi in F.1

- Jan Flintermann (1919-1992): 1 GP nel 1952 (Maserati)
- Dries van der Lof (1919-1990): 1 GP nel 1952 (HWM)
- Karel Godin de Beaufort (1934-1964): 28 GP tra il 1957 e il 1964 (Porsche, Maserati) – 4 punti
- Ben Pon (1936): 1 GP nel 1962 (Porsche)
- Gijs van Lennep (1942): 8 GP tra il 1971 e il 1975 (Surtees, ISO, Williams, Ensign) – 2 punti
- Roelof Wunderink (1948): 3 GP nel 1975 (Ensign)
- Boy Hayje (1949): 3 GP tra il 1976 e il 1977 (Penske, March)
- Michael Bleekemolen (1949): 1 GP nel 1978 (ATS)
- Jan Lammers (1956): 23 GP tra il 1979 e il 1992 (Shadow, ATS, Ensign, Theodore, March)
- Huib Rothengatter (1954): 26 GP tra il 1984 e il 1986 (Spirit, Osella, Zakspeed)
- Jos Verstappen (1972): 107 GP tra il 1994 e il 2003 (Bernetton, Simtek, Footwork, Tyrrell, Stewart, Arrows, Minardi) – 2 podi, 17 punti
- Robert Doornbos (1981): 11 GP tra il 2004 e il 2006 (Jordan, Minardi, Red Bull)
- Christijan Albers (1979): 46 GP tra il 2005 e il 2007 (Minardi, Midland, Spyker) – 4 punti
- Giedo van der Garde (1985): 19 GP nel 2013 (Catheram)





# Se non ora, quando?

**A Montmelò la Ferrari si è ritrovata servita su un piatto d'argento la chance del riscatto, ma l'ha sprecata malamente, rimediando una beffa amarissima. Pare che il problema della SF16-H sia stato individuato nella cattiva gestione delle gomme, ora però bisogna passare dalle diagnosi e dalle terapie alla completa guarigione. Altrimenti Marchionne...**



FORMULA 1 GRAN PREMIO DE ESPAÑA PIRELLI 2016

CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON CHANDON

Stefano Semeraro

Sergio Marchionne ha fatto capire chiaramente da tempo che nel 2016 la Ferrari deve – sottolineiamo: deve - tornare a vincere. Il guaio è che anche quando le Mercedes commettono harakiri alla Rossa riescono a farsi rubare le caramelle dai bambini. Nella fattispecie spagnola da Max Verstappen, uno dei talenti che pure in passato aveva bussato alla porta di Maranello. Ma non è tanto quello il rimpianto, visto che sulla Rossa siedono due campioni del mondo; piuttosto la maniera in cui in Ferrari, per una ragione o per l'altra, si sprecano le occasioni. E stavolta, fra le qualifiche e la gara, di occasioni ne sono state scialtate tante. Montmelò doveva essere il Gp del riscatto, invece il sabato Sebastian Vettel si è ritrovato sesto, appena dietro Kimi Raikkonen che per giunta ha buttato in Q2 un treno di gomme nuove, senza neppure capire il motivo della lentezza della sua vettura.

### Lenta nel lento gomme sensibili

In gara, il disastro firmato Stoccarda sembrava poter cambiare faccia al weekend, invece la SF16-H ha confermato di non essere ancora la vettura capace di mettere le ali a Seb e Kimi e far sognare il popolo rosso. In imbarazzo nelle curve lente, troppo sensibile alle temperatura nella gestione delle gomme, si è fatta beffare dal baby Verstappen che nonostante l'incalzare di Raikkonen è riuscito a tenere a bada l'avversario su un circuito dove non è facile sorpassare. Il cambio di strategia di Vettel (da due soste a tre) copiato dalla Red Bull di Ricciardo, non ha poi dato i frutti sperati; anzi, è stato proprio battagliando con l'australiano che il tedesco ha perso tempo ed energie preziose. Eppure, sia con le medie sia con le soft è stato quasi sempre il più veloce in pista.

### La Red Bull inizia a fare paura

Da qualsiasi parte la si guardi, insomma, una beffa imbarazzante per le ambizioni no-limits della Rossa. Marchionne nel weekend ha ribadito a denti stretti la sua fiducia al gruppo – ma si sa quanto sia facile passare, in certi ambienti, dalla stima assoluta ad un caloroso benservito, Montezemolo e Mattiacci ne sanno qualcosa... -, Maurizio Arrivabene ha abbozzato, fingendo di essere soddisfatto dei punti guadagnati alla Mercedes. Che però, in assenza di altri suicidi di gruppo dal prossimo GP tornerà a dettare legge lì davanti, mentre oggi come oggi la Ferrari si trova incalzata dalla risorgente Red Bull. Sempre Marchionne a fine 2015 non ha voluto dare il motore ai concorrenti in blu, e probabilmente ha fatto bene; fatto sta che ora la power unit Renault è migliorata e potrà ulteriormente progredire, con 24 gettoni di sviluppo ancora a disposizione contro i 6 della Ferrari.

### Basta sprecare ogni occasione

La speranza di Maranello è che la causa dei mali della SF16-H sia stata finalmente individuata. «Le gomme funzionano male quando la temperatura sale sopra un certo limite», ha spiegato Arrivabene. «Non è una novità, ma ora abbiamo capito perché succede». Pare che si tratti di un errore nella procedura di gonfiaggio delle gomme in occasione delle qualifiche, che ha attardato la Ferrari sin dall'inizio di stagione, ma che in Spagna si è palesato in tutta la sua gravità. Una qualifica migliore significa, non matematicamente ma spesso, una gara migliore, e dalla pole – di solito - è più facile azzeccare le strategie. La Rossa umiliata in Spagna dall'olandese volante si affida a questa speranza per il resto del campionato. Che è ancora lunghissimo, per carità. Guai però, a sprecare altre occasioni: alla fine, per tante che siano, finiscono anche quelle.





Ferrari da podio  
ma la delusione  
è palpabile

# GP SPAGNA

Mercedes







# Rosberg inizia a sbandare

**Dominatore dell'inizio di campionato, il tedesco ha subito la prima battuta d'arresto, e a quanto pare - nonostante l'abilità della Mercedes nel difendere la versione del semplice incidente di gara - la responsabilità del botto che ha tolto di pista entrambe le frecce d'argento sarebbe soprattutto sua. La prima crepa nelle sicurezze del campione del mondo annunciato?**

**Stefano Semeraro**

Questo è l'anno di Nico Rosberg, lo sanno tutti, a meno che Nico Rosberg non decida di rovinarselo da solo. Come si è rovinato – quasi da solo – il GP di Spagna, coinvolgendo nel ruolo di ottima spalla il suo unico rivale, Lewis Hamilton. Dopo il patatrac alla curva 3 di Montmelò la Mercedes è stata bravissima a serrare i ranghi, facendo recitare a Toto Wolff e Niki Lauda i ruoli del poliziotto buono e del poliziotto cattivo. «L'incidente è inaccettabile, e la colpa maggiore è di Hamilton perché è stato aggressivo», ha spiegato Niki (che notoriamente da pilota era un mollaccione, no?). «Lauda

ragiona ancora da pilota, la verità è che è stato un incidente di gara e nessuno fra Lewis e Nico ha tutta la colpa dell'incidente», ha smorzato subito i toni il diplomatico Wolff. Ben sapendo che un concorso di colpa era la strada maestra per evitare penalizzazioni ad entrambi in vista di Monte-Carlo, dove partire in fondo alla griglia equivale ad abbandonare ogni speranza di vittoria. Infatti è andata così: rapportino agli steward, tante scuse da parte di tutti – di Rosberg che ha ammesso di aver pasticciato alla partenza con il launch control, di Hamilton che ha riconosciuto la sua precipitazione – e salomonica benedizione da parte della FIA. Nessun vero colpevole, nessuna sanzione.







### La reazione di Nico Ha perso la calma?

A quanto pare però non è andata proprio così, nel senso che la responsabilità principale e più grave del botto sarebbe di Rosberg, che avrebbe inserito sì per sbaglio un settaggio motore sbagliato, quello previsto in caso di ingresso di safety-car, ma solo poco prima del fattaccio. Il motore ha reagito di conseguenza, tagliando la potenza, Hamilton se ne è accorto e si è buttato dentro; a quel punto Rosberg ha pensato bene di spedirlo sull'erba, con le conseguenze che tutti hanno visto (e nel caso di Red Bull e Ferrari, molto apprezzato). Del resto che fra i due ci sia guerra totale lo sanno tutti da tempo, il problema è che in passato nelle situazioni di tensione a rimetterci di più è stato soprattutto Rosberg. Il tedesco grazie ai sette successi consecutivi a cavallo fra 2015 e 2016 sembrava aver trovato finalmente calma interiore e autostima sufficiente a reggere il confronto mentale con il compagno, ma quando si è visto la sagoma del predatore inglese spuntargli a fianco, il bottone antipánico non ha funzionato e Nico ha sterzato. Ora si tratta di capire se si tratta di una svolta importante, anche in chiave campionato, oppure di una semplice sbandata... controllabile. A Monaco probabilmente ne sapremo di più.

### Monaco decisiva Rosberg alla Ferrari?

Proprio durante le qualificazioni a Monte-Carlo, nel 2014, Rosberg in quel momento il poleman, uscì di pista alla curva Mirabeau causando la bandiera gialla e rovinando così ad Hamilton la chance di un altro giro veloce. Rosberg finì per vincere la gara, ma Hamilton, convinto che Rosberg lo avesse dan-

neggiato volontariamente, non gli strinse la mano dopo la gara. «Non siamo amici, siamo solo colleghi», commentò gelido Lewis, e da allora in poi la tensione fra i due ex-amici non si è mai veramente sciolta, anzi. Tanto che ora circolano voci insistenti sul possibile passaggio del tedesco alla Ferrari l'anno prossimo. Una volta conquistato il sospirato mondiale non ci sarebbe più motivo di sopportare una convivenza a dir poco problematica. Alla Mercedes hanno sempre sostenuto che per loro i due sono liberi di correre e darsi battaglia come preferiscono, «a meno che ciò non danneggi la squadra». Proprio come è successo a Montmelò.... Su quello che succederà fra le vizzue e sopra i tombini del Principato, si accettano scommesse.





**Rosberg scende dal Motor Home  
dopo l'infuocata riunione post incidente**



# Sainz spauracchio Ferrari

di Massimo Costa

## Carlos Sainz **9**

L'ex compagno di Verstappen ha dimostrato che anche lui può ambire a risultati di grande prestigio se messo al volante di una monoposto al top. Lo spagnolo con la Toro Rosso nei primi sette giri ha tenuto a bada le due Ferrari, superate al via con una gran partenza. Alla fine ha chiuso sesto una grande gara.





Carlos Sainz  
terzo nel corso dei primi giri  
davanti alle due Ferrari

### Max Verstappen **10** e lode

Che dire, vincere a 18 anni in quella maniera al suo primo Gran Premio con la Red Bull, monoposto che non aveva mai guidato prima di venerdì, è roba da far stropicciare gli occhi. Se pensiamo poi che nel 2013 correva ancora in kart...

### Helmult Marko **10**

Massi dai, diamoglielo un 10 a questo personaggio che aiuta ed ha aiutato tanti giovani piloti, spesso è stato ingiusto con molti, ma che con Verstappen alla fine non sta sbagliando una mossa. E soprattutto, è colui che tra i team di F.1 più ci ha creduto compiendo un azzardo dietro l'altro.

### Daniel Ricciardo **10**

Diciamolo pure. Il GP di Spagna lo avrebbe dovuto vincere lui senza quella strategia assurda attuata dal box Red Bull che lo ha penalizzato in maniera indecente favorendo il baby Verstappen. Poteva giocarsi il podio con Vettel, ma ha forato. E non va dimenticata la grande qualifica.

### Sebastian Vettel **9**

Bel terzo posto, sempre sul "pezzo", concreto, ma certamente non troppo felice di come stanno andando le cose.

### Kimi Raikkonen **9**

Girala e rigirala, il finlandese dalle poche parole è al secondo posto nel mondiale. E la seconda piazza del GP di Spagna gli rende onore. Ci ha provato con Verstappen? Sicuramente sì, ma quando ha capito che l'olandese ne aveva di più, si è accontentato.

### Valtteri Bottas **8**

A volte si perde, a volte no. In Spagna è stata la volta del no! La quinta posizione finale è il massimo che poteva ottenere con una Williams che ormai è lontana anche dalla Red Bull e pensare di conquistare il terzo posto nella classifica costruttori sta diventando pressoché impossibile.

### Felipe Massa **7**

Partito dal fondo per colpa del team che lo ha tenuto fermo nel Q1 pensando che gli altri non migliorassero il suo tempo, Massa ha recuperato fino all'ottavo posto nonostante una strategia di pit-stop sbagliata, tre soste, la stessa di Ricciardo.

### Jenson Button **7**

Ha fatto l'Alonso, Button. Una corsa tosta che gli ha permesso di tenersi dietro il compagno in McLaren e di prendere punti. Quando si sveglia, dimostra di averne ancora.

### Daniil Kvyat **6,5**

Solo per essere riuscito ad avere la forza di affrontare un Gran Premio dopo essere stato declassato alla Toro Rosso meriterebbe ampia sufficienza. Kvyat ha faticato ad adattarsi alla STR11, e del resto è sempre più complicato passare da una monoposto competitiva a una media che il contrario, e in qualifica e in gara ha subito Sainz. Ma almeno ha preso un punticino.







Valtteri Bottas

# GP SPAGNA

Il pagellone

Magnussen  
precede Kvyat





### **Sergio Perez**

**6,5**

Bravo a concludere settimo e a gestire le gomme. Punti importanti per la Force India anche se gli obiettivi erano molto più alti quest'anno.

### **Nico Hulkenberg**

**6,5**

Non avrebbe fatto peggio del compagno di squadra Perez, ma si è ritirato dopo 20 giri per rottura del motore. Il tedesco però, non riesce a essere incisivo come negli ultimi anni.

### **Fernando Alonso**

**6**

Pessima partenza, poi recupera e raggiunge Button. Allora vorrebbe superarlo, almeno provarci, ma dal box lo invitano a stare calmo. Poi, per un guasto ad un sensore, il motore si ammutolisce e la gara dello spagnolo finisce in maniera poco gloriosa.

### **Romain Grosjean**

**5**

Verrebbe da chiedersi perché quella lotta insana con Gutierrez, suo compagno nel team Haas che ha bisogno di punti. I due sono entrati in contatto e Grosjean ci ha rimesso l'ala. Poi, il ritiro causa freni. Ma rimane il dubbio...

### **Esteban Gutierrez**

**5**

Fuori dai punti, anzi il primo degli esclusi. A dire la verità era ottavo nel finale, ma via via ha perso terreno.

### **Marcus Ericsson**

**5**

Solita gara complicata per lo svedese della Sauber, che almeno non ha fatto errori cercando di arrivare al traguardo, come gli è riuscito.

### **Kevin Magnussen**

**4,5**

Brillantissimo a Sochi, questa volta non appare in gran vena. Si ritrova a lottare con Palmer e si urtano pure. Colpa sua e penalità portata a casa.

### Felipe Nasr

**4,5**

Fa peggio di Ericsson, sembra in difficoltà perenne da qualche tempo.

### Jolyon Palmer

**4,5**

Altra prestazione mediocre dell'ex campione GP2. L'ombra di Ocon si fa sempre più massiccia, però di certo la Renault attuale non aiuta...

### Pascal Wehrlein

**4**

E' la Manor che sta calando o la stellina tedesca si sta appannando? Certo che se va come Haryanto qualche dubbio comincia ad affiorare.

### Rio Haryanto

**4**

Compitino portato a termine, minimo sindacale, come si dice in questi casi.

### Nico Rosberg

**2**

Parte male, poi come un ragazzino qualunque alla prima gara in macchina chiude la porta in faccia ad Hamilton. Considerando il vantaggio in campionato, perché non lo ha lasciato andare? In fondo erano al 1° giro e chissà che poteva accadere. Una caduta di stile e di capacità mentale notevole per Rosberg.

### Lewis Hamilton

**2**

D'accordo l'altro avrà pur chiuso, ma non ci è parsa la maniera migliore per tentare un sorpasso. Una manovra disperata da ultimo giro piuttosto che una staccata alla terza curva del 1° giro di un GP tutto da disputarsi. Spento il cervello.



Continua  
il calvario  
della Sauber



### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 15 MAGGIO 2016

- 1 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 66 giri in 1.41'40"017
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 0"616
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 5"581
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 43"950
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 45"271
- 6 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'01"395
- 7 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'19"538
- 8 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1'20"707
- 9 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 10 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 11 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Jolyon Palmer (Renault R16) - 1 giro
- 14 - Kevin Magnussen (Renault R16) - 1 giro
- 15 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 17 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro

Giro più veloce: Daniil Kvyat 1'26"948

#### Ritirati

Romain Grosjean  
Fernando Alonso  
Nico Hulkenberg  
Nico Rosberg  
Lewis Hamilton

### 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	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.32'41"997
Spagna	15/05/2016	Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 66 giri in 1.41'40"017
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	100
2	Kimi Raikkonen	Ferrari	61
3	Lewis Hamilton	Mercedes	57
4	Sebastian Vettel	Ferrari	48
5	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	48
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	38
7	Felipe Massa	Williams-Mercedes	36
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	29
9	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	22
10	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	22
11	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	12
12	Fernando Alonso	McLaren-Honda	8
13	Sergio Perez	Force India-Mercedes	8
14	Kevin Magnussen	Renault	6
15	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	6
16	Jenson Button	McLaren-Honda	3
17	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
18	Jolyon Palmer	Renault	0
19	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
20	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
21	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	0
22	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	157
2	Ferrari	109
3	Red Bull Racing	94
4	Williams-Mercedes	65
5	Scuderia Toro Rosso	26
6	Haas	22
7	Force India	14
8	McLaren	12
9	Renault	6
10	Sauber	0
11	Manor	0

# Verstappen “azzera” Vettel

A 18 anni e 228 giorni **Max Verstappen** è diventato il più giovane vincitore di un Gp di F.1: il record di Vettel è stato migliorato di ben due anni e 210 giorni.

Ma non è il solo **record** segnato dall'olandese, che l'anno scorso era già diventato il primo a partire in un Gp di F.1 e a segnare dei punti, e in Spagna anche il più giovane a salire sul podio.

Sverniciato anche papà **Jos**, che fino a ieri era stato l'unico olandese a finire a podio in F.1: Max è il primo olandese a stappare lo champagne in F.1.

L'ultimo primo di lui a vincere alla prima uscita con una vettura invece era stato **Alonso**, al suo debutto in Ferrari nel 2010.

Il Gp di **Spagna** evidentemente incoraggia le novità: negli ultimi 10 anni si sono imposti dieci vincitori diversi.

L'impresa di Verstappen ha rovinato la festa alla **Mercedes** anche dal punto di vista statistico: la scuderia tedesca si è fermata a 10 successi consecutivi, uno in meno del record della McLaren edizione 1988.

Per le Freccie d'argento inoltre è stata la prima volta senza punti per nessuna delle due vetture dal GP degli **Usa** del 2012, una striscia positiva che durava da 62 gare.

Un po' di dolce per la **Ferrari**, nonostante l'arezza della vittoria sfuggita: per la prima volta tutti e due i piloti di Maranello sono finiti sul podio in questa stagione. Per Raikkonen è il secondo di fila, come non gli succedeva dal 2013 (a Singapore e in Corea con la Lotus)

Piccola consolazione per **Kvyat**, licenziato in tronco dalla Red Bull proprio per far posto a Verstappen: il suo primo giro più veloce in gara è stato anche il primo della Toro Rosso. Fra l'altro tutti e quattro i piloti con un contratto Red Bull sono finiti a punti in Spagna: Carlos Sainz ha anche rsggounto, con il suo sesto posto, il miglior piazzamento in carriera.







Tra i primi ad applaudire  
il giovanissimo rivale  
è stato proprio Sebastian Vettel

# Lorandi rompe il ghiaccio

Il giovane (17 anni) pilota italiano del team Carlin ha conquistato la prima vittoria nella terza gara, la più importante del weekend sul tracciato cittadino francese. Un successo meritato dopo essere partito dalla pole





Massimo Costa

Nel giorno in cui Max Verstappen ha fatto la storia della F.1 divenendo a 18 anni il più giovane vincitore di un Gran Premio, un piccolo ritaglio se lo è ricavato anche il 17enne italiano Alessio Lorandi. Il ragazzo di Salò, domenica scorsa ha vinto la sua prima gara nel FIA F.3 europeo aggiudicandosi il Grand Prix de Pau, la terza corsa del weekend francese, riportando al top il team Carlin. Era un fine settimana decisamente particolare, con la GP2 e la GP3 a Montmelò dalle quali si aspettavamo risultati importanti dai piloti tricolori, e invece le belle notizie sono arrivate dal circuito cittadino di Pau. Da molti considerato un tracciato che fa la differenza, Lorandi è riuscito a ottenere la pole per la terza gara grazie al secondo miglior tempo assoluto siglato nella qualifica 2 e una volta partito al comando, ha contenuto molto bene la pressione esercitata da Lance Stroll (che si trovava al suo fianco in prima fila) per tutti i 25 giri. Non era facile, ma Lorandi che è al secondo anno di F.3, o meglio, di monoposto avendo fatto il salto diretto dal Karting alla categoria cadetta continentale, è riuscito nell'impresa.

### Alessio: "Che strano non avere nessuno davanti"

Fino a Pau, non era mai salito sul podio, lo ha fatto con una vittoria nel posto certamente più affascinante del calendario 2016. Un podio che poteva ospitarlo anche in gara 2, quando da quinto al via si era subito portato terzo. A differenza della terza corsa, la frazione del sabato si è svolta con pista umida. Lorandi era saldamente alle spalle di George Russell e Sergio Camara e, anzi, vedeva anche la possibilità di scavalcare il brasiliano. Ma in uscita dalla prima curva ha toccato una chiazza di umido, ha perso la sua Dallara-VW e con la ruota posteriore sinistra ha colpito il rail provocando l'uscita della gomma dal cerchio. Peccato. Ma la reazione di Lorandi il giorno seguente è stata eccezionale: "Partire dalla pole è stata una sensazione nuova. Ero abituato ad avere sempre diverse macchine davanti a me sullo schieramento e ritrovarmi con la pista libera è stato veramente strano. Non sono scattato benissimo, ho fatto patinare un po' le ruote posteriori, ma sono riuscito a spostarmi sulla destra per impedire a Stroll di superarmi. Dopo di che ho badato a non fare errori. Lance ha spinto forte per tutta la corsa, ma l'ho contenuto". Il canadese del team Prema ha dichiarato in merito: "Ho provato a pressarlo cercando di portarlo all'errore, ma Alessio è stato bravo e non mi ha concesso nulla".

### Decimo vincitore italiano del GP di Pau

La tanto attesa vittoria è arrivata alla 46esima gara di F.3: le 33 della stagione 2015, le 9 del 2016 più il Masters di Zandvoort e Macao dello scorso anno. Curiosamente, Lorandi si è imposto in quella che per gli organizzatori dello storico evento di Pau, è la corsa clou, programmata la domenica pomeriggio con orario nobile: le 15.15. E non per niente, a differenza delle due corse del sabato, è stata denominata Grand Prix de Pau, che ha



un albo d'oro tutto suo e una attenzione tutta particolare. Alessio ha infatti ricevuto i complimenti, sceso dal podio, dai politici locali e non, intervenuti appositamente, i giornali locali e regionali hanno dato ampio risalto al successo di Lorandi, definito il decimo vincitore italiano del Grand Prix de Pau. Un elenco da brividi: Tazio Nuvolari nel 1935, Nello Pagani nel 1947-1948, Luigi Villorosi nel 1951, Alberto Ascari nel 1952-1953, Bruno Giacomelli nel 1978, Emanuele Naspetti nel 1992, Vincenzo Sospiri nel 1995, Raffaele Marciello nel 2012 e Antonio Giovinazzi nel 2015. Ora il FIA F.3 torna subito in pista questo weekend al Red Bull Ring di Spielberg: "A Le Castellet e Budapest, le tappe prima di Pau, ho avuto qualche difficoltà perché non avevo mai guidato su quelle piste. Ho quindi faticato più del previsto commettendo anche alcuni errori. A partire da Pau, vi sono tutti tracciati che già conosco e quindi spero di potermi mantenere al vertice nel corso della stagione. Sarà durissima, il livello della serie è alta, ma ci proverò con tutte le mie forze". Lorandi è undicesimo in classifica generale con 52 punti, ma il pacchetto è molto ravvicinato. Stroll comanda con 98 lunghezze e se pensiamo che ogni weekend del FIA F.3 offre un "montepremi" di 75 punti si può capire come tutto sia ancora estremamente aperto.





Raffaele  
Marciello



# Tricolore scolorito

**Le attese della vigilia sono presto naufragate. Marciello, Giovinazzi e Ghiotto non hanno brillato come si pensava e alla fine il bottino raccolto è di appena 10 punti, tutti conquistati dal pilota del Russian Time**

Jacopo Rubino

10 punti. È tutto qui il bottino raccolto dai tre piloti italiani a Montmelò, nel primo round stagionale della GP2 Series. Poco, se consideriamo le speranze della vigilia, e peraltro sono 10 punti interamente nelle mani di Raffaele Marciello. Cominciano a mani vuote la loro avventura i debuttanti Luca Ghiotto e Antonio Giovinazzi, ma non si può certo negare che la sfortuna abbia inciso parecchio nel loro conto. Tanto che sarebbe ingeneroso trarre giudizi affrettati.

## Marciello due volte a punti ma non basta...

Al terzo anno nella categoria cadetta, Marciello ha vissuto grandi cambiamenti: dopo la separazione dalla Ferrari Driver Academy, ha trovato nel team Russian Time la sua nuova sistemazione. Una squadra ritenuta di vertice, per ambire in alto e riscattare il difficile 2015. Per l'ex campione FIA F3 la tappa catalana non è stato quella voluta, ma come lui stesso ha sottolineato "due arrivi in zona punti sono un discreto inizio". Nel bilancio ha pesato molto la qualifica sottotono: "Ho sofferto con l'assetto e con il traffico", ha raccontato per spiegare il 12esimo crono. In gara 1, Lello è riuscito a risalire fino all'ottavo posto, quando proprio all'ultimo giro è stato mandato nella ghiaia da Giovinazzi che era alle sue spalle. L'ordine d'arrivo omologato alla 33esima tornata invece che alla 34esima (la bandiera a scacchi è stata sventolata in anticipo per errore) ha comunque permesso a Raffaele di conservare l'ottava posizione, che valeva la pole di gara 2. Il sogno di prendersi il successo, purtroppo, ha però avuto vita breve. Complice anche l'impiego del DRS sul rettilineo principale, Marciello ha perso dopo pochi giri la leadership in favore di Alex Lynn, venendo poi attaccato anche da Jordan King e Pierre Gasly. Alla fine ha chiuso quinto, superato pure dal compagno di squadra Artem Markelov. "Aveva un po' più di ritmo", ha confessato sinceramente.

## Giovinazzi autore e vittima dei contatti

Come dicevamo, quindi, Marciello e Giovinazzi hanno incrociato loro malgrado le armi. Un episodio di cui l'alfiere della Prema è stato ritenuto responsabile, e perciò punito con 20" che dalla nona piazza lo hanno fatto scivolare in 18esima, perdendo due punti preziosi. La Sprint Race era in salita dal principio, ma il pugliese non si è scoraggiato, cercando di entrare almeno in top 10. L'obiettivo era ormai a tiro, quando a quattro giri dal termine Sean Gelael gli ha chiuso la porta in curva 10, facendolo quasi decollare e poi schizzando verso le barriere. Un botto violento, che ha richiamato la safety-car, ma per fortuna privo di grosse conseguenze fisiche, al di là di una piccola distorsione alla caviglia sinistra. «È stato un weekend da dimenticare, anche se le prove libere erano andate bene. Poi in qualifica ho incontrato traffico nel giro decisivo. Ora penso a essere al top della forma per Montecarlo», ha raccontato Antonio a Italiaracing. «In ogni caso ho fatto esperienza e la Prema ha dimostrato di essere al top. Adesso tocca a me raccogliere risultati».







L'incidente  
tra Gelael  
e Giovinazzi



## Ghiotto subito fuori in gara 1 recupero in gara 2

Per Ghiotto gara 1 è durata giusto una trentina di secondi. Toccato da Arthur Pic nella mischia iniziale, il vicecampione GP3 ha sofferto una foratura che lo ha portato subito fuori pista. Anche per il portacolori Trident la Sprint Race è stata quindi vissuta in rimonta, con una 12esima piazza raggiunta grazie ad alcuni bei sorpassi. Da qui bisogna ripartire, anche perché non mancano gli aspetti positivi: «Aver tenuto il passo di Sirotkin in gara 2 per me è quasi una vittoria, è stata la dimostrazione che senza imprevisti si potevano raccogliere parecchi punti», ha infatti sottolineato Luca a Italiaracing. «Sono in fondo contento delle mie prestazioni, purtroppo il ritiro di gara 1 è stato determinante. Rispetto ai test questa volta si è fatta sentire la maggiore esperienza degli altri piloti, c'era poco tempo per sistemare tutto. Piano piano, comunque, stiamo mettendo assieme tutti i pezzi che servono per lottare davanti. Cercheremo innanzitutto di crescere in qualifica, anche perché ho capito che in GP2 fare i sorpassi è più difficile».



Pierre  
Gasly



Luca Ghiotto

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 14 MAGGIO 2016

- 1 - Norman Nato - Racing Engineering - 33 giri 58'51"044
- 2 - Nicholas Latifi - DAMS - 1"337
- 3 - Pierre Gasly - Prema - 4"248
- 4 - Artem Markelov - Russian Time - 5"145
- 5 - Sergio Canamasas - Carlin - 7"294
- 6 - Alex Lynn - DAMS - 7"596
- 7 - Jordan King - Racing Engineering - 8"678
- 8 - Raffaele Marciello - Russian Time - 11"544
- 9 - Antonio Giovinazzi - Prema - 12"156
- 10 - Gustav Malja - Rapax - 13"102
- 11 - Oliver Rowland - MP - 17"513
- 12 - Nobuharu Matsushita - ART - 18"526
- 13 - Mitch Evans - Campos - 21"773
- 14 - Arthur Pic - Rapax - 23"022
- 15 - Daniel De Jong - MP - 23"787
- 16 - Marvin Kirchhofer - Carlin - 24"125
- 17 - Jimmy Eriksson - Arden - 24"348
- 18 - Sean Gelael - Campos - 27"522
- 19 - Nabil Jeffri - Arden - 1 giro

### Ritirati

- 29° giro - Philo Paz Armand  
 24° giro - Sergey Sirotkin  
 1° giro - Luca Ghiotto



## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 15 MAGGIO 2016

- 1 - Alex Lynn - DAMS - 26 giri 43'50"241
- 2 - Pierre Gasly - Prema - 0"377
- 3 - Jordan King - Racing Engineering - 1"120
- 4 - Artem Markelov - Russian Time - 2"168
- 5 - Raffaele Marciello - Russian Time - 3"382
- 6 - Oliver Rowland - MP Motorsport - 3"990
- 7 - Nicholas Latifi - DAMS - 4"584
- 8 - Nobuharu Matsushita - ART - 5"647
- 9 - Sergio Canamasas - Carlin - 8"115
- 10 - Gustav Malja - Rapax - 8"419
- 11 - Sergey Sirotkin - ART - 8"698
- 12 - Luca Ghiotto - Trident - 8"828
- 13 - Sean Gelael - Campos - 9"178
- 14 - Mitch Evans - Campos - 9"650
- 15 - Marvin Kirchhofer - Carlin - 10"152
- 16 - Norman Nato - Racing Engineering - 10"430
- 17 - Daniel De Jong - MP Motorsport - 10"726
- 18 - Nabil Jeffri - Arden - 11"672
- 19 - Jimmy Eriksson - Arden - 1 giro

Giro più veloce: Alex Lynn 1'33"966

### Ritirati

- 22° giro - Arthur Pic  
 22° giro - Sean Gelael  
 22° giro - Antonio Giovinazzi  
 14° giro - Philo Paz Armand

### Il campionato

1. Gasly 33 punti; 2. Nato 27; 3. Lynn 23; 4. Latifi 20; 5. Markelov 20; 6. King 16; 7. Marciello 10; 8. Canamasas 10; 9. Rowland 5; 10. Malja 2

## La Prema già tra i grandi Gasly leader in classifica

Nonostante tutto, il tricolore è stato ben rappresentato al Montmelò grazie per merito del team Prema. Al di là della sfortuna di Giovinazzi, la compagine della famiglia Rosin all'esordio è già seduta al tavolo dei big insieme a Pierre Gasly, confermando i promettenti riscontri dei test. Insieme al francese è in primis arrivata la pole-position, in 12 stagioni mai centrata da nessuna squadra all'esordio in GP2. Anche la vittoria di gara 1 era alla portata, ma la safety-car entrata per il testacoda di Sergey Sirotkin (rimasto pericolosamente fermo in mezzo alla pista) ha rimescolato le strategie dando modo al Norman Nato e Nicholas Latifi di superare il pupillo Red Bull al restart. Il successo inaugurale è quindi andato ad un altro transalpino, Nato, rigenerato dall'approdo in Racing Engineering. Secondo in gara 2, Gasly chiude comunque il weekend da leader in campionato con 33 lunghezze, contro le 27 di Nato, rimasto a secco nella Sprint Race dopo un avvio da dimenticare. La vittoria di domenica è invece andata ad Alex Lynn, altro pretendente al trono, con Jordan King terzo. Peccato per Sirotkin, come detto, mentre sono totalmente mancati all'appello l'ormai eterna promessa Mitch Evans, Nobuharu Matsushita e Arthur Pic. Al momento, in ogni caso, è difficile indicare un chiaro erede di Stoffel Vandoorne.



# Partenze brucianti

**Fuoco, unico italiano al via della categoria, ha risolto una qualifica non brillante con due ottimi avvii guadagnando anche il terzo gradino del podio nella seconda corsa e un totale di 22 punti che lo portano a un soffio dal leader del campionato Leclerc**



Antonio  
Fuoco

Jacopo Rubino

In GP3 tutta l'Italia a quattro ruote fa il tifo per lui, Antonio Fuoco. Quale unico rappresentante di casa nostra al via quest'anno, e passato al team Trident, sul pilota calabrese domina la speranza di un'impresa simile a quella compiuta nel 2015 da Luca Ghiotto, magari centrando quel titolo sfuggito in volata al veneto. Se questo è l'obiettivo, l'inizio non è stato in fondo negativo, anzi: il quasi 20enne della Ferrari Driver Academy chiude il round di apertura a Barcellona con 22 lunghezze in classifica, soltanto a -5 dal leader Charles Leclerc, suo "collega" nel programma giovani di Maranello.

## Un podio e un quarto punti pesanti per Fuoco

Fuoco ha raddrizzato una qualifica così-così (settimo tempo) con due ottime partenze, più fondamentali che mai in un weekend caratterizzato da una endemica difficoltà per tutti nel compiere sorpassi. Che sia colpa delle caratteristiche della nuova vettura Dallara o del circuito del Montmelò, solitamente poco favorevole per i duelli, lo scopriremo più avanti. In gara 1 Fuoco ha chiuso buon quarto, tenendo a bada senza grossi patemi un gruppetto di temibili inseguitori capeggiato da Alex Albon, Jake Dennis e Oscar Tunjo. Quinto sulla griglia di domenica, l'alfiere Trident si è ancora mosso bene prendendo la terza piazza, che non ha più lasciato fino al traguardo. E all'arrivo non è mancata una bella esultanza, forse un modo per caricarsi in vista dei prossimi appuntamenti.

## La regolarità come arma chiave?

La principale indicazione che ci ha dato la trasferta catalana, probabilmente, è della regolarità come arma indispensabile: basti pensare che Leclerc ha dominato la corsa del sabato, ma in gara 2 è rimasto a mani vuote dopo un brutto start. Il monegasco ha visto così assottigliato il proprio margine in graduatoria. Lo stesso è accaduto a Jake Hughes, secondo in gara 1 e solo ottavo domenica, che ha però sfruttato il "tesoretto" della pole per restare in alto. Adesso c'è già una lunga pausa durante la quale bisognerà affilare le armi: si ricomincia a luglio da Spielberg, dove si andrà già il 7-8 giugno per due giornate di test collettivi. Se può essere d'aiuto ricordarlo, lo scorso anno in Austria arrivò per Fuoco il primo podio della carriera in GP3.



Il podio di gara 2 con Tunjo, Albon e Fuoco



Charles Leclerc





## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 1 SABATO 14 MAGGIO 2016

- 1 - Charles Leclerc - ART - 22 giri 36"38"694
- 2 - Jake Hughes - DAMS - 6"023
- 3 - Nirei Fukuzumi - ART - 7"452
- 4 - Antonio Fuoco - Trident - 19"325
- 5 - Kevin Joerg - DAMS - 22"801
- 6 - Alex Albon - ART - 23"391
- 7 - Jake Dennis - Arden - 24"086
- 8 - Oscar Tunjo - Jenzer - 25"592
- 9 - Nyck De Vries - ART - 26"467
- 10 - Ralph Boschung - 27"104
- 11 - Matevos Isaakyan - 28"860
- 12 - Matt Parry - Koiranen - 30"952
- 13 - Richard Gonda - Jenzer - 33"095
- 14 - Tatiana Calderon - Arden - 33"871
- 15 - Santino Ferrucci - DAMS - 34"241
- 16 - Artur Janosz - Trident - 36"835
- 17 - Konstantin Tereshchenko - 38"168
- 18 - Sandy Stuvik - Trident - 44"347
- 19 - Alex Palou - Campos - 44"902
- 20 - Jack Aitken - Arden - 45"298
- 21 - Akash Nandy - Jenzer - 55"655
- 22 - Giuliano Alesi - Trident - 1'00"294
- 23 - Mahaveer Raghunatan - 1'03"391

Giro più veloce: Charles Leclerc 1'38"649

Ritirati

1° giro - Steijn Schothorst

## L'ORDINE DI ARRIVO DI GARA 2 DOMENICA 15 MAGGIO 2016

- 1 - Alex Albon - ART - 17 giri 28"24"177
- 2 - Oscar Tunjo - Jenzer - 1"294
- 3 - Antonio Fuoco - Trident - 7"307
- 4 - Jake Dennis - Arden - 8"114
- 5 - Nyck De Vries - ART - 11"612
- 6 - Matevos Isaakyan - Koiranen - 12"505
- 7 - Kevin Joerg - DAMS - 15"012
- 8 - Jake Hughes - DAMS - 15"670
- 9 - Charles Leclerc - ART - 16"695
- 10 - Ralph Boschung - Koiranen - 18"345
- 11 - Santino Ferrucci - DAMS - 18"757
- 12 - Artur Janosz - Trident - 20"796
- 13 - Nirei Fukuzumi - ART - 21"450
- 14 - Alex Palou - Campos - 21"934
- 15 - Sandy Stuvik - Trident - 24"818
- 16 - Giuliano Alesi - Trident - 26"107
- 17 - Richard Gonda - Jenzer - 27"024
- 18 - Tatiana Calderon - Arden - 27"582
- 19 - Jack Aitken - Arden - 29"135
- 20 - Matt Parry - Koiranen - 29"524 \*
- 21 - Konstantin Tereshchenko - Campos - 30"109
- 22 - Steijn Schothorst - Campos - 30"840
- 23 - Akash Nandy - Jenzer - 33"959
- 24 - Mahaveer Raghunatan - Koiranen - 43"431

\* Penalizzato di 10 secondi

Il campionato

1. Leclerc 27 punti; 2. Albon 23; 3. Hughes 23; 4. Fuoco 22; 5. Tunjo 18; 6. Fukuzumi 15; 7. Dennis 14; 8. Joerg 12; 9. De Vries 8; 10. Isaakyan 4

# Lo sbarco sul Santerno



International Series



**ITALY**

22<sup>nd</sup> MAY 2016

IMOLA AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI



LIQUI MOLY, MACRAN, LUKOIL, FORMET, GoPro, OMP

BHR | POR | BEL | ITA | AUT | GER | RUS | TIA | SIN | MAS | MAC

tcr-series.com

A sorpresa la serie internazionale di Marcello Lotti arriva sul circuito romagnolo questo fine settimana per affrontare la quarta tappa stagionale, che era prevista a Monza. Oriola guida la classifica generale, ma gli avversari sono vicinissimi



Tra i protagonisti annunciati a Imola Gianni Morbidelli con la sua Honda Civic





Dario Sala

Ed ora tutti ad Imola. Sulle rive del Santerno arriva la TCR International Series per il suo appuntamento italiano. Una data inizialmente prevista a Monza, ma successivamente dirottata in Romagna per "incomprensioni" fra organizzatore e autodromo. Un peccato perdere Monza, ma nel contempo, trovare Imola non è certamente un brutto ripiego. Anzi... Il layout del circuito Enzo e Dino Ferrari permetterà e forse amplificherà la possibilità di vedere i duelli infuocati che hanno caratterizzato i primi tre appuntamenti della serie.

### Tre piloti in appena 4 punti

La TCR infatti è ancora alla ricerca di un padrone. Di quel pilota che indirizzi definitivamente a suo favore la classifica. Oggi non è ancora così perché ci sono tre antagonisti racchiusi in quattro punti e questo è il bello di una serie ancora totalmente aperta. Per Imola la rosa dei favoriti è come sempre ampia. Pepe Oriola da leader della classifica è alla ricerca di quel weekend perfetto che non si è più ripresentato dopo la doppia vittoria dell'apertura in Bahrain. Per lui pochi punti e solo un secondo posto a Spa come gara da ricordare. Il giovane catalano può contare sulla Seat León della Craft Bamboo che ad oggi sembra ancora la vettura più veloce del lotto. La stessa di cui dispone il compagno James Nash, secondo in classifica e staccato solamente di due lunghezze da Pepe. Tornato alle corse Turismo dopo due anni passati fra le GT, il britannico si è adattato in fretta a vetture che aveva già guidato in passato. Dopo il brillante esordio in Medio Oriente, per lui è arrivata la vittoria in Portogallo e la conferma che sarà un osso duro per tutti. In casa vorrà dire la sua anche Gianni Morbidelli che forse si ritrova con qualche punto in meno del potenziale mostrato. Al suo attivo una vittoria ed un secondo posto oltre a qualche piazzamento compongono un tabellino che avrebbe potuto essere più tondo se il team non avesse pasticciato con l'assetto nelle qualifiche di Spa. Morbidelli ha sempre condotto la sua Honda Civic in maniera esemplare ed è chiaro che a Imola vorrà riscattare l'opaco fine settimana belga e riprendersi la leadership della classifica. Ha tutto per farlo.



Festa sul podio belga per il team Leopard con Vernay e Comini



Pellinen primo a Spa

**ITALY**  
22<sup>nd</sup> MAY 2016  
IMOLA AUTODROMO INTERNAZIONALE ENZO E DINO FERRARI

LIQUI MOLY MICHELIN LUKOIL FORMERET GoPro OMP

BHR POR BEL ITA AUT GER RUS THA SIN MAS MAC  
tcr-series.com

### Gli Orari di Imola

**Domenica 22 maggio**

- Ore 9:00-10:00 Prove Libere
- Ore 11:30-11:50 Qualifica 1
- Ore 11:55-12:05 Qualifica 2
- Ore 14:15-14:45 Gara 1
- Ore 15:30-16:00 Gara 2



Le Seat di Nash e Oriola in lotta

Le Seat di Nash e Oriola in lotta



## Pellinen e Vernay premono Comini pronto al riscatto

I tre non saranno comunque i soli. Dietro di loro c'è un nugolo di pretendenti che preme per svertare. Primo fra tutti proprio il compagno di squadra di Morbidelli in seno alla West Coast, Aku Pellinen che, dopo la vittoria di Spa, ha preso fiducia nei suoi mezzi e vorrà ritrovare il dolce gusto dello champagne quanto prima. Non di meno saranno le due Golf della Leopard. La squadra condotta da Claudio Berro ha rotto il ghiaccio nella serie vincendo a Spa con Jean-Karl Vernay dimostratosi pilota veloce e ostico. La punta di diamante della squadra però, è il campione in carica Stefano Comini. Dopo qualche sfortuna iniziale il ticinese ha ritrovato il ritmo e per la vittoria ci sarà anche lui. Pilota che non molla mai e pronto a scrivere imprese considerate sulla carta difficilissime.

## Attenzione a Borkovic Afnasiev la delusione

Dopo i bei risultati visti in prova sono chiamati a concretizzare in gara piloti del calibro di Dusan Borkovic, che ha raccolto molto meno di quello che indica il potenziale, e il compagno Mat'o Homola anch'egli dotato di pedigree non indifferente. Imola potrebbe rappresentare poi il riscatto per Sergey Afnasiev o Kevin Gleason che stanno vivendo un inizio di stagione non al pari di quanto ci si aspettava. Non è poi escluso che qualche nome pesante italiano possa essere presente a Imola per provare ad imporsi al debutto. Non sarebbe la prima volta e sarebbe bello che accadesse

# AUTOTECNICA MOTORI

## ENGINE EVOLUTION

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

[www.autotecnicamotori.it](http://www.autotecnicamotori.it)

