



0.4
Che spettacolo!



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

**SINGAPORE :
ROSBERG VOLA IN TESTA
ALLA CLASSIFICA.**



BAFFI

GP SINGAPORE

Mercedes



A close-up, over-the-shoulder shot of Nico Rosberg in a pit lane. He is wearing a white Mercedes-AMG Petronas Formula 1 team shirt with a green Monster Energy logo on the shoulder and a black cap with the Mercedes logo. The background is filled with the activity of a pit lane, including other team members and a microphone with the 'ZDF' logo. The overall atmosphere is busy and focused.

Il Rosberg che non ti aspetti

Veloce, determinato, dominante. Per Wolff il tedesco sta vivendo il suo miglior momento della carriera, Hamilton stavolta ha accusato il colpo. Nico ora è avanti 8 punti in classifica, si prospetta un finale combattutissimo. Deciso magari da un duello al tramonto a Yas Marina

Stefano Semeraro

Il weekend perfetto, la terza vittoria di fila, la testa del campionato riconquistata in una sfida ad elastico con Lewis Hamilton – prima avanti uno, poi l'altro, poi di nuovo il primo – che sembra scritta apposta per dare un po' di suspense, tutta interna alla Mercedes. A Singapore è andato tutto bene per Nico Rosberg, il lato almeno apparentemente più debole del duo del team della coppia Wolff-Lauda che però, stavolta non ha avuto pietà e non ha dimostrato debolezze. A partire dalle qualifiche, nelle quali ha rifilato sette decimi al compagno, e continuando in gara dove ha dominato fin dalla partenza – mentre un Hamilton opaco faticava a estrarre la consueta velocità dalla sua monoposto – chiudendo primo e ritrovandosi con 8 punti di vantaggio in classifica a sei gare dalla fine.

Wolff estasiato dal weekend di Rosberg

A inizio stagione, dopo le quattro vittorie consecutive, il 2016 era sembrato il suo anno. Poi, è arrivata la remontada di Hamilton e in molti si aspettavano il crollo del tedesco che si era visto sfumare sotto gli occhi un vantaggio di 43 punti. Invece, Nico stavolta ha tenuto duro, fra Spa e Singapore ha piazzato un'altra serie infernale guadagnandosi anche i complimenti di Toto Wolff. «Seguo Nico sin dal 2013 e posso dire che non l'ho mai visto guidare così bene per un intero weekend», ha detto estasiato il grande boss della Mercedes F1. «Di solito commentiamo entusiasti il ritmo che sa tenere Hamilton, ma questa volta è stato il turno di Nico. E' stato terribilmente veloce». Un giudizio semplice e chiaro, ma importante perché di solito al tedesco si è pronti a riconoscere tante qualità – l'impegno, la



continuità – mentre sul piano della velocità pura e della capacità di dominare in termini di velocità pura un GP dal venerdì alla domenica, di solito Nico raccoglie meno consensi. Un «mega Nico weekend» lo ha voluto definire Wolff, che ora si aspetta di rivederne un altro in Malesia.

Il momento no è tutto di Hamilton

Come spesso accade, e come è accaduto anche quest'anno, al momento sì di uno dei duellanti corrisponde il momento no dell'altro. Quello di Hamilton è iniziato a Spa, dove ha dovuto scontare la penalità per il cambio della power-unit. A Monza tutto sembrava risolto, ma dopo aver spadroneggiato fino a sabato Hamilton ha pagato una brutta partenza. Due cause esterne, due sconfitte, a Singapore però la musica è cambiata.

E' stato Rosberg a vincere, mentre Hamilton senza grossi problemi apparenti non è mai riuscito a trovare uno spunto dei suoi. «Non mi preoccupa troppo aver perso la leadership nel campionato – ha buttato lì Lewis - dopo tutto quello che mi è successo quest'anno sono ancora in piena corsa. Manca ancora tanta strada alla fine, darò tutto quello che ho». La sensazione è che lo sprint sia davvero molto serrato, e che Hamilton abbia le armi per rimontare ancora. Ma che stavolta non si debba aspettare un crollo di Rosberg come quello del 2014, quando con un vantaggio di 22 punti sul compagno riuscì a vincere solo una delle ultime sei gare, mentre Hamilton si prese tutte le altre. Il GP della Malesia, del Giappone e degli Stati Uniti si adattano più alle caratteristiche di Hamilton, Nico ha dimostrato di trovarsi bene sia in Brasile sia in Messico, dove l'anno scorso vinse la prima edizione del GP locale dopo anni di assenza dal calendario. Chissà che stavolta non si decida tutto a Yas Marina, in un tramonto fatto tutto d'argento.



GP SINGAPORE

Ferrari

SINGAPORE AIRLINE

nes



La Rossa ritrova i suoi piloti

Le belle prove di Vettel, capace di rimontare 17 posizioni, e il sorpasso di Raikkonen ad Hamilton hanno stuzzicato l'orgoglio ferrarista. Fra qualifiche horror e strategie dubbie è sfuggito un altro podio e la Red Bull ha guadagnato punti, ma se ci si vuole accontentare...

Stefano Semeraro

La buona notizia è che la Ferrari ha ritrovato i sue due piloti. Quella cattiva che ha perso altri quattro punti sulla Red Bull e ha mancato il podio. Ai tifosi e ai fan della Rossa la gara di Singapore ha insieme allargato e stretto il cuore. Il sorpasso di Raikkonen sul campione del mondo – fatto di tempismo, classe, carattere, freddezza – resterà fra le cose belle di quest'anno e forse in assoluto di questo secondo 'stint' di Kimi a Maranello. La rimonta di Vettel dal 22esimo posto al quinto posto è stata la dimostrazione che Seb non ha perso la grinta, la voglia di combattere. E il suo sorriso allegro, le sue parole in un italiano un po' tentennante ma – quasi - corretto («l'anno prossimo sarà meglio, per noi») sono la testimonianza che a vincere con la Ferrari, prima o poi, ci tiene. Lo vuole fare.



Ferrari

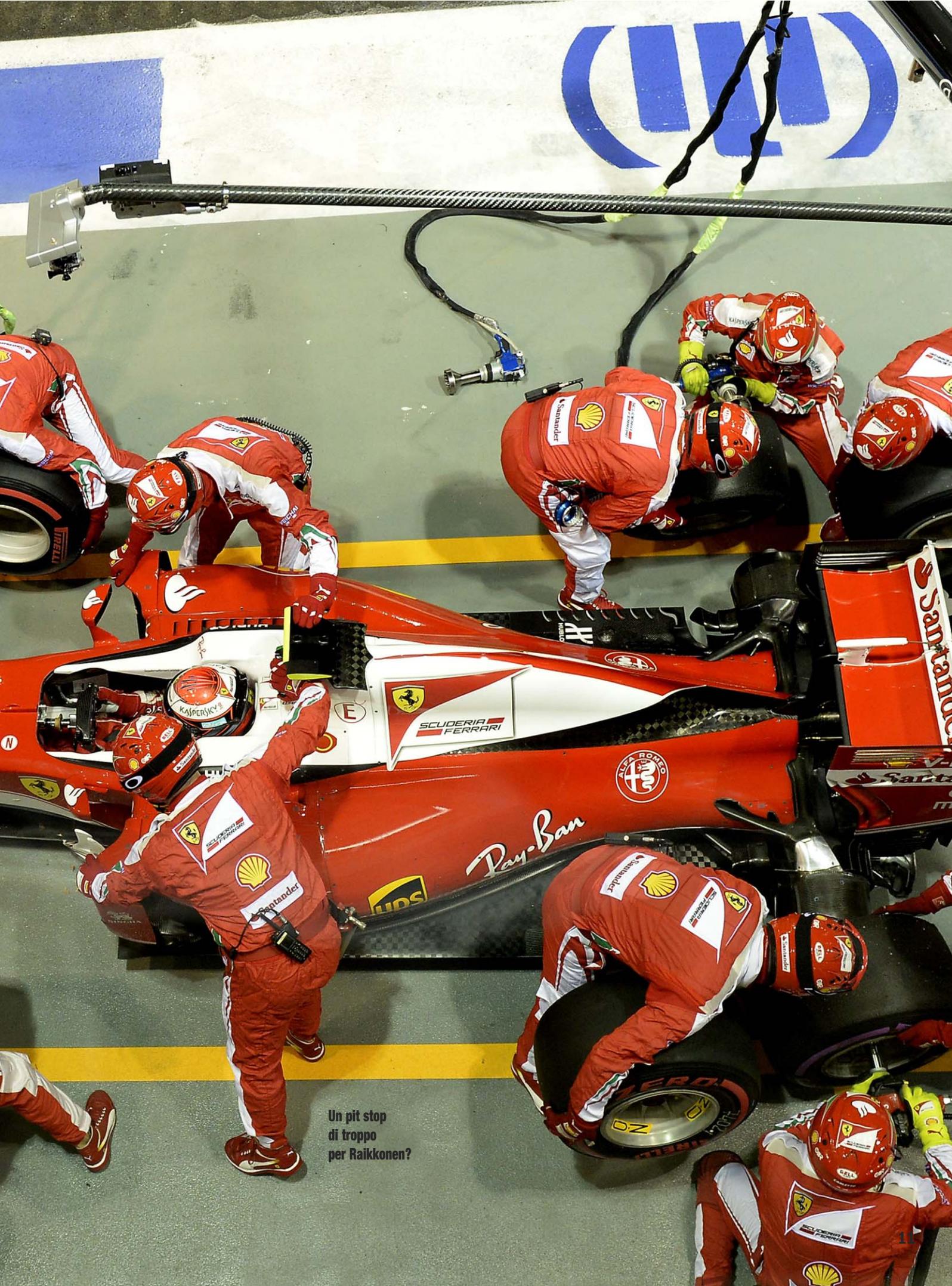
Problemi in qualifica Raikkonen perplesso

Ecco, il problema resta quando, perché i lati positivi del GP asiatico finiscono qui. In qualifica la Ferrari ha deluso ancora una volta, mostrando fra l'altro di avere ancora problemi di affidabilità, costringendo Vettel a partire da fondo schieramento, mentre Kimi non è andato oltre la mediocrità. E anche in gara la strategia pensata per consentire al finlandese di lottare con un Hamilton fra l'altro abbastanza spento, non ruggente come al solito, ha lasciato perplesso. Quando Kimi è stato richiamato ai box, il giro dopo l'underscore, la sosta anticipata di Hamilton alla 45esima tornata, aveva 28 secondi di vantaggio. Aveva montato le gomme supersoft al 33esimo giro, lo stesso dell'inglese, forse (probabilmente?) chissà, gli sarebbero bastati per restare davanti comunque. Invece, quando è rientrato in pista si è visto sfilare appena davanti la freccia d'argento del rivale. Una beffa. Manca la controprova, resta il sospetto che non si sia trattato esattamente di una magata. In pista aveva vinto Kimi, il muretto ha rimesso davanti Hamilton. Per Maurizio Arrivabene, che quest'anno ha il difficile compito di difendere molte cause perse, «abbiamo fatto comunque una gara d'attacco, e anche nel caso di Raikkonen la strategia era quella giusta, visto quanto ha guadagnato poi Riccardo su Rosberg se Kimi fosse rimasto in pista con le soft non sarebbe riuscito a tenere dietro Hamilton». Il diretto interessato è sembrato però meno convinto. «Non ho capito come abbia fatto Lewis a passarmi di nuovo», ha ammesso Raikkonen. «Forse con il senno di poi non riprovarei la stessa strategia. Comunque la macchina si è comportata bene, ero veloce ed è stata comunque una bella gara». L'ennesima occasione persa, però, e considerato che anche con un Verstappen al ribasso è bastata la grande vena di Riccardo per consentire alla Red Bull di incrementare, anche se di poco, il vantaggio fra i costruttori.

Vettel che rimonta ma ci si accontenta

Anche la bella prova di Vettel, analizzata a freddo, non può esaltare più di tanto, perché se è vero che ha rimontato 17 posizioni bisogna anche ammettere che parecchie erano se non scontate, molto probabili visto la differenza di rendimento abissale che c'è fra i top-team e il resto della truppa. Seb montava fra l'altro il nuovo motore, il sesto della stagione, e partire comunque ultimo gli ha risparmiato di pagare pegno (25 posizioni di penalità) nei successivi Gran Premi, altra assurdità di una F.1 che da tempo ha smarrito il buon senso. «Sono partito male, speravo di rimontare parecchie posizioni già al primo giro, ma non mi è riuscito. Non è facile mandare in temperatura le soft, ho potuto scatenarmi solo quando ho montato le ultrasoft. E se fosse uscita una safety-car al momento giusto... Dopo la qualifica ero giù di morale, ringrazio il team per avere azzeccato la strategia». Forse la soluzione sta proprio nei porsi obiettivi minimi - rispetto ai sogni di gloria di inizio stagione - vivere alla giornata e contentarsi di lottare nelle prossime sei gare per fare qualche bel sorpasso, sperando nelle disgrazie della Red Bull. Realistico. Ma poco esaltante, se sulla carrozzeria hai stampato un cavallino rampante.





Un pit stop
di troppo
per Raikkonen?



L'animatore Ricciardo

L'australiano ha disputato una gara meravigliosa e fino all'ultimo metro ha tentato di acchiappare il fuggitivo Rosberg, nei guai con le gomme e i freni facendo divertire gli appassionati di tutto il mondo

Massimo Costa

Se non fosse un pilota lo vedremmo bene come animatore in un villaggio turistico o riempi pista in qualche discoteca. Invece, ha scelto di indossare un casco e una tuta. Per nostra fortuna. Daniel Ricciardo quando la sua Red Bull-Renault lo asseconda, e ultimamente accade molto spesso, ha il pregio di far divertire il pubblico. E lui ci tiene tanto a questo aspetto: "Spero di aver tenuto gli appassionati sulle spine", ha detto alla fine di un GP di Singapore nel quale lui è stato il grande mattatore. Stava facendo un vero gioco di prestigio e con un giro in più, avrebbe nascosto la vittoria a Nico Rosberg. Che dal canto suo, tra gomme in crisi e freni affaticati, ha firmato la gara della vita. Sempre al secondo posto dietro alla Mercedes numero 6 e mai impensierito dall'altra freccia d'argento dello stranito Lewis Hamilton, Ricciardo nel finale si è giocato l'ultimo set di gomme supersoft. Il pit-stop lo ha effettuato al giro 47 mentre Rosberg aveva montato gli pneumatici soft alla tornata 33 per arrivare fino in fondo, al 61° giro.

GP SINGAPORE

Red Bull



Ricciardo incitato dal team Red Bull che non ha sbagliato una virgola, ha quindi iniziato la rimonta dell'anno. Mentre Rosberg faticava, ma non si lasciava prendere dal panico, lui gli mangiava secondi su secondi. Al giro 50, come vedete nella tabella, aveva 18"6 da recuperare: "Sapevo che l'ingegnere di Nico gli stava dicendo che lo stavo andando a prendere guadagnando due secondi a tornata e questo non è il massimo per un pilota. Perché la pressione aumenta forte. Ho spinto come un dannato per prenderlo, mi sono inventato delle cose... Ma non è bastato per un soffio. Non dobbiamo rimproverarci nulla, io e la squadra, abbiamo fatto veramente tutto il possibile per vincere". Ha ragione Ricciardo e anche se non è stato lui a tagliare il traguardo per primo per un distacco di 0"488, dentro di sé sa di aver comunque disputato un Gran Premio che rimarrà negli annali. E deve essere soddisfatto perché questa gara vale quella di Budapest del 2014 quando ottenne la seconda delle sue tre vittorie.

L'inseguimento di Ricciardo a Rosberg

61° giro:	- 0"4
60° giro:	- 1"8
59° giro:	- 3"2
58° giro:	- 4"5
57° giro:	- 5"3
56° giro:	- 5"2
55° giro:	- 6"1
54° giro:	- 7"0
53° giro:	- 10"9
52° giro:	- 12"9
51° giro:	- 15"0
50° giro:	- 18"6

Kvyat e Magnussen rockstar



**Bel punto
scintillante
per Kevin Magnussen**

di Massimo Costa
foto Photo 4

Nico Rosberg

10

Un fine settimana spettacolare durante il quale ha strabattuto Hamilton sia alla guida sia dal punto di vista mentale. Se le vittorie di Spa e Monza erano parse facili facili, questa di Singapore, unita alla pole, ha un sapore diverso. Per i problemi ai freni, per il degrado delle gomme, per Ricciardo che rinveniva alle sue spalle. Una gara alla Hamilton che pone Rosberg in una luce differente. Finalmente.

Daniel Ricciardo

10

Si è preso la prima fila col secondo tempo ed ha disputato una corsa leggendaria. Una qualifica continua la sua ed uno stint finale che ha tenuto milioni di persone, oltre che tutta la Mercedes e Rosberg, col fiato sospeso. Sicuramente questa gara Ricciardo non la scorderà in fretta e forse rimarrà scolpita come una delle sue più belle prestazioni della carriera.

Kimi Raikkonen

8

Tanta sostanza e determinazione per un Raikkonen che non manca la zona punti da nove gare consecutive. Bello il sorpasso su Hamilton e l'occasione colta al volo dopo l'errore dell'inglese. Peccato che tanta fatica non sia servita a nulla per la strategia sbagliata della Ferrari che lo ha riportato alle spalle della Mercedes e quindi giù dal podio.

Sebastian Vettel

8

Frustrato in qualifica da una Ferrari che viaggiava su tre ruote, da ventunesimo avvia una rimonta spettacolare, aggressiva, piena di sorpassi. Di certo non si è annoiato e la quinta posizione è qualcosa da ricordare nonché un messaggio alla Ferrari: io ci sono come sempre, voi?

Daniil Kvyat

8

Una corsa tutta d'attacco, fantastica la sua resistenza a Verstappen che dispone di una monoposto molto più competitiva della sua Toro Rosso. Peccato per la strategia non azzeccatissima che lo ha messo dietro a Perez, che aveva superato, concludendo così nono anziché ottavo.

Kevin Magnussen

8

Ignorato dai più, il danese nei primi giri si è fatto largo riuscendo a salire nella top 10. E non l'ha più mollata. Non ha sbagliato niente su un tracciato così impegnativo ed ha fatto la differenza considerando la pochezza della sua Renault. Nel finale ha dovuto cedere a Perez e Kvyat che stavano meglio di gomme, ma il decimo posto è un regalo fantastico prima di tutto a se stesso, poi alla Renault che farebbe bene a confermarlo in fretta per il 2017.



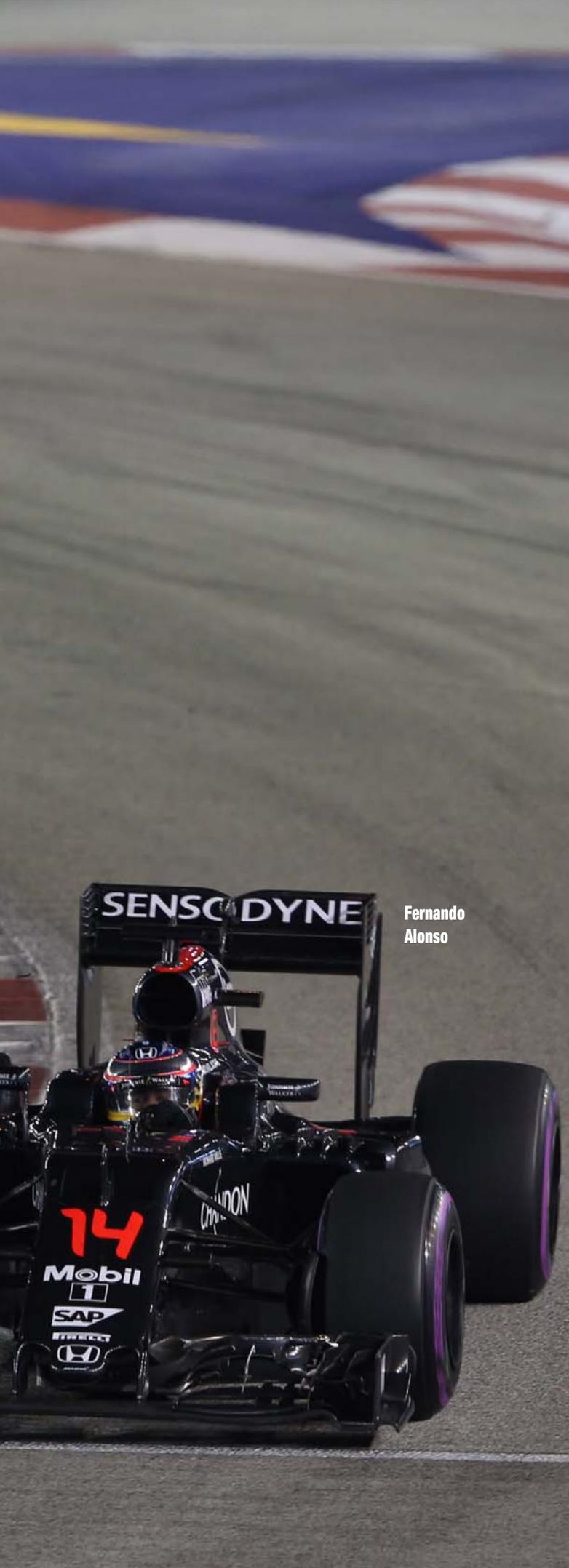


Red carpet
per Daniil Kvyat

GP SINGAPORE

Il pagellone





Fernando
Alonso

Fernando Alonso

7,5

Dopo i soliti sei (Mercedes, Red Bull, Ferrari) è stato Alonso il primo degli altri anche se a un minuto e mezzo. Piccola soddisfazione per lui e per la McLaren-Honda. Lo spagnolo ha conquistato la Q3 e in gara tra i muretti di Singapore si è dato da fare per rimanere aggrappato alla zona punti. Missione riuscita.

Sergio Perez

7

Bel recupero da diciassettesimo a ottavo. Un solo pit-stop, Perez ha corso sempre con gomma soft. L'obiettivo era fare punti e lui, molto abile nel conservare le gomme, ci è riuscito permettendo alla Force India di tornare al quarto posto nella classifica costruttori a discapito della Williams.

Esteban Gutierrez

7

Bella gara la sua, combattivo, tenace, peccato che non è riuscito a far sua la zona punti. La Haas non sta avendo un brillante finale di stagione.

Carlos Sainz

7

Colpito da una manovra insensata di Hulkenberg al via, Sainz con la Toro Rosso si è difeso alla grande da Verstappen nei primi giri di gara. Purtroppo, qualcosa sporgeva dalla fiancata destra della sua vettura, a causa dell'urto con Hulkenberg, e la direzione gara per motivi di sicurezza lo ha fatto rientrare rovinando quella che per lo spagnolo sarebbe stata senza dubbio una gara produttiva.

Felipe Nasr

6

Una prova soddisfacente dopo alcune gare sotto tono. In qualifica non ha superato il Q1 a differenza del suo compagno Ericsson il quale ha mostrato che gli sviluppi inseriti sulla C35 stanno portando qualche frutto. Nasr ultimamente sembra viaggiare in pista senza rendersi conto di ciò che lo circonda, non guarda gli specchietti, oppure li guarda ma non si interessa di chi lo segue. Domenica però, ha corso bene.

Marcus Ericsson

6

Una bella qualifica, poi anche l'undicesimo posto raggiunto in gara, ma una strategia disegnata male gli ha rovinato tutta la gara.

Lewis Hamilton

5

Questa era la sua pista, dove un talento immenso come il suo fa la differenza e dovrebbe finire per stracciare tutti. E invece no. Hamilton si è perso fin da subito, nelle prove libere, commettendo errori banali, da debuttante. In qualifica, considerando la macchina che guida, è parso un pilota senza grinta e ancora ha sbagliato. Lo aspettavamo bello pimpante in gara, invece niente, incapace di raggiungere la Red Bull di Ricciardo e di contenere Raikkonen, salvato soltanto dalla strategia sbagliata della Ferrari che gli ha permesso di prendere un terzo posto amarissimo. Se a Monza la simile posizione equivaleva ad una vittoria per essere partito ultimo, a Singapore è quasi una umiliazione. Schiacciato da Rosberg e questo deve fare tanto male.

Max Verstappen **5**

In qualifica è battuto da Ricciardo su una pista che lo avrebbe dovuto esaltare in quanto battezzato "fenomeno", e si piazza quarto, comunque non male. In gara parte male, si ritrova dietro alla Toro Rosso di Sainz ed a parità di gomme non riesce a superarlo. Quando lo spagnolo rientra ai box, davanti ha un'altra Toro Rosso, quella di Kvyat, il pilota che Marko ha sotterrato proprio per l'olandese. Che comincia ad attaccarlo, ad affiancarlo, ma Kvyat eroicamente gli chiude sempre la porta umiliandolo tre volte in staccata. Poi, Verstappen si perde tra lamentele inutili e una gara sottotono che lo vede sesto al traguardo. Che a Marko inizino a fischiare le orecchie?

Felipe Massa **5**

D'accordo, la Williams su queste piste è maledettamente penalizzata, ma in qualifica aveva lottato. In gara sembra invece perdersi finendo dietro anche alla Haas di Gutierrez e alla Renault di Magnussen. Arriva al traguardo giusto per firmare un altro GP concluso.

Jenson Button **5**

Lontano anni luce dalle prestazioni di Alonso, è parso un turista a Singapore. Il ritiro non ha cambiato granché nel suo weekend. Era il solito Button su e giù o ha già tirato i remi in barca dopo l'annuncio del ritiro avvenuto a Monza?

Pascal Wehrlein **5**

La Manor è persa in difficoltà col telaio e lui non ha potuto farci niente. O non è riuscito a farla viaggiare comunque...

Esteban Ocon **4,5**

Sempre un passo indietro al suo compagno Wehrlein, qualcosa di meglio era lecito aspettarselo.

Joylon Palmer **4**

Un oggetto misterioso, come spesso gli capita. Almeno non ha sbattuto, ma rispetto al compagno Magnussen su un circuito dove conta la guida ne è uscito malconco.

Nico Hulkenberg **2**

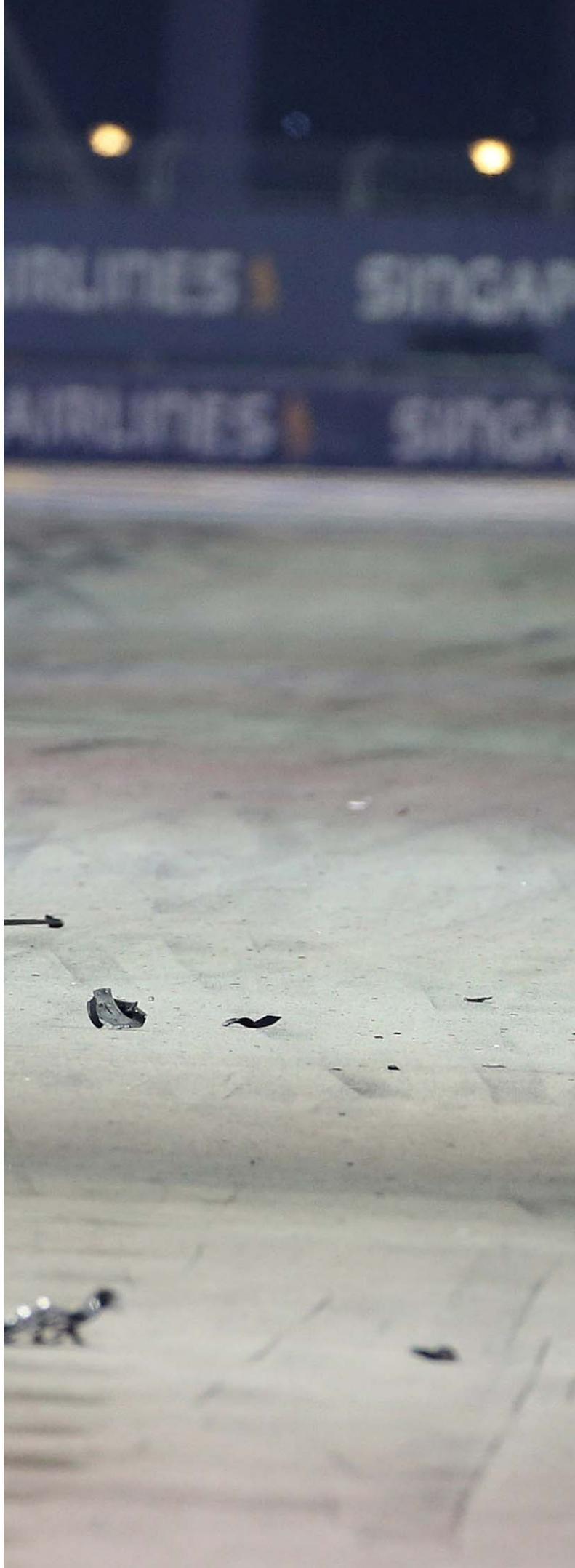
Una manovra sciocca la sua al via. Tentare di infilarsi in mezzo alle due Toro Rosso è stata una roulette russa e ovviamente è finita male. Stupisce che un pilota della sua esperienza e con in mano la possibilità di poter fare una bella gara partendo dalla quarta fila, abbia voluto giocarsi tutto in pochi metri. Rischiando poi grosso quando dopo il contatto con Sainz ha attraversato la pista venendo evitato per un soffio da Verstappen. Incomprensibile.

Valtteri Bottas **NG**

Alla prima staccata qualcuno lo urta forandogli una gomma posteriore. Gara finita praticamente. Riparte dopo la sosta ai box, ma la monoposto era danneggiata e scivolava da tutte le parti. Finché non si è ritirato.

Romain Grosjean **NG**

Non è partito per un problema tecnico, ma si è lamentato per tutto il weekend per assetti non ottimali.





Nico
Hulkenberg

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 18 SETTEMBRE 2016

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 61 giri in 1.55'48"950
- 2 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 0"488
- 3 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 8"038
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 10"219
- 5 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 27"694
- 6 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 1'11"197
- 7 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1'29"198
- 8 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'51"062
- 9 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'51"557
- 10 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1'59"952
- 11 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 13 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro
- 16 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 17 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 18 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

Ritirati

Jenson Button
Valtteri Bottas
Nico Hulkenberg

Non partito

Romain Grosjean

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	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 78 giri in 1.59'29"133
Canada	12/06/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 70 giri in 1.31'05"296
Europa	19/06/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 51 giri in 1'32'52"366
Austria	03/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1.27'38"107
Gran Bretagna	10/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
Ungheria	24/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
Germania	31/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 67 giri in 1.30'44"200
Belgio	28/08/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 44 giri in 1.44'51"058
Italia	04/09/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.17'28"089
Singapore	18/09/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 61 giri in 1.55'48"950
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	273
2	Lewis Hamilton	Mercedes	265
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	179
4	Sebastian Vettel	Ferrari	153
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	148
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	129
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	70
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	66
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	46
10	Felipe Massa	Williams-Mercedes	41
11	Fernando Alonso	McLaren-Honda	36
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	30
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
14	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	17
16	Kevin Magnussen	Renault	7
17	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
18	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
19	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
20	Jolyon Palmer	Renault	0
21	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
22	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0
24	Esteban Ocon	Manor-Mercedes	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	538
2	Red Bull Racing	316
3	Ferrari	301
4	Force India	112
5	Williams-Mercedes	111
6	McLaren	54
7	Scuderia Toro Rosso	47
8	Haas	28
9	Renault	7
10	Manor	1
11	Sauber	0





Passato dall'anonimato alla fama involontaria come sosia di Baron Cohen, il cattivo Jean Girard nel film Talladega Nights, Pagnaud si è superato a Sonoma, diventando 'solo' Simon il campione

Shake and Bake

Champagne rigorosamente californiano per il francesissimo Pagnaud

Marco Cortesi

Il francese che non ti aspetti. Simon Pagenaud è arrivato al successo con un percorso tutto suo, guidando ogni genere di vettura che gli capitasse davanti e riuscendo a ritrovare la strada dell'affermazione nelle formule che sembrava ormai essergli definitivamente preclusa. Il trentaduenne di Poitiers, dopo un inizio di carriera nelle categorie addestrative Renault che gli aveva portato un secondo posto come miglior risultato nella Eurocup 2000, ha vinto scegliendo l'America. Con decisione e convinzione si è dedicato anima e corpo ad un mondo che sentiva come più vicino, amico, o quantomeno possibile. In grado di ricompensare (a volte) in maniera più proporzionale all'impegno profuso. Pronti-via è arrivato il successo nella Champ Car Atlantic battendo nientemeno che Graham Rahal, e il titolo portato a casa così velocemente davanti a cotanto nome non poteva non attirare l'attenzione di tutto l'ambiente.

Da pilota multiuso a campione Honda

Così, senza fare troppo l'integralista delle ruote scoperte, le opportunità si sono moltiplicate, e Pagenaud ha guidato qualunque vettura gli capitasse a tiro. Instaurando anche ottimi rapporti coi costruttori, Peugeot e soprattutto Honda. Proprio i giapponesi, o meglio i rappresentanti della filiale americana HPD, hanno creduto fin da subito nelle sue possibilità, utilizzando in pista e come ambasciatore, dal titolo vinto nell'American Le Mans Series fino all'avventura della Pike's Peak con un monovolume super-elaborato. Provando e riprovando, Pagenaud ha continuato ad attirare su di sé attenzioni positive.

Da Schmidt a Penske per diventare una stella

Dalla Honda è arrivata la chance di fare da "ufficiale" in IndyCar con il team Schmidt. Altra opportunità trovata, altra opportunità sfruttata. Quinto posto in campionato il primo anno, terzo posto il secondo con due vittorie conquistate: mai la compagine di Sam Schmidt era arrivata così in alto. L'anno scorso, il debutto col team Penske frutto dell'ennesima intuizione riuscita del capitano, che nonostante i risultati altalenanti gli ha dato fiducia. E, quest'anno, l'incoronazione. Anche grazie ai problemi di salute di Power a St. Petersburg, l'inizio è stato fulminante con tre vittorie e due secondi posti nelle prime cinque gare. Il resto è storia recente, con la rimonta dell'australiano frustrata da un contatto a Watkins Glen, ed il dominio totale ed incontrastato di Sonoma. Dopo gli scherzi e le ironie per la somiglianza col cattivo del film "Talladega Nights" Jean Girard, Pagenaud è pronto ad essere solo Simon Pagenaud, campione IndyCar.



Tutta la gioia di Pagenaud a fianco di Roger Penske



La carriera

2011 debutto IndyCar
72 gare disputate
9 vittorie
6 pole position
2010 Campione ALMS
2006 Campione F.Atlantic

Gli europei campioni in USA

2016 – Simon Pagenaud – Francia – Indycar
2011 – Dario Franchitti – Scozia – Indycar
2010 – Dario Franchitti – Scozia – Indycar
2007 – Dario Franchitti – Scozia – Indycar
2007 – Sebastien Bourdais – Francia – Champ Car
2006 – Sebastien Bourdais – Francia – Champ Car
2005 – Sebastien Bourdais – Francia – Champ Car
2004 – Sebastien Bourdais – Francia – Champ Car
1998 – Alessandro Zanardi – Italia – CART
1998 – Kenny Brack – Svezia – Indy Racing League
1997 – Alessandro Zanardi – Italia – CART
1993 – Nigel Mansell – Gran Bretagna – CART

Aumenta la fiducia

L'abbinamento con il WEC previsto in sei tappe nel 2017 ha rasserenato un ambiente che, dopo l'uscita di scena della Renault, ha visto diminuire sensibilmente gli iscritti, e sta creando un certo interesse da parte dei piloti. Vediamo quali sono i pensieri, i progetti, le idee dei team principal





Start a Silverstone
con Nissany davanti a tutti



Jacopo Rubino

Fiducia. È quanto si respira nel paddock della Formula V8 3.5 pensando alla prossima stagione, quando si concretizzerà l'abbinamento con il World Endurance Championship. Trascorso ormai un mese e mezzo dall'annuncio, arrivato in occasione della precedente tappa di Silverstone, Italiaracing a Spielberg ha raccolto le opinioni dei responsabili delle scuderie per avere i primi riscontri diretti. Traendo segnali confortanti. "It looks promising", è stato ad esempio quanto ci ha confidato Gary Horner della Arden, senza bisogno di traduzione.

Il calendario mondiale sta affascinando tutti

Sono tutti d'accordo: l'unione con il WEC è destinata ad espandere in maniera significativa gli orizzonti del campionato, non solo dal punto di vista geografico. Perché al di là delle gare in Messico, Giappone o Bahrain, ci sarà l'opportunità di salire su uno dei palcoscenici più prestigiosi del motorsport, aprendo allo stesso tempo un canale privilegiato con i costruttori presenti nelle varie classi. Un ambiente che ad esempio è ben noto ad Amato Ferrari, patron del team SMP Racing, ma anche della AF Corse che da anni è il punto di riferimento di Maranello nelle competizioni Gran Turismo: "È qualcosa che vediamo con interesse, specialmente perché siamo già coinvolti nel WEC con GT e prototipi. Conosciamo bene l'organizzazione e il tipo

di promozione possibile", ha dichiarato. Uno scenario che, sportivamente parlando, potrebbe fare gola a tanti giovani: "Non tutti i piloti pensano alla Formula 1 e un programma nel WEC è un'ottima chance", sottolinea Jamie Dye della Fortec.

I costi aumentano? I team sono sereni

Un tale salto in avanti, ovviamente, pone con sé alcuni interrogativi: innanzitutto quelli relativi all'aumento dei costi che verrà a configurarsi, data la necessità di affrontare spostamenti fuori Europa. Le squadre in generale non sembrano comunque troppo preoccupate, vista inoltre l'ipotesi che siano i promoters a coprire le spese di viaggio. "Abbiamo già fatto alcuni calcoli", spiega Bob Vavrik della Lotus. E in ogni caso, sono significative le parole di Ferrari: "Sicuramente varrà la pena fronteggiare anche i maggiori costi, per far parte di una vetrina così professionale". È d'accordo anche Adrian Valles della AVF: "Forse i budget aumenteranno un po', ma credo che i piloti possano essere più interessati a correre qui". Tutto sotto controllo anche per Gibson Technology, fornitore dei motori otto cilindri, come confermato dal responsabile Bob Baker. "Seguiamo già progetti mondiali, come avviene con la LMP2 proprio nel WEC. Siamo abituati a questo tipo di impegni. A livello produttivo questo pacchetto è utilizzato dal 2012, abbiamo prodotto 36 motori già pronti e utilizzabili. E anche sul piano della manutenzione rientrerà tutto nella nostra routine".



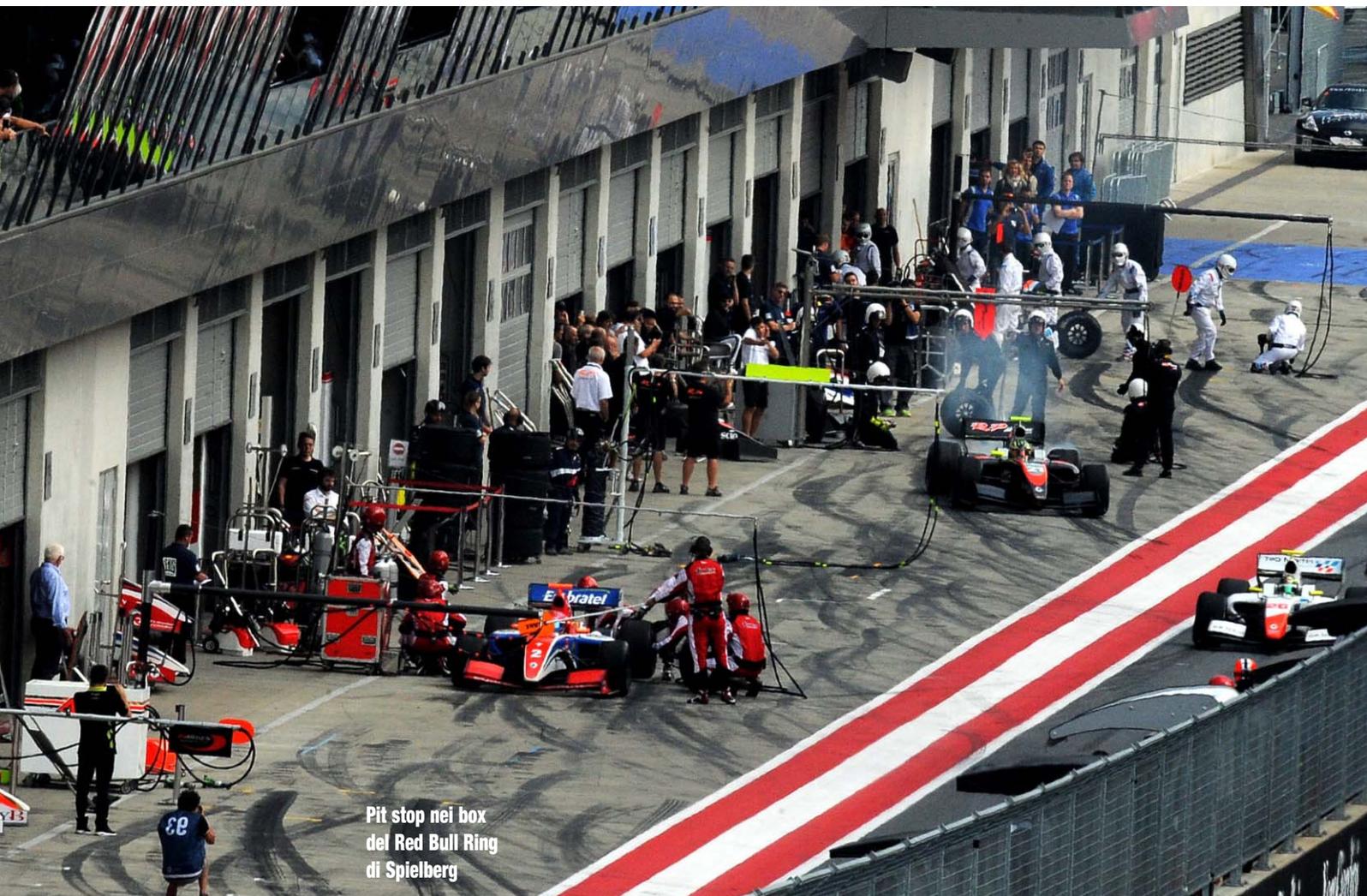
Tom Dillmann
leader di campionato



Il patron della RPM Jaime Alguersuari premia uno dei responsabili del team Arden dopo la vittoria del team inglese nella gara 2 di Spielberg



Matthieu Vaxiviere
con gli uomini del team SMP



Pit stop nei box
del Red Bull Ring
di Spielberg



Louis Delétraz

Per i piloti è ancora presto ci saranno nuovi team?

Non sembra ancora un tema prioritario il mercato piloti. Poco si è mosso per ora, ma non deve sorprendere vista la fase dell'anno. "Forse è un po' presto, anche se mi sembra una situazione migliore rispetto a dodici mesi fa", osserva Valles. "Alcuni piloti hanno già bussato alla nostra porta per avere informazioni, aspettiamo notizie più precise per fissare delle cifre", anticipa comunque Bob Vavrik della Lotus. A sbilanciarsi è soprattutto Dye di Fortec: "Stiamo parlando anche con piloti di serie inferiori che vorrebbero compiere il salto". Le somme in ogni caso si tireranno tra qualche settimana, pure in attesa di scoprire se possano affacciarsi nuove scuderie. Uno scenario che non viene affatto escluso.

Giuseppe Cipriani



Squadre soddisfatte dell'attuale vettura

Durante l'estate sono circolate voci di aggiornamenti tecnici per l'odierna monoposto, introdotta nel 2012 e subito capace di viaggiare vicina ai riferimenti della rivale GP2. Si è sentito ad esempio di un aumento della potenza o addirittura dell'impiego della stessa unità con cui Gibson equipaggia i prototipi LMP2. Uno scenario in verità scartato, perché comporterebbe una serie di problematiche da risolvere. La parola d'ordine qui è stabilità. "Aumentare i cavalli ridurrebbe la vita del motore innalzando ovviamente i costi, rendendo necessari più ricambi e manutenzione. Il mio consiglio è di restare così, ci sarà già un grande cambiamento da affrontare. Poi valuteremo come andranno le cose", ha avvisato infatti Baker. Una visione pienamente condivisa anche dai team, soddisfatti del pacchetto nel suo complesso. Una soluzione "low-cost" potrebbe essere l'incremento del regime di rotazione o l'allungamento dal rapporto finale del cambio per trovare un po' di velocità di punta extra. Niente di rivoluzionario. "La macchina è già molto performante e noi team abbiamo una base rodada", sintetizza Emilio de Villota, team manager di casa Teo Martin.

Prevista riunione con la FIA Il cammino prosegue

La Formula V8 3.5 edizione 2017, insomma, è un cantiere aperto. Persino nella scelta del nome, o nello studio del format dei weekend. Sabato sera in Austria si è tenuta una riunione fra l'organizzatore RPM e gli stessi team principal, antipasto di un meeting che si dovrebbe svolgere a fine settembre al cospetto della FIA, sotto la cui egida si svolge appunto il Mondiale Endurance. Nel prossimo appuntamento a Monza se ne dovrebbe sapere di più.

Beitske Visser davanti a Marco Bonanomi



Il 33enne pilota inglese è stato uno dei maggiori talenti espressi dal motorsport europeo nella metà degli anni Duemila e nonostante una lunga carriera, piena di vittorie in tutte le categorie che ha affrontato, non ha mai avuto la chance per debuttare in un GP di F.1. Uscito dal giro che conta, rientra alla grande nel mondo delle monoposto con la Jaguar

Giaguaro elettrico



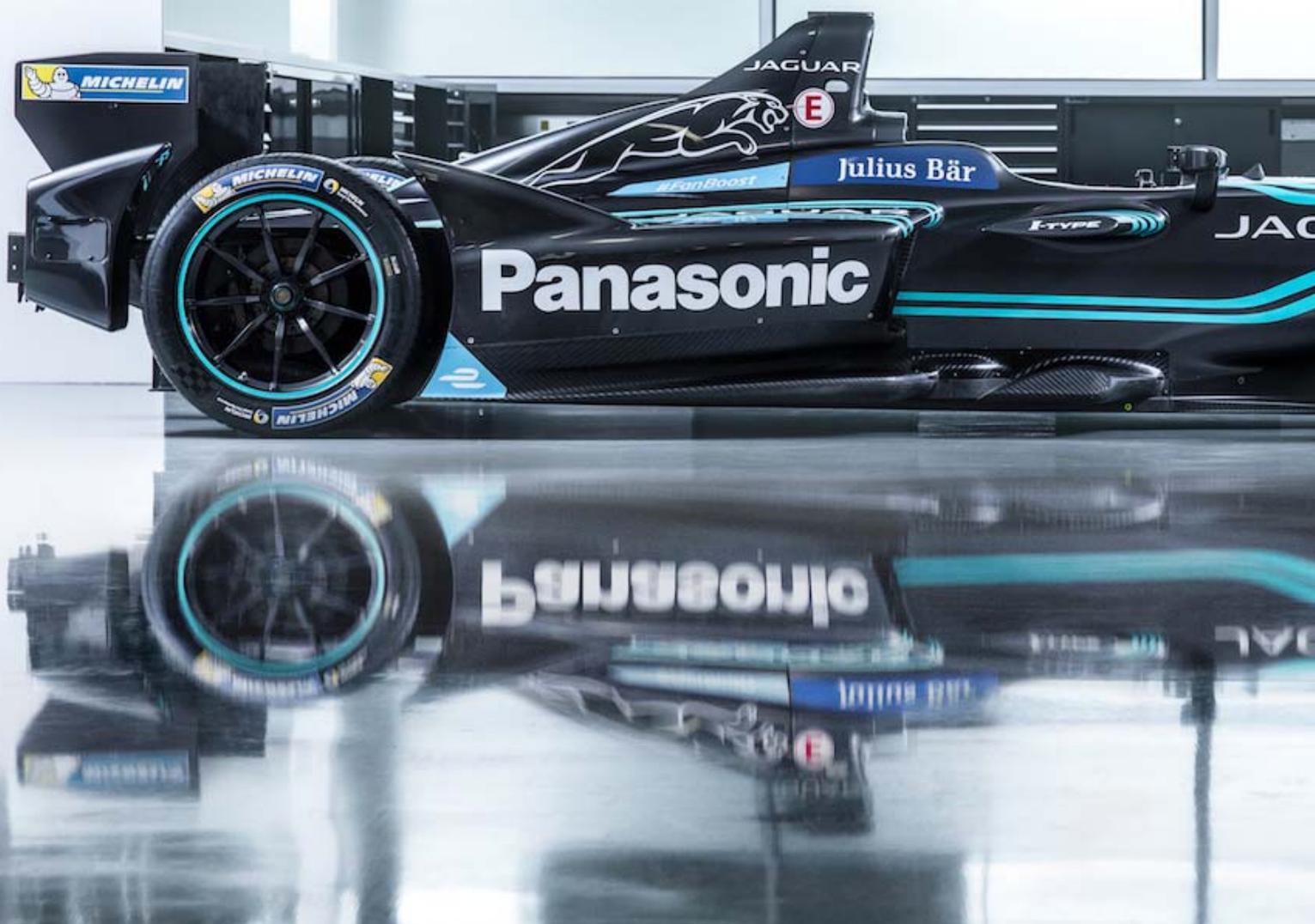
Jacopo Rubino

Fra i nuovi nomi che comporranno la griglia 2016-2017 della Formula E ci sarà anche lui, Adam Carroll. Il nordirlandese, ex campione della A1GP, insieme a Mitch Evans è l'uomo scelto dalla Jaguar per affrontare il cammino nella serie elettrica: un riconoscimento significativo, considerando che per la casa britannica si tratta del ritorno ufficiale nel motorsport 12 anni dopo l'addio alla F1. Quando mancano ormai meno di tre settimane alla prima tappa di Hong Kong, Carroll ha raccontato a Italiaracing le sue impressioni sul prossimo capitolo che comporrà la sua carriera, già ricca di numerose pagine.

Adam, cosa hai provato a caldo nel sapere che avresti corso per la Jaguar?

"Ero estremamente felice, è stato bello ricevere questa notizia. La Jaguar è il primo marchio premium ad entrare direttamente in Formula E, esserne parte è davvero fantastico: sarò al via con una squadra ufficiale, con tutto ciò che ne deriva. La struttura è molto professionale".





Come si è configurato il tuo ingresso nel team?

"Sono stato subito coinvolto nelle prime fasi dello sviluppo in pista, grazie anche all'essermi trovato già in precedenza nel giro della Formula E. Ero infatti tra i membri del Drivers' Club, il gruppo di piloti internazionali che danno il proprio sostegno alla categoria e sono interessati a una futura partecipazione. Purtroppo non avevo avuto l'opportunità di poter correre: nei test però, ho potuto dimostrare le mie capacità, riuscendo a farmi apprezzare per il lavoro".

Già nella scorsa stagione sei stato riserva per due scuderie, Mahindra e Aguri. Come hai detto tu stesso conosci già bene l'ambiente: cosa puoi dirci della Formula E?

"Il livello della serie è altissimo. Ci sono ottime formazioni, tanti talenti, la tecnologia è all'avanguardia e credo che sia la strada giusta per il futuro. A mio parere la Formula E è destinata a diventare davvero qualcosa di grande, più di quanto già non sia. La presenza della Jaguar, assieme a quella di altri costruttori e di aziende specializzate, non fa altro che contribuire a tenere alta l'attenzione sul campionato. Ci sarà una lotta intensa, per ciò che ci riguarda abbiamo davanti un grande impegno. Da parte mia non ho ancora disputato una gara in Formula E, ma ci sono aspetti che ritengo interessanti

per un pilota, come la gestione dell'energia, o il modo in cui ci si può difendere da un avversario. Sarà senza dubbio emozionante".

Parlando dei test ufficiali svolti a Donington, sei soddisfatto dei risultati ottenuti?

"Voglio sottolineare che non abbiamo prestato troppa attenzione ai tempi sul giro, perché abbiamo pensato soprattutto a seguire la tabella che avevamo stabilito. Quello che ci interessava era accumulare chilometri con le nostre quattro macchine per trovare l'affidabilità necessaria. In tal senso le cose sono andate bene, abbiamo potuto prepararci per la gara di Hong Kong nel modo migliore possibile. Siamo indietro di due anni rispetto alla concorrenza, quindi penso che weekend dopo weekend ci sia il margine per diventare più competitivi".

Detto questo, quale potrebbe essere per voi un obiettivo realistico a breve termine?

"Presto per dirlo. Abbiamo aspettative elevate, ma la competizione sarà intensa. Ovviamente nel motorsport l'esperienza è una componente fondamentale: come detto, grazie alle risorse di cui disponiamo possiamo guadagnare terreno con l'avanzare della stagione".



Come giudichi il tuo compagno di box Mitch Evans, che arriva dalla GP2?

"Mitch è un ragazzo giovane, ma ha già un bagaglio importante alle proprie spalle. Oggi è alla quarta stagione in GP2, prima ancora ha vinto il titolo in GP3... insomma, è un pilota di qualità. Sono certo che saprà farsi valere".

Nel frattempo ti stai cimentando con le vetture GT, confermando la tua versatilità. Credi che possa aiutarti anche in Formula E?

"Ci sono delle similitudini, innanzitutto a livello di approccio. Bisogna sempre avere una mentalità estremamente professionale, cercando di portare il proprio valore aggiunto all'interno di una scuderia. Mi piacciono molto le Gran Turismo, così come le monoposto più potenti o le Formula E: ogni macchina ha le sue peculiarità e rappresenta a modo suo una sfida. Ho guidato anche Formula 1, DTM, IndyCar, LMP2, un po' di tutto. Mi sono sempre divertito nel misurarmi con mezzi e team diversi, cercando di capire come tirare fuori il massimo da ogni elemento. È qualcosa che sicuramente tornerà utile".



La carriera

- 2016 – 6° WEC GTEAm
- 2015 – 4° ELMS GTE
- 2014 – 11° ELMS GTE
- 2013 – 11° Blancpain ES
- 2012 – FIA GT1 (una gara)
- 2011 – 17° GP2
- 2010 – Indycar (2 gare)
- 2009 – Campione A1 GP per Irlanda
- 2008 – 25° GP2 (4 gare)
- 2008 – 6° A1 GP per Irlanda
- 2007 – 7° GP2
- 2006 – 6° GP2
- 2005 – 5° GP2
- 2004 – 2° British F.3
- 2003 – 17° F.3 Euro
- 2003 – 10° British F.3



Carroll impegnato con la Porsche Gulf UK alla 24 Ore di Le Mans

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

