

n. **373**  
29 maggio 2017

Magazine **Italia** **racing.net**

## GP MONACO

Dopo la pole position di Raikkonen, e la galoppata di Vettel in gara, la Rossa di Maranello getta la maschera. Per la Mercedes ora si fa dura

# Una Ferrari Mondiale





# Magazine

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

Italiaracing.net

[www.italiaracing.net](http://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](mailto: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

# MONACO: IRONIA FERRARI.

NON GLI BASTA  
GIÀ  
IL PASSO?

ALLA  
MERCEDES  
MUSI LUNGI ...



BAFFI



# GP MONACO

Il vincitore







# Vettel come Schumi Può nascere un ciclo



Stefano Semeraro

C'è un tappeto rosso srotolato nel tempo fra le strade di Monte-Carlo che unisce il passato al presente, la prima gara della Ferrari in F1, che debuttò proprio nel Principato il 21 maggio del 1950, e l'ultimo successo di Sebastian Vettel, arrivato domenica a conclusione di un weekend da favola per le Rosse. Un successo che ricuce l'era dei grandi successi di Michael Schumacher (l'ultimo a prendersi il GP di Monaco con la Ferrari, 16 anni fa) a quella che forse sta per inaugurare Sebastian Vettel. Un tedesco come lui, come lui arrivato a Maranello dopo aver fatto penare la scuderia correndo e vincendo per la concorrenza, ma che a Maranello può trovare la consacrazione definitiva. Quella che passa anche per gare come quella di Monaco, perfetta dal primo all'ultimo giro, il colpo da knock down per una Mercedes che aveva dovuto già incassare la magnifica pole di Kimi Raikkonen e una prima fila tutta rossa.

### **Kimi ha sbagliato nessun complotto**

Seb aveva già vinto a Monte-Carlo nel 2011 con la Red Bull, stavolta con la Rossa si è superato, e le polemiche del giorno dopo sul fantomatico complotto ai danni di Raikkonen, sul gioco di squadra che avrebbe danneggiato il finlandese, fanno sorridere. In passato di episodi dubbi ce ne sono stati, eccome, e anche la Ferrari ha più di uno scheletro nell'armadio (sempre ammesso che badare più all'interesse della squadra sia un delitto...), ma do-





menica il trionfo di Vettel è stato trasparente. Quando Raikkonen è stato richiamato ai box girava su tempi troppo lenti rispetto a Bottas, Verstappen e Ricciardo che lo incalzavano, e comunque Kimi ha accettato senza costrizioni la sosta anticipata. Di più: la sua leadership rilassata, o se volete rallentata dallo scarso rendimento delle gomme, stava bloccando anche un Vettel indiatolato che invece con le gomme usate ha dato tutto e anche di più per colmare il distacco. Kimi era più lento, parecchio più lento, e lo si è visto quando dopo il pit-stop, e dopo i cinque giri da qualifica martellati per scavarci un distacco sufficiente, Seb è uscito dai box con le super soft ed è letteralmente volato via. Kimi ha urlato tutta la sua rabbia nella radio, e dopo la gara non ha nascosto la delusione, ma questa volta può prendersela solo con se stesso. Per non aver spinto di più, o per non essere rimasto in pista più a lungo se si sentiva la tigre dentro. Un Vettel così, con i 25 punti di vantaggio accumulati su un Hamilton impegnato a limitare i danni dopo il flop in qualifica, è invece un assegno in bianco per le prossime gare. Anche perché quando si tratta di guidare da leader, lo abbiamo imparato già ai tempi della Red Bull, nessuno è meglio di lui.

## E Vettel si commuove

«Quando dal podio ho visto i ragazzi cantare l'Inno italiano non ho potuto fare a meno di commuovermi», ha detto alla fine Seb. «Ho ripensato a tutti quelli che hanno lavorato anche in fabbrica, alla stagione dello scorso anno, che è stata dura, e a

come siamo riusciti a risalire. Adesso di bandiere Ferrari al vento ne vedo di più». Sulla gara non ha dubbi: «Non ci sono stati ordini di squadra, l'unica cosa che ci eravamo detti era di non toccarci al via, così quando ho visto Kimi scattare bene ho pensato che non avrei avuto altre chance. E' stata una sorpresa anche per me vedere dopo il pit-stop che ero in testa. Capisco la sua delusione, ma quando uno in testa è previsto che si fermi per primo». Il suo pit-stop anticipato, deciso per ribattere alla strategia Mercedes, ha sparigliato ulteriormente la carte a favore della Ferrari, perché Valtteri Bottas dopo la sua sosta si è trovato nel traffico dei doppiati, agevolando la corsa di Vettel. Ma a Kimi non interessa. O perlomeno, non è la sola cosa a interessargli. «Sono un pilota, devo fidarmi di quello che dicono gli ingegneri, e non sono stato io a decidere di rientrare, me l'hanno detto dai box. Sento che questa volta avrei meritato di più. Capisco che questa doppietta sia un bene per la squadra, per me invece è un secondo posto che non dice molto». La sua faccia scura diceva decisamente di più. Ma se Marchionne, che in Cina lo aveva attaccato duramente, deciderà di rinnovargli il contratto, sul viso potrebbe riapparire uno dei suoi rari, pallidi sorrisi. Anche se al momento alle alte sfere Ferrari preme soprattutto il rinnovo di Vettel. «Questa è la vera Scuderia», ha commentato il Presidente. «Una doppietta così a Monte-carlo rimarrà nella storia». La smentita ufficiale sull'ipotesi del complotto per favorire Seb la fornisce Maurizio Arrivabene: «Non diamo mai ordini di squadra (il mai magari è un filo esagerato..., ndr), i ragazzi sono liberi di lottare in pista. Raikkonen ha fatto la pole, ma in pista ci va anche per provare a vincere le sue gare. E comunque ora la testa di tutti è già al Canada».




# L'abisso di Hamilton

**Come già accaduto in passato, e recentemente a Sochi, quando l'inglese della Mercedes ha qualche problema nelle prove libere, va nel pallone e non riesce più a raddrizzare la situazione. Ed ora che non ha più solo Rosberg come avversario sono guai seri**

Massimo Costa

Così pesantemente in tilt lo ricordiamo a Sochi 2016. Decimo nel Q3, tante difficoltà, tante parole, quinto posto finale in gara. A Monte-Carlo è andato in crisi fin dal secondo turno libero. Quando Lewis Hamilton inizia a lamentarsi di tutto un po', state tranquilli che non ne uscirà bene. E' ormai un suo marchio di fabbrica ben riconoscibile. Anche a Sochi, poche settimane fa, pareva l'ombra di se stesso, quarto in qualifica preceduto dal compagno di squadra Valtteri Bottas e anonimo quarto al termine della corsa magnificamente vinta dal finlandese. Un colpo duro da digerire.

  
PETRONAS  
QUALCOMM  
EPSON  
BOSE  
PIRELLI  
WIHURI


UDS  
PET





TRONAS





Hamilton è fatto così, ogni tanto si appanna, poi nel Gran Premio successivo si inventa il weekend della vita, come accaduto in Spagna, pole e vittoria con duello contro Sebastian Vettel. Alti e bassi, up and down che se poteva permettersi quando la Mercedes non aveva rivali e il suo unico uomo da battere era Nico Rosberg che non considerava più di tanto (finché non lo ha fregato...), questa volta deve vedersela non solo con Bottas, ma con il duo della Ferrari. Hamilton non è entrato nel Q3 della qualifica perché non aveva segnato un tempo decente e nel suo ultimo disperato tentativo, come un pilota da centro classifica abituale, è stato fregato dall'incidente di Stoffel Vandoorne. E dire che si era a Monaco, su una pista a lui congeniale, quel tracciato sul quale il suo eroe Ayrton Senna ha scritto la storia della F.1. E che Lewis aveva nel mirino per pareggiarne il numero delle pole. Alla vigilia di Monaco, aveva raccontato che gli pareva incredibile avere la possibilità proprio nel Principato di raggiungere un simile obiettivo, porre il suo nome a fianco di quello di Senna nell'albo dei record delle pole conquistate in carriera. Che sia andato in confusione anche per questo motivo? Soltanto i suoi fantasmi possono rispondere. La difficoltà nel trovare l'assetto ideale alla sua W08 è la giustificazione raccontata nell'arco del fine settimana monegasco. Ma possibile che un pilota come Hamilton, una squadra con ingegneri validi quale è la Mercedes, non imbrotchi il set-up per Monte-Carlo? E quando Bottas, dall'altra parte del box, ha perso la prima fila per un niente, due millesimi, confermando che la Mercedes dal passo lungo non soffriva nelle strette strade di Monaco? Difficile da capire. Ci sbaglieremo, ma gli indizi, diversi indizi nel corso della sua carriera, portano proprio a questa sentenza: al primo problema, Hamilton va nel pallone. Ricordate lo scorso anno quando accusava la Mercedes di avergli cambiato i meccanici, quando si inventava di tutto per giustificare alcune sue ingiustificabili prestazioni sotto tono. Da Monte-Carlo, domenica pomeriggio Hamilton se ne è andato con la coda tra le gambe, sconfitto inesorabilmente da Vettel, da Raikkonen, da Bottas. Un settimo posto il suo che in ogni caso gli ha portato punti importanti quando sarà ora di fare i conti pesanti. Fra 15 giorni ci sarà Montreal e Hamilton, ne siamo certi, sarà là davanti. Ma nella remota ipotesi per cui dovesse ancora combattere con i propri fantasmi, allora saranno guai seri per la Mercedes.







# GP MONACO

Gli outsider







# Podio amaro

**Ricciardo era molto contento per il terzo posto ottenuto, ma in realtà la Red Bull ambiva a un risultato ben più prestigioso. Un errore in qualifica da parte del muretto box ha privato all'australiano la possibilità di lottare per la prima fila mentre Verstappen si è arrabbiato per la strategia studiata per lui in gara...**

Massimo Costa

Erano arrivati a Monaco con l'intento di sorprendere. Di stupire. Se ne sono andati via con la coppa del terzo classificato e un mesto quinto posto. Per un team che voleva iniziare a fare la guerra vera a Ferrari e Mercedes, decisamente poca roba. Per mettere il muso della RB13 in mezzo alle due Ferrari sullo schieramento di partenza, o quanto meno davanti alla Mercedes di Valtteri Bottas, occorreva un Daniel Ricciardo in grado di poter sfruttare al centodieci per cento il mezzo che aveva tra le mani. E invece, il team ha sbagliato per l'ennesima volta mandando l'australiano in pista, nel suo ultimo tentativo nel Q3, quando sopraggiungeva Sergio Perez. Ricciardo era furioso a fine sessione: "C'era tutto il tempo per concedermi di entrare per il mio run finale con il tracciato libero, bastava aspettare qualche secondo in più. Non capisco davvero perché sia stata presa questa scelta che non mi ha permesso di scaldare le gomme a dovere. Potevo fare un tempo da prima fila, a Monaco non si può lasciare nulla al caso. E invece, è stato fatto un errore stupido e sciocco". Non l'ha mandata a dire Ricciardo. Sentiva che aveva in canna il colpo per realizzare un giro da sogno e invece non è stato così. Nel contempo, Max Verstappen pur trovando pista libera ha sbagliato la gestione delle gomme e anche lui non ha potuto trarre il massimo dalla sua Red Bull. Risultato: quarto e quinto tempo per Verstappen e Ricciardo.



## **Strateghi Red Bull sempre sotto accusa**

La strategia Red Bull ti toglie e a volte ti aiuta. E così in gara, ad arrabbiarsi con la squadra è stato questa volta l'olandese che spesso ha beneficiato degli errori che avevano visto nel ruolo di vittima Ricciardo. Verstappen se ne stava alle spalle di Valtteri Bottas e davanti al compagno quando al 32° giro è stato richiamato ai box per il cambio gomme, passando dalle ultra soft alle super soft. Bottas e la Mercedes, forse con troppo timore, hanno risposto la tornata seguente affrontando il pit-stop mentre Ricciardo è rimasto in pista. Daniel ha ringraziato e capendo che poteva fregarli entrambi ha sfruttato più che poteva le gomme ultra soft ormai alla fine della loro vita. In quel frangente, è stato anche il più veloce in assoluto guadagnando decimi preziosissimi su Bottas e Verstappen, ritrovatisi nel traffico. Ricciardo si è infilato ai box al 38° giro, il pit-stop è stato rapido e l'australiano mentre imboccava la salita che porta al Casinò è stato informato di essere terzo, davanti alla Mercedes del finlandese e alla RB13 del compagno di squadra, che imprecava come non mai. Ricciardo ha ritrovato il sorriso e nel finale ha anche tentato il colpaccio cercando di andare a prendere un depresso Kimi Raikkonen, ma sarebbe stato troppo. Gli ha detto anche bene quando alla ripartenza dalla safety-car a pochi chilometri dal traguardo, per respingere la pressione di Bottas alla Sainte-Devote, è andato leggermente lungo con le gomme ancora un po' fredde ed ha urtato il rail esterno danneggiando l'ala anteriore, anche se non troppo.

## **Horner vede passi in avanti**

La Red Bull-Renault ha centrato così con Ricciardo il secondo terzo posto consecutivo e può guardare al futuro con maggiore serenità. Adrian Newey è praticamente tornato a tempo pieno dopo le divagazioni extra motorsport, la power unit Renault produce miglioramenti di volta in volta come ha confermato il responsabile della Casa francese Cyril Abiteboul. La Red Bull cresce e Christian Horner, team principal, ha voluto far notare l'ennesimo passo in avanti compiuto in questo momento del campionato: "Portare le due macchine all'arrivo e una sul podio è molto importante per noi. Stiamo crescendo e voglio ringraziare la ExxonMobil che a Monaco ha portato per noi uno sviluppo dell'olio motore che ci ha permesso di ricevere un vantaggio in termini di prestazioni".











Ancora un gran gara  
per il sempre più convincente  
Carlos Sainz



# Sainz un vero Toro

**Grande qualifica e grande gara per lo spagnolo del team faentino, tra i protagonisti assoluti. Peccato per Kvyat, di poco fuori dal Q3 e poi costretto al ritiro in gara per un contatto**

Jacopo Rubino

Sesto posto. Solo una volta la Toro Rosso si era spinta oltre a Monte-Carlo, quinta nel 2008 grazie a un certo Sebastian Vettel. Record mancato? Poco male, alla squadra di Faenza resta la gioia di un'edizione 2017 del Gran Premio di Monaco da incorniciare per il risultato ottenuto da Carlos Sainz, al termine di un appuntamento che aveva preso la piega giusta sin dalle prove libere.

## **Nel Principato passo corto e aggiornamenti a regime**

La STR12, che quanto a passo è la seconda auto più corta del lotto (per la FIA sono 3549 millimetri, solo la Williams è sotto con 3545), si è rivelata subito a suo agio fra i guardrail del Principato. "Dopo i problemi di Barcellona, dove abbiamo portato una notevole quantità di aggiornamenti, abbiamo imparato qualcosa in più sul bilanciamento della monoposto", raccontava soddisfatto giovedì il direttore tecnico James Key. L'ingegnere inglese dopo la tappa in Spagna aveva infatti ammesso le difficoltà nel mettere in armonia il corposo pacchetto di novità introdotte. Ci è voluta solo un po' di pazienza in più del previsto.

## **Qualifica da protagonisti Sainz sesto, Kvyat quasi Q3**

Nella qualifica del sabato, quindi, la Toro Rosso ha iniziato a raccogliere i dividendi: Sainz ha ottenuto il sesto tempo in Q3, Daniil Kvyat ha mancato l'ingresso nella top 10 soltanto per colpa delle bandiere gialle sventolate a causa del crash di Stoffel Vandoorne. "Un vero peccato, altrimenti potevamo riuscirci tranquillamente", ha voluto sottolineare il russo. Di ben altro tenore le parole del compagno di box: "In Q3 sono riuscito a segnare il giro migliore del fine settimana e ne sono davvero felice. Lo meritiamo perché arriva in un ottimo weekend, nel quale siamo costantemente cresciuti".







## Sainz sesto peccato per Kvyat

Il torero madrileni ha quindi concretizzato le belle premesse nella corsa di domenica, confermandosi sesto sotto la bandiera a scacchi. Un exploit che, imprevisi esclusi, quest'anno non capiterà sovente nelle mani dei team di seconda fascia, vista la superiorità di Ferrari, Mercedes e della sorella maggiore Red Bull. Le occasioni vanno sfruttate: questa volta è stata determinante la battuta a vuoto di Lewis Hamilton, appena settimo. "Abbiamo tenuto alle nostre spalle un campione del mondo a bordo di una vettura più veloce, è stato grandioso", ha messo in evidenza Carlos. "Godiamoci questo momento, perché non succede spesso di poter fare un GP impeccabile, lungo le stradine di Monaco. Questa volta ce l'abbiamo fatta, per tutto il fine settimana siamo stati più veloci rispetto ai nostri avversari a centro gruppo". Resta invece l'amaro in bocca per Kvyat, che era nono quando è stato centrato da un aggressivo Sergio Perez nel finale reso concitato dall'ingresso dalla safety-car. "Mi è semplicemente venuto ad-

dosso, provando una mossa davvero disperata. Ha rovinato la nostra gara", si è lamentato Daniil, poi giunto 14esimo. "È frustrante, perché ero a mio agio con la macchina e continuavo a migliorare. Senza quell'incidente avremmo raggiunto un piazzamento positivo: ogni volta che avevamo pista libera, eravamo molto competitivi".

## Rafforzato il quinto posto in campionato

Nel Mondiale Costruttori la Toro Rosso ha comunque rafforzato la quinta piazza già agguantata al Montmelò, dove aveva superato una Williams di nuovo non pervenuta nel toboga monegasco. Segno che il passo corto poteva aiutare, ma non è tutto. Ora la compagine italo-austriaca vanta 29 punti, contro i 20 della diretta concorrente: e chissà che non possa essere la volta buona per essere quinti anche a fine campionato, come non era accaduto nemmeno nell'anno di grazia 2008. Quello di Vettel e della leggendaria vittoria a Monza, per intenderci.

Daniil Kvyat

# La prima doppietta non si scorda mai

Il team Haas ha piazzato per la prima volta dal suo debutto in F.1, avvenuto lo scorso anno, due monoposto in zona punti. Merito di Grosjean, ottavo, e Magnussen, decimo







Haas Automation inc.

8

PIRELLI



Romain Grosjean



Massimo Costa

E venne il giorno della Haas. Il team americano, che impiega motori Ferrari, due monoposto in zona punti non le aveva mai piazzate da quando lo scorso anno ha debuttato nel Mondiale F1. L'evento si è verificato nel Gran Premio più importante dell'anno in quanto a ritorno mediatico e questo non potrà che far bene alla squadra diretta da Guenther Steiner. Romain Grosjean si è piazzato ottavo, Kevin Magnussen decimo rimediando a un colpo di sfortuna presentatosi sotto forma di una foratura. Lavorano bene alla Haas, dove c'è tanto della Dallara, e Steiner lo sottolinea: "Abbiamo ancora degli alti e bassi nelle prestazioni, ma stiamo facendo costantemente dei passi avanti. Qualche volta non si vedono perché non finiamo tra i primi dieci, così nessuno se ne accorge, ma il risultato di Monaco non è dovuto a un qualcosa di magico e improvviso. E' solo il risultato del lavoro di sviluppo degli ultimi sei mesi". Ci sono voluti 27 gare per arrivare alla magica doppietta che di certo non scorderanno tanto in fretta. Grosjean in gara ha mantenuto costantemente il muso della propria VF17 nella top-10 e si è rammaricato del fatto che nessun colpo di sfortuna abbia colpito i colleghi che lo precedevano: "Quelli davanti a me erano più veloci, non potevo fare molto. E purtroppo nessuno ha avuto qualche problema, come invece è capitato a chi era alle mie spalle". Davanti a Grosjean hanno terminato Lewis Hamilton in recupero e poco oltre la Toro Rosso di Carlos Sainz, questi ultimi avversari diretti per un posto al sole tra chi vive a centro



classifica. Magnussen invece, grazie a una partenza vibrante, si è subito portato nono superando al via Daniil Kvyat e Nico Hulkenberg. Di fatto, Kevin è rimasto alle spalle di Grosjean, ma una foratura alla gomma posteriore sinistra al giro 42, cinque dopo aver effettuato il primo pit-stop. Un intoppo che non ci voleva e che ha fatto precipitare Magnussen al 13esimo posto. Ma la fortuna lo ha aiutato nei giri finali: dapprima con l'errore di Stoffel Vandoorne a Sainte-Devote, poi con il contatto tra Kvyat e Sergio Perez alla Rascasse. Senza colpo ferire, Magnussen si è ripreso la decima posizione. Con i cinque punti ottenuti, la Haas si è portata a quota 14 acchiappando la Renault in settima posizione e avvicinando la Williams che di punti ne ha 20.



Occhi puntati sulla Haas di Kevin Magnussen



# Segnali di vita

**Nel Principato sia il rientrante Button sia Vandoorne avevano ottenuto l'accesso in Q3, ma entrambi i piloti McLaren non hanno potuto trarre giovamento da questo per via delle penalità...**

Jacopo Rubino

Fernando Alonso era impegnato nella parallela avventura della 500 Miglia di Indianapolis, eppure viene spontaneo chiedersi cosa avrebbe potuto fare lui, con la McLaren-Honda vista a Montecarlo. Di sicuro la migliore della stagione. Nel Gran Premio più prestigioso del calendario, quello in cui nonostante tutto resta saldamente regina di vittorie (sono 15 dal 1984, un record), la scuderia di Woking ha lanciato segnali di vita che regalano un po' di speranza per il proseguimento del campionato. Ma resta senza dubbio il rammarico di aver perso l'occasione di centrare la zona punti, scrollandosi di dosso quello zero che pesa come un macigno. Anche perché davanti c'è la Sauber, destinata a essere cliente Honda nel 2018. Superarla entro fine anno è anche una questione d'onore.

## **Vanificato il doppio ingresso in Q3**

Sulle stradine del Principato, dove probabilmente si è fatto sentire meno il gap prestazionale della power unit giapponese, la MCL32 si è dimostrata in grado di lottare a metà gruppo sin dalle prove libere del giovedì. Bene Stoffel Vandoorne, bene anche il rientrante Jenson Button, chiamato per l'occasione a sostituire Alonso e apparso ancora capace di dire la sua, nonostante sei mesi abbondanti senza un volante di Formula 1. Ancora meglio nelle qualifiche del sabato, con un doppio ingresso in Q3: peccato che Vandoorne sia andato a sbattere sul finire della Q2, quando aveva siglato il settimo tempo, mentre l'ex iridato abbia dovuto scontare 15 caselle di penalità in griglia per la sostituzione di turbo e MGU-H avvenuta al mattino. I maligni dicono che sia servita a evitare che a pagare dazio sia Alonso al suo ritorno. Button ha quindi preso il via dai box, il compagno di squadra dalla 12esima piazzola, visto l'arretramento di tre posti rimediato a Barcellona per il contatto con Felipe Massa.





Jenson Button davanti al compagno di squadra



### Vandoorne vede sfumare la top 10

Con Button imbrigliato nelle retrovie, tutte le chance di agguantare la top 10 erano di fatto riposte in Vandoorne. Il campione GP2 2015 aveva a tiro l'obiettivo, ma al giro 66 è finito dritto alla staccata della Sainte Devote: a sorprenderlo l'attacco di Sergio Perez alla ripartenza dopo la safety-car. "Era difficile riportare gomme e freni in temperatura, purtroppo non avevo spazio. Non era questo il risultato che volevamo", ha commentato poi Stoffel. Che va a caccia del lato positivo: "Siamo ancora indietro a livello di prestazioni, ma abbiamo fatto alcuni passi avanti utili. Resta tanto lavoro da fare, tuttavia rimango ottimista".

### Button kO ma si è divertito

Poco prima si era già dovuto ritirare Button: frustrato dal tappo di Pascal Wehrlein, con cui era in bagarre sin dall'inizio, l'esperto britannico ha maldestramente provato a forzare la mano al Portier, mandando il tedesco quasi a testa in giù. "L'importante è che lui stia bene", ha innanzitutto sottolineato Jenson, spiegando quindi la dinamica del crash: "Avevo più trazione, pensavo di avere vantaggio all'interno ma ho capito che Pascal non mi aveva visto. Ho cercato di tirarmi indietro, purtroppo era ormai troppo tardi". La raccomandazione via radio di Alonso prima dello start ("abbi cura della mia macchina!"), insomma, non è stata sufficiente. Speriamo almeno per lo spagnolo che Button non abbia tenuto fede alla minaccia di fare la pipì nel suo sedile... Il campione 2009 torna adesso nei panni del pensionato di lusso, completato questo cameo: "In qualifica mi sono divertito tantissimo, avrò molti bei ricordi. Guidare a Monaco con queste macchine mostruose è un privilegio".

### In Canada sarà più difficile

"A volte al casinò di Montecarlo si fa jackpot, oggi la fortuna non ha girato dalla nostra parte", ha sintetizzato il direttore sportivo Eric Boullier. Si potrà sbancare a Montreal, o incassare almeno qualche fiche? Difficile sulla carta, perché il tracciato canadese potrebbe mettere in risalto le debolezze del pacchetto McLaren, e in particolare il ritardo di cavalli sulla concorrenza. Se non altro ci sarà di nuovo un Alonso a cui affidarsi, reduce dall'esaltante performance da esordiente alla Indy 500. Terminata però in anticipo per la rottura del motore, ovviamente Honda...







Vandoorne ha vanificato un possibile arrivo nella top ten con un contatto contro le barrriere alla Santa Devota





# Force India a secco







a cura di Massimo Costa  
foto Photo 4

### **Sebastian Vettel** 10

Spaziale, non si può dire niente di più. Non perfetto in qualifica, lo è stato in gara confermandosi il mastino che è, abilissimo nella gestione delle gomme nella fase decisiva del Gran Premio.

### **Kimi Raikkonen** 9

Una grandissima pole, una bella prima parte di gara, ma quando il ritmo si è alzato e Vettel si è avvicinato, ha aspettato troppo per cambiare le gomme. In quella fase, Raikkonen ha perso il GP non risultando brillantissimo. Ma contro un Vettel formato mondiale, c'è ben poco da fare. Bravissimo comunque Raikkonen che se rimarrà su questi livelli toglierà alla Ferrari il pensiero di chi prendere al suo posto.

### **Daniel Ricciardo** 8

Si è lamentato con la squadra per non aver potuto sfruttare al meglio le gomme in qualifica causa traffico nel giro di riscaldamento ("scelta stupida del team"), ma in gara si è rifatto grazie a una serie di giri velocissimi quando Bottas e Verstappen sono entrati ai box per il cambio gomme. E il terzo posto è più che meritato.

### **Carlos Sainz** 8

Garone dello spagnolo, già brillantissimo in qualifica con il sesto crono. La maturità di Sainz, sesto anche in gara, ormai non deve più sorprendere e quell'errore a Sakhir è l'eccezione che conferma la regola. Il pilota Toro Rosso è al terzo anno con il team giovani della Red Bull, ma per l'ennesima volta ha dimostrato che non deve più dimostrare nulla per ambire a qualcosa di più. Monte-Carlo lo conferma.

### **Valtteri Bottas** 7

Per due millesimi ha fallito la prima fila. Bella la qualifica del finlandese che però, in gara, non si è giocato al meglio le carte a disposizione anche per una strategia di copertura su Verstappen apparsa un po' esagerata da parte della Mercedes. Il quarto posto non può soddisfarlo. E Ricciardo ringrazia...

### **Max Verstappen** 7

Ma che succede a Verstappen che, a parte Shanghai, ci sta offrendo gare quanto mai normali e insipide quest'anno. Colpa di una monoposto più difficile da guidare? Vedremo nel prosieguo del campionato che accadrà, fatto sta che sul podio per la seconda volta consecutiva ci è salito il suo compagno Ricciardo e non lui, mestamente quinto. Colpa della strategia, sì anche, ma da Verstappen la gente si aspetta sempre quel qualcosa in più che non arriva... E anche in qualifica non ha fatto la differenza su un tracciato dove avrebbe dovuto farla.

### **Romain Grosjean** 7

Tra gli alti e bassi di questo inizio di stagione, a Monaco Grosjean ha tirato fuori il meglio di sé quando pareva nuovamente in difficoltà a seguito di prove libere in salita. Ma in qualifica è addirittura entrato nel Q3 chiudendo ottavo, stesso piazzamento conseguito al termine di una corsa bella "massiccia".







**Kimi Raikkonen**  
imprendibile il sabato





Nico  
Hulkenberg





## Felipe Massa

**6,5**

Non lo si è visto molto, in qualifica ha deluso le attese, ma in gara è emerso alla distanza. L'esperienza fa sempre la differenza e così sono arrivati due punti e il nono posto.

## Jenson Button

**6,5**

La media tra l'otto per l'eccezionale qualifica che lo aveva portato in Q3 e il cinque per l'errore al Portier nel quale ha scaraventato, per fortuna a bassa velocità, Wehrlein contro le barriere, produce un 6,5. Button è tornato al volante di una monoposto di F.1, completamente cambiata rispetto al 2016, dopo sei mesi e senza alcuna prova precedente si è buttato lungo le strade del Principato di Monaco. Subito è risultato competitivo, girando sui tempi del compagno Vandoorne, come se quella McLaren l'avesse guidata fin dai test pre campionato. Notevole. Peccato per quella penalità causa sostituzione MGU-K e power unit che lo ha costretto a partire dai box. E a soffrire dietro alle Sauber.

## Kevin Magnussen

**6**

Brillantissimo nelle prove libere, in qualifica ha mancato il giro buono rimanendo escluso dalla Q3. In gara è partito come un missile recuperando subito due posizioni. Ha forato e si è dovuto rimboccare le maniche per tentare di riprendersi la zona punti. Ci è riuscito grazie alle disgrazie altrui.

## Stoffel Vandoorne

**6**

Liberato dall'ansia del confronto con Alonso, il belga ha però dovuto guardarsi da un Button che girava sui suoi tempi. Monte-Carlo poteva essere il weekend del suo riscatto, lo è stato in parte. Bravissimo in qualifica a centrare la Q3, ha però sbattuto alla fine del Q2 e così la Q3 l'ha vista in TV. Partito dalla sesta fila per la penalità rimediata a Montmelò (contatto con Massa), in gara è stato solido e intravedeva la zona punti quando ha concesso lo spazio a Perez al restart dalla safety-car finale, è andato largo, sullo sporco, ed ha finito la sua corsa contro le barriere. Insomma, due (quasi) perle rovinata da due incidenti. Questa volta gli diamo però la sufficienza fiduciosi che l'uscita dal tunnel è ormai arrivata.

## Nico Hulkenberg

**6**

Non ci è parso brillante come nelle altre occasioni, ma forse la Renault nel Principato non era particolarmente di aiuto ai suoi piloti. Hulkenberg ha fallito l'ingresso in Q3, la quinta fila è arrivata soltanto per le penalità alle due McLaren, e al via si è fatto superare da Magnussen. Il ritiro dopo appena 15 giri non ha permesso al tedesco di poter tentare una qualsiasi idea di rimonta.

## Jolyon Palmer

**6**

Undicesimo a Monte-Carlo, un risultato non malvagio anche se in qualifica è stato nuovamente battuto dal compagno di squadra Hulkenberg. L'inglese della Renault si è tirato un po' su rispetto ai precedenti disastrosi Gran Premi.



### **Sergio Perez** **6**

Una gara difficile la sua, di rimonta, ma questa volta non ha trovato la zona punti. Fine del record. Colpa di Kvyat che lo ha chiuso senza remore alla Rascasse. Ma anche lui poteva stare un pelino più attento.

### **Esteban Ocon** **6**

Aveva raggiunto la zona punti, ma una foratura lo ha fregato. Peccato perché come per Perez, anche lui per la prima volta nel 2017 non ha preso punti lasciando la Force India a secco. L'incidente nel terzo turno libero ha condizionato molto la qualifica tanto che Ocon non è entrato nel Q2.

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

Con i se e con i ma non si fa la storia. Kvyat in qualifica è rimasto fregato dal crash di Vandoorne e non ha potuto sfruttare l'ultimo giro per entrare nel Q3. Rimane il fatto che, gli altri, il tempo buono lo avevano già segnato. In gara, teneva la zona punti, ma pressato da Perez a un soffio dall'arrivo è andato largo alla Rascasse. Il messicano si è infilato dentro con ottimismo, ma il russo ha chiuso la porta come niente fosse. Un po' più di attenzione, invece che prendersela con Perez, sarebbe stata gradita.

### **Pascal Wehrlein** **5**

E' finito a gambe all'aria, ma non per colpa sua. Eroe in Spagna, Wehrlein a Monte-Carlo ha deluso ogni attesa navigando nel fondo del barile fin dalle prove libere assieme al compagno di colori Ericsson.

### **Lewis Hamilton** **5**

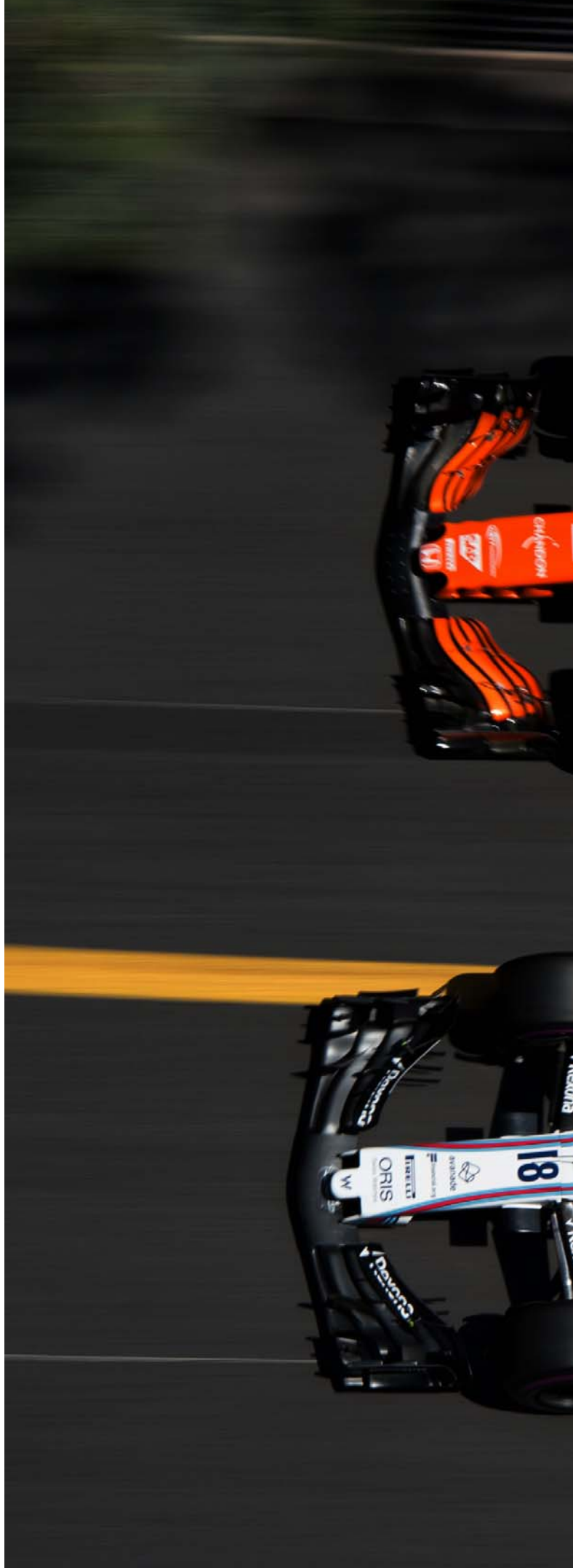
Che dire, quando in qualifica il tuo compagno finisce a 2 millesimi dalla prima fila e tu sei rimasto fuori dal Q3 giocandoti tutto all'ultimo giro come un disperato di centro classifica (e l'incidente di Vandoorne brucia ogni tua chance), quando per tutto il weekend non trovi l'assetto ideale, almeno così racconti... Che dire. Almeno non ha fatto danni in gara, ha pensato a prendere punti che potranno sempre servire. Ma che figuraccia, l'ennesimo down di un pilota che ci ha abituato a una mancanza di continuità sempre più preoccupante.

### **Lance Stroll** **4**

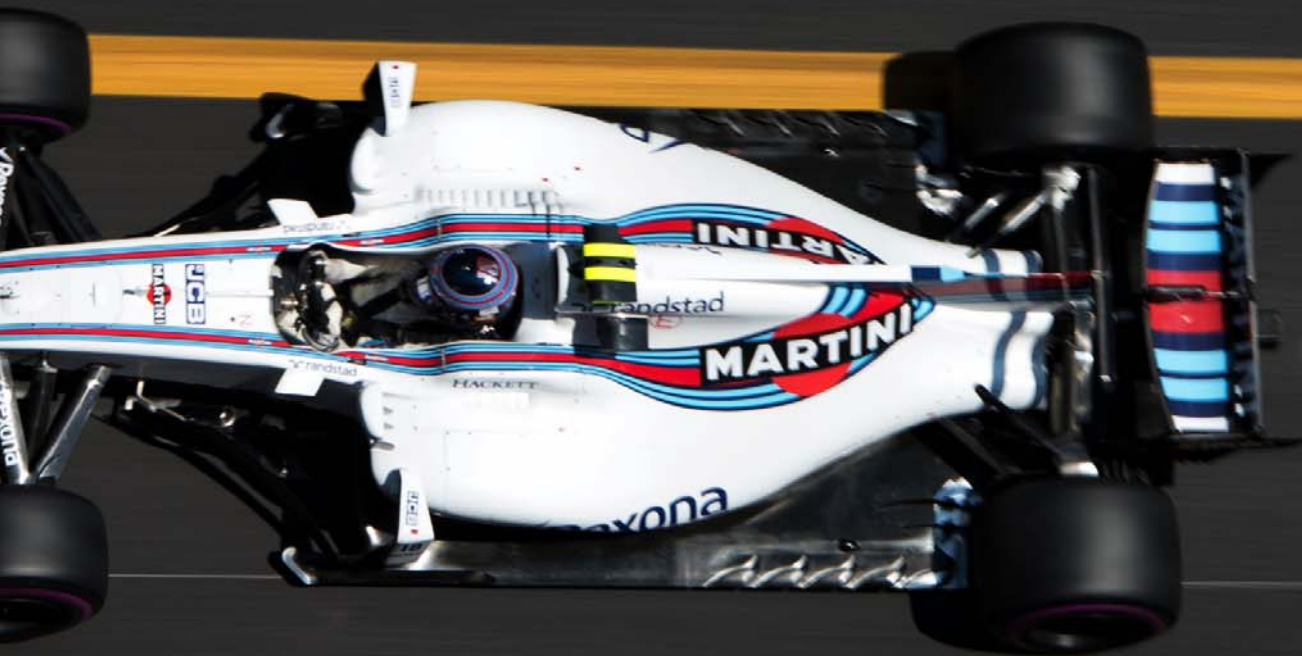
Siamo i primi a dire che ai debuttanti quest'anno serve tempo, ma a Monte-Carlo si viaggia anche d'istinto e notoriamente è il tracciato che mette in mostra il talento puro di chi ce l'ha e non può dimostrarlo per via di una monoposto infelice che si trova a guidare. La Williams tanto infelice non è, e Stroll è un talento costruito con pazienza sulle piste di tutto il mondo. Ma non a Monaco, dove non puoi girare prima. Così non gli è rimasto che fare il figurante per tre giorni. In attesa di un segnale positivo, si prenda un bel 4.

### **Marcus Ericsson** **3**

Sempre in difficoltà nel confronto con Wehrlein, anche a Monaco nonostante il tedesco fosse in evidente difficoltà non è riuscito a stargli davanti. I due voti in meno, per l'uscita di pista in regime di safety-car, una perla mica da ridere.







Stroll e  
Vandoorne



### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 28 MAGGIO 2017

- 1 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 78 giri 1.44'44"340
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 3"145
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 3"745
- 4 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 5"517
- 5 - Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 6"199
- 6 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 12"038
- 7 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 15"801
- 8 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 18"150
- 9 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 19"445
- 10 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 21"443
- 11 - Jolyon Palmer (Renault) - 22"737
- 12 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 23"725
- 13 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 39"089

Giro più veloce: Sergio Perez 1'14"820

#### Ritirati

- 71° giro - Lance Stroll
- 71° giro - Daniil Kvyat
- 66° giro - Stoffel Vandoorne
- 63° giro - Marcus Ericsson
- 57° giro - Jenson Button
- 57° giro - Pascal Wehrlein
- 15° giro - Nico Hulkenberg

## 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	Valtteri Bottas (Mercedes) - 52 giri in 1.28'08"743
Spagna	14/05/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 66 giri in 1.35'56"497
Monaco	28/05/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 78 giri in 1.44'44"340
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	129
2	Lewis Hamilton	Mercedes	104
3	Valtteri Bottas	Mercedes	75
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	67
5	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	52
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	45
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	34
8	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	25
9	Felipe Massa	Williams-Mercedes	20
10	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	19
11	Nico Hulkenberg	Renault	14
12	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	9
13	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	5
14	Pascal Wehrlein	Sauber-Ferrari	4
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	4
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
17	Lance Stroll	Williams-Mercedes	0
18	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
19	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
20	Jolyon Palmer	Renault	0
21	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Ferrari	196
2	Mercedes	179
3	Red Bull Racing	97
4	Force India	53
5	Scuderia Toro Rosso	29
6	Williams	20
7	Renault	14
7	Haas	14
9	Sauber	4
10	McLaren	0









Takuma Sato  
trionfatore  
della Indy 500

# Pokerissimo Indy

**Quattro assi, quattro protagonisti di una Indy 500 memorabile. Alonso, Sato, Dixon e Castroneves arrivano tutti da storie molto diverse, ma hanno avuto in comune la capacità di diventare protagonisti della gara più veloce e difficile al mondo**



Marco Cortesi

Non avrà conquistato la Indy 500, ma Fernando Alonso ha indubbiamente conquistato Indianapolis. La sua prestazione ha fatto applaudire tifosi e addetti ai lavori per il modo in cui si è adattato ad un nuovo modo di guidare, vedere, pensare, agire. E' entrato in sintonia con lo Speedway senza arroganza, ma anche senza timore reverenziale. Umile e determinato ad apprendere quanto più possibile, si è subito distinto andando al comando in gara. Chiamato alla sfida di quella che è una delle corse più veloci e complicate del mondo, Alonso ha vinto la sua battaglia utilizzando lo stesso approccio analitico che l'ha reso vincente in Formula 1. Dopo i primi giri è arrivata la prova del traffico, delle strategie e della pit-lane, ed è stata impressionante la tranquillità con cui Alonso ha affrontato tutte le variabili, in particolare le soste, con una calma olimpica che non l'ha però visto lasciare sul terreno nemmeno un centesimo. E in tutto, la preparazione è stata la stessa, appresa sin dalla tenera età e che, insieme ad un talento infinito, l'ha reso uno dei più forti piloti della storia della Formula 1, in grado di vincere regolarmente (e sono pochi ad averlo fatto) anche con vetture inferiori. Peccato per il KO del motore Honda, che era un rischio calcolato. Con tante macchine potenzialmente vincenti al via, si è scelto di puntare sui cavalli sapendo che qualcuno sarebbe rimasto deluso. Peccato sia toccato a Nando. Appena sceso dalla vettura, non sembrava molto propenso a tornare a Indianapolis, ma dopo 24 ore sembra già che abbia cambiato idea.

## Sliding Doors Takuma Trionfo a 40 anni

A prevalere è stato il giapponese metropolitano di Shinjuku, Tokyo, che ha potuto iniziare a correre in auto solo a 20 anni. Anche lui è stato determinato all'impossibile, in un paese in cui, in termini di vita lavorativa, non è certo facile sfuggire al proprio destino. Dopo una carriera più che apprezzabile nel ciclismo, Sato si è così presentato ad una selezione sulla pista di Suzuka vincendo una borsa-gara che ha dato il via a tutto. Poi il titolo nella Formula 3 inglese, la Formula 1 e l'IndyCar. Nessuno ha mai messo in dubbio il suo potenziale, anche se gli errori sono sempre stati presenti qua e là nel suo... catalogo. Incassato il sostegno della Honda, ha sempre fatto del suo meglio per ripagare la casa nipponica sottoponendosi anche a delle grandi pressioni. Nel 2012, l'onta di essere finito a muro all'ultimo giro della 500 Miglia mentre lottava con Dario Franchitti, per irruenza sua e furbizia dello scozzese. Poi, il purgatorio del team Foyt, che l'ha visto diventare il primo pilota a vincere una corsa in oltre 13 anni per la scuderia del "duro" AJ. Sistemate alcune cose, e con una delle vetture migliori del lotto, è stato fenomenale. Nelle qualifiche, due tocche con le barriere avevano fatto temere un KO. Ma nel finale di gara non ce n'è stata per nessuno. Zero errori di guida (solo del team) e un duello vinto con Helio Castroneves che resterà nella memoria collettiva.



Esordio  
straordinario  
quello di  
Alonso a Indy





L'arrivo trionfale  
di Takuma Sato

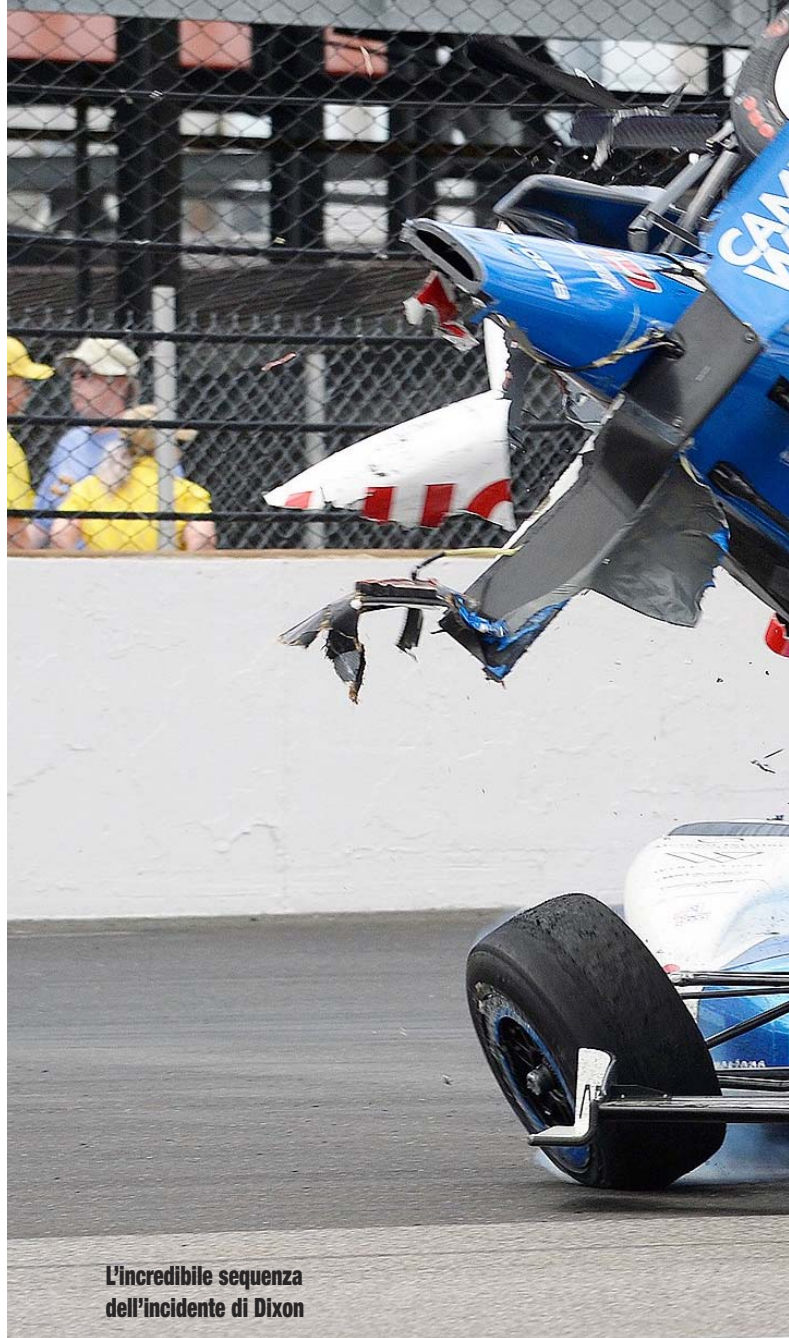




## Il fatto

### L'Iceman Dixon decolla ma non si scompone

Scott Dixon, come Iceman, vince il duello con Kimi Raikkonen dieci a zero: preciso, perfetto ed imperturbabile. In pista e fuori. Prendersi la pole per la Indy 500, vedersi poco dopo puntare una pistola alla tempia in una rapina e poi volare nelle barriere in uno dei decolli più paurosi che si ricordassero a Indy. Raccontando il tutto come se parlasse di una stringa slacciata. Dixon dopotutto ha sempre avuto un coraggio da leone. Non però un coraggio fine a se stesso, ad un briciolo di follia, ma dettato dalla fiducia incrollabile nei propri mezzi e nelle persone di cui si circonda. Passato sullo sporco, Jay Howard ha toccato le barriere attraversando la pista mentre sopraggiungeva Dixon che, decollato, ha volato fino alle barriere interne colpendole forte col roll-bar. Spezzata in due la vettura, e qualche dolore. Ma più che altro, tanta rabbia per aver perso la leadership della classifica. Il neozelandese di ghiaccio, arrivato al successo anni fa grazie ad una campagna orchestrata da papà Ron per farlo appoggiare da aziende locali con mire sul mercato americano, si rifarà in fretta.

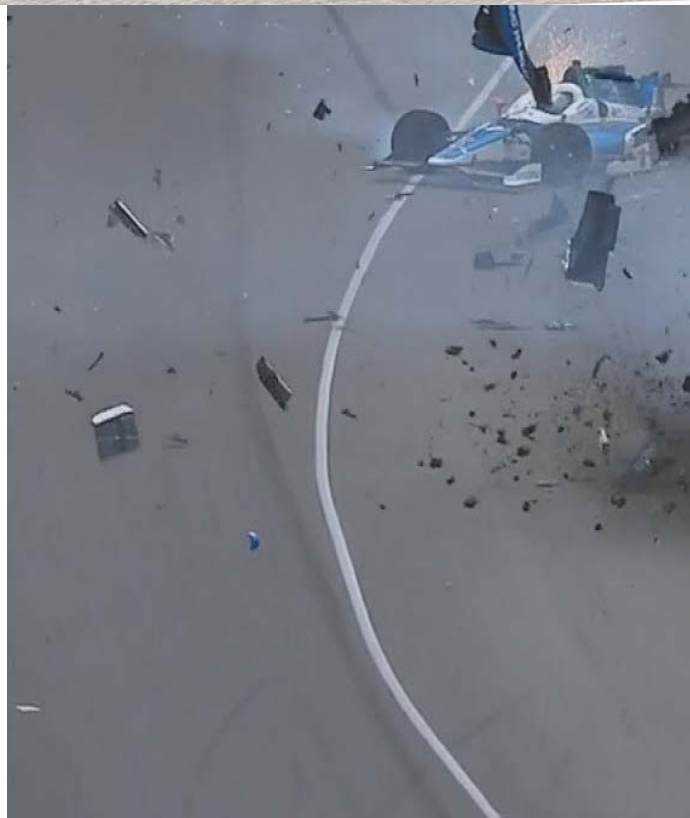


L'incredibile sequenza dell'incidente di Dixon

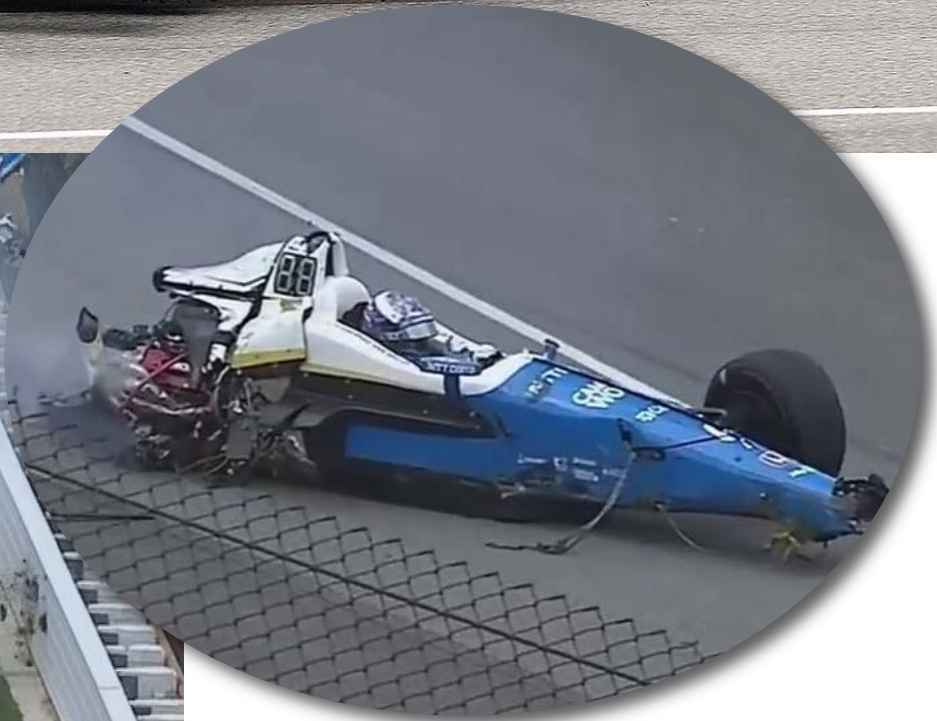


### Helio a ritmo di samba che duello con Sato

Più di così, Castroneves avrebbe potuto solo usare i chiodi a tre punte da Diabolik per fermare Sato. Visto l'andazzo della Nascar, è probabile che lì prima o poi arrivino, ma di Indy il brasiliano è stato ancora "L'interprete". Arrivato ormai secoli fa dal Brasile riuscendo a diventare quasi più americano degli americani, Castroneves ha colpito al cuore gli appassionati. In quello che potrebbe essere il suo ultimo anno a ruote scoperte prima di passare oltre, ha dimostrato che la qualità non va mai in soffitta. Con una vettura danneggiata, passata letteralmente sotto a quella di Dixon nel suo pauroso volo, un motore inferiore, una penalità per ripartenza anticipata, si è permesso di passare all'esterno Sato con pochi giri alla fine sfiorando la sua ala anteriore. Contro la scia, il motore e la bella difesa del giapponese non c'è stato però niente da fare. Ha comunque salvato l'onore del Team Penske. Il sesto posto di Juan Pablo Montoya è stato lo specchio di una squadra che questo mese non ha trovato la chimica giusta con lo Speedway finendo sotto in termini di motore, ma anche quanto a set-up e feeling generale.









Dopo alcune uscite in cui il quattro volte campione del mondo non aveva nascosto il suo disappunto sulla competitività della Ford Fiesta, il successo arrivato in Portogallo sembra aver definitivamente fatto sbocciare il matrimonio Ogier-M-Sport. E per i rivali, Neuville e Hyundai in testa, non è proprio la notizia migliore

# Ogier ritrova il sorriso

d by  
**Boost**

ampionship || [wrc.com](http://wrc.com)





Sébastien Ogier saluta così il pokerissimo di vittorie ottenuto in Portogallo









Marco Minghetti

Con l'arrivo del Mondiale Rally in Sardegna, il campionato iridato compie il giro di boa della stagione, ed allora è già tempo di tracciare i primi bilanci, e se qualcuno si presenta agli scrutini già con la promozione in tasca, qualcuno ha da scontare qualche errore veniale da matita rossa ma, ahimè, pure con qualche segnaccio con quella blu.

Tra i secchioni, of course, in prima fila c'è sempre lui, Sua Maestà Sébastien Ogier, che in Portogallo ha ritrovato la sua terra promessa, nel cammino fin qui difficile con l'adattamento alla Ford Fiesta WRC. A Matosinhos il francese ha finalmente fatto sbocciare il suo rapporto con la compatta dell'Ovale Blu, vincendo una gara estremamente combattuta e diventando il pilota più vincente di sempre nello storico rally portoghese: ben cinque i successi, come il mitico Markku Alen. Certo, anche in Portogallo Ogier non è stato il dominatore incontrastato ammirato negli anni di Volkswagen ma il quattro volte iridato ha dimostrato di essere finalmente veloce e consistente come non lo si era mai visto in questo 2017. L'impressione (o meglio una certezza...) è che il quattro volte campione del mondo sia tornato in piena confidenza con l'arma messagli a disposizione da M-Sport, come del resto le parole di Malcolm Wilson (e ancor più i sorrisi al traguardo...) fanno trasparire.

"In Portogallo si è chiaramente visto come le modifiche fatte all'assetto della Fiesta hanno cambiato il ritmo di gara, cosa che ci ha permesso di vedere finalmente un Sébastien diverso, quello vero. Si è reso necessario un periodo di adattamento, ma ora la vettura è come lui la vuole e riesce a sfruttarla al massimo. Eravamo tutti delusi dal risultato in Argentina, ma siamo riusciti a dare una svolta alla situazione nei test che hanno preceduto il Portogallo: i feedback ricevuti dagli ingegneri si sono rivelati perfetti ed hanno portato Seb nella giusta direzione..."

E così dopo le burrascose uscite in Francia ed Argentina – con Ogier in difficoltà e molto critico con team e vettura – il rapporto tra il campione francese e la compatta di Casa Ford sembra essere finalmente sbocciato e, visti anche i continui progressi di Ott Tänak e di Elfyn Evans con la Fiesta gommatata Dmack, è ovvio che i piloti guidati sul campo dal manager inglese siano per ora tra i più proficui della stagione.

Sébastien  
Ogier



### Neuville e Hyundai le spina nel fianco di Ogier e Ford

Gli svarioni di Monte-Carlo e Svezia sono ormai un lontano ricordo. E se proprio in quelle due gare da matita blu Thierry Neuville ha toccato il suo minimo storico, le due vittorie al Tour de Corse e in Argentina lo hanno rilanciato come avversario principe di Ogier. La compatta coreana ha dimostrato di poter vincere in tutte le condizioni ed anche in Portogallo non è stata da meno. Il secondo posto del belga arriva dopo una gara dove anche gli episodi hanno avuto un peso importante: ci riferiamo ad esempio ai 20-25 secondi persi dal pilota Hyundai dietro a Jari-Matti Latvala sulla PS 7, poi risultati

decisivi nell'economia della gara. Ma la vera cartina tornasole delle qualità della nuova Hyundai è la prestazione di un asfaltista doc come Dani Sordo che, sui sabbiosi sterrati intorno a Matosinhos, ha chiuso terzo dopo una grande gara. È la prima volta quest'anno che si vedono due Hyundai sul podio, segnale di un trend in crescita anche per i compagni di squadra di Neuville. E se alla velocità del belga ed alla affidabilità dello spagnolo si aggiungesse anche qualche stoccata di Hayden Paddon, ecco che i 26 punti di distacco da M-Sport nella classifica costruttori non farebbero assolutamente paura.

Una cosa è certa: in questo 2017 i coreani hanno proprio tutto per cucirsi sulla tuta l'iride e farsi scappare questa opportunità li marchierebbe come eterni secondi, soprattutto dopo l'uscita di scena di Volkswagen.







# MONDIALE RALLY

Il punto





## Per Toyota trend in calo, ma Lappi...

Un inizio 2017 così scoppiettante non se lo aspettava nessuno, e dopo i fuochi d'artificio che avevano issato Jari-Matti Latvala in testa al Mondiale il trend del team Toyota è un po' in calo. Ma, attenzione, un calo che sembra più fisiologico che altro. In realtà anche sugli sterrati lusitani la Yaris non ha affatto sfigurato con le rivali, e lo dimostra il passo che stava riuscendo a tenere Jari-Matti nel primo giorno di gara prima che un errore lo costringesse a dover inseguire. Un fatto non certo positivo per il capofila Toyota, poi complicato dai problemi di stomaco che lo hanno costretto a ben due verifiche in ospedale – una sabato notte ed una subito dopo la gara.

Una battuta d'arresto che però non inficia il gran lavoro che il team diretto da Tommi Makinen ha saputo fare fin qui, anche se rimane il grosso punto interrogativo che pende su Juho Hanninen. L'ex campione d'Europa si è infatti mostrato sin qui come anello debole della catena Toyota e l'arrivo del giovane connazionale Esapekka Lappi, al debutto in Portogallo con la Yaris, potrebbe non essere affatto casuale.

Il giovane finlandese, campione Wrc2 2016, è riuscito nell'intento di disputare la gara che doveva: in crescendo, mettendosi in luce con un finale di gara da pilota navigato, e nell'ultima giornata domenica ha dimostrato di avere già un ottimo feeling con la Yaris come hanno evidenziato gli ultimi due tratti cronometrati. Il risultato sono due quarti tempi assoluti addirittura davanti al capo-squadra. Il tempo firmato nella Power Stage gli sono valsi, inoltre, i primi punti iridati della sua stagione. Davvero un bel viatico...



Jari-Matti  
Latvala



### Alla Citroen ora si spera in Mikkelsen

Dopo sole sei gare l'annunciato dominio Citroen 2017 si è trasformato in una sagra di rimpianti e delusioni. E la causa principale di questo avvio a dir poco stentato non può che ricadere sulle spalle di un disastroso Kris Meeke, veloce come pochi, ma sin qui altrettanto falloso. In Portogallo il britannico ha collezionato l'ennesimo erroraccio che gli è costato il ritiro già nella prima tappa. E con un Meeke in evidente crisi di nervi e di fiducia, nonostante la vittoria-brivido nel Rally del Messico, a peggiorare il bilancio di quella che fu l'Armata Rossa bisogna aggiungere il nulla prodotto sin qui da Stéphane Lefebvre. Il francesino continua a dimostrare di non possedere il ritmo degli avversari, aggravando il suo bilancio con errori a ripetizione. Così il team guidato da Yves Matton rischia davvero una bocciatura sonora, ed è solo grazie a Craig Breen che anche in Portogallo il bilancio Citroen non sia stato totalmente negativo.

E così il boss del reparto corse del Double Chevron si è rivolto al disoccupato di lusso Andreas Mikkelsen che proprio nella tappa italiana prenderà il posto di Lefebvre. Matton ha tenuto a precisare che il norvegese ex-Volkswagen salirà sulla C3 WRC solo nella gara isolana, ma in pochi sono disposti a crederci.

Per ora il norvegese salirà sulla vettura con il numero 9 sulle portiere, ma c'è da credere che anche la C3 con il numero 7, quella normalmente affidata a Meeke, possa presto cambiare chaffeur. Al cronometro, come sempre, la sentenza...







**È finita ancora  
una volta nella polvere  
la gara  
di Kris Meeke**



**AUTOTECNICA**  
**MOTORI**

# ENGINE EVOLUTION

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

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

