



GP USA

Hamilton vince, Rosberg pensa al Mondiale, Ferrari ancora giù dal podio

ALONSO

Chiude quinto dopo due grandi duelli e spiega che in F.1 resterà solo ad un patto...

Lasciatemi divertire



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

... E RAIKKONEN INGRANO'
LA RETRO.

VETTEL
PAREVA
UNA
LUMACA ...

E KIMI
UN
GAMBERO.



BAFFI



L'età dell'ansia

Rosberg ha dato l'impressione di accontentarsi di un piazzamento, Hamilton, ancora scioccato per il ritiro di Sepang, ha tirato un sospiro di sollievo solo dopo la vittoria. Toto Wolff gongola ma teme che le ultime tre gare possano riservare qualche sorpresa esplosiva. Così tutti aspettano il Messico col fiato sospeso





«Ad ogni giro ero terrorizzato dall'idea che potesse succedere qualcosa. Solo quando ho tagliato il traguardo ho accarezzato il mio abitacolo e l'ho ringraziato per avermi portato fino alla fine». Lewis Hamilton si sveglia ancora con gli incubi, sogna motori in fiamme e ambizioni in fumo, ma almeno ad Austin per la Mercedes le ansie sono finite all'alba. In gara niente brividi, se si escludono quelle frazioni di secondo in cui Rosberg ha deciso di mollare il colpo con Ricciardo in partenza, sfilando terzo e ricordandosi probabilmente dei consigli di papà Keke, che a furia di piazzamenti un campionato del mondo in fondo lo ha vinto. Poi è bastato attendere, e il secondo posto – alle spalle di Hamilton che ha così festeggiato la 50esima vittoria in F1 (gliene basta un'altra per acciuffare Prost) - lo ha accolto pla-

cido e rassicurante, come da programma, anche grazie alla virtual safety car. Il suo vantaggio nei confronti di Hamilton si è assottigliato un po' – siamo a 23 punti – ma già dal prossimo GP in Messico Nico avrà a disposizione un teorico matcpoint per chiudere definitivamente i conti con una stagione altalenante, nella quale ha vinto, poi riperso, poi di nuovo ripreso il Mondiale per la collottola. «Sì, la safety car mi ha aiutato», ha ammesso. «Volevo vincere, ma sono comunque contento di aver limitato i danni. Ma non è vero che ho corso in maniera conservativa, e in Messico punterò ancora alla vittoria». Il suo nasino delicato, all'interno del sottocasco, rischia di allungarsi a dismisura. «A volte il campionato a questo punto era già finito, altre era an-



Foto di gruppo al box Mercedes per l'ennesima doppietta stagionale. Tra i due piloti, anche Lindsay Vonn e Venus Williams

cora incerto, io so solo che voglio essere sicuro, comunque vada, di aver dato tutto quello che poteva», si finge stoico Hamilton, che in quota anti-stress in Texas ha ricevuto anche la visita della sua (presunta) nuova fiamma Lindsay Vonn e i complimenti di Venus Williams. Beato fra le donne di successo predica un approccio zen, l'uomo che Bernie Ecclestone vorrebbe sempre campione, ma sotto la brace c'è qualcosa che brucia.

Chi infatti teme un patatrac è Toto Wolff, che dopo i guai di Hamilton in Malesia e le scaramucce fra i suoi due piloti in altre occasioni spera solo che le ultime tre gare filino lisce lisce. «Rosberg non è in una posizione facile – dice – perché deve preoccuparsi di una gara alla volta, come sta facendo, ma anche di arrivare sempre alla fine. E quest'ultimo pensiero ad Austin

deve averlo attraversato nella prima curva. Hamilton è stato bravo a recuperare così bene. La Malesia per lui è stata dura, a Suzuka poi c'è stata quella conferenza stampa sfortunata e si è innescata una spirale».

Prima della premiazione fra i due non è circolata nemmeno una parola. Rosberg è stato bene attento a tenere le distanze e Hamilton ha evitato di lanciargli un cappellino come era accaduto un anno fa. Un armistizio psicologico o la quiete prima della tempesta? «Tutti e due sono di buonumore - sostiene Wolff - non ci sono in corso guerre psicologiche come in passato. Però può sempre essere che sotto ci sia un vulcano pronto ad eruttare. Tutti e due hanno tutto da guadagnare e tutto da perdere in Messico, vedremo cosa succederà».

GP USA

Ferrari



L'anno che verrà

Ennesima prova sbiadita della Rossa, con Vettel fuori dal podio e Raikkonen ritirato per colpa di un maldestro pit-stop. Le chance di chiudere l'anno almeno con una vittoria calano, e anche le gare ormai sembrano soprattutto dei test in vista del 2017. Con il dubbio che il team finisca per pagare l'addio brusco ad Allison



Stefano Semeraro

Mancano tre gare alla fine di una stagione dominata in lungo e in largo dalla Mercedes, e la verità è che per tutti i team è iniziato già da tempo il campionato 2017. Una pre-season fatta di esperimenti, sviluppi, segreti, moderate speranze di piazzare almeno un galletto della bandiera e qualche velenuccio. Ad Austin la Rossa ha fatto un passo indietro a Suzuka, mancato l'ennesimo podio e dato l'impressione che il team navighi fra il rilassato e lo scoraggiato. Come dimostra il pasticcio nel pit-stop di Raikkonen, rimandato in pista con una ruota non fissata, che è costato al finlandese un ritiro doloroso quando era quarto (incalzato però da Vettel), 0 punti e il sorpasso di Vettel in classifica, più una probabile sanzione in griglia per il prossimo Gp.

Maurizio Arrivabene dice quello che può. In America ha smentito le voci che lo vogliono giubilato in favore di Eric Boullier, attuale team principal della McLaren («spazzatura che lasciamo a chi la vuole spargere»), mentre Sebastian Vettel ha ammesso che l'addio a James Allison «non è stato facile da digerire». Ha poi subito chiarito che non pensa che il divorzio dal tecnico inglese, sostituito/non sostituito da Mattia Binotto, influenzerà il progetto 2017, ma insomma se si affianca questa dichiarazione al rinvio delle discussioni per il rinnovo del suo contratto (che scade a fine 2017) il quadro non è dei più sereni. Fra Suzuka e Austin la Ferrari ha portato novità in pista, nel finale del GP degli Usa il giro veloce di Seb ha rappresentato la conferma che ormai anche in gara si cercano più indicazioni per il futuro che certezze per il presente; fatto sta che la SF17-H continua a soffrire i cambi di temperatura e resta difficile da equilibrare.

Anche se Vettel - che aveva anticipato il secondo stint montando le medie e puntando a finire così la gara - ha spiegato che la virtual safety car gli è costata una chance di lottare per il podio la realtà è che per tutto il weekend la Ferrari non è stata all'altezza dei migliori e che ormai la Red Bull l'ha staccata nella corsa al secondo posto costruttori. Non ci fosse stato l'errore di Verstappen, rientrato ai box quando pareva a lui, il distacco che oggi è



di 53 punti sarebbe stato anche più pesante. «In questa stagione abbiamo avuto momenti buoni e momenti cattivi», filosofeggia Vettel. «Le corse sono così, l'importante è non distrarsi da quello che conta davvero adesso, cioè il lavoro che viene fatto in fabbrica». Preoccupa di più, anche in prospettiva 2017, sentirli dire che «è da inizio stagione che abbiamo constatato che la nostra vettura in certe condizioni non si comporta come vorremmo. E' qualcosa su cui abbiamo lavorato, facendo dei progressi, ma c'è ancora molto da fare». L'impressione è che lo pensi anche Mar- chionne, mentre impugna una penna con davanti una lista di nomi da cancellare.



**Raikkonen
guarda sconsolato
la sua SF17-H
dopo il ritiro**



Niente gioia, niente Alonso

In pista lo abbiamo rivisto finalmente lottare come ai bei tempi, specie con il discepolo Sainz, e conquistare un quinto posto inatteso anche grazie alle disgrazie altrui. Ed è proprio il piacere della guida che il bi-campione del mondo cerca per il prossimo anno. Che potrebbe essere il suo ultimo in una F.1 che rischia il deperimento per eccesso di noia



FERNANDO

92

ROLEX ROLEX ROLEX ROLEX ROLEX



Stefano Semeraro

Ora che la McLaren ha ritrovato smalto e il 2017 si prospetta interessante, Fernando Alonso deve essersi detto: ma se lo fa quello sbarbato di Verstappen, perchè diavolo non posso farlo io?

E così si è buttato a sorpassare coltello fra i denti con una grinta, e un'allegria, che non gli vedevamo addosso da tempo. Prima una ruotata all'ex compagno di squadra Massa, poi un duello tutto iberico e molto rusticano con il suo ex piccolo fan Carlos Sainz. E che si sia divertito assai, Nando, ce lo ha spiegato con quel "yuhuu!" da cowboy appena uscito dal rodeo gridato nella radio appena dopo aver tagliato il traguardo. «No, il quinto posto non me lo aspettavo proprio», spiega. «E' stata una gran bella gara per noi, anche se ovviamente i ritiri di Raikkonen e Verstappen ci hanno dato una mano. Il ritmo non è stato buono per

tutto il weekend, e neppure in gara, ma abbastanza per stare vicini a chi era lì davanti e poi abbiamo sparigliato la tattica rispetto alla Toro Rosso. Loro hanno messo le soft, e noi le medium, così alla fine ci siamo ritrovati con le gomme migliori e ne abbiamo approfittato. Gli ultimi due giri sono stati parecchio intensi. Sono stato dietro per 45 giri a Carlos, che ha corso molto bene, senza errori, però nei rettilinei le Toro Rosso erano più lente quindi mi è bastato aprire il Drs. Il risultato di oggi è buono per il morale, ma dobbiamo anche capire perché è arrivato».

Il futuro rimane un'incognita

Sul suo futuro continuano ad addensarsi le voci – ritiro, passaggio alla Mercedes o alla Red Bull... - lui ha chiarito che tutto

dipende dal livello della monoposto che si troverà fra le mani. No fun, no party, se non potrà guidare ad un livello sufficiente abbandonerà la compagnia. «Ho un contratto per il 2017 – ha spiegato – e sono sicuro che la McLaren costruirà una buona macchina e che la Honda sarà più competitiva di adesso. Quindi l'unico aspetto che conta è se mi divertirò a guidare la nuova monoposto. Se le regole fossero rimaste quelle di oggi, che ti obbligano a risparmiare macchina e gomme fin dall'inizio della gara, il 2017 sarebbe stato di certo il mio ultimo in F1. Potrei anche andare oltre e dire che anche se dovessi vincere il campionato l'anno prossimo, ma senza divertirmi, sceglierei di ritirarmi. Mercedes e Red Bull? Hanno già i piloti per i prossimi due anni, quindi non penso che vogliano me. Ma al momento non è l'idea di avere la miglior macchina, o di cambiare squadra, quella che mi spinge a continuare».



Le bizzarrie di Max

Max Verstappen, come dice bene Leo Turrini, "fa quello che gli pare, anche quando gli si rompe il motore". Nello specifico a piantarlo in asso è stato il cambio, e l'olandese ringhiante ha pensato bene di fare a velocità da centro urbano metà circuito, attraversandolo anche, prima di parcheggiare in fondo ad una via di fuga la sua Red Bull, affidandola alle cure un po' laboriose degli stewards e della gru. In precedenza, al muretto che gli raccomandava di preservare le gomme mentre inseguiva Raikkonen aveva risposto che non si trovava lì "per arrivare quarto", ed era poi entrato ai box per il cambio gomme quando pareva lui, cogliendo di sorpresa i meccanici e costringendoli ad un pit stop un po' alla Ridolini. La solita peste? La Fia per evitare altre mosse 'alla Verstappen', con i famosi zig zag in zona di frenata, è arrivata a cambiare le regole, stavolta però Max si è scusato, o quantomeno ha cercato di spiegare i suoi 'comportamenti del tutto inusuali' (il virgolettato è di Chris Horner). "Quando ho avuto il problema il team mi ha detto di continuare ad andare, perché era una cosa seria e volevano capire meglio, poi ad un certo punto mi hanno detto. 'Ok, parcheggiala lì'". Ai box sono entrato invece per un errore mio, credevo che mi avessero detto di rientrare invece non era così".

Di tipi alla Verstappen questa F.1 ha bisogno come il pane, ma ogni tanto bisognerebbe anche ascoltare gli altri e ricordarsi che le regole esistono per tutti.

GP USA

Il pagellone

Ricciardo il texano





a cura di **Jacopo Rubino**
foto Photo 4

Lewis Hamilton

10

Questa volta il britannico ha fatto parlare soltanto la pista. Dopo le polemiche per il suo comportamento in conferenza stampa a Suzuka, a Austin l'alfiere Mercedes è stato effettivamente impeccabile, dentro e fuori dall'abitacolo. Ha così ritrovato una vittoria che gli mancava da fine luglio a Hockenheim. Questa è la 50esima in carriera, la quarta negli Stati Uniti. Che gli portano sempre bene.

Fernando Alonso

9

Quando c'è l'occasione, lo spagnolo dimostra di non essere mai domo. Suoi gli unici lampi di spettacolo negli ultimi giri, con il sorpasso di forza a Felipe Massa e poi il duello vinto con il giovane connazionale Carlos Sainz. È arrivato così un ottimo quinto posto al volante della McLaren, che dà segnali di crescita.

Daniel Ricciardo

8

L'australiano ci ha provato a infilarsi nella sfida tutta Mercedes, rivelandosi minaccioso sin dalle simulazioni nelle prove libere. Scaltro in partenza, in cui ha superato Rosberg, il portacolori della Red Bull si è giustamente lamentato della virtual safety car durante qui l'avversario della Mercedes ha potuto compiere il pit-stop e soffiargli la piazza d'onore. È comunque arrivato l'ennesimo podio, bravo.

Carlos Sainz

8

Quella negli States è stata forse la miglior gara in F1 del torero madrileno, battuto soltanto nel finale dal suo idolo Alonso. La sesta piazza è comunque un risultato assolutamente positivo, per lui e per la Toro Rosso. Anche perché insperato alla vigilia.

Nico Rosberg

7

Per la prima volta dalla ripresa dopo la pausa estiva, il tedesco perde punti sul compagno-rivale: sette per la precisione, vedendo calare il proprio vantaggio a -26. Nico ad Austin non è stato al livello di Hamilton, e deve probabilmente ringraziare la virtual safety car se è riuscito a strappare il secondo posto a Daniel Ricciardo, contenendo i danni.

Sebastian Vettel

7

Battuto in qualifica da Raikkonen, Seb in gara è sembrato dare tutto con una Ferrari non alla pari di Mercedes e Red Bull. Complici i ritiri del compagno di squadra e di Max Verstappen, il quarto posto era davvero il massimo possibile.

Felipe Massa

7

Ormai avviato verso il congedo dalla Formula 1, il brasiliano a Austin ha tirato fuori una buona prestazione con la Williams. Che non è quella degli ultimi due anni.





Carlos
Sainz



Romain Grosjean



Sergio Perez

7

Sopravvissuto ad un contatto ricevuto al primo giro da Kvyat, il messicano ha raccolto un altro piazzamento in zona punti per la Force India, utile a difendere il quarto posto nel Mondiale Costruttori.

Jenson Button

7

Le qualifiche non erano state certo entusiasmanti, con l'eliminazione già in Q1, ma il veterano inglese è stato bravo a recuperare fino al nono posto. Due punti onorevoli con la McLaren.

Romain Grosjean

7

Il francese festeggiava la 100esima gara iridata, e ha centrato l'obiettivo della vigilia: tornare in zona punti con la Haas, proprio sulla pista di casa della scuderia americana. Più che smuovere la classifica, il decimo posto fa morale e interrompe un digiuno ricco di problemi di gioventù.

Nico Hulkenberg

7

Il voto è soprattutto per l'ottima qualifica disputata, con un settimo posto che rappresenta il massimo dietro alle imprevedibili Mercedes, Red Bull e Ferrari. Un contatto in apertura con Bottas lo costringe subito al ritiro, peccato.

Kimi Raikkonen

7

Il finlandese batte di nuovo il più quotato compagno Vettel in qualifica, portando la situazione sul 9 pari in tutto il 2016. In gara soffre moltissimo nel secondo stint, quando monta le gomme soft: probabilmente sulla distanza la Ferrari gemella gli sarebbe stata davanti, ma non si può chiedere nulla di più a Kimi. Che torna a essere colpito dalla sfortuna con un problema al pit-stop. Bravo però a notare subito il problema di fissaggio alla ruota, che ha evitato forse una penalità per unsafe release alla squadra.

Kevin Magnussen

6

Il danese non prende punti con l'11esimo posto, ma quantomeno ha chiuso davanti al compagno di squadra Jolyon Palmer. In palio c'è la possibile riconferma in Renault per il 2017, cosa non da poco.

Pascal Wehrlein

6

Anche il giovane tedesco in orbita Mercedes ha bisogno di ben impressionare per sperare in un sedile più competitivo in ottica 2017. Ad esempio in Force India. Questa volta la Manor non gli ha permesso grandi exploit.

Esteban Ocon

Come Wehrlein...

6

Daniil Kvyat

La corsa del russo è stata condizionata dal contatto al primo giro di cui si è "macchiato" con Perez, e che gli è costata una penalità di tempo. La bella notizia del weekend è però arrivata sabato, con la riconferma in Toro Rosso per il 2017. Non era affatto scontata.

5

Jolyon Palmer

Il britannico ha bisogno di ben impressionare i vertici Renault se vuole sperare di essere confermato a bordo nel 2017. Il compagno Magnussen gli è stato davanti, non sarà facile: con la delusione in più di non aver avuto un aiuto dal muretto.

5

Marcus Ericsson

La zona punti resta un miraggio per questa Sauber, poco può fare lo svedese.

5

Felipe Nasr

Sostanzialmente vale lo stesso discorso di Ericsson.

5

Valtteri Bottas

Diventato fra gli uomini protagonisti del mercato, il finlandese viene subito colpito dalla sfortuna nella gara di Austin: foratura al primo giro per il contatto con Hulkenberg, sosta ai box e ogni chance di fare risultato va in fumo.

5

Esteban Gutierrez

Il messicano non accende gli entusiasmi, ma va detto che la sfortuna non gli manca: un problema ai freni lo taglia fuori dai giochi.

5

Max Verstappen

L'olandese è Austin era meno competitivo del compagno Ricciardo: può capitare a soli 19 anni e con una stagione già di altissimo livello. L'olandese non è però esente da qualche critica, innanzitutto per una partenza non impeccabile. Nel secondo stint ha poi messo subito alla frusta le sue gomme sperando di attaccare Rosberg, nonostante le raccomandazioni del box ignorate con un "non sono qui per arrivare quarto". Una frase che diverte, ma che mostra forse il bisogno di maggiore disciplina. La F1 di oggi lo richiede. Poi il problema tecnico che lo ha messo fuori gioco, in cui Max ha lasciato perplessi per l'ostinazione a continuare disperatamente per quasi un giro intero ad andatura ridotta, creando qualche rischio ai colleghi e forse qualche danno in più alla sua macchina...

5





Valtteri Bottas

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 23 OTTOBRE 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'12"618
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 4"520
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 19"692
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 43"143
- 5 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1'33"953
- 6 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'36"124
- 7 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 8 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
- 9 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 10 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 11 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1 giro
- 13 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro
- 14 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 17 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 18 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

Giro veloce: Sebastian Vettel 1'39"877

Ritirati

Kimi Räikkönen
Esteban Gutierrez
Max Verstappen
Nico Hulkenberg

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	Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 56 giri in 1.37'12"776
Giappone	09/10/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.26'43"333
USA	23/10/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'12"618
Messico	30/10/2016	
Brasile	13/11/2016	
Abu Dhabi	27/11/2016	





CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	331
2	Lewis Hamilton	Mercedes	305
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	227
4	Sebastian Vettel	Ferrari	177
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	170
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	165
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	84
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	81
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	54
10	Fernando Alonso	McLaren-Honda	52
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	49
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	38
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	29
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	21
16	Kevin Magnussen	Renault	7
17	Jolyon Palmer	Renault	1
18	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
19	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
20	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	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	636
2	Red Bull Racing	400
3	Ferrari	347
4	Force India	138
5	Williams-Mercedes	130
6	McLaren	74
7	Scuderia Toro Rosso	55
8	Haas	29
9	Renault	8
10	Manor	1
11	Sauber	0

“Una scommessa vinta”

Alla vigilia dell'ultima prova della F.4 in programma a Monza, Luca De Donno fa il punto della stagione che sta per andare in archivio 2016 e ci anticipa le linee guida di quella a venire





Il leader di campionato Siebert davanti a tutti nella gara di Imola

Il punto

Jacopo Rubino

È ormai vicino l'atto conclusivo della stagione 2016 dell'Italian F4 Championship. A Monza verrà assegnato il titolo piloti, con Marcos Siebert e Mick Schumacher pronti alla volata decisiva che chiuderà un duello appassionante. Il loro confronto è stato il tema dominante, ma nel complesso la serie tricolore ha visto premiata una crescita costante, simboleggiata da una griglia sempre sopra i 30 iscritti, con gare combattute e molti giovani talenti in evidenza. Il merito va al lavoro compiuto sin dal 2014 da parte di WSK Promotion, la società a cui ACI Sport si è affidata per la gestione della categoria. Italiaracing ha quindi fatto il punto con il presidente Luca De Donno.

Dottor De Donno, nel prossimo fine settimana l'edizione 2016 della Formula 4 italiana arriva al termine, e scopriremo chi sarà campione tra Marcos Siebert e Mick Schumacher.

«Il weekend conclusivo in questo modo sarà senza dubbio ancora più interessante, perché c'è grande curiosità per quello che sarà l'epilogo. Arriviamo alla fine di una stagione importante sotto ogni punto di vista: la partecipazione è stata significativa, sia numericamente che per le nazionalità coinvolte, ma soprattutto per quanto riguarda il livello dei concorrenti. Rispetto agli anni passati i piloti si sono dimostrati più vicini fra loro, in tanti hanno mostrato di avere i requisiti per vincere o comunque di raccogliere ottimi risultati. È la conferma di come il campionato e il suo format siano stati indovinati, siamo soddisfatti di come è andata».

La partecipazione di Schumacher ha attirato più concorrenti a suo parere?

«L'arrivo di un nome così prestigioso ci ha fatto sicuramente piacere, a maggior ragione per noi che lo conoscevamo già dai tempi del karting. Devo dire però che la presenza di Schumacher fino all'inizio della stagione non era scontata, in quanto si pensava che si concentrasse sul campionato tedesco. In tal senso quindi il suo ingresso non ha portato più iscrizioni: la differenza per noi è stata semmai ricevere più attenzione da parte dei media».

Come commenta in generale questa stagione?

«Se analizziamo la situazione in tutti i campionati automobilistici, per monoposto ma anche più in generale, radunare uno schieramento di oltre trenta macchine non è scontato, né semplice. Cifre del genere hanno ribadito la qualità del campionato, che ha avuto manifestazioni di interesse da tutto il mondo. Le stesse altre serie nazionali di Formula 4 non godono di un parterre così variegato: forse si avvicina la Germania, dove però erano iscritti oltre venti piloti locali, mentre da noi gli italiani sono soltanto sette. A livello promozionale l'accordo con Motors TV ci ha permesso di mandare in onda tutti gli eventi all'estero, ribadendo che il prodotto è attraente anche al di fuori dei nostri confini».

Ci può già svelare qualche novità in cantiere per il 2017?

«Per adesso posso anticipare ancora poco, ma sicuramente andremo avanti all'insegna della continuità. Nel complesso vogliamo mantenere questo assetto, che funziona e piace ai team. Altro aspetto chiave è stato la collaborazione con la Scuola Federale, che ha fornito ai piloti un importante sostegno per crescere. Il format dei weekend sarà subordinato al numero di adesioni, ma abbiamo già una soluzione collaudata se dovessimo trovarci a superare di nuovo la capienza degli

autodromi. Al fianco di tutto questo, valuteremo ovviamente possibili migliorie per i servizi collaterali».

Secondo lei sarà possibile vedere più ragazzi italiani al via il prossimo anno?

«Credo che il problema sia legato soprattutto alla cultura sportiva del nostro Paese. È vero che l'economia sta attraversando una fase ostica, rendendo più complicato trovare un sostegno, ma altre nazioni si distinguono per avere una vicinanza maggiore al motorsport. In questo modo le opportunità sono superiori rispetto all'Italia, anche se la questione non è sorta oggi. Bisogna poi ricordare che la F4 è una categoria già molto professionale, nonostante costituisca il primo step e abbia un budget relativamente abbordabile. Ma serve già un buon supporto finanziario, e di qui il motivo dei pochi italiani. È qualcosa su cui purtroppo non possiamo intervenire. Speriamo che in futuro le cose possano cambiare, ma da subito sapevamo che la composizione della griglia avrebbe riflettuto quanto vediamo già nel karting. Il lato positivo, tuttavia, è che l'Italia continua a essere considerata un palcoscenico dove far carriera sin dall'età più giovane».

Abbiamo assistito a un interscambio di concorrenti con il campionato tedesco. Cosa ne pensa?

«Avere due campionati paralleli dove si utilizza la stessa vettura aiuta i ragazzi a crescere, è un aspetto estremamente positivo. Il merito è della Tatuus, che ha sviluppato una macchina non solo prestazionale, ma soprattutto solida ed esente da problemi tecnici. I team hanno modo così di intraprendere un doppio programma agonistico, qualcosa che senza un'affidabilità al top non sarebbe realizzabile. Tra Germania e Italia squadre e piloti godono di una piattaforma di scelta ampia, anche per disputare soltanto qualche singolo round con il quale conoscere le piste».





Mick Schumacher



Start Vallelunga

ITALIAN F4 CHAMPIONSHIP

Il punto



Raul Guzman MArchina





Il giapponese Sato



Simone Cunati

Per queste ragioni avete un dialogo diretto con l'ADAC F4?
«Non nascondo che quest'anno siamo stati chiamati a risolvere due concomitanze che si erano venute a creare con la serie tedesca. Parlando con la Federazione siamo riusciti ad apportare delle modifiche, venendo incontro alle esigenze delle scuderie interessate al doppio impegno. Evitare sovrapposizioni non è comunque semplice, perché sia in Italia che in Germania la F4 è ospite di altri campionati. In ogni caso abbiamo un collegamento con gli organizzatori dell'ADAC: il nostro calendario 2017 è già pronto, lo comunicheremo proprio a Monza. Dopodiché cercheremo di apportare dei cambiamenti, se necessario. Non è detto che sia sempre fattibile, ma vogliamo aiutare i team: per un singolo campionato sette tappe possono essere sufficienti, tuttavia alcuni piloti possono essere desiderosi di affrontare un programma più esteso».

È di qualche settimana fa la notizia dell'accordo rinnovato fino al 2019 tra WSK e ACI Sport per la promozione del campionato. Qual è bilancio ad oggi?

«Posso dire che sia stata una scommessa vinta. Nel 2014 noi non eravamo dell'ambiente, arrivando dal karting dove invece abbiamo un'esperienza molto lunga. Entrando nell'automobilismo la difficoltà per noi stava nel capire se fossimo in grado di intraprendere una sfida di questo tipo, per giunta con un progetto appena nato e con una macchina completamente nuova. Come sempre, quindi, la gratificazione è massima quando si raggiungono gli obiettivi. In questi tre anni ci siamo fatti apprezzare attraverso il nostro lavoro, imparando le dinamiche di un altro universo. Ora cercheremo di mettere a frutto quanto appreso per migliorare ancora la nostra offerta».

Cosa avete trasferito dalla vostra esperienza nel karting?

«Abbiamo cercato di mantenere lo stesso approccio con team e piloti, cercando di dare risposte immediate alle loro necessità, sia durante l'evento che fuori dai circuiti. Inoltre abbiamo portato negli autodromi le infrastrutture di nostra proprietà, per dare un punto di riferimento costante ai concorrenti, per farli sentire a casa ovunque si corra. L'idea è cercare di cambiare la connotazione di questi campionati, una volta considerati "minori" ma che invece sono fondamentali perché rappresentano un punto di partenza. Anche nel karting in passato non esisteva qualcosa del genere, ed è stata la nostra forza».

Con l'inseparabile Julien Ingrassia, Sébastien Ogier festeggia il quarto mondiale della sua carriera



Ogier benvenuto nel club

Il quarto titolo iridato ottenuto in Spagna, proietta il pilota della Volkswagen ai vertici della categoria, appaiando mostri sacri come Kankkunen e Makinen. Ora rimarrebbe da inseguire la striscia del connazionale Loeb, anche se...

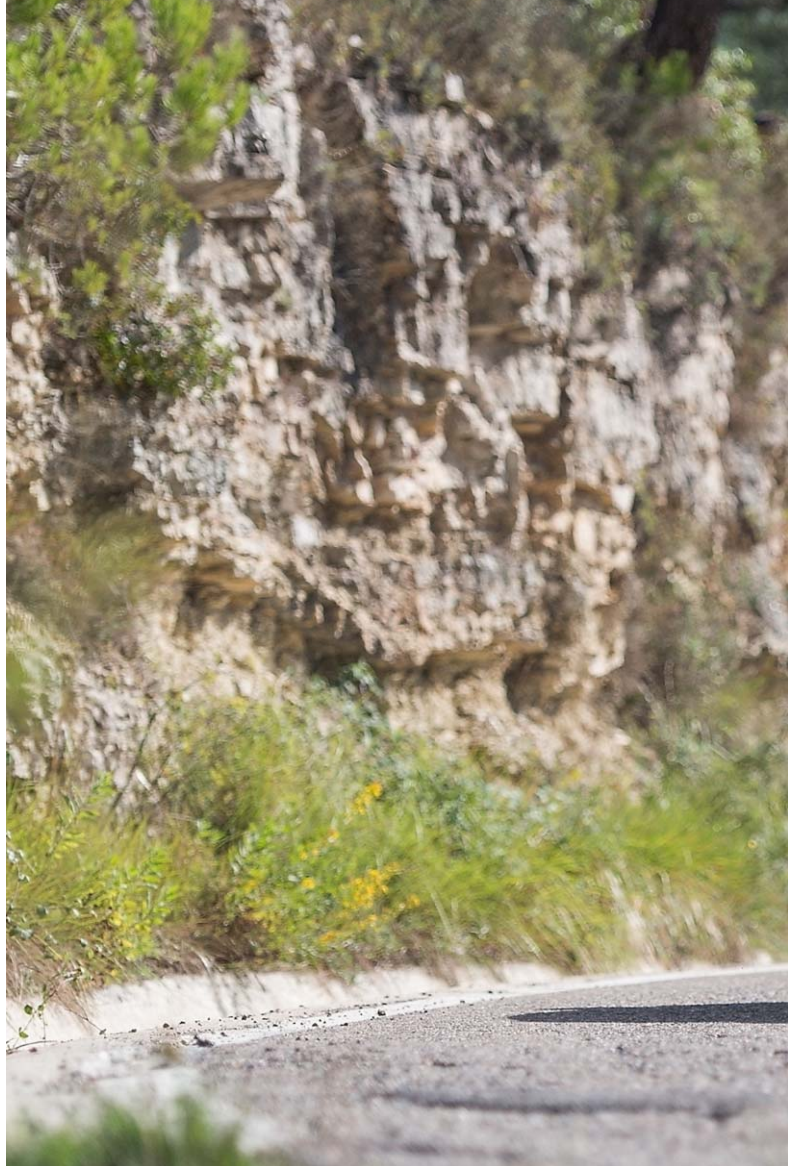


Marco Minghetti

“Sono estremamente orgoglioso di questo titolo. Adesso è giunto il momento di festeggiare in grande stile la squadra e con mia moglie, e quando tornerò a casa potrò mostrare a mio figlio Tim il trofeo che ho vinto. Voglio dedicare questo titolo mondiale a lui”. Il Rally di Spagna è terminato da poco e, pur costretto a rispondere al fuoco di fila dei tanti microfoni che si vede spianati davanti, Sébastien Ogier trova il modo per tornare un tranquillo padre di famiglia, abbandonando per un momento i panni (pardon, la tuta...) del vincitore seriale. Del resto il suo palmares parla chiaro: il quarto titolo iridato consecutivo è arrivato in concomitanza della trentasettesima vittoria. Successo non indispensabile, ma che la premiata coppia Ogier-Ingrassia ha inseguito come se non ci fosse un domani, pur se un piazzamento sarebbe stato più che sufficiente per la conquista dell'alloro. Ma il pilota di Gap era stato chiarissimo già al termine della cavalcata trionfale di qualche settimana prima in Corsica quando, a chi gli chiedeva del titolo ormai imminente, serafico aveva risposto: “Io vado in Spagna per vincere...”.

La sete di vittoria come unico scopo

“Questo è Seb Ogier, ormai dovrete conoscerlo” - ha spiegato il direttore tecnico della Volkswagen François-Xavier Demaison - “Lui non lascia mai le cose a metà, ha bisogno di vincere, quasi fosse una malattia...”. Certo, ognuno ha la sua maniera di interpretare la vita e per questo di lasciare diverse tracce nella storia. Ogier ha scelto una strada non banale, dove classe e muscoli si integrano alla perfezione, per un mix che ad oggi risulta letale per gli avversari, per la gioia degli uomini della Volkswagen che con lui stanno riscrivendo la storia della specialità. “Dopo l'arrivo vittorioso a Salou” - ha poi raccontato Ogier - “mi è arrivato un messaggio da Carlos Sainz, una delle persone che più mi ha aiutato ad arrivare nella squadra tedesca, e c'era scritto che quella di cinque anni fa è stata una ottima scelta. Ha ragione lui! Davvero non potevo decidere di meglio...”.



Sono 9 i pluri iridati del Mondiale Rally

- Sébastien Loeb, 9 titoli (dal 2004 al 2012)**
- Sébastien Ogier, 4 titoli (dal 2013 al 2016)**
- Tommi Mäkinen, 4 titoli (dal 1996 al 1999)**
- Juha Kankkunen, 4 titoli (1986, 1987, 1991, 1993)**
- Marcus Grönholm, 2 titoli (2000, 2002)**
- Carlos Sainz, 2 titoli (1990, 1992)**
- Massimo Biasion, 2 titoli (1988, 1989)**
- Walter Röhrl, 2 titoli (1980, 1982)**



Un futuro a metà tra gare e famiglia

Arrivato al top della specialità, con la fondata certezza di non avere rivali, ha raggiunto quest'anno l'obiettivo minimo: quello di pareggiare i conti con altri due mostri sacri della specialità Juha Kankkunen e Tommi Makinen gli unici, alla pari del francese, ad essere arrivati al poker di vittorie iridate. Legato con un contratto alla Volkswagen ancora per il 2017, il trentaduenne pilota di Gap sembra aver tutte le carte in regola per poter ambire almeno alla quinta corona consecutiva, anche se il chiodo fisso sembra essere quello dei nove titoli di "Sua Rivalità" Sébastien Loeb. "Ma con il Monte-Carlo 2017 tutto verrà rimesso in gioco e ripartiremo tutti da zero, con nuove auto e nuove regole tecniche per tutti...". Quello che però il campione non riesce a tollerare, è la regola sportiva che obbliga il campione in carica e partire sempre per primo nei primi due giorni di gara. Una situazione che negli appuntamenti su terra è davvero frustrante: "Il regolamento così concepito avrà ripercussioni sulle mie scelte future" - ha infatti ammesso Ogier - "Anche se io al volante mi diverto sempre, questa situazione alla lunga potrebbe stancarmi, perché ho già avuto modo di vedere appagati molti dei miei obiettivi e dei miei sogni. Quindi, se un giorno mi venisse a mancare il piacere di gareggiare, potrei tranquillamente restarmene a casa mia a fare il padre di famiglia. Sono ancora giovane, e vorrei fare ancora qualche stagione al top, ma solo a certe condizioni...".

IL PERSONAGGIO

Federico Leo





Nel segno della 458

Con un gran finale di stagione, Federico Leo, Eddie Cheever ed il team Baldini hanno conquistato il titolo italiano della classe GT3, riservato alle vetture della precedente generazione. E per il pilota lombardo si tratta della terza affermazione al volante della Ferrari 458...

IL PERSONAGGIO

Federico Leo





E' sempre di più l'uomo della 458 Federico Leo. Al via della classe GT3 del Campionato Italiano GT, il pilota lombardo ha prevalso nuovamente al volante della coupé di Maranello, per quello che sarà probabilmente l'ultimo titolo prima del passaggio finale al modello 488. "Nel 2011 ho vinto al primo anno con la 458 nel campionato FIA GT3, e ora sono riuscito a portarla al top anche in quella che sarà l'ultima stagione prima del cambio di macchina. Un risultato speciale" ha spiegato, parte di un successo di squadra che ha coinvolto anche la Scuderia Baldini ed Eddie Cheever Jr... "Sono davvero contento per tutta la squadra, che pur essendo di fatto una grande famiglia, ha un livello estremamente professionale anche grazie alla partnership che ha con AF Corse. Fabio Baldini ci mette davvero tantissima passione, una passione che non trovavo da tempo e che rende l'atmosfera molto bella. Anche con Eddie ho avuto il giusto affiatamento. E' giovane ma molto veloce e sta ancora maturando: sono felice che il suo primo titolo sia arrivato insieme a me. Nonostante abbia un gran carattere, siamo sempre riusciti ad utilizzare anche le discussioni in modo positivo. Il nostro potenziale è sempre stato equilibrato". La battaglia

in pista è stata spesso senza respiro, in particolare coi rivali Emanuele Zonzini e Matias Russo al volante dell'Audi R8 di casa Audi Sport Italia. Dopo l'enorme sfortuna delle prime gare, caratterizzate da tre incolpevoli "zeri" causa incidenti e condizioni meteo improponibili, il duo di casa Ferrari ha avuto nella gara di Imola il compimento di una grande rincorsa, con un doppio successo arricchito dalle doppiette per la Scuderia Baldini ottenute anche grazie a Lorenzo Casè e Simone Tempesta. Finita una stagione, è già però partita la rincorsa verso la prossima: "Va detto che in Italia abbiamo veramente alcune tra le piste più belle del mondo, e questa è una grande attrattiva, anche se non ho ancora definito nulla. Certo, sono in Ferrari ormai da cinque anni e c'è tanta voglia di continuare il discorso". Il discorso sarà molto probabilmente improntato sulla nuova 488. "La 488 rappresenta un grande passo avanti in termini tecnici ma soprattutto di aerodinamica. Il carico aggiuntivo ha portato ad un netto incremento prestazionale e, se ad esempio a Monza il divario non era così importante, su una pista come in Mugello con la 458. Prendevamo più di due secondi. E' l'evoluzione ed è giusto così...".

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

