

n. 370
17 aprile 2017

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



GP BAHRAIN

Il ferrarista non lascia scampo alle due Mercedes scattate dalla prima fila. Ora il tedesco fa davvero paura

VETTEL spaventa

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:

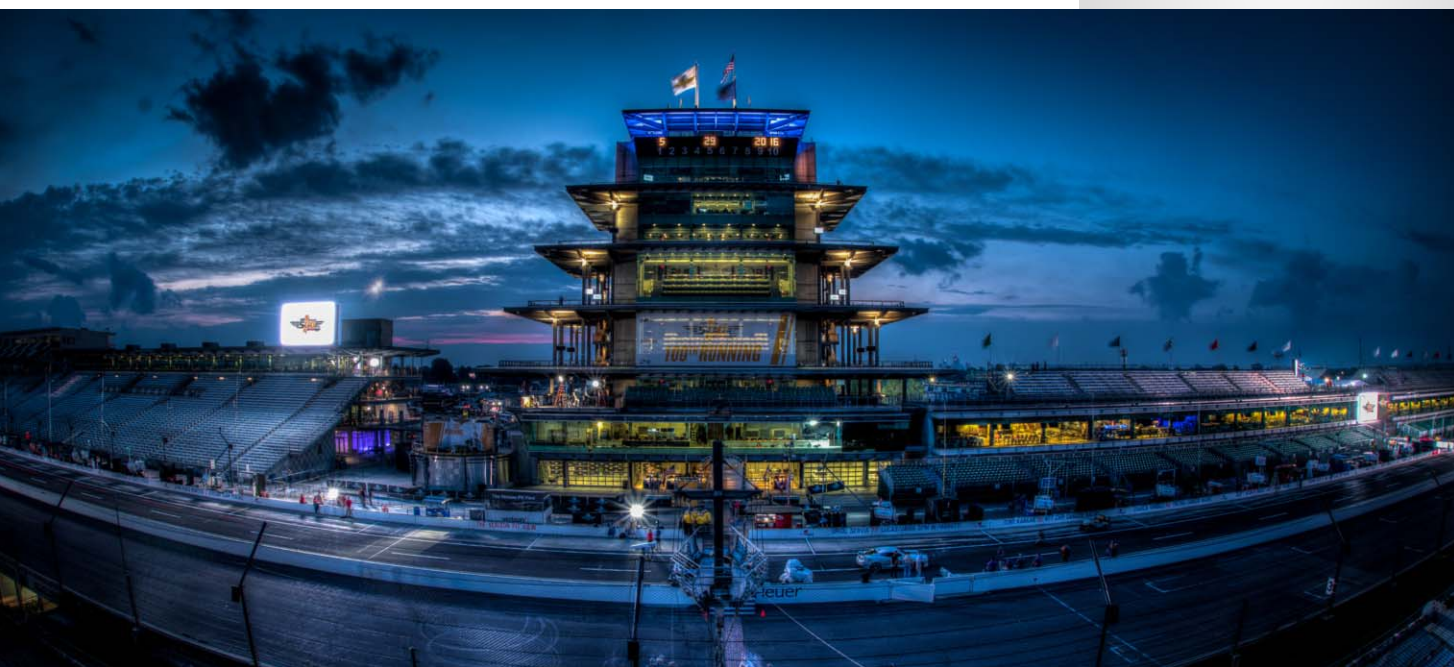
Photo4

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

WOLFF-LAUDA: BRIEFING POST GARA.

PER VETTEL
"BUONA
PASQUA" ...

E PER
HAMILTON
"VIA
CRUCIS".



BAFF.1

28	25
29	8
30	41
31	61
32	63
33	4

La guerra di Alonso

A Indy, visto che in F.1, come ha dimostrato il Bahrain, quest'anno né lui né la McLaren possono sperare in qualcosa di interessante, Fernando cercherà il grande risultato. Una sfida romantica del guerriero di Spagna, ma anche l'ammissione di un fallimento



MCLAREN HONDA



McLaren

98

21

28

5

SUNOCO

SUNOCO

PIT ZONE

PIT ZONE

Stefano Semeraro

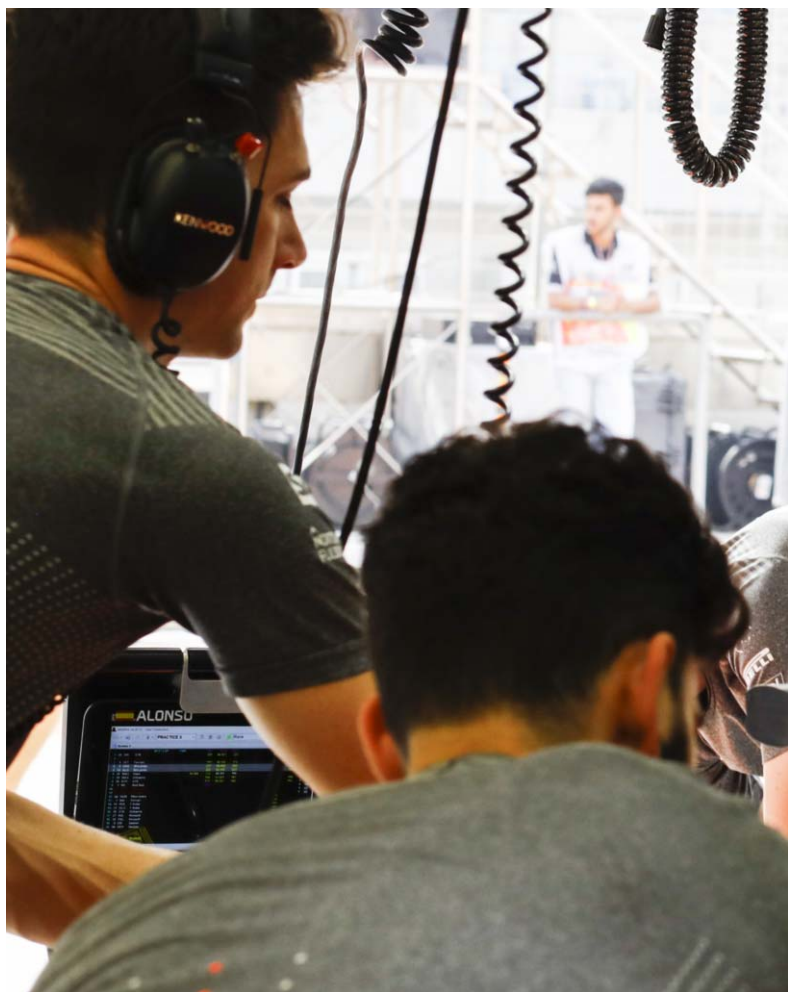
Tre ritiri in tre Gran Premi, e a questo punto non è più difficile capire perché Fernando Alonso a maggio ha deciso di volare negli States per correre la 500 Miglia di Indianapolis infischandosene del GP di Monte-Carlo, di quello che pensa la gente e di tutto quello che gli può arrivare dall'intero anno – l'ultimo del suo contratto con la McLaren – in Formula 1: «Non ho mai corso con meno potenza in vita mia», è sbottato Nando via radio in Bahrain. «La mancanza di cavalli sui rettilinei è impressionante», ha aggiunto dopo aver parcheggiato la sua macchina lungo il circuito. «A volte guardo negli specchietti all'inizio del rettilineo e vedo le altre macchine lontane 300 o 400 metri, così me ne dimentico e inizio a cambiare i settaggi sul volante, ma la prima cosa di cui mi accorgo quando imposto la frenata è che improvvisamente ho una macchina attaccata. Quando alla partenza si spengono le luci del semaforo tu senti di essere motivato, di aver voglia di lottare, ma così non c'è verso di riuscire a mantenere la posizione. Cerco sempre di giocare con tutti, ma c'è poco da divertirsi...». Anche un guerriero come lui alla fine si stanca di combattere con le armi spuntate, infatti quando il team gli ha suggerito un cambio di strategia, ha borbottato in risposta: «Fate pure come volete».

L'idea di Brown Il sì di Fernando

L'ironia del resto ormai dilaga nel team. Stoffel Vandoorne, che non è riuscito neppure a partire, durante il GP ha postato una sua immagine sul tapi-roulant. «Mi faccio una corsetta. Qualcuno ha altre idee per la domenica?». Il ripetuto sarcasmo sull'incapacità della Honda di mettere insieme una power unit decente dopo due anni e mezzo di tentativi non porterà comunque lontano né lui né il bi-campione spagnolo. A questo punto, davvero Indy resta l'ultima carta per salvare l'ennesima stagione disastrosa della McLaren. È stato proprio il CEO della McLaren Technologies, Zack Brown, a buttare lì quasi per scherzo l'idea a Melbourne, rilanciata in Cina. Alonso ci ha pensato su una notte, poi ha risposto entusiasta: «Si può fare!». A 35 anni le sue chance di mettere le mani su un terzo titolo in F.1 iniziano a scarseggiare seriamente. Nando ha commesso l'errore della vita sbattendo la porta di Maranello, ora può anche sperare in un improbabile, ultimo approdo alla Mercedes, ma è il primo a sapere che si tratta soprattutto di fantasticherie. Gli resta la Triple Crown, la tripla corona. La denominazione nata a metà del XIX secolo nell'ippica britannica per indicare l'impresa di chi riusciva a vincere nello stesso anno le Guineas Stekes, il Derby di Epsom e le St.Leger Stakes, e che è poi stata adottata da molti altri sport per indicare chi riesce a cogliere tre traguardi particolarmente difficili (ad esempio la squadra britannica del Sei Nazioni di rugby che batte le altre tre). Nell'automobilismo la indossa idealmente chi vince - in carriera, non nello stesso anno... - il Mondiale di F.1 (in altre versioni il GP di Monaco), la 500 Miglia e la 24 Ore di Indianapolis. Un traguardo cercato da tanti campioni ai tempi in cui la F.1 non era ancora così importante, e non richiedeva un impegno totalizzante, ma che solo Graham Hill, vincitore di due Mondiali (1962 e '68), di ben cinque GP di Monaco, della 500 Miglia (1966) e della 24 Ore di Le Mans (1972), è riuscito a cogliere.



Johnny Rutherford
vincitore della Indy 500
con la McLaren
nel 1976





Il fascino delle grandi classiche

Fernando non ha mai nascosto di subire il fascino delle grandi corse anche fuori dal recinto a volte asfittico del Circus: ad esempio, ha fatto da starter a Le Mans e ci avrebbe anche corso se Ron Dennis non glielo avesse proibito. Anche lui, come direbbe Nico Rosberg, si è stancato di "girare in tondo come un criceto". Specie se risultati e soddisfazioni sono comparabili a quelli del roditore. Lui e la McLaren quest'anno in F.1 non andranno da nessun'altra parte, insieme hanno pensato che un successo sulla 'Brickyard' potrebbe risollevarlo, almeno mediaticamente, le sorti di un marchio decisamente in crisi. Tanto più che in Indycar si corre con delle Dallara e Alonso lo farebbe anche con un motore Honda che in quel campionato fa ben altra figura. Una scommessa romantica, nata dalla stizza del purosangue che si sente addosso un briglia troppo stretta, ma anche un azzardo, visto che non è affatto scontato che Alonso farà a pezzetti la concorrenza sul superspeedway dell'Indiana, dove non ha mai guidato e non conosce le regole del gioco. Per Alonso, comunque, una sfida all'altezza della sua fama di campione mai contento, mai accomodante, mai soddisfatto, con la prospettiva di dedicarsi poi al terzo tassello del puzzle, la gara della Sarthe. Per la McLaren un salto (triplo?) senza rete che tenta di mascherare il clamoroso flop in F.1. Per tutti, l'obbligo di non perdersi (l'ultima?) battaglia dell'asturiano Alonso, generale senza paura rimasto anche senza un esercito e ormai con poche guerre da combattere.

Effetto domino

L'onda d'urto scatenata da Alonso si fa già sentire nella serie americana inserendosi in un discorso ben avviato che, a piccoli passi, vede l'IndyCar continuare a recuperare quote nel mondo del motorsport americano

Marco Cortesi

Momento di grazia quello che sta vivendo l'IndyCar. La categoria diretta da Mark Miles ha incassato la decisione da parte di Fernando Alonso di partecipare alla 500 Miglia di Indianapolis, scatenando una serie di reazioni positive di piloti che sono di colpo tornati ad essere interessati alle monoposto. Ci vuole molto poco per far diventare "di moda" un campionato e, in aggiunta al trend positivo degli ultimi anni, l'IndyCar sta sicuramente crescendo quanto a riconoscimento. I nuovi aerokit unici ridurranno i costi quanto basta l'anno prossimo, introducendo soprattutto un'estetica di sicuro impatto visivo e dal fascino Vintage. Il mirino è sempre verso la Nascar, e se è vero che la serie Stock-Car continua ad avere numeri non paragonabili alle ruote scoperte, a farsi notare è proprio l'andamento generale. Verso il basso anche se non di molto quello della categoria della famiglia France, che per ritrovare appeal con gli sponsor, ha dovuto varare una serie di modifiche regolamentari che hanno indignato i puristi.

La IndyCar ha puntato tutto sui piloti USA

Inoltre, tutta la generazione di piloti che aveva accompagnato il boom della categoria Nascar, sta appendendo progressivamente il casco al chiodo. In questo senso, tutti gli occhi sono su Dale Earnhardt Jr, che rappresenta per la Nascar lo stesso valore che Valentino Rossi porta al motociclismo. Come il centauro di Tavullia arrivato agli ultimi anni di carriera, Earnhardt è veramente l'ago della bilancia, un nome su cui la comunicazione ha calcato tantissimo la mano ed in più con una delle maggiori eredità sportive (ed economiche) nella storia dello sport. Da non sottovalutare anche la spinta dell'IndyCar a puntare tutto sui piloti americani. Una scelta che è costata delle chance ai piloti europei (e italiani) ma che, senza nascondersi dietro un dito, sta pagando anche perché messa in atto in modo molto più naturale e personale.

Il fattore Alonso rilancia altri protagonisti...

Se in Nascar il marketing si è appropriato di tutta la comunicazione, trasformando i piloti in macchine commerciali tutte un po' appiattite sugli stereotipi, in IndyCar si è avuta mano un po' più libera, creando simpatia genuina anche grazie a caratteri "puliti" come quelli di Josef Newgarden, Graham Rahal e Conor Daly, oltre agli "international" Will Power, Simon Pagenaud aka Jean Girard, perché no, Takuma Sato. Il tutto con nomi storici come quelli di Scott Dixon, Helio Castroneves e Tony Kanaan che riportano agli anni 90 e 2000. Comunque l'impatto del fattore-Alonso si è già sentito, risvegliando alcuni nomi che si erano un po' raffreddati. A partire da quello di Kyle Larson, stella nascente NASCAR ed interessato, anche in virtù dei suoi trascorsi in midget, ad imporre a Chip Ganassi (suo boss anche in Monster Cup) di farlo partecipare, magari già l'anno prossimo. Con un nome così importante, non ci sarebbe limite alla fantasia e si rischierebbe davvero di far tornare l'IndyCar, almeno in qualche gara o alla 500 Miglia, un palcoscenico in grado di collegare mondi e modi di correre diversi.



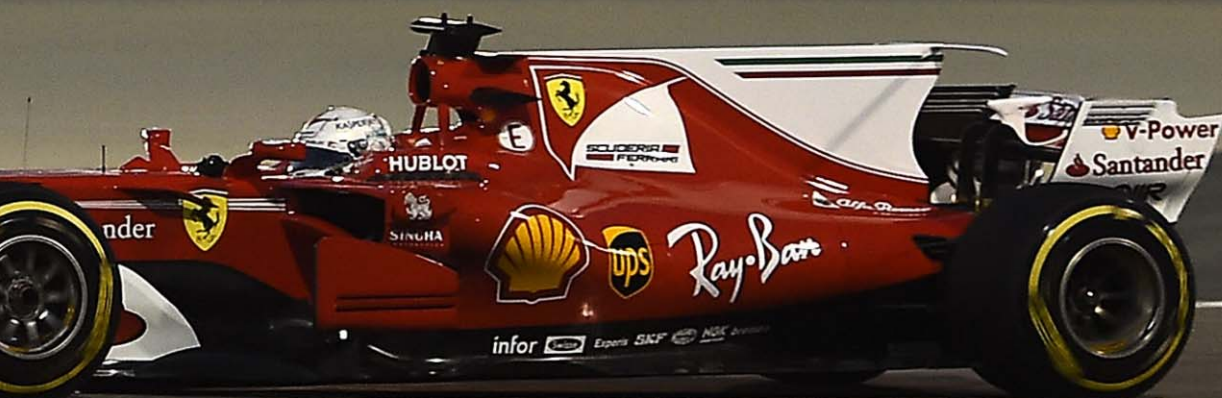
Vettel sulle tracce di Schumi

Se credete a quello che vedete, c'è Vettel in testa al Mondiale. Se credete ai numeri e alla cabala, aggiungete che l'ultimo ferrarista a vincere due dei primi tre GP è stato Schumacher nel 2004 (ma gli era riuscito anche nel 2000, 2001 e 2002) e finì per prendersi il titolo. Se credete ai sogni, con questa Ferrari potete tranquillamente permettervelo



Stefano Semeraro

Quello dell'Australia non era un fuoco di paglia. Il campionato visto da aprile è ancora lungo, anzi infinito, e la prima fila tutta Mercedes del Bahrain, con la strepitosa pole di Valtteri Bottas, dimostra che la Mercedes è tutt'altro che domata. E l'Hamilton della seconda metà di gara di domenica scorsa, con quella rincorsa martellata con furia dopo l'harakiri della penalizzazione per aver rallentato Daniel Ricciardo all'imbocco della corsia box, è un avversario più vivo che mai. La SF70H però c'è, è una gran bella macchina. Nata bene, bisognerà svilupparla ancora meglio per continuare a offrire a Vettel lo strumento che si merita, ma per ora la Ferrari ha mostrato di saper stare sui due gradini più alti del podio sia su un tracciato cittadino sia al freschino di Shanghai sia a due passi dal deserto. Chissà se James Allison si sta pentendo di aver lasciato un progetto così buono in eredità a Mattia Binotto e al gruppo italiano voluto da Sergio Marchionne...



2017 FOR
GULF AIR
BAHRAIN GR

SAKHIR



MULA 1

GRAND PRIX

Azzeccata ogni tipo di strategia

Nel Golfo gli uomini in rosso hanno azzeccato anche le strategie, sia in qualifica – quando hanno sacrificato la rincorsa alla pole aumentando il carico aerodinamico in vista del giorno successivo – sia in gara, quando l'undercut, il pit-stop anticipato di Sebastian Vettel si è dimostrato azzeccato, funzionale a mettersi dietro Bottas. Ecco, Vettel: a completare il puzzle di successo di Maranello per ora è lui. Un pilota che pare rigenerato, tornato ai livelli di quello che vinse quattro Mondiali con la Red Bull. Avere sotto le regali natiche una monoposto competitiva gli ha fatto dimenticare in fretta i malumori, i progetti di trasloco, i timori di essersi infilato in un'avventura perdente che lo avevano immusonito a fine 2016. Dopo la vittoria in Australia è arrivato così il bis nel golfo, con una partenza fulminante e il sorpasso ruggente su Hamilton alla prima curva, l'architrave della vittoria. Stavolta la safety-car non gli ha rovinato la festa come era successo in Cina, facendogli perdere solo 8 secondi, e la calma olimpica con cui Seb con le supersoft ha tenuto sotto controllo il progetto di rimonta di Hamilton (che aveva le soft), senza farsi prendere dal "panico da degrado" dice molto sullo stato di grazie del tedesco. Che via radio ha raccontato, in italiano, come fosse stato "un vero piacere" guidare la rossa; e sul podio, dopo aver sentito l'inno tedesco, ha canticchiato anche quello italiano: come faceva proprio Schumi ai bei tempi. L'unica nota parzialmente stonata resta Kimi Raikkonen, per ora l'ombra del campione che è stato, anche se in Bahrain nel finale si è ripreso incalzando Bottas e sfiorando il podio.

Arrivabene e quel pizzico di follia

«Per tutto il weekend la squadra ha dimostrato coraggio, determinazione e un pizzico di follia», ha detto Maurizio Arrivabene, calcando il tono sull'ultimo dei tre ingredienti. «Il coraggio e la determinazione erano necessari per affrontare un weekend

così, in cui sapevamo che avremmo avuto difficoltà in qualifica, per cui basandoci sui riscontri del long-run di venerdì ci siamo preparati al meglio della gara: per fare questo serve anche una dose di follia... Sebastian ha fatto una grandissima gara, Kimi è rimasto un po' bloccato in partenza e la safety-car non lo ha certo aiutato, la SF70H si è dimostrata forte anche su un tracciato che richiede soprattutto trazione e potenza, e siamo riusciti a sfruttare bene anche le gomme». Un risultato che ha fatto felice anche Binotto («abbiamo dimostrato che avevamo più velocità rispetto alla Mercedes, soprattutto con le gomme da qualifica, lo dice anche il fatto che avevamo meno usura di loro») che però evita giustamente i trionfalismi precoci: «Loro sono ancora più forti al sabato, anche nettamente rispetto alle prime due gare». Vettel in compenso sprizzava felicità: «La macchina era un sogno. Da subito ho sentito che potevamo vincere. Nel finale ho amministrato il vantaggio, sapevo che Lewis avrebbe rimontato furiosamente, ed ero un po' preoccupato per via dei doppiati, ma tutto è andato bene. Per vincere il Mondiale dobbiamo stare davanti alla Mercedes, e dovremo farlo una gara alla volta». Per ora, si ricomincia da tre.

Marchionne insiste sul gruppo

«Una vittoria di tutta la squadra»

«E' naturalmente una grande soddisfazione tornare sul gradino più alto. Ma è ancora più importante a questo punto avere la certezza che la vittoria di Melbourne non era un caso e che questo Mondiale ci vedrà protagonisti fino alla fine. Possiamo finalmente contare su una monoposto competitiva ed è importante constatare la velocità con cui abbiamo apportato gli sviluppi necessari per ogni gara. Tutto ciò è frutto di un eccellente lavoro in pista come a Maranello, quindi i miei complimenti, oltre che a Seb per il risultato in Bahrain, vanno a tutta la squadra»

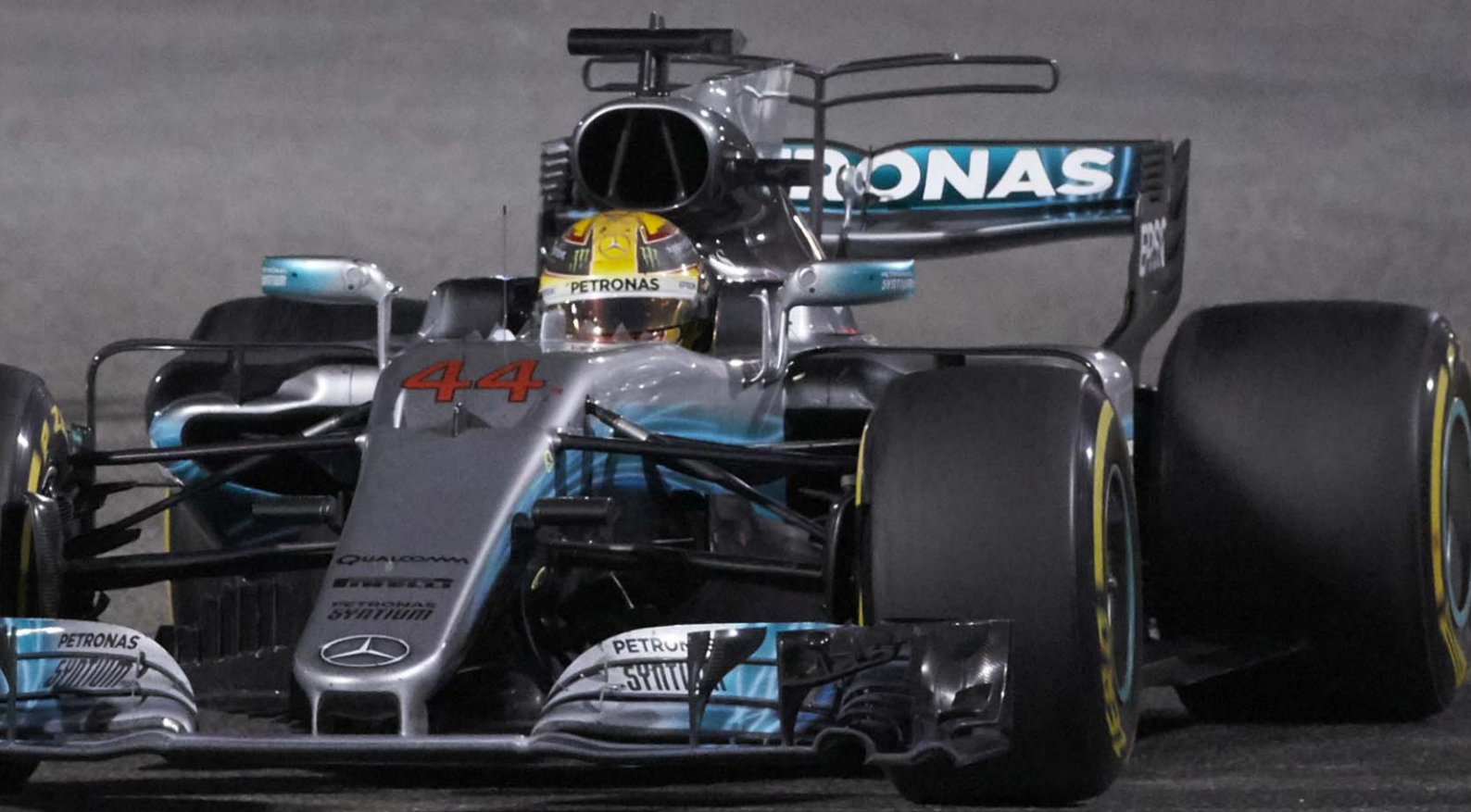
GP BAHRAIN

Mercedes



La Mercedes ha paura

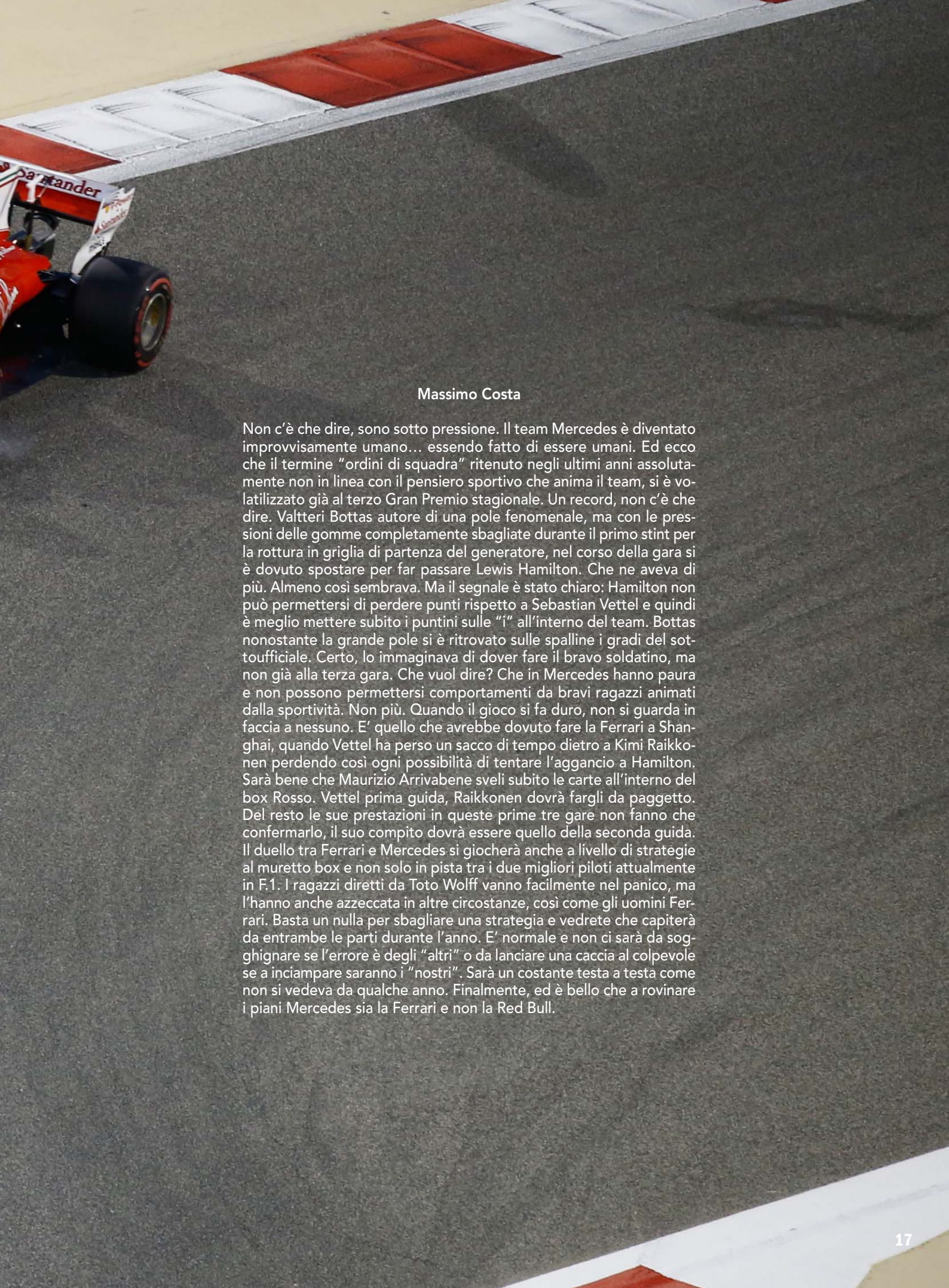
Già alla terza gara 2017, Wolff ha imposto un ordine di squadra per favorire Hamilton nella rincorsa a Bottas, buttando a mare il pensiero di lealtà sportiva che animava il team. Ma quando il gioco si fa duro non si deve sprecare nulla in questa emozionante sfida e lo stesso dovrà fare la Ferrari obbligando Raikkonen a recitare il ruolo di seconda guida



Hamilton davanti a Bottas:
dal box Mercedes è arrivato
l'ordine di squadra



Bottas davanti
a Vettel
ad inizio GP



Massimo Costa

Non c'è che dire, sono sotto pressione. Il team Mercedes è diventato improvvisamente umano... essendo fatto di essere umani. Ed ecco che il termine "ordini di squadra" ritenuto negli ultimi anni assolutamente non in linea con il pensiero sportivo che anima il team, si è volatilizzato già al terzo Gran Premio stagionale. Un record, non c'è che dire. Valtteri Bottas autore di una pole fenomenale, ma con le pressioni delle gomme completamente sbagliate durante il primo stint per la rottura in griglia di partenza del generatore, nel corso della gara si è dovuto spostare per far passare Lewis Hamilton. Che ne aveva di più. Almeno così sembrava. Ma il segnale è stato chiaro: Hamilton non può permettersi di perdere punti rispetto a Sebastian Vettel e quindi è meglio mettere subito i puntini sulle "i" all'interno del team. Bottas nonostante la grande pole si è ritrovato sulle spalline i gradi del sottoufficiale. Certo, lo immaginava di dover fare il bravo soldatino, ma non già alla terza gara. Che vuol dire? Che in Mercedes hanno paura e non possono permettersi comportamenti da bravi ragazzi animati dalla sportività. Non più. Quando il gioco si fa duro, non si guarda in faccia a nessuno. E' quello che avrebbe dovuto fare la Ferrari a Shanghai, quando Vettel ha perso un sacco di tempo dietro a Kimi Raikkonen perdendo così ogni possibilità di tentare l'aggancio a Hamilton. Sarà bene che Maurizio Arrivabene sveli subito le carte all'interno del box Rosso. Vettel prima guida, Raikkonen dovrà fargli da paggetto. Del resto le sue prestazioni in queste prime tre gare non fanno che confermarlo, il suo compito dovrà essere quello della seconda guida. Il duello tra Ferrari e Mercedes si giocherà anche a livello di strategie al muretto box e non solo in pista tra i due migliori piloti attualmente in F1. I ragazzi diretti da Toto Wolff vanno facilmente nel panico, ma l'hanno anche azzeccata in altre circostanze, così come gli uomini Ferrari. Basta un nulla per sbagliare una strategia e vedrete che capiterà da entrambe le parti durante l'anno. E' normale e non ci sarà da sogghignare se l'errore è degli "altri" o da lanciare una caccia al colpevole se a inciampare saranno i "nostri". Sarà un costante testa a testa come non si vedeva da qualche anno. Finalmente, ed è bello che a rovinare i piani Mercedes sia la Ferrari e non la Red Bull.



Costretti ad inseguire

Ricciardo e Verstappen nei primi giri di gara sembrava potessero tenere il passo di Ferrari e Mercedes, ma ben presto si sono persi. L'australiano ha concluso quinto a 39", l'olandese ha dovuto registrare il cedimento dei freni posteriori dopo pochi chilometri dal via



Massimo Costa

Tutto confermato. La Red Bull è ancora lontana da Ferrari e Mercedes, il podio di Max Verstappen a Shanghai era una illusione, figlia delle circostanze sfortunate dei rivali. A Sakhir, Daniel Ricciardo in qualifica ha firmato una grande prestazione cogliendo il quinto tempo, ma era pur sempre a otto decimi dal poleman Valtteri Bottas e la vicinanza con la Ferrari di Sebastian Vettel (tre decimi) era dovuta alla scelta del team italiano di adottare un assetto improntato sulla distanza del Gran Premio. In gara, Verstappen, che in qualifica ha subito Ricciardo, e l'australiano nel primo stint avevano un ottimo passo riuscendo a rimanere in scia a Bottas, Vettel ed Hamilton. Ma più i giri avanzavano e più la Red Bull indietreggiava. Verstappen addirittura non ha potuto arrivare alla bandiera a scacchi, finito fuori pista dopo appena 11 giri per il cedimento dei freni posteriori. Un problema inquietante,

avvenuto a pochissimi chilometri dal via, accolto con finta indifferenza dai responsabili Red Bull che invece, si comportano ben diversamente quando a bloccare una loro monoposto è un problema derivante dal motore Renault. Ricciardo e Verstappen non sapevano spiegarsi la buona prestazione in qualifica; certo erano arrivati alcuni pezzi nuovi, ma i piloti apparivano dubbiosi sul fatto che avessero potuto incidere così pesantemente. In gara, però, la realtà è emersa con i 39" rimediati da Ricciardo e, appunto, quel ritiro inatteso e pericoloso di Verstappen. Red Bull arranca a testa alta, ma intanto Ferrari e Mercedes prendono pesantemente il largo avendo già il doppio dei punti nella classifica costruttori (102 il team italiano, 99 il team diretto da Wolff, 47 i bibitari) e oggi appare francamente impossibile, anche se siamo soltanto al terzo appuntamento stagionale, poter pensare che le RB13 potranno inserirsi nella lotta per il titolo iridato.

Come un top team

La squadra di Mallya ha conquistato punti in ognuno dei tre Gran Premi disputati con entrambi i piloti. Cosa riuscita soltanto a Ferrari e Mercedes. Merito di una monoposto nata bene e dei due piloti Ocon e Perez con quest'ultimo nella top 10 per tredici volte consecutive

Massimo Costa

Non sembra essere ficcante come la VJM09, ma la Force India del 2017 ha dalla sua, in questa primissima parte del campionato, l'affidabilità e prestazioni assolutamente non da buttare. Sergio Perez ed Esteban Ocon sono stati bravissimi a sfruttarla come meglio era possibile e in tutti i tre Gran Premi disputati hanno concluso in zona punti. L'esperto messicano si è piazzato settimo a Melbourne, nono a Shanghai, settimo a Sakhir concludendo in top 10 da tredici corse consecutive. Il giovane francese ha collezionato per tre volte la decima posizione. Merito dei piloti, senza dubbio, ma anche della VJM10 e della power unit Mercedes. La Force India è un vero capolavoro, un esempio di come si possa gestire un team privato, e per lo più gestito da un personaggio piuttosto dubbio che non può mettere piede fuori dalla Gran Bretagna altrimenti scattano le manette indiane, alla stregua di una squadra con alle spalle un grande costruttore.

Da tempo non sbagliano una monoposto, l'accordo con la Mercedes è stato fondamentale, l'ufficio marketing funziona alla grande permettendo di utilizzare risorse economiche ingenti. Lo sponsor trovato per il 2017 è notevole e pure la colorazione rosa delle due monoposto è simpatica. Almeno per noi italiani, abituati a questo colore importante che premia i leader del Giro d'Italia ciclistico e per il giornale sportivo che tutti leggiamo. Uno sponsor, tedesco, che ha imposto ai piloti di modificare la colorazione dei loro caschi affinché si intonassero con il rosa. Tutto è fatto con metodo alla Force India, che grazie ai risultati in Bahrain ha riconquistato il quarto posto nella classifica costruttori. Se nel 2016 la partita per essere i primi degli altri era tra Force India e Williams, quest'anno la lotta appare aperta ad altri contendenti, come Toro Rosso e Haas. Alla fine, come sempre, saranno decisivi gli sviluppi che arriveranno durante la stagione. Se azzeccati, Perez e Ocon li vedremo ancora, e spesso, in zona punti.



**Sergio Perez
13 Gran Premi
consecutivi
in zona punti**



Primi punti per i “Gialli”

A Sakhir, Hulkenberg ha conquistato la nona posizione recuperando due importanti punticini. Di rilievo anche il settimo tempo in qualifica, come a Shanghai. Per la prima volta in Q3 Palmer. Nei test di questa settimana verrà provata la MGU-K del 2017

Massimo Costa

A sentire Nico Hulkenberg, dopo i test di Montmelò, difficilmente la Renault sarebbe stata in grado di raggiungere la zona punti nel corso del Mondiale. Una dichiarazione estremamente pessimista, se non catastrofica. Buon per il tedesco che già al terzo appuntamento la Renault gli ha consentito di disputare un Gran Premio da protagonista. Certo, non in lotta per il podio, ma quanto meno Hulkenberg se l'è giocata con la Haas, la Force India lasciando dietro Sauber e Toro Rosso per non parlare della derelitta McLaren. Tanta la soddisfazione nel team diretto da Cyril Abiteboul per la nona posizione ottenuta da Nico, e che annovera nelle proprie file un consigliere d'eccezione, Alain Prost. Hulkenberg in qualifica si è superato sia a Shanghai sia a Sakhir ottenendo il settimo crono in entrambe



le occasioni. Anche centrare la Q3 appariva qualcosa di impossibile soltanto due mesi fa. Segno che la monoposto è stata ben progettata, resta ora da migliorare la power unit e proprio questa settimana nei test che si terranno sempre a Sakhir verrà utilizzata la MGU-K 2017, accantonata prima di Melbourne perché non ancora affidabile. Renault quindi, usa la MGU-K della scorsa stagione, come Red Bull e Toro Rosso. L'impiego della nuova unità potrebbe permettere un ulteriore balzo in avanti. Per ora però, il problema è quello di rendere competitiva la vettura anche in gara. Le prestazioni rispetto alla qualifica sono state inferiori. Da notare, che oltre a Hulkenberg, in Q3 è entrato anche Jolyon Palmer per la prima volta nella sua ancora breve carriera in F1. Nel suo giro secco ha ottenuto il decimo crono a oltre un secondo dal compagno di squadra. Distacco pesante, ma Palmer il miracolo lo aveva già compiuto nella Q2.

**Tanta grinta
per Nico Hulkenberg**



Wehrlein fa scintille

Il tedesco aveva saltato le prime due gare lasciando campo libero a Giovinazzi. Tornato lo scorso weekend, è stato convincente in qualifica e in gara sfiorando la zona punti



Massimo Costa

Torna. Non torna. Non ce la farà. Ha problemi alle costole, alle vertebre. Sono sorte difficoltà con la vista. Si è detto di tutto su Pascal Wehrlein, costretto a dare forfait nel bel mezzo del weekend di Melbourne, dopo il secondo turno libero, perché il tedesco aveva capito che non ce l'avrebbe fatta a sostenere lo sforzo fisico richiesto dal Gran Premio. Il pilota ufficiale Sauber aveva dovuto dare forfait anche a Shanghai aumentando così i dubbi del paddock. La totale mancanza di una comunicazione ufficiale sulle sue reali condizioni da parte del team, del suo staff, della Mercedes a cui appartiene, ha permesso di scatenare una ridda di ipotesi. Wehrlein aveva una lesione cervicale e soltanto dopo Sakhir ha messo sul proprio profilo twitter alcune foto che documentano la difficile situazione in cui si è trovato per diverse settimane. Appare chiaro che in quello stato era impossibile per lui potersi allenare adeguatamente. E tutto per un errore commesso nel corso della Race of Champions di Miami che lo aveva portato a capotare con grave rischio. Inizialmente sembrava che Pascal non avesse riportato danni fisici, invece...

L'utilità della esperienza Manor

Wehrlein non ha voluto aspettare Sochi, ha deciso che era giunto il momento di buttarsi nella mischia già a Sakhir. Antonio Giovinazzi si è fatto da parte e il tedesco ha così preso possesso della sua Sauber-Ferrari, guidata poco perché anche nei test pre campionato aveva dato forfait nella prima settimana. In Bahrain, Wehrlein ha girato bene nelle prove libere, poi in qualifica ha lanciato un tremendo acuto, tredicesimo tempo, una prestazione da sballo per la claudicante Sauber e che ha incupito il compagno di squadra Marcus Ericsson. In gara, Wehrlein ha retto senza alcun inconveniente fisico ed ha conquistato la undicesima posizione, a un passo dalla zona punti. La prestazione di Wehrlein unita alle ottime tre gare finora disputate da Esteban Ocon, tre volte decimo, confermano la bontà della scelta Mercedes sui propri giovani piloti e che il team Manor nel 2016 aveva due eccellenti prospetti ai quali ha permesso di costruire le prime esperienze in F1. Peccato che la squadra inglese, così come altre piccole realtà del Mondiale, nel corso degli anni siano scomparse in quanto schiacciate dai costi impossibili, non permettendo ai rookie di maturare senza pressioni.





Grosjean si riscatta





a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Sebastian Vettel 10

Ma che gara ha fatto? Una gara alla Vettel. Non si diventa quattro volte campione del mondo per caso e il tedesco sta vincendo anche senza Newey (storia vecchia, ma a qualcuno fischieranno le orecchie). Vettel quando ha una monoposto veloce, come tutti i grandi campioni è capace di sfruttarla alla perfezione fino all'ultima vite. Pochi ci riescono, lui è un maestro in questo. A differenza di Shanghai, la safety-car questa volta è stata dalla sua parte. Eccezionale come nel finale ha saputo gestire la rimonta di Hamilton. E brava la Ferrari nella strategia, non un colpo è stato sbagliato.

Lewis Hamilton 9

Qualche "inciampo" dopo la perfezione mostrata a Shanghai, Hamilton lo ha commesso. In qualifica è stato battuto da Bottas, ma ci sta considerando che il finlandese è fortissimo. In gara però, ha rimediato una penalità per avere scioccamente rallentato in pit-lane ostacolando Ricciardo. La partenza inoltre, non è stata efficace venendo superato da Vettel. Insomma, poteva far meglio. Però, ripulita la mente da quelle ombre, nel finale si è gettato alla caccia della Ferrari leader con una grinta da far spavento. Roba che ben pochi possono mettere in scena.

Valtteri Bottas 9

Una qualifica da super eroe, la prima pole della sua carriera. Semplicemente fantastico. Come i primi giri di gara che lo hanno visto contenere Vettel nonostante l'errata pressione delle gomme posteriori. L'ordine Mercedes di far passare Hamilton lo ha svilito.

Kimi Raikkonen 8

Preso per le orecchie da Marchionne dopo Shanghai, Raikkonen pur rimanendo mister brontolo si è dato da fare non poco in qualifica (quinto di poco preceduto da Ricciardo) e in gara. Purtroppo al via ha dovuto alzare il piede per una manovra poco pulita di Verstappen e così è scivolato di colpo in settima posizione. Pian piano è risalito ed ha visto la bandiera a scacchi in quarta posizione.

Daniel Ricciardo 8

A un certo punto ha anche pensato che poteva vincere il Gran Premio quando chiudeva il trenino dei primi sei. La sua Red Bull marciava bene, ma dopo il pit-stop è iniziata la lotta con le gomme e pian piano ha perso terreno concludendo comunque quinto. A dimostrazione che la Red Bull è ancora lontana da Ferrari e Mercedes. Ottima invece, la qualifica dell'australiano, quarto a 3 decimi da Vettel e davanti a Raikkonen e Verstappen.









Fernando
Alonso

Felipe Massa **8**

Inesistente in Cina, a Sakhir si è fatto bene vedere da tutti. Con la bianca Williams il brasiliano è letteralmente volato piazzandosi ottavo in qualifica e disputando una gara notevole, di altissima qualità, che gli ha permesso di terminare sesto.

Pascal Wehrlein **8**

Che rientro. Superata la paura per la lesione cervicale che lo aveva costretto a un doloroso e faticoso recupero, oltre che a saltare i GP di Australia e Cina sostituito da Giovinazzi, Wehrlein ha chiuso 13esimo la qualifica distruggendo il compagno Ericsson, poi in gara ha lottato con furore terminando undicesimo. Notevole.

Sergio Perez **7,5**

Terzo GP stagionale e terza volta a punti: settimo a Melbourne, nono a Shanghai, settimo a Sakhir. Che dire di più. Partito dalla nona fila perché fregato dalla gialla uscita nel Q1 per Sainz, il messicano si è rimboccato le maniche. Corsa impeccabile e la Force India ritrova il quarto posto nella classifica costruttori.

Romain Grosjean **7,5**

Dimenticata la Cina, Grosjean è arrivato in Bahrain carico come non mai e desideroso di riscattarsi. Ci è riuscito in pieno portando se stesso e la Haas nel Q3 della qualifica e a un eccellente ottavo posto finale in una gara che lo ha visto attento e nel contempo molto aggressivo. Per la Haas è il secondo GP in top 10 dopo l'ottava posizione di Magnussen a Shanghai.

Nico Hulkenberg **7,5**

Una corsa bella tosta per il tedesco della Renault. Ha combattuto per prendere i primi punti stagionali. Lui stesso non credeva, prima dell'avvio del campionato, di poter entrare in top10, ora si è dovuto ricredere. La Renault sta diventando sempre più competitiva tanto che in qualifica ha colto il settimo tempo. In gara, sulla distanza, la Renault fatica di più nella gestione e nel consumo delle gomme, ma la classe di Hulkenberg l'ha saputa tenere in zona punti a differenza di Palmer...

Esteban Ocon **7**

Non troppo bene in qualifica, perché con questa Force India l'accesso in Q3 potrebbe essere possibile, si è rivelato ancora una volta un mastino da Gran Premio tagliando il traguardo per la terza volta consecutiva in decima posizione.

Fernando Alonso **7**

Ci ha provato a emergere dal fondo, ma la mancanza di potenza del motore Honda non gli ha consentito granché. Il suo target erano Palmer e Kvyat. In qualifica aveva centrato la Q2, ma per noie alla power unit non ha potuto girare.

Lance Stroll **6,5**

Un'altra bella qualifica dopo Shanghai. Questa volta ha mancato di poco l'ingresso in Q3 e si è piazzato dodicesimo. In gara stava marciando bene quando Sainz lo ha speronato.



Max Verstappen

In qualifica è apparso meno incisivo del solito venendo battuto da Ricciardo. In partenza ha recuperato velocemente mettendosi dietro Ricciardo e Raikkonen, quest'ultimo però spinto con poca grazia in pieno rettilineo verso l'erba. Una classica manovra alla Verstappen che nessuno ha sottolineato. Poi, il ritiro per cedimento dei freni.

6

Jolyon Palmer

Ha fatto la qualifica della vita entrando per la prima volta in Q3 con una Renault che sembra sempre più competitiva. Ma in gara... forse per abitudine e perché si è affezionato, è tornato nelle sue posizioni abituali di bassa classifica ritrovando i rivali di sempre.

6

Daniil Kvyat

Per un soffio fuori dal Q3, che invece aveva conquistato a Melbourne e Shanghai, Kvyat in gara è subito andato in difficoltà soffrendo per una eccessiva mancanza di aderenza. Per un contatto al 1° giro con il compagno Sainz si è ritrovato ultimo e con poche chance di risalire la china ha concluso dodicesimo a 1 giro.

6

Marcus Ericsson

Sembra essersi trasformato nel ruolo di pilota ombra, nel senso che si c'è, esiste, ma nessuno lo nota. Strabattuto in qualifica dal rientrante compagno di squadra Wehrlein, in gara ha fatto il compitino fino al ritiro.

5



Daniil Kvyat
supera Palmer

Carlos Sainz

La frustrazione per i problemi tecnici sofferti nelle prove libere e soprattutto in qualifica sono emersi in gara. Voleva recuperare rapidamente Sainz, e quando è uscito dai box dopo il primo pit-stop ha pensato di liberarsi velocemente di Stroll alla prima curva. Ma ha esagerato e lo ha travolto. Fine della corsa e penalità di tre posizioni in griglia per Sochi. E così dopo le belle gare di Melbourne e Shanghai, è arrivato il primo brutto voto.

2

Kevin Magnussen

Sfortunato in qualifica, quando non ha potuto migliorarsi nel Q1 per la bandiera gialla uscita per lo stop di Sainz, in gara si è dovuto ritirare dopo appena 8 giri per la improvvisa perdita di potenza della power unit Ferrari.

ng

Stoffel Vandoorne

La sua McLaren-Honda domenica ha deciso di scioperare e non ha potuto neanche schierarsi. In qualifica problemi al fondo lo avevano relegato in nona fila.

ng

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 16 APRILE 2017

- 1 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.33'53"374
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 6"660
- 3 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 20"397
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 22"475
- 5 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 39"346
- 6 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 54"326
- 7 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1'02"606
- 8 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 1'24"865
- 9 - Nico Hulkenberg (Renault) - 1'20"188
- 10 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1'35"711
- 11 - Pascal Wehrlein (Sauber-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Daniil Kvyat (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 13 - Jolyon Palmer (Renault) - 1 giro

Ritirati

- 54° giro - Fernando Alonso
- 50° giro - Marcus Ericsson
- 12° giro - Carlos Sainz
- 12° giro - Lance Stroll
- 11° giro - Max Verstappen
- 8° giro - Kevin Magnussen

Non partito

Stoffel Vandoorne

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	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.33'53"374
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	68
2	Lewis Hamilton	Mercedes	61
3	Valtteri Bottas	Mercedes	38
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	34
5	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	25
6	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	22
7	Felipe Massa	Williams-Mercedes	16
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	14
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	10
10	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	4
11	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	4
12	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	3
13	Nico Hulkenberg	Renault	2
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	2
15	Pascal Wehrlein	Sauber-Ferrari	0
16	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
17	Jolyon Palmer	Renault	0
18	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	0
19	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
20	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
21	Lance Stroll	Williams-Mercedes	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Ferrari	102
2	Mercedes	99
3	Red Bull Racing	47
4	Force India	17
5	Williams-Mercedes	16
6	Scuderia Toro Rosso	12
7	Haas	8
8	Renault	2
9	Sauber	0
10	McLaren	0



FORMULA 2

Il punto





Tempesta nel deserto

Leclerc si è abbattuto come un tifone sul campionato e in Bahrain ha subito dettato legge conquistando la pole e la vittoria in gara 2 grazie a una favolosa rimonta e a un pizzico di follia del team Prema. La squadra italiana si conferma al vertice dopo il dominio del 2016. Sul podio della seconda corsa un convincente Ghiotto

Jacopo Rubino

23 settembre 1984: si chiude l'ultima edizione della storica Formula 2. A Brands Hatch il neozelandese Mike Thackwell, già campione, vince l'ultimo appuntamento e la categoria passa agli archivi. Poi, arriverà la F.3000 internazionale, sostituita nel 2005 dalla GP2. La rinata F2, voluta dalla FIA, ne è la diretta continuazione, ma allo stesso tempo ci piace pensare che nel deserto di Sakhir, in questo weekend, si sia riannodato un filo con il passato. Che un nome classico dell'automobilismo sia stato rievocato per assolvere alla sua funzione: indicare qual è la categoria cadetta per eccellenza della Formula 1. Ci perdoneranno i più esperti, se trascuriamo quella "Formula 2" che dal 2009 al 2012 è esistita per volere di Max Mosley, ex presidente della Federazione, e gestita dalla MSVR di Jonathan Palmer. Un progetto a basso costo che voleva fare concorrenza alla GP2, ma che nella realtà non ne ha mai intaccato l'aura. La vera Formula 2 per noi è tornata nel 2017.

Leclerc e la Prema subito travolgenti

Ma mettiamo la nostalgia da parte, per venire al presente. Che ricorda molto il passato prossimo: quello di una stagione 2016 di GP2 dominata dalla Prema con Pierre Gasly e Antonio Giovinazzi. E in ogni caso ricca di spettacolo ed emozioni. Fra le dune del Bahrain a recitare la parte del leone è stato l'esordiente Charles Leclerc, campione in carica della GP3. Il monegasco è già sulla cresta dell'onda, salutandolo il Medio Oriente in cima alla classifica generale con 36 punti. I primi quattro li ha raccolti nella qualifica in notturna, mettendo a segno la pole-position con un giro che ha creato il vuoto alle sue spalle. In gara 1 gli è mancato forse un pelo di esperienza, come lui stesso ha confessato, ma ha festeggiato subito un ottimo podio.

L'impresa di gara 2 Vittoria con pit-stop

In gara 2, il capolavoro. È cominciato tutto concordando via radio col muretto l'adozione del "Piano B", ossia effettuare il pit-stop con cui combattere le alte temperature che si sono dimostrate micidiali sulla tenuta delle gomme. Una lucida follia della Prema, ma rivelatasi la mossa perfetta. Leclerc in verità aveva già preso il largo quando al giro 15 è rientrato ai box, montando la mescola soft in luogo della media. Sceso 15esimo, in otto tornate il talentino della Ferrari Driver Academy è riuscito ad annullare tutto il gap accumulato (oltre 20") e riproietarsi al comando. Favorito dalle Pirelli fresche, Leclerc sembrava protagonista di un videogame nel compiere la serie di sorpassi che lo ha portato addosso ai primi due, Oliver Rowland prima e poi Luca Ghiotto, infilato in extremis per garantirsi la vittoria.



Oliver Rowland



Charles Leclerc precede Norman Nato



Il primo podio della stagione F2, con Markelov sul gradino più alto affiancato da Nato e Leclerc

Markelov sorpresa Trionfo in gara 1

La gestione delle Pirelli è stata fondamentale anche nella Feature Race del sabato, premiando a sorpresa Artem Markelov. Spesso bistrattato, il russo ci ha già abituato a qualche colpo di teatro (come dimenticare il trionfo dello scorso anno a Montecarlo?), questa volta ha saputo, o potuto, conservare meglio le gomme usate nel secondo stint. Nel finale, guadagnando persino 4" o 5" al giro su Leclerc e Norman Nato davanti a lui, a pochi chilometri dal traguardo ha effettuato i due attacchi decisivi per conquistare il successo. Se è stato solo un exploit o sarà vera gloria, lo scopriremo più avanti. Ma il team Russian Time sembra ancora fra i più competitivi.

Ghiotto sul podio Fuoco combattente

E gli italiani? Quest'anno le speranze azzurre sono divise fra Luca Ghiotto e il debuttante Antonio Fuoco. I segnali fanno ben sperare. Il veneto, ora proprio in Russian Time, è stato concreto in gara 1 (settimo) e ha sfiorato il colpaccio in gara 2. Luca è partito dalla prima fila ed è sempre rimasto aggrappato al treno che contava mixando carattere e sangue freddo. Al giro 20 ha ricacciato alle spalle Oliver Rowland, che sembrava destinato alla fuga, e soltanto a poche curve dall'arrivo si è dovuto arrendere alla furia Leclerc. La differenza di prestazione dei pneumatici era un ostacolo insormontabile, però questa piazza d'onore eleva parecchio le sue quotazioni. Per Fuoco c'è la consapevolezza di un bel potenziale, con più di un rammarico. Splendido in qualifica, l'altro portacolori dell'armata Prema/Ferrari aveva ottenuto la seconda casella in griglia al fianco del compagno Leclerc. Una penalità per aver rallentato Markelov lo ha fatto tuttavia arretrare di tre posizioni sullo schieramento, condizionando lo sviluppo della sua gara 1. Chiusa comunque con due punticini. In gara 2, il 20enne di Cariati si è giocato a lungo il podio, poi il degrado delle coperture lo ha tradito facendolo scivolare fino al decimo posto. Peccato, ma con questa grinta non gli mancheranno le opportunità di brillare.

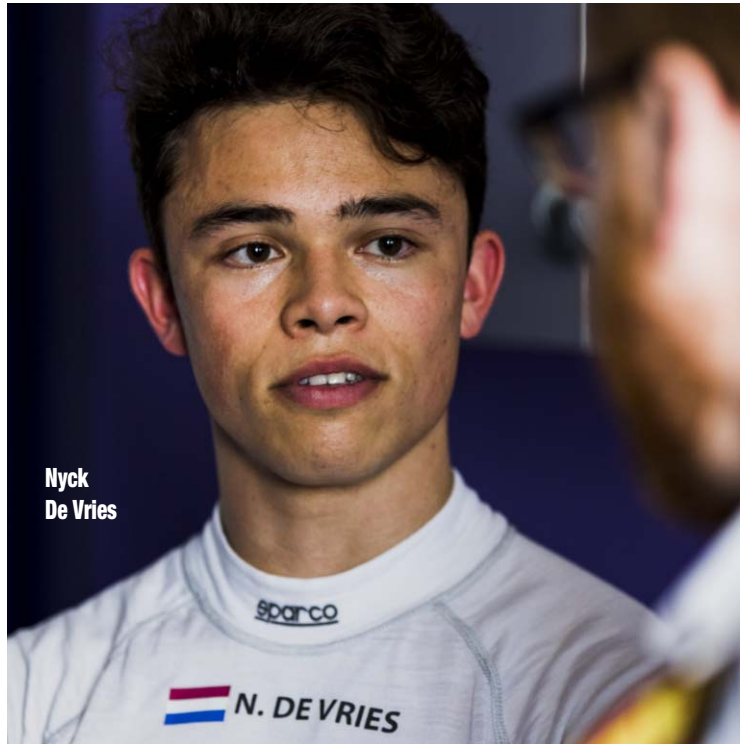
Rowland competitivo Albon e De Vries veloci

La sensazione, nel complesso, è che ci sia una discreta rosa di pretendenti al trono. Rowland, ora in DAMS, ha forse raccolto meno di quanto potesse pasticciando un po' in qualifica. Ma sarà un osso duro per chiunque. Il britannico si è peraltro toccato con Norman Nato all'inizio di gara 2, mettendolo fuori gioco. Eppure il francese, ricongiuntosi con la Arden (quale "tutor" di Sean Gelael), è apparso rigenerato salendo sul podio nella manche di apertura. Solido Jordan King, due volte a punti con la MP Motorsport, hanno ampi margini di crescita i rookies Alex Albon e Nyck De Vries. Sull'olandese è la Rapax a scommettere, e il terzo crono in qualifica costituisce l'indizio più incoraggiante sulla bontà della materia grezza. Al contrario, hanno colpito in negativo le difficoltà di Louis Deletraz e della Racing Engineering: dallo svizzero, vicecampione della Formula V8 3.5, ci si aspettavano prestazioni già di livello. Invece, ha navigato nelle retrovie, lasciando pensare che i test invernali siano stati sottotono per davvero. Non era preattica.



Luca Ghiotto





Nyck
De Vries



Antonio
Fuoco

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

