

n. 369
10 aprile 2017

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



GP CINA

Hamilton torna primo
ma incorona Vettel: «È Seb
il mio avversario più grande»
Il 2017 sarà cosa loro

Formula *a due*

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

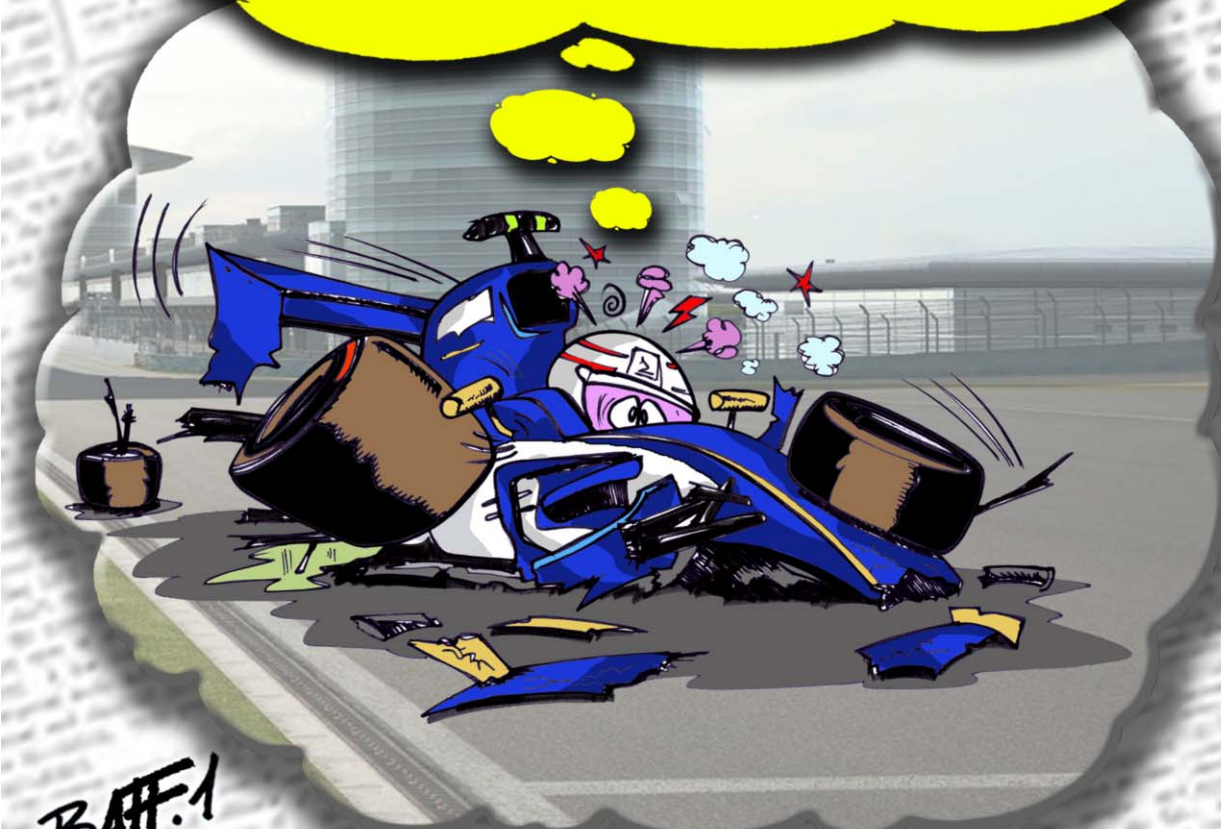


il graffio

di Baffi

**DOPPIO CRASH
PER GIOVINAZZI!**

SHANGLAI.



BAFFI

Hamilton vuole solo Vettel

Dopo le ruggini di qualche anno fa, fra i due è nato un grande rispetto e l'inglese della Mercedes non manca occasione per ribadirlo, dimostrando di considerare il successo di Rosberg nel 2016 solo un incidente dovuto al caso: questo è l'anno della sfida finale con il grande rivale della Ferrari, che nessuno si metta di mezzo...



Stefano Semeraro

Siamo oltre la stima, il rispetto reciproco, l'ammirazione incondizionata. Ormai siamo quasi all'amore (agonistico e sportivo, che avete capito). Lewis Hamilton da tempo si è scelto come nemico del cuore Sebastian Vettel, lo ripete in continuazione, ha voluto ribadirlo anche a Shanghai: «Il rispetto che proviamo l'uno per l'altro lui è il più grande che abbia mai provato nei confronti di un altro pilota, specie del suo calibro», ha detto dopo l'arrivo in Cina, e ovviamente viene spontaneo il confronto con Nico Rosberg, l'ex compagno di squadra che l'anno scorso gli ha soffiato il Mondiale, ma che l'inglese non ha mai considerato alla sua altezza. Un avversario vincente, non un avversario degno, e del resto per tutta la seconda parte della stagione Hamilton non aveva fatto che ripetere che la colpa del poker mancato era dei guasti subiti dalla sua monoposto, non certo della classe (per lui scarsa) di Rosberg. «Sebastian sta correndo al suo meglio, è velocissimo in pista, così quando riesco a stargli davanti è una grande soddisfazione, e viceversa», dice Lewis. «Ovviamente quando gareggiamo ciascuno vuole battere l'altro, ma appena scendiamo dalla macchina scatta l'ammirazione per quello che sappiamo fare e per come sappiamo guidare».







Quando Lewis criticava Sebastian

A dire il vero, non è stato sempre così. Ricorderete i tempi in cui Hamilton era alla McLaren, il suo punto di riferimento era Fernando Alonso (alla Ferrari), e l'arrivo sulla scena di Vettel con la Red Bull fu durissimo da accettare per Hamilton. Che, allora, sosteneva che il vero campione era Alonso, che Vettel non aveva carattere, ma sfruttava solo la superiorità imbarazzante della sua monoposto, e che se in futuro lui, Hamilton, si fosse trovato nella condizione di gareggiare alla pari, be', avrebbe rimesso le cose a rapidamente posto. I tempi cambiano. Anche i piloti maturano, qualcuno persino invecchia rapidamente – vedi Alonso – per colpa di un progetto sbagliato. «Magari ci saranno momenti in cui ci scontreremo duramente e magari uno di noi penserà che l'altro è stato scorretto, non lo so», ha aggiunto il tri-campione. «Ma onestamente penso che le cose non si guasteranno fra noi due. Io e Seb siamo uomini cresciuti ormai, di strada ne abbiamo fatta tanta, siamo passati attraverso tante esperienze». Il 2017, in questo senso, è l'anno della sfida finale, il traguardo a cui da qualche anno tutta la F.1 guardava con speranza, temendo però, sotto sotto, che un duello finale ad armi pari fra i due più grandi talenti degli ultimi anni – così diversi, così evidentemente legati da un rapporto di amore odio – avrebbe anche potuto non verificarsi mai. La crescita della Ferrari invece, ha innescato il confronto decisivo.

“Lotta pulita tra noi Niente guasti o politica”

«Se vincere contro una Ferrari così forte aggiunge soddisfazione a soddisfazione? Certo che sì. E' lo scenario in cui mi trovo, il fatto che sto lottando contro un quattro volte campione del mondo al meglio della sua forma, sulla Ferrari migliore degli ultimi dieci anni. E anch'io credo di essere al massimo delle mie possibilità. Spero che non sia una stagione dominata dalle strategie, ma dai duelli in pista, perché quello fra me e lui è il migliore che la F.1 possa offrire». Rosberg è ancora il campione in carica, ma non conta più nulla in questo orizzonte. Ha rifiutato di concedere la rivincita al campione ferito nell'orgoglio, quindi non è degno – pare di capire – neppure di essere ricordato. «Quando siamo uno vicino all'altro, sia io sia Sebastian abbiamo l'impressione che quest'anno sarà così fino alla fine della stagione. Mi auguro che non ci si mettano in mezzo guasti o incidenti, ma che sia una lotta fatta di testardaggine, tenuta mentale, forma fisica, aggressività. Per un pilota vincere un campionato è il massimo, ma quando a contare tanto sono i problemi meccanici e le safety car, questo toglie divertimento alla competizione». Un messaggio alla Mercedes, perché certi guai non si ripetano più, e a chi gestisce la F.1, perché non metta di mezzo la politica. Solo Hamilton contro Vettel, e vinca il migliore. Una faccenda fra uomini.



Una Ferrari da caccia

Dopo l'esordio vincente sull'anomalo circuito australiano, in Cina la Rossa è tornata dietro alla Mercedes, ma soprattutto per colpa di una safety-car inopportuna. I tempi per lottare testa a testa con i grandi rivali ci sono, Vettel è scatenato. Il torpore di Raikkonen, invece, lascia perplessi







Stefano Semeraro

Uno a uno, palla al centro, ma la Ferrari continua a sorridere. La Mercedes in Cina ha rimesso il muso davanti, ma Lewis Hamilton e Sebastian Vettel sono a pari punti, il distacco è minimo, e Sergio Marchionne che a Shanghai era nel paddock è sicuro che si tratti di un trend consolidato, come direbbero quelli della finanza, non di un fuoco di paglia. «Gli sviluppi per i prossimi GP? Ci stiamo già lavorando», ha risposto sornione il Presidente della Ferrari, che piuttosto si è detto preoccupato del rendimento poco esaltante di Kimi Raikkonen, alle prese con l'ennesima monoposto indigesta per colpa dell'eccesso, a suo modo di vedere, di sottosterzo. «Kimi mi sembra distratto, fa altre cose, pensa ad altro. Mi sembra venuto il momento di sederci e parlarne insieme». Il secondo stint di iceman alla Ferrari, insomma, sembra agli sgoccioli. Marchionne ama le decisioni nette, non è uno che lesina fiducia ai collaboratori, come dimostra l'endorsement allo staff tecnico prevalentemente italiano capeggiato da Mattia Binotto. Quando i risultati latitano, però, sbuffa, e non ci mette troppo a chiudere la porta. E anche Antonio Giovinazzi, reduce da un weekend disastroso, dovrà redimersi in fretta, ammesso che gli venga concessa la chance, se non vuole che la sua carriera in F1 sia brevissima.

Safety-car maligna ma che sorpassi Seb

Fra l'altro è stato proprio per colpa della safety entrata in pista dopo il botto del pilota pugliese che Vettel ha visto naufragare la sua strategia in gara.

Il tedesco era appena rientrato per cambiare le gomme intermedie con le slick dopo la partenza sull'umido, e si è ritrovato imbottigliato dietro a Raikkonen e alle due Red Bull. Una situazione che ci ha regalato qualche sorpasso da drago di Seb, specie su Ricciardo al 22° giro con una staccata davvero furente, ma che ha vanificato il senso della strategia di Maranello permettendo a Hamilton di involarsi quanto bastava. «Il secondo posto rompe un po' le scatole», ha borbottato sempre Marchionne, «senza quella safety-car non sarebbe finita così, ma ormai è chiaro che siamo alla pari con la Mercedes, e ne vedremo delle belle».

Vettel e Hamilton stessi tempi in gara

Vettel è meno apodittico, anche se in linea con il suo datore di lavoro. «Siamo stati un po' sfortunati, anche se non si può dire che senza safety-car avremmo vinto. Magari sì, però per me chi vince se lo merita sempre». Nel finale aveva chiesto quando dovesse rubare ad Hamilton per sperare di acchiapparlo, gli hanno risposto 7 decimi a giro, e a quel punto anche il Vettel versione guerriero ha capito che l'impresa era proibitiva. «Ci sono stati bei sorpassi, con Verstappen mi ha aiutato la buona trazione che mi ha permesso di sfruttare un suo errore, quindi sono soddisfatto della macchina. Ho provato anche a dare la caccia a Lewis, ma faceva i miei stessi tempi: il che vuol dire che è stata una gara equilibrata, e questo ora è la cosa che conta di più», Specie pensando a quanto era distante dalle Frecce d'Argento, e quanto demoralizzata, la Ferrari edizione 2016.

GP CINA

Red Bull



Un podio di false illusioni

Verstappen ha portato il team di Horner sul podio, ma il risultato non rispecchia le reali qualità della monoposto di Newey e del motore Renault, ancora troppo lontani da Ferrari e Mercedes



Massimo Costa

Guardiamo ai freddi numeri espressi dal GP di Shanghai: la prima Red Bull-Renault al traguardo è quella terza classificata di Max Verstappen, a 45"192 dal vincitore Lewis Hamilton al volante della Mercedes e a 38"942 dalla Ferrari di Sebastian Vettel. In qualifica, Daniel Ricciardo si è piazzato quinto, ma a 1"355 dal poleman Hamilton e a 0"893 da chi lo precedeva, Kimi Raikkonen. Distacchi pesantissimi per un team che era abituato in ben altra maniera fino all'avvento delle power unit, dunque fino al 2014, ma pur sempre meglio delle recenti stagioni. Come ha detto Verstappen, ci manca ancora tanto per raggiungere Mercedes e Ferrari. Occorre attendere gli sviluppi della power unit Renault, sperando che funzionino al meglio. Il Gran Premio di Shanghai ha, però, in qualche maniera coperto l'arrancante Red Bull. Le particolari condizioni della pista nella prima fase, hanno messo in

evidenza Verstappen, capace di recuperare nel primo giro ben nove posizioni e di rendersi protagonisti di eccellenti sorpassi, come ormai vuole la tradizione del giovanissimo olandese. Tutti episodi che in un certo senso hanno fatto dimenticare i problemi reali della RB13, emersi però quando Daniel Ricciardo ha dovuto farsi da parte, con tanto di ruotata, per far passare Sebastian Vettel. L'allungo del tedesco è stato scoraggiante per Ricciardo, che non ha potuto far niente per replicare. Anche per Verstappen, la difesa su Vettel è stata vana, non tanto per l'errore in frenata, ma perché la Ferrari di Seb gli guadagnava ad ogni giro vagonate di decimi. Magra consolazione per la Red Bull, l'aver portato le due monoposto al terzo e quarto posto (a Melbourne solo Verstappen è arrivato all'arrivo in quinta posizione) e davanti alle altre due Mercedes e Ferrari. Ma domenica, Valtteri Bottas e Kimi Raikkonen non erano propriamente in giornata...









Il default di Giovinazzi

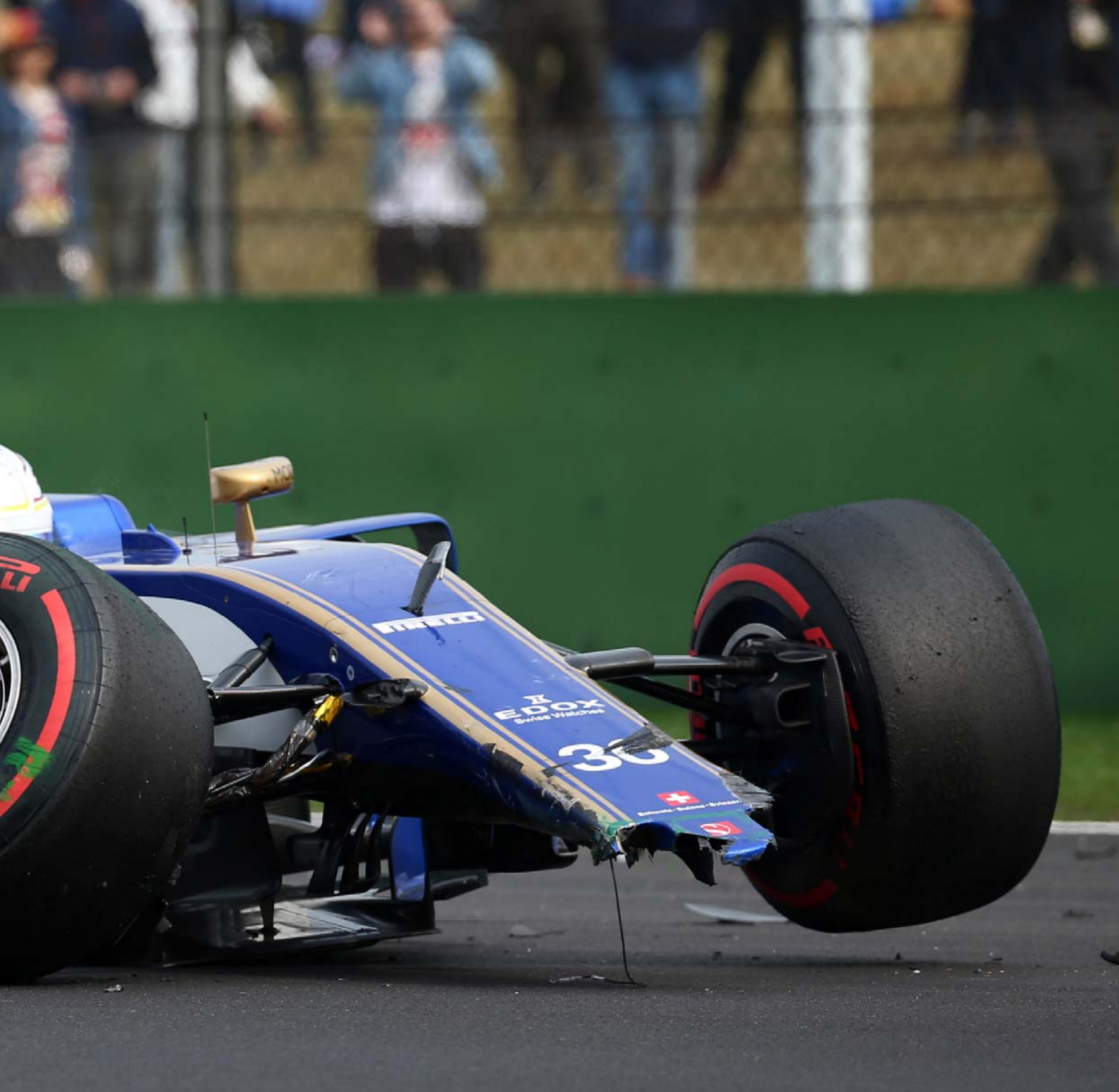
Per Antonio sarebbe giusto avere la possibilità di disputare anche il GP di Sakhir per non lasciare al mondo intero l'immagine sbagliata dei due incidenti che hanno rovinato il suo fine settimana cinese



Massimo Costa

Aveva tutti gli occhi adosso, Antonio Giovinazzi. E li ha avuti più di quanto potessimo immaginare. Si sa, i crash in F1 fanno sempre effetto e il ragazzo di Martina Franca non si è fatto mancare nulla picchiando forte in qualifica e in gara dopo appena 4 giri, praticamente nello stesso luogo, eventi video che hanno certamente reso Giovinazzi il più visto e cliccato del weekend. Ma che è accaduto ad Antonio? Alla vigilia era carico, e come non esserlo. A chi gli chiedeva se pensava di raggiungere in gara la zona punti, aveva glissato rispondendo che avrebbe pensato a divertirsi. Come sempre educato e gentile, mai una parola fuori posto, umile come da copione, Giovinazzi si è fatto rapidamente ben volere dai media di

tutto il mondo che lo hanno adottato velocemente. Sabato pomeriggio, il primo errore, mentre spingeva al massimo per tentare di migliorare il proprio crono nella Q1. L'accesso alla Q2 era praticamente certo, ma non vi era la sicurezza totale. Purtroppo Antonio ha messo la ruota posteriore sul tappetino verde oltre il cordolo dell'ultima curva e la sua Sauber è schizzata via contro le barriere dalla parte opposta della pista. Stesso svarione di Romain Grosjean poco prima, ma il franco-svizzero è stato più fortunato non colpendo le gomme di protezione. Un brutto botto quello di Giovinazzi, che gli ha fatto capire molte cose. Tra l'altro, Antonio pareva scosso perché da tempo non era vittima di un incidente solitario. In GP2 infatti, non aveva mai picchiato se non a Montmelò per una collisione con l'amico Sean Gelael. Ci è rimasto male Antonio,



per l'immagine danneggiata, per il team e i meccanici che hanno dovuto lavorare a lungo per rimettere in sesto la sua Sauber. Ma aveva il Gran Premio per rifarsi. E invece, no. Appena quattro giri, tra virtual safety car e safety-car e di nuovo bum per il più classico degli aquaplaning. Il problema è che solo lui ha avuto questo tipo di problema nel rettilineo dei box. Due botti dello stesso pilota nel giro di 24 ore non passano inosservati in F1. Se non conoscessimo Giovinazzi ci preoccuperemmo e sappiamo tutti che se gli stessi incidenti avessero visto vittima Lance Stroll, tanto per citarne uno a caso, sui social e sui media le critiche sarebbero state senza pietà. Ma Antonio è diverso, gode del rispetto di tutti per la sua dura carriera e per i risultati che ha saputo ottenere nella F3 europea e in GP2, oltre che per la considerazione che aveva

ricevuto dall'Audi. Il ragazzo pugliese non ha cercato scuse, come avrebbero fatto tanti altri: "Ho imparato tanto da questo weekend e ho capito come tutto quello che hai costruito negli anni può venire rapidamente rovinato in un solo giorno di F1". Non sarà così, almeno ce lo auguriamo anche se sappiamo bene quanto sia spietato il mondo della F1 che negli anni ha appiccicato facili e false etichette ai piloti pur senza conoscerli a fondo o senza aver dato loro la possibilità di esprimersi. Giovinazzi deve avere l'opportunità di correre in Bahrain per cancellare questo orribile fine settimana cinese e mostrare al mondo che lui non è quello che distrugge monopo. Sarebbe giusto che gli venisse concessa questa opportunità, non può lasciare il sedile a Pascal Wehrlein in questa maniera.



Carlos
Sainz

Sainz, da paura



a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Lewis Hamilton 10 e lode

Da buon guerriero, già dai test di Montmelò ha annusato aria di battaglia con Vettel e si è calato l'elmetto in testa. Pole a Melbourne, pole a Shanghai strepitosa con aggiunta di vittoria superlativa. Nessun calo di tensione. E siamo quasi certi che non ne avrà per tutta la stagione, come invece gli capitava quando combatteva con Rosberg, un avversario che non lo stimolava.

Sebastian Vettel 10 e lode

Un gran bel secondo posto, conquistato con forza e gran classe. Si diverte Vettel con questa Ferrari, rifila ruotate, tira staccate e non si lamenta via radio. E' stato diligentemente dietro a Raikkonen quando il finlandese era alle spalle di Ricciardo, ma quando ha capito che Kimi proprio non voleva decidersi di attaccare l'australiano, ha rotto gli indugi ed è partito all'attacco.

Max Verstappen 10

Nove sorpassi nel primo giro, le solite infilate da urlo a Raikkonen e poi a Ricciardo, un errore nella difesa a Vettel. Ma un gran passo che gli ha permesso di tenere il terzo posto finale resistendo alla pressione di Ricciardo. Peccato per quel continuo lamentarsi della presenza di Grosjean (doppiato) molto davanti a lui nei giri finali.

Direzione gara 10

Finalmente. Un'altra corsa, dopo quella di Melbourne, senza assurde penalità. E' cambiata la mentalità, come richiesto. Un contatto come quello tra Vettel e Ricciardo avrebbe scatenato una serie di provvedimenti, per non parlare di quello tra Perez e Stroll o la non corretta posizione del tedesco della Ferrari in griglia di partenza. Elasticità, poi chiaro che se ci saranno scorrettezze vere si dovrà intervenire, ma finora non si sono viste. A conferma che con arbitri intelligenti, in pista non si hanno problemi.

Carlos Sainz 9

Una gara da protagonista assoluto per lo spagnolo. Sostenuto da una Toro Rosso eccellente, Sainz ha avuto il coraggio di partire con le slick e una volta ritrovatosi nelle posizioni nobili della classifica, dopo un piccolo svarione, non ha sbagliato un colpo concludendo con un memorabile settimo posto. Beh, alla luce dei fatti, buon per lui che non è passato alla Renault...

Kevin Magnussen 8

Nelle pagelle del GP di Australia avevamo criticato il comportamento di Magnussen auspicando un pronto recupero per Shanghai, che puntualmente è avvenuto. Il danese non ha centrato la Q3 per poco, poi è stato assoluto protagonista del Gran Premio, lottando, duellando, liberandosi delle Force India e firmando un bellissimo ottavo posto con la Haas.



Kevin
Magnussen



GP CINA

Il pagellone





Sergio
Perez

Daniil Kvyat **8**

Dimenticate il russo del 2016, quello in stato di confusione. Il Kvyat del 2017 è partito con il piede giusto in Australia e anche in Cina ha avuto il merito di centrare la Q3 e rimanere nei dieci fino al momento del ritiro.

Daniel Ricciardo **7**

Se non fosse per Verstappen... Ma Verstappen esiste e nel confronto col compagno di squadra, Ricciardo ne esce battuto. Si fa infilare con prepotenza, poi non regge all'assalto della Ferrari di Vettel, e questa ci può anche stare considerando il divario tra le due monoposto. Ma quando nel finale si trova alle spalle di Verstappen non riesce ad approfittarne come si deve. Un buon quarto posto certamente, ma che lascia la sensazione che qualcosa sia mancato.

Sergio Perez **7**

Una corsa alla Perez, concreto, utile al team. Al momento la Force India sembra essere inferiore a Toro Rosso e Haas, e allora lui porta al team una buona nona posizione. Il contatto con Stroll al 1° giro, quando il canadese lo ha chiuso è stato ben interpretato dalla direzione gara.

Esteban Ocon **7**

Da quasi ultimo è risalito con calma e precisione fino alla decima posizione recuperando un altro punto dopo quello di Melbourne. Il ragazzo sta crescendo molto bene.

Fernando Alonso **7**

Qualifica convincente, corsa gagliarda fino al ritiro per motivi tecnici. Alonso ha fatto di tutto per cercare di concludere in zona punti, ma per ora, con questa McLaren-Honda, dovrà soffrire ancora a lungo.

Lance Stroll **7**

Un giro soltanto in gara, dunque non giudicabile anche se nel contatto ricevuto da Perez poteva stare più accorto e non chiuderlo in quella maniera visto che la Force India era praticamente a fianco della sua Williams. Il voto 7 è riferito alla splendida qualifica. Per un rookie come lui, in arrivo dal FIA F3 e subissato di critiche per essere un figlio di papà, entrare nella Q3 alla seconda apparizione nel Mondiale è un gran risultato.

Romain Grosjean **6,5**

Una brutta qualifica ha condizionato l'esito della sua gara. Inizialmente spento, Grosjean è via via cresciuto infilando bei sorpassi e raggiungendo l'undicesima posizione. Ma la sensazione è che uno come lui poteva fare qualcosa in più.

Valtteri Bottas **6**

Gran qualifica, poi un errore in gara lo ha sotterrato. Pur al volante della Mercedes, ha faticato tantissimo, troppo, nel risalire la classifica. Neanche stesse guidando la Williams... La sesta posizione non è accettabile per un pilota Mercedes. Ma non abbiamo dubbi, questo rimarrà un caso isolato.

Kimi Raikkonen

6

Insofferente, anche troppo, più passano gli anni e più non gli va bene nulla. C'era un tempo in cui Raikkonen si adattava meravigliosamente a tutto ciò che guidava, anche con le sospensioni traballanti (ricordate un Nurburgring favoloso con la McLaren?). Oggi lamenta sottosterzo, mancanza di potenza e chi più ne ha ne metta. Sembra che per lui la Ferrari sia ancora quella del 2016, ma la SF70H è un'altra cosa. Kimi te ne sei accorto? Imbarazzante come Vettel dopo averlo superato abbia scavalcato anche Ricciardo che Raikkonen non riusciva neanche ad avvicinare. Una quinta posizione insufficiente.

Nico Hulkenberg

5

Una qualifica da incorniciare, ma in gara è svanito. Ha montato le slick in regime di virtual safety car ed ha spiegato che le gomme hanno tardato non poco ad andare in temperatura portandolo a commettere diversi errori. Considerando che altri sono addirittura partiti con le slick, la scusa regge poco anche se la Renault evidentemente non riesce a lavorare a dovere con le gomme. Poi, è da aggiungere la penalità per sorpasso in regime di safety-car.

Stoffel Vandoorne

5

Brutto weekend per il belga, ritiratosi dopo 17 giri per problemi alla pompa benzina. E' certamente penalizzato da una monoposto non competitiva quale è la McLaren, ma dopo il gran debutto del Bahrain 2016 ci aspettavamo qualcosa di più che le scialbe prestazioni offerte tra Cina e Australia. Ancora lontano dall'aver il passo di Alonso.

Jolyon Palmer

5

Una prova certamente anonima quella del britannico, inesistente in qualifica e turista in gara. Poca sostanza, come spesso gli capita, ma la Renault lo ha voluto riconfermare...

Marcus Ericsson

5

Gara insipida, sempre tra gli ultimissimi, mai nulla di convincente. Impalpabile.

Felipe Massa

4

Bella qualifica, sesto tempo, ma dov'è finito in gara? Massa ha dichiarato che le gomme non sono mai entrate in temperatura nella prima parte del Gran Premio, d'accordo. Ma dopo perché si è eclissato rimanendo lontanissimo dalla convincente prestazione di Melbourne?

Antonio Giovinazzi

2

Dispiace un sacco, ma non possiamo esimerci dal rifilargli questo brutto voto. Per Giovinazzi un weekend orribile, con botto in qualifica nella Q1 e incidente in gara dopo 4 giri. Tutti e due dovuti ad errori. Il primo perché era al limite ed ha messo la ruota posteriore destra sul tappetino umido oltre il cordolo dell'ultima curva, il secondo causato da un acquaplaning dovuto a disattenzione mentre passava dalla quarta alla quinta marcia. Avrà un'altra chance in Bahrain?





Felipe
Massa

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 9 APRILE 2017

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri 1.37"36"160
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 6"250
- 3 - Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 45"192
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 46"035
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 48"076
- 6 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 48"808
- 7 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 1'12"893
- 8 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 9 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Nico Hulkenberg (Renault) - 1 giro
- 13 - Jolyon Palmer (Renault) - 1 giro
- 14 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Marcus Ericsson (Sauber-Ferrari) - 1 giro

Ritirati

- Fernando Alonso
- Daniil Kvyat
- Stoffel Vandoorne
- Antonio Giovinazzi
- Lance Stroll

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2017

Australia	26/03/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24"11"672
Cina	09/04/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri in 1.37"36"160
Bahrain	16/04/2017	
Russia	30/04/2017	
Spagna	14/05/2017	
Monaco	28/05/2017	
Canada	11/06/2017	
Azerbaijan	25/06/2017	
Austria	09/07/2017	
Gran Bretagna	16/07/2017	
Ungheria	30/07/2017	
Belgio	27/08/2017	
Italia	03/09/2017	
Singapore	17/09/2017	
Malesia	01/10/2017	
Giappone	08/10/2017	
USA	22/10/2017	
Messico	29/10/2017	
Brasile	12/11/2017	
Abu Dhabi	26/11/2017	



CLASSIFICA PILOTI

1	Sebastian Vettel	Ferrari	43
1	Lewis Hamilton	Mercedes	43
3	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	25
4	Valtteri Bottas	Mercedes	23
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	22
6	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	12
7	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	10
8	Felipe Massa	Williams-Mercedes	8
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	8
10	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	4
11	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	2
11	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	2
11	Nico Hulkenberg	Renault	0
12	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
13	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	0
14	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
16	Lance Stroll	Williams-Mercedes	0
18	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
19	Jolyon Palmer	Renault	0
20	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	66
2	Ferrari	65
3	Red Bull Racing	37
4	Scuderia Toro Rosso	12
5	Force India	10
6	Williams-Mercedes	8
7	Haas	4
8	Renault	0
9	Sauber	0
10	McLaren	0

Quote rosa in F.1

Con l'accordo tra Calderon e Sauber, il circus mantiene una ragazza nel paddock dopo i tentativi fatti con De Silvestro, Wolff e Jordà. Vediamo chi sono le altre ragazze che premono alla porta del Mondiale e ascoltiamo i pareri di De Villota e Valles, team manager che hanno lavorato con il gentil sesso

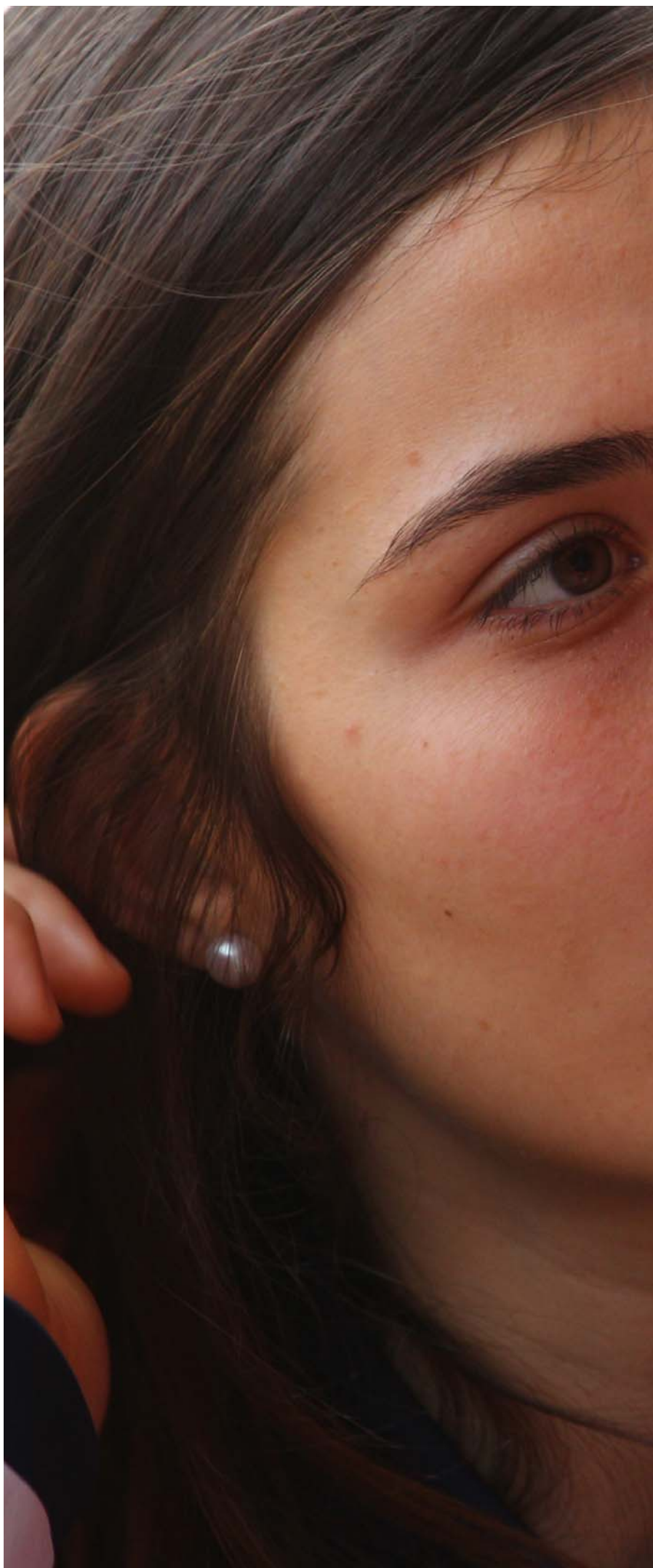




**Calderon in azione
con la Dallara GP3
del team Dams
nei test di Estoril**

Massimo Costa

Martedì 28 febbraio sarà ricordato come un giorno speciale per il motorsport. Tatiana Calderon è infatti stata nominata "development driver" del team Sauber. La F.1 riprova a inserire una ragazza in un proprio programma, anzi, sarebbe meglio dire che a ritentare l'impresa è la squadra diretta da Monisha Kalterborn. Curiosamente, il team svizzero aveva siglato nel febbraio del 2014 un accordo simile con Simona De Silvestro. Tante speranze, ben riposte, anche perché la ragazza elvetica arrivava da quattro stagioni toste nella Indycar. Due i test sostenuti con la Sauber dalla De Silvestro tra Fiorano e Valencia, poi è finita male e, nell'ottobre dello stesso anno, De Silvestro e Sauber si sono lanciate i piatti con accuse reciproche di contratto non rispettato. E così, la possibilità di vedere un'altra donna in azione in F.1, all'epoca c'era anche Susie Stoddart in Wolff con la Williams, precisamente nel turno libero del venerdì del GP di Austin di quella stagione, è svanita rapidamente. Dopo la parentesi "presenzialista" di Carmen Jordà con la Lotus/Renault, ora, è il turno della Calderon. L'accordo con la Sauber ha sorpreso, ma in realtà non c'è da stupirsi più di tanto. Non bisogna guardare i risultati in questo caso, che non sono troppo esaltanti in realtà, ma il fatto che la 23enne colombiana è attualmente, assieme a Beitske Visser, praticamente l'unica ragazza con le capacità e le qualità che la possono avvicinare a una monoposto di F.1. Apprezzata in ambito FIA, ricordiamo alcuni articoli mirati su di lei nel magazine della federazione, Tatiana gode da sempre di un buon budget personale che le ha permesso di partecipare anche a due campionati, come accaduto nel 2016 quando si è divisa tra GP3 ed Euroformula Open. In precedenza, tre stagioni nel FIA F.3 e varie partecipazioni in altre serie o campionati come la F.Toyota neozelandese, la WS Florida, il British F.3 eccetera. Dal 2010 a oggi, ha partecipato a oltre duecento gare, ma l'unica monoposto potente provata è stata la WS Renault 3.5 in due giorni di test a fine 2015. La notizia dell'ingresso della Calderon in Sauber ha avuto una grande risonanza in Colombia e non poteva essere diversamente. Praticamente dai tempi di Juan Pablo Montoya, nessun altro pilota di quel Paese è riuscito a strappare un contratto con un team di F.1. D'accordo, Tatiana non correrà nei Gran Premi, ma è già qualcosa da dare in pasto ai media. L'accordo presume la partecipazione della ragazza a tutte le gare durante le quali seguirà con gli ingegneri il lavoro dei piloti Marcus Ericsson e Antonio Giovinazzi in attesa di Pascal Wehrlein. Prenderà inoltre confidenza con il simulatore, anche se in realtà la Sauber non ne ha uno proprio, ma si appoggia a strutture esterne. Poco cambia. Per ora non è previsto alcun debutto in pista per qualche test, magari nel 2018 se le parti proseguiranno nella collaborazione. O magari già nei prossimi mesi se la situazione prenderà un diverso sviluppo. La Calderon, intanto, sarà impegnata nuovamente in GP3 col team Dams, sperando in un salto di qualità rispetto al 2016.





Chi è Tatiana Calderon

Nata a Bogotà il 10 marzo 1993, Tatiana Calderon ha debuttato col team Juncos nella americana formula Star Mazda nel 2010, ottenendo il decimo posto in graduatoria e una settima posizione come miglior risultato in gara. Nel 2011, sempre con Juncos, ha proseguito nella suddetta serie chiudendo sesta assoluta e con due terzi posti all'attivo. Ha anche fatto visita in Europa partecipando a tre appuntamenti della F.3 Open con West Tec. In questa serie, si è impegnata nel 2012 con il team De Villota, risultando nona a fine campionato (miglior piazzamento un quarto posto) e la si è vista anche in Renault ALPS con AVF in due eventi. Il 2013, il debutto nel FIA F.3 con Double R (zero punti), stagione che l'ha vista al via anche del British F.3 chiuso in settima piazza, all'attivo un terzo posto. Nel 2014 è rimasta nel FIA F.3 col team Mucke: quattro volte in zona punti e un'ottima quinta posizione nella gara di Spa. Attesa a un salto di qualità nel 2015, Tatiana col team Carlin ha invece vissuto un anno difficile, fallendo sempre l'ingresso in zona punti. Lo scorso anno, il passaggio in GP3 con Arden. Altra stagione complicata e solo 2 punti presi col nono posto di Hockenheim.

Visser piede pesante Occhio alla rookie Garcia

Svanita la speranza di vedere in F.1 l'americana Danica Patrick che, neanche tanti anni fa, era la maggior rappresentante del gentil sesso nel motorsport, ritiratasi Susie Stoddart Wolff che con la Williams è arrivata a partecipare a qualche turno libero del venerdì a Silverstone e Hockenheim 2014, Montmelò e Silverstone 2015, evaporatasi la chance con Sauber di Simona De Silvestro, è ora Tatiana Calderon a raccogliere il loro testimone. Ma in Europa, c'è un'altra ragazza meritevole come la colombiana di essere presa in considerazione dal mondo della F.1. Stiamo parlando di Beitske Visser, 21enne olandese, che ha corso tre anni nella difficile Formula 3.5, crescendo molto bene alla distanza. Si ricordano di lei un bellissimo quinto posto (da dodicesima al via) a Jerez nel 2014 quando tenne dietro di sé un certo Pierre Gasly, una micidiale pole a Spa 2015, poi cancellata per irregolarità tecnica (che però non scalfiva quella prestazione cronometrica) e varie top 10 conquistate nel 2016. Un osso duro insomma. Oltre a queste due ragazze, nella Eurocup Renault debutterà la polacca Julia Pankiewicz mentre potrebbe correre nella Euroformula Open Marta Garcia di cui si dice un gran bene. Nel karting era protagonista assoluta, nel 2016 ha disputato qualche gara della F.4 spagnola con discreti risultati. In Germania ha fatto una buona prima stagione in F.4 Sophie Floersch, quest'anno anche nella F.4 italiana dove nel 2016 si è vista Fabienne Wohlwend dal Lichtenstein mentre in Gran Bretagna nella F.3 ha gareggiato Jamie Chadwick.



Marta Garcia

Beitske Visser





Adrian Valles – Team principal AVF

“Le donne in F.1? Hanno tutto per farcela”

Ex promessa spagnola, vicinissimo a salire in F.1 tra il 2006 e 2007, Adrian Valles a soli 25 anni ha appeso il casco al chiodo e dal 2011 è divenuto team principal della propria AVF Formula partecipando ai campionati World Series Renault 3.5 e Renault 2.0. Tra le sue fila, nel 2014 e 2015, ha schierato nella 3.5 l'olandese Beitske Visser, nel 2016 nella 2.0 litri ha avuto la polacca Julia Pankiewicz e recentemente ha anche seguito la kartista Marta Garcia, prossima al debutto nel mondo delle formule: “Si non ho problemi nel lavorare con le ragazze, ritengo che abbiano la stessa volontà e abilità di molti ragazzi presenti nel motorsport. Penso anche che Beitske sia una delle migliori donne pilota in circolazione. Nel 2014 ha fatto un salto notevole dalla piccola F.Adac Masters alla Formula 3.5, ma si è adattata con grande determinazione e volontà crescendo di gara in gara e completando il suo percorso nei successivi anni. Certo, per raggiungere certi obiettivi serve anche un po' di fortuna e il budget giusto, ma la Visser è una ragazza che mi ha colpito molto per la grinta, la cattiveria agonistica, che mette nel suo lavoro. Certamente è penalizzata dal punto di vista fisico perché le Dallara 3.5 sono delle monoposto molto dure, che hanno tanta aderenza in curva, e questo non è la soluzione più felice per una ragazza. Ma lei non si è mai arresa. Bisogna ricordare che il motorsport è praticamente l'unica attività agonistica dove le donne si devono confrontare con gli uomini. Pensate se nel tennis un fenomeno come Serena Williams dovesse giocarsela con Rafael Nadal, tanto per fare un esempio. Non sarebbe facile neanche per la Williams emergere no? A mio avviso una donna potrebbe correre in F.1 tranquillamente se guardiamo solo all'aspetto puramente agonistico, ma la differenza è tutta nella forza e resistenza fisica: una ragazza dovrebbe lavorare il doppio di un uomo per raggiungere la giusta forma e le attuali nuove monoposto molto più dure a differenza delle precedenti, non aiuteranno di certo il gentil sesso”.

Emilio De Villota – Team manager Martin “Mia sorella meritava la F.1”

Come Valles, anche Emilio De Villota è un ex pilota passato dall'altra parte, a dirigere una squadra. Emilio è cresciuto in mezzo ai motori in quanto papà Emilio senior è arrivato anche a correre in F.1 nella fine degli anni Settanta, poi ha fondato una squadra, mentre sua sorella Maria se la giocava con lui a "staccate" fin da quando erano bambini. La sua morte, avvenuta l'11 ottobre 2013 in seguito al drammatico incidente subito in un test aerodinamico con la Marussia F.1 il 3 luglio 2012, ha profondamente toccato Emilio, nato esattamente undici mesi dopo la sorella: "Per noi De Villota era normale diventare piloti, non è stata una sorpresa per nessuno constatare che Maria avesse la passione di famiglia. Lei era veramente forte e ricordo che quando partecipammo, con due team diversi, alla F.Junior Toyota spagnola, Maria arrivò seconda nel campionato dietro a Valles e io mi piazzai quinto. Tanto per dire quanto fosse competitiva. Non ho mai avuto dubbi sulle sue qualità e meritatamente era riuscita ad arrivare in qualche modo in F.1. Quindi non ho nessuna preclusione alle donne pilota. Da team manager, ho lavorato nella F.3 Open con Tatiana Calderon nel 2012 e proprio lo scorso anno. Sono rimasto colpito dall'impegno che mette nel lavoro, cosa che non posso dire magari per certi suoi colleghi maschi. E lo stesso ho riscontrato in Beitske Visser che, con il team Martin, abbiamo schierato nella Formula 3.5 nel 2016, dopo che aveva corso per AVF nei due anni precedenti. Sono ragazze molto forti, hanno tutte le qualità e il talento per poter gareggiare in F.1, ma l'unico ostacolo è rappresentato dalla costituzione fisica. Penso che fino alla scorsa stagione, per una donna non sarebbe stato difficile guidare una monoposto della massima formula, erano più facili sotto questo aspetto e ricordo che mia sorella aveva potuto guidare la Lotus senza incontrare problemi. Ma ora, con le nuove regole, le monoposto sono tornate a essere più muscolose e temo che sarà molto più complicato per una ragazza avere la resistenza fisica necessaria. Penso, però, che non è lontano il giorno in cui una donna potrà debuttare nel mondo dei Gran Premi. Lo meritano: Tatiana, Beitske e anche Carmen Jordà, con la quale ho lavorato in passato, sono spinte da una volontà di ferro che spesso supera di molto quella dei ragazzi loro colleghi. Ora in Spagna stiamo seguendo tutti con attenzione Marta Garcia che arriva dal karting, dove era molto forte. Vedremo quel che accadrà".



La compianta Maria De Villota quando era in Marussia nel 2012



Jordá è rimasta legata per due anni a Lotus, poi divenuta Renault



De Silvestro ai tempi in cui era sotto contratto con la Sauber



Susie Stoddart Wolff al volante della Williams nelle prove del GP di Silverstone 2015





Con la F1 nel mirino

Alla vigilia del campionato FIA Formula 2 che scatterà questo fine settimana a Sakhir, il pilota del Ferrari Driver Academy racconta quali sono le sue ambizioni e i suoi obiettivi non mancando di ringraziare lo sponsor Kaspersky che lo appoggia fin dagli inizi della carriera

Antonio Caruccio

Con l'ascesa fulminea di Antonio Giovinazzi, inizia a crearsi anche una linea di successione in seno a Ferrari. Nonostante il pugliese non sia parte del programma giovani FDA, c'è un calabrese che invece di questa filiera è il maggior esponente ed anche il pilota che da più tempo gode dei privilegi dell'Academy: Antonio Fuoco. Sembra che la Ferrari, con il nuovo corso della direzione di Massimo Rivola, voglia evitare lo "spreco" che aveva portato alla radiazione di Raffaele Marciello quando venne scelto di portare avanti Kimi Raikkonen invece che promuovere l'italiano in Formula 1. Fuoco da parte sua, che con Giovinazzi divide il management di Enrico Zanmarini, gode anche del supporto di Kaspersky, sponsor che sin dal suo approdo in monoposto nel 2013 con Prema in Formula Renault, lo finanzia. Quest'anno, dopo il terzo posto conquistato in GP3 con il team Trident, e la difficile stagione 2015 con Carlin, Fuoco ritrova la compagine della famiglia Rosin per tentare l'attacco al titolo della Formula 2.

Come sono andati i test pre-campionato?

"Abbastanza bene direi. Barcellona è stata forse la parte più complicata del lavoro dato che non salivo in macchina da un paio di mesi ed ho fatto un po' fatica all'inizio, ma in Bahrain mi sono trovato molto bene fin da subito, sia con la monoposto sia col circuito".

Quali sono le maggiori difficoltà che un pilota riscontra nel salto dalla GP3 alla F2?

"Non c'è grande differenza, ma sicuramente ci sono dei particolari che cambiano. La frenata è uno dei punti chiave da comprendere con i freni in carbonio ed anche la modalità di riscaldamento della vettura sono un po' diverse. Chiaramente c'è più potenza ed anche in staccata avverti maggiormente il carico aerodinamico della vettura".

Antonio Fuoco

Quello in Prema per te è un ritorno... hai trovato la squadra cambiata?

"Un gradito ritorno. Ho fatto con loro due anni in Formula Renault e Formula 3, ma sono categorie tra loro molto differenti ed il lavoro che si fa adesso in Formula 2 è chiaramente diverso. L'approccio al weekend e l'organizzazione è rimasta uguale, anzi forse anche un po' migliorata".

Facciamo un passo indietro agli scorsi anni in GP3... Il più difficile è stato forse quello del debutto con Carlin...

"Indubbiamente. Era il primo anno con quella macchina, ma anche il primo con una squadra inglese, il feeling non è stato ottimale e non mi sono trovato a mio agio, questo sicuramente ha pesato ed è stata la parte più difficile di tutto il lavoro".

Poi nel 2016 il passaggio a Trident e qualche bella soddisfazione...

"Abbiamo portato a termine una bella stagione, lottando sino alla fine per il titolo anche se ART aveva qualcosa in più in termini di vetture, ma ce l'abbiamo messa tutta vincendo anche due gare, che è un dato incoraggiante".

Sin dal tuo arrivo in monoposto, hai lavorato con delle squadre italiane, è un caso?

"È una casualità voluta. Nel senso che abbiamo sempre cercato di andare nelle squadre migliori, ed in quelle categorie le squadre di riferimento sono state italiane, Prema e Trident appunto, dove si riesce a creare anche un buon rapporto a livello personale".

Da sempre, al tuo fianco c'è stato un marchio molto importante come Kaspersky. Cosa ha significato per te avere il loro supporto?

"Ha significato tanto, perché grazie al loro aiuto sono arrivato fin dove sono ora. In tutta la mia carriera sono stati al mio fianco e posso solo ringraziarli per questo, ed ovviamente ad Enrico Zanarini che mi ha dato la possibilità di conoscerli".

Nel corso degli anni poi, sempre con te al centro dei loro programmi, si è creato anche il concetto di Kaspersky Motorsport. Pensi possa essere a lungo termine un'opzione?

"Potrebbe, ma al momento il mio obiettivo principale è quello in Formula 2 e restare il più possibile nel mondo delle monoposto. Kaspersky ha creato un progetto interessante ed apprezzabile nel mondo del motorsport, hanno investito tanto e stanno avendo grandi risultati, sono orgoglioso di essere parte del loro programma".

E cosa fai tu invece per loro?

"Ovviamente rappresento il loro marchio nei campionati in cui corro e sono a loro disposizione per i loro eventi con gli sponsor in pista o delle cene di gala ed altri eventi promozionali. Oltre che per una questione lavorativa, lo faccio per piacere personale perché trovo e gratificante lavorare con loro".

Quali sono gli obiettivi per la stagione 2017?

"Voglio partire bene già dalla prima gara in Baharain. Lo scorso anno ho imparato che è davvero importante andare a punti nella maggior parte delle gare. Il desiderio è quello di vincere ovviamente, ma non vogliamo porci obiettivi troppo alti, vogliamo partire con calma e stabilire durante la stagione un target da raggiungere".



Com'è il rapporto con il tuo compagno di squadra Leclerc?

"Per ora tutto bene (sorridente) ma sappiamo che quando inizieremo a lottare tra di noi vorremo vincere entrambi quindi vedremo. Per il momento tutto a posto, lavoriamo bene insieme alla squadra".

Chi pensi saranno i piloti che potranno giocarsi il titolo?

"Guardando ai risultati dei test secondo me DAMS sarà molto competitiva, ART ovviamente e mi aspetto anche De Vries e Nato tra i protagonisti principali".

Che valore pensi abbia aggiunto al campionato raggiungere la titolazione Formula 2 al posto di GP2?

"Sicuramente avere la FIA alle spalle aggiunge grande prestigio. Quest'anno la macchina è ovviamente uguale ma penso che per il futuro ci sarà una grande evoluzione. Per noi piloti dire che corriamo in F2 assume un senso anche nell'ottica di una gavetta formativa verso la F1. Quando dicevo GP2 spesso la gente comune non sapeva cosa fosse".

Di ritorno dal Bahrain sei andato a Misano per seguire i ragazzi della F4. Come ti è sembrato il campionato promosso da WSK?

"Mi piace quando compatibilmente coi miei impegni riesco ad andare in pista, penso sia sempre utile e ci sia qualcosa da imparare. Penso sia un campionato molto interessante perché offre ai piloti la possibilità di girare tanto durante i weekend di



gara ed hanno la possibilità di molte giornate di test”.

In queste ultime settimane non si può non parlare di Giovinazzi. Cosa pensi del suo “caso”?

“Conosco molto bene Antonio, fin dal 2006. Abbiamo passato insieme delle stagioni con lo stesso team e sono molto contento per lui, del lavoro che sta facendo, gli auguro il meglio e spero un giorno di poterlo raggiungere”.

Enrico Zanarini e Francesco Príncipe sono personaggi che stiamo vedendo orbitare intorno a lui, che però da anni lavorano anche con te. Che rapporto c’è tra voi e come hanno contribuito alla tua carriera?

“Sia Francesco sia Enrico mi hanno dato una grossa mano negli ultimi anni, dal kart e nel corso della mia carriera mi hanno fatto conoscere uno sponsor molto importante come Kaspersky che mi ha aiutato ad essere qui oggi. Inoltre si è creato un rapporto familiare, siamo ormai nel corso del sesto anno di collaborazione e sono molto contento per questo”.

Se Giovinazzi dovesse gareggiare in Bahrain con Sauber, perderebbe il diritto a partecipare ai test giovani. Il tuo nome è ovviamente in lista di successione, ti sentiresti pronto a subentrargli in Ferrari?

“Sono ovviamente pronto. Penso sia ancora presto per sapere come saranno strutturate le cose, ma sono pronto a cogliere l’occasione”.

Team e piloti al via della F2

Prema: Charles Leclerc – Antonio Fuoco
Racing Engineering: Gustav Malja – Louis Deletraz
Arden: Norman Nato – Sean Gelael
MP Motorsport: Sergio Camara – Jordan King
ART: Nobuharu Matsushita – Alexander Albon
DAMS: Oliver Rowland – Nicholas Latifi
Russian Time: Luca Ghiotto – Artem Markelov
Trident: Nabil Jeffri – Sergio Canamasas
Rapax: Johnny Cecotto – Nyck De Vries
Campos: Ralph Boschung – TBA

Il calendario 2017

16 aprile - Sakhir (Bahrain)
14 maggio - Barcellona (Spagna)
27 maggio - Montecarlo (Monaco)
25 giugno - Baku (Azerbaijan)
9 luglio - Spielberg (Austria)
16 luglio - Silverstone (Gran Bretagna)
30 luglio - Budapest (Ungheria)
27 agosto - Spa (Belgio)
3 settembre - Monza (Italia)
8 ottobre - Jerez (Spagna)
26 novembre - Abu Dhabi (UAE)

Un solo obiettivo “La vittoria finale”

Nonno Emerson ha vinto due campionati del mondo F.1, lui sta compiendo i passi per cercare, un giorno, di imitarlo. Ancora impegnato nella World Series 3.5, quest'anno corre col team Lotus e curiosamente avrà i colori di Emmo negli anni Settanta





Antonio Caruccio

Sarà Pietro Fittipaldi l'erede di Oliver Rowland? Non ce ne voglia Tom Dillmann, campione della Formula V8 3.5 lo scorso anno, ma la serie promossa da RPM dopo una stagione altalenante, torna a titolarsi World Series ed abbraccia campionati di livello mondiale come il WEC. Che sia francese o inglese il predecessore poco importa, perché il brasiliano, nipote di Emerson Fittipaldi, nei test precampionato è stato il più veloce ed il più costante con la Dallara di casa Lotus. Scopriamo insieme a lui come si avvicina al round inaugurale di Silverstone di questo fine settimana.

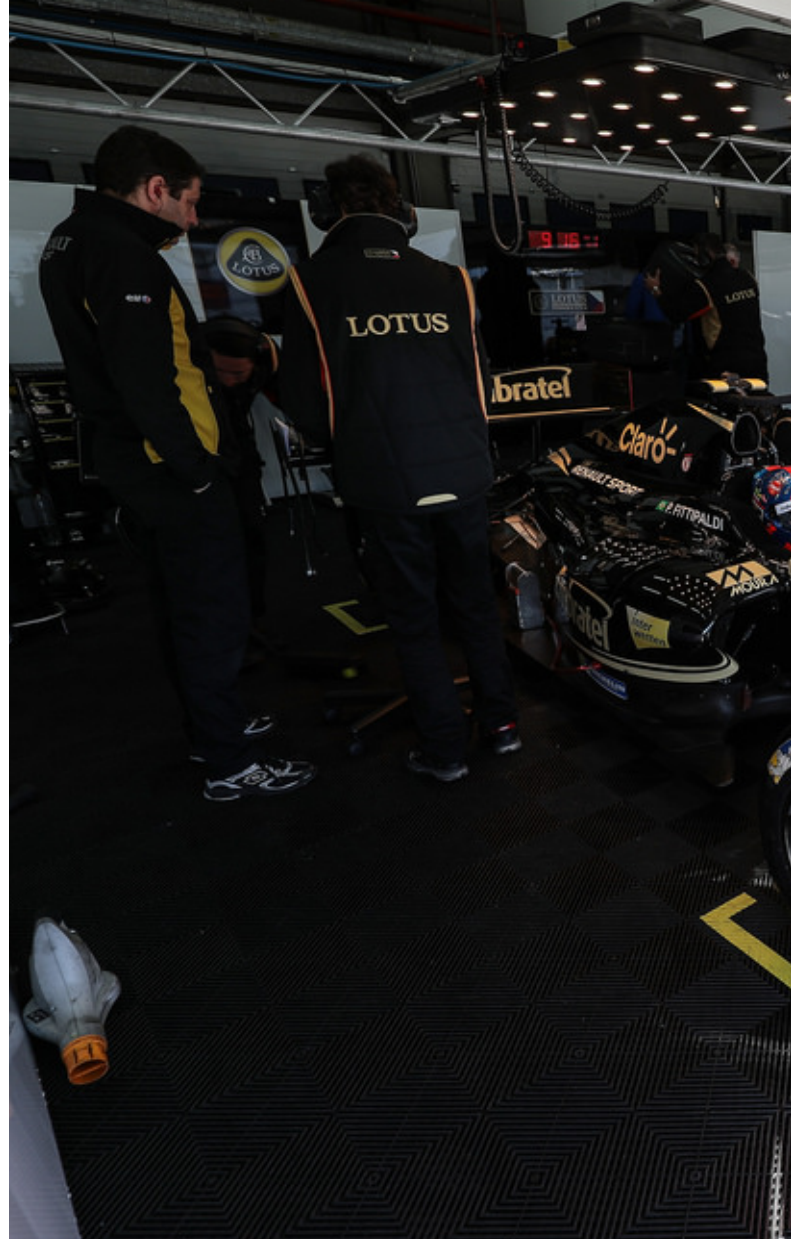
Dopo i test, quali sono le aspettative per la stagione 2017?
"L'obiettivo è quello di vincere il campionato. Eravamo molto forti già nei test invernali del 2016 ed ho migliorato molto dalla metà alla fine della scorsa stagione, con buone gare e buone qualifiche. Nei test sono sempre stato veloce anche in questo inizio di 2017 quindi dobbiamo cercare di mettere tutto insieme per poterci riuscire, da parte mia e da parte della squadra".

Passando da un team come Fortec a Lotus, che cosa ti ha colpito maggiormente?

"Mi piace molto questa squadra, l'atmosfera che ho trovato, ed ovviamente sono molto forti. Mi sono trovato bene nei test, ma non per il risultato finale, quanto per l'interazione che si è creata con la squadra e dopo aver passato molto tempo con Fortec, avevo bisogno di un cambiamento. Penso che in Lotus abbiamo un ottimo pacchetto quest'anno".

Cosa cambierà nel rapporto con il tuo compagno? Lo scorso anno era un rookie come te, ora invece hai un pilota esperto come Binder.

"Il rapporto di base è lo stesso. Intendo dire che con ogni com-





Team e piloti al via della Formiula V8 3.5

AVF: Matevos Isaakyan – Egor Orudzhev
 Lotus: Pietro Fittipaldi – René Binder
 Fortec: Alfonso Celis – Diego Menchaca
 RP Motorsport: Roy Nissany – Yu Kanamaru
 Martin: Konstantin Tereschenko – Nelson Mason
 Barone Rampante: Damiano Fioravanti – Giuseppe Cipriani
 Comtec: TBA
 Durango: TBA

Il calendario 2017

16 aprile – Silverstone (WEC)
 6 maggio – Spa (WEC)
 14 maggio – Monza (ELMS)
 28 maggio – Jerez
 25 giugno – Alcaniz
 16 luglio – Nurburgring (WEC)
 3 settembre – Mexico City (WEC)
 16 settembre – Austin (WEC)
 18 novembre – Sakhir (WEC)

Tra parentesi le concomitanze

pagno di squadra condividi i dati della telemetria per lavorare al meglio con la squadra e per migliorare anche te stesso. In questo modo tu sai di poter essere competitivo e spero che lo sia anche lui, in modo da spingervi al limite”.

All'interno del team Lotus sono cambiati alcuni personaggi, come trovi il livello?

“Il livello è rimasto molto alto, personalmente continuo a lavorare con le persone con cui avevo iniziato lo scorso anno nei test e mi trovo molto bene, ma ogni cambiamento è volto al miglioramento quindi sono fiducioso e credo nei cambiamenti apportati”.

Come valuti il livello del campionato?

“Ci sono quattro piloti che arrivano dalla vittoria di alcune gare già lo scorso anno, ed il livello rimarrà altissimo. Certamente sarebbe bello avere qualche macchina in più, ma piloti che negli ultimi due anni erano al vertice saranno ancora tra noi, quindi mi aspetto una grande stagione”.

Chi pensi saranno i tuoi avversari?

“Sicuramente Egor Orudzhev, alla sua terza stagione, come anche Roy Nissany. Matevos Isaakyan, che era un rookie proprio come me lo scorso anno, ha avuto un ottimo finale di stagione. Ed ovviamente il mio compagno di squadra, che ha il mio stesso mezzo a disposizione ed una grande esperienza”.

Ovviamente la passione per i motori nella tua famiglia è qualcosa che si respira da sempre. Come è crescere nella famiglia Fittipaldi?

“Quando sono nato, nonno si è ritirato dopo il brutto incidente in Michigan per lo stop imposto dai medici. Quando avevo 6 anni però, andavo a vedere i miei zii Christian e Max Papis correre a Daytona nella Grand-Am ed ogni anno volevo continuare ad andare in pista. Vedevo questa gara pazzesca e poi i festeggiamenti dei fan la notte, ero un bambino e tutto questo era fighissimo per me”.

Emmerson vi ha mai seguiti in pista?

“Non viene spesso perché non vuole che ci sia pressione mediatica su di me e mio fratello Enzo, che ha iniziato in Formula 4 Italia. Personalmente non sarebbe un problema, ma apprezziamo che abbia questo riguardo nei nostri confronti. Ogni giorno quando siamo in pista ci chiama per sapere come sono andate le cose e segue i nostri risultati”.

Seguirai tuo fratello in pista nella F4?

“Quando mi sarà possibile. Nel suo primo weekend a Misano ha fatto grandi passi in avanti, è in ottime mani con Prema e FDA, ma mi piace stargli accanto, dargli dei consigli seguendo una sorta di coaching, cercando di aiutarlo in quelle che sono state anche le mie prime difficoltà all'inizio della carriera in monoposto”.

Nella tua famiglia c'è anche un italiano importante, Max Papis. Com'è il rapporto tra voi e in che maniera ti ha aiutato nella tua carriera?

“Nella mia carriera, ed anche per la mia persona, è stata una presenza molto importante. Ci alleniamo spesso insieme in kart durante l'inverno. Mi ha avvicinato al mondo del kart ed ora seguiamo anche una squadra. Dovrebbe venire a vedere qualche mia gara quest'anno, sarà bello averlo vicino ancora”.



Il quarto uomo

Dopo le vittorie di Ogier, Latvala e Meeke, nella gara dalle 10.000 curve è arrivato il successo di Thierry Neuville. Quattro piloti e quattro Case a darsi battaglia come da ormai trent'anni non si vedeva nel Mondiale



Marco Minghetti

Ce l'ha fatta Thierry Neuville. Finalmente è riuscito a togliersi di dosso la scimmia che si portava appresso dal Rallye di Monte-Carlo quando, largamente in testa, aveva rovinato tutto sbattendo nell'ultima pieve del sabato, Copione amaramente replicato poi in Svezia quando il belga aveva gettato alle ortiche la gara sbattendo contro le gomme nella SuperSpeciale.

In Corsica, per la gioia anche di Michel Nandan, anche lui sempre più sotto pressione, ecco la svolta. Autore di una gara senza sbavature, la prima guida della Hyundai ha buttato il cuore oltre l'ostacolo, e spingendo con un danato è riuscito a liberarsi di quella che ormai sembrava una maledizione, vincendo con pieno merito nel giorno della resurrezione definitiva della casa coreana.

Certo, un piccolo ma decisivo aiutino è arrivato dalle defaillance meccaniche della Citroen di Kris Meeke (fuori gara con il motore ammutolito), e della Fiesta di Sébastien Ogier (noie elettriche), ma rimane comunque ben chiara l'altissima competitività delle quattro marche in campo. E vedere i tempi dei 54 chilometri della penultima prova speciale, con sei piloti racchiusi in 9 secondi è la migliore fotografia di un campionato mai così incerto.

Prova di competitività replicata subito dopo nella Power Stage finale dove un concretissimo Jari-Matti Latvala è stato capace di aggiudicarsi i cinque punti supplementari prendendosi tantissimi rischi. Come il volto dello stesso pilota finlandese della Toyota raccontava all'ultimo controllo stop, ma con la gioia di aver guadagnato la quarta piazza finale per un solo decimo nei confronti di un comunque ottimo Craig Breen. Prova speciale finale che ha visto anche la prova d'orgoglio di Sébastien Ogier che, assillato da problemi meccanici, è riuscito con classe e determinazione a riprendersi la seconda posizione che solo qualche ora prima Dani Sordo era riuscito a sfilargli.

E così, il sempre difficilissimo rally dalle 10.000 curve, ha regalato il quarto vincitore diverso in quattro gare disputate. Un inizio scoppiettante che da tanti anni non si vedeva, soprattutto dopo gli ultimi anni di dominio assoluto della Volkswagen. Un'incertezza che promette una stagione esaltante con almeno 4 piloti in grado di giocarsi il titolo iridato. Molto più lineare si è invece mostrata la gara del WRC2 dove Andres Mikkelsen ha comandato le operazioni dall'inizio alla fine, in virtù di una classe davvero superiore. Ma Teemu Suninen secondo e Stéphane Sarrazin (seppur non iscritto al campionato) non hanno affatto sfigurato. Terzo è così finito il giovane francese, in gara con l'appoggio della FFSA, Yohan Rossell. Quarto Simone Tempestini.





**Finalmente
festa grande
anche
per il team
Hyundai**



Neuville ammette: “All’arrivo ho pianto”

“Io non sono il tipo che si lascia andare facilmente, ma lo ammetto, appena tagliato il traguardo della Power Stage non sono riuscito a trattenere qualche lacrima, e penso sia stata la prima volta...”. Thierry Neuville dopo il consueto bagno di champagne non si nasconde, arrivata dopo mesi difficili, la vittoria in Corsica è stata una specie di liberazione. “È una sensazione incredibile, ho capito di aver raggiunto un qualcosa di molto importante”. Poi il belga della Hyundai spiega il suo fine settimana: “Mi aspettavo molto da questa gara perché sapevo di essere veloce e durante i test avevo avuto buone sensazioni. Ma il primo giorno di gara è stato difficile, avevo un buon feeling con la vettura, mi sembrava di andare veloce ma i tempi non arrivavano. Così il venerdì sera abbiamo lavorato sull’auto e dopo siamo finalmente riusciti a dimostrare tutto il potenziale della i20. Il sabato sera, poi, ero abbastanza tranquillo. Mi son detto che quanto successo a Monte-Carlo, e in Svezia non sarebbe più potuto accadere e che tutto sarebbe finito bene. Poi arrivato alla Power Stage con un grande vantaggio ho gestito la gara senza prendere nessun rischio...”.



Ogier sorride amaro: “Ok i punti, ma troppi problemi tecnici”

La faccia di Sébastien Ogier il sabato pomeriggio e la domenica mattina era tutto un programma. Il suo “Ne parliamo alla fine...”, sibilato dopo i 21 secondi lasciati per strada nella prova d’apertura della domenica è stato il punto esclamativo. E solo il secondo posto acciuffato d’orgoglio al termine di una Power Stage lottata con le unghie ha fatto virare il barometro del quattro volte campione del mondo verso il sereno. Anche se nel dopo gara, le frecciate vero la squadra sono arrivate implacabili: “Saremmo stati in grado di combattere per la vittoria, ma abbiamo avuto troppi problemi tecnici, e non solamente sulla nostra vettura, ma anche su quelle dei nostri compagni, per cui la squadra deve assolutamente lavorare su questo. Non voglio più trovarmi in una situazione stressante come questa...”. Bastone e carota, Ogier ha poi trovato il modo per adolcire la pillola agli uomini di M-Sport: “Dopo il tempo perso sulla penultima speciale, io e Julien sapevamo che avremmo dovuto attaccare forte nella Power Stage per essere sul podio. Fortunatamente la vettura non mi ha dato troppo problemi, e anche se avevo molto sottosterzo sono riuscito a riprendere la seconda piazza. E 22 punti sono davvero un risultato magnifico per noi, abbiamo aumentato il divario in classifica e questo è stato davvero super...”.



Sébastien Ogier



Jari-Matti Latvala
quarto all’arrivo grazie anche
ad una Power Stage
corsa con il coltello tra i denti



Quattro diversi vincitori ad inizio stagione erano trentuno anni che non succedeva

Ogier con la Ford Fiesta a Monte-Carlo, Jari-Matti Latvala con la Toyota Yaris in Svezia, Kris Meeke con la Citroen C3 in Messico, e ora Thierry Neuville con la Hyundai i20 al Tour de Corse. E se i seguaci della Formula 1 si sdilinquiscono per la ritrovata competitività della Ferrari, finalmente in grado di mettere un freno allo strapotere Mercedes, i tifosi dei rally iridati hanno di che stropicciarsi gli occhi.

Finita l'epoca della Volkswagen tritatutti, il nuovo corso della potentissime WRC plus sta andando oltre ogni più rosea previsione con i quattro Marchi al via praticamente tutti sulla stessa linea e con sei-otto piloti tutti in grado di lottare per il vertice.

E la cartina al tornasole più bella è stata la prova speciale più lunga dell'Île de Beauté, la temutissima Antisanti-Poggio

di Nazza di 53,78 chilometri. Appuntamento d'apertura dell'ultima giornata di gara, ha incredibilmente visto sei piloti classificarsi nello spazio di appena 9 secondi, e con il campione del mondo Ogier finito a 21 secondi solo per le bizze elettroniche che lo hanno rallentato nelle ultime fasi di gara.

Valori tanto ravvicinati che hanno proiettato questo inizio di stagione direttamente nella storia, era infatti dal lontanissimo 1986 che quattro piloti diversi non firmavano le prime quattro gare. Nella maledetta ultima stagione dei Grubbi B, furono infatti Henri Toivonen (Lancia Delta S4), Juha Kankkunen (Peugeot 208 T16), Joaquim Moutinho (Renault 5 Turbo) e Bjorn Waldegard (Toyota Celica) a siglare altrettante vittorie nel Monte-Carlo, Svezia, Portogallo e Safari.



Craig
Breen

Un altro quinto posto per Breen una sicurezza per la Citroen

I sorrisini e il darsi di gomito ad inizio stagione si sprecavano. Inevitabili quando l'argomento scivolava sulle possibilità della Citroen, un po' da tutti indicata come squadra di riferimento della stagione. E se il pollice alto era per la presunta bontà della nuova C3 WRC, quello verso era tutto per i piloti soprattutto per l'irlandese quasi digiuno di gare disputate con una vettura WRC, per l'esattezza otto le partecipazioni. Il tempo si sta però dimostrando galan-

tuomo con il ventisettenne di Waterford che, quinto al Monte-Carlo con l'ormai obsoleta DS3, è terminato nella Top five anche in Svezia all'esordio con la C3. Assente in Messico per lasciare spazio all'impalpabile Lefebvre, Breen ha colto un altro quinto posto (ad un solo decimo da Latvala, sic...) in Corsica.

Ancora una volta quindi, fermo la prima guida Meeke, è toccato proprio al quasi debuttante Breen salvare il bilancio

della squadra guidata da Yves Matton. "È ovviamente frustrante perdere una posizione per un decimo di secondo, ma questo è anche il motivo per cui io amo i rally. E non ho assolutamente nessun rimpianto perché ho dato tutto nella Power Stage, e sono davvero molto soddisfatto per quanto fatto nel week end. Non abbiamo fatto errori lottando contro piloti molto più esperti di noi e questo è molto promettente per il futuro".



Teemu Suninen

WRC2

Dominio Skoda con Mikkelsen

Non c'è trippa per gatti. Quattro gare e altrettanti successi per il team Skoda che, dopo i successi in Svezia e Messico con Pontus Tidemand, ritrova la vittoria con "l'extraterrestre" Andreas Mikkelsen già primo a Monte-Carlo. Ed è stata un'altra cavalcata solitaria quella del norvegese, solo nelle prime battute messo sotto tiro dal francese Camilli. Perso poi il pilota della Fiesta, uscito di strada, per Mikkelsen la strada si è fatta tutta in discesa finendo con oltre un minuto sul secondo pilota di M-Sport Teemu Suninen. Terzo gradino per Yohan Roussel all'esordio nel WRC2. Il giovane francese in orbita FFSA, ha così preceduto Simone Tempestini anche lui ai primi punti di campionato dopo le partecipazioni d'apprendistato al Monte-Carlo e in Svezia.



Andreas Mikkelsen

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

