

n. 347
21 marzo 2016

Magazine **italia** **racing.net**



Attacco al potere

Rosberg fa la voce grossa e batte il compagno Hamilton. Vettel e Raikkonen con una partenza lampo spaventano le Mercedes. La Formula 1 riparte da Melbourne con la certezza che qualcosa sta cambiando

Magazine

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

Italia **Racing**.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 Italaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369



il graffio

di Baffi

**IL TEAM HAAS
SUBITO A PUNTI.**



**ROMAIN
WELL
DONE !!!
P 6**



BAFFI

Gp d'Italia sempre più a rischio dietro Monza c'è Imola

Stefano Semeraro

Monza sì. Monza no. Monza forse. Negli ultimi due-tre giorni si è passati dal bollettino funebre del presidente dell'Acì («è stato tutto inutile, non ci sono più margini di trattativa») alle parole di tenue speranza esalate sempre da Sticchi Damiani al Corriere della Sera: «La trattativa sul futuro del GP d'Italia prosegue. Monza è l'opzione A, ma ci sono grosse difficoltà». Insomma, il futuro è appeso ad un filo.

A settembre, con la visita in pompa magna del Premier Renzi e le parole incoraggianti di Ecclestone, pareva che la soluzione fosse nel mirino. Scomparsi però i flash dei fotografi e delle agenzie, la realtà è ben diversa e la prossima edizione del GP rischia davvero di essere l'ultima.

Nella faccenda la questione economica è centrale, ma non è la sola. In virtù della sua storia Monza aveva ottenuto uno sconto – si parla di 19 milioni di dollari l'anno (a Baku spenderanno il doppio, ndr) ripartiti per due terzi in capo all'Acì (12,5 milioni da prendersi da quelli del Pra, denaro pubblico...) e per un terzo alla Sias – il problema è che fra Bernie e l'attuale management non c'è assolutamente feeling. Ecclestone non si fida infatti di Andrea Dell'Orto, attuale presidente Sias, e del direttore del circuito Francesco Ferri, che a suo modo di vedere non sarebbero in grado con certezza di reperire le risorse. Il Supremo vedrebbe bene a capo di tutto Federico Bendinelli, il cui contratto di consulenza però è scaduto a dicembre. Per dare a lui pieni poteri serve comunque il placet dell'Acì Milano, guidato da Ivan Capelli, ma per il momento non c'è nulla di scontato. Il duo Dell'Orto-Ferri non sembra aver voglia di mollare, Capelli teme di doversi ritrovare a fornire anche la quota della Sias che è ormai a secco e non vuole schierarsi contro i due che hanno contribuito alla sua elezione. Insomma il più classico dei pasticci all'italiana. Il piano B sarebbe far tornare il Gp d'Italia a Imola - mentre pare decisamente improbabile spostarlo al Mugello - anche se rinunciare alla tradizione monzese sarebbe un brutto colpo. A Imola, per rientrare nello standard attuale della F.1, serve un grosso intervento di ristrutturazione, e in quel caso forse si riuscirebbe anche al totale della fee pretesa da un Ecclestone sempre più spazientito. E che dei sorrisi e delle strette di mano di Renzi, evidentemente, non sa che farsene.





Per tutta la prima parte del GP le Rosse sono state davanti alle grandi rivali, poi l'incidente di Alonso con la safety-car e una scelta sbagliata del muretto Ferrari ha restituito alle Freccie Rosse il comando e l'ennesima doppietta. Quest'anno a Stoccarda hanno capito che non vivranno un campionato da solisti, ma a Vettel & Co. resta il gusto amaro di un'occasione fallita

Quasi



gol

Stefano Semeraro

Trentotto giri in testa. Ma solo terzo alla fine. La Mercedes che chiude la 42esima doppietta con Rosberg e Hamilton. E la Ferrari che scopre che avrebbe potuto vincere.

Lo scatto da urlo sotto la curva di Vettel e Raikkonen alla partenza. La soddisfazione di Nico alla fine: «la mia macchina è irrealmente», che però poi racconta che ha temuto di doversi ritirare nel finale.

Maranello che sente di essersi avvicinata da matti ai rivali, e Arrivabene che gela l'entusiasmo – prima ancora del silenzio di Marchionne: «c'era da vincere, e abbiamo perso». Poi attenuerà la durezza della considerazione spiegando che per lui, nonostante il podio amaro, «il bicchiere è pieno» - ma le sensazioni contrastanti restano.

Il primo Gp dell'anno, vista dal box della Rossa, è la cronaca di una vittoria mancata, la fotografia di un podio dal sapore opposto a quello di un anno fa. Allora pareva una delicatessen, oggi una caramella al rabarbaro. Vista dalla sponda opposta, quella color argento, è invece un dolcetto che puzza di veleno: questa volta l'abbiamo sfangata, ma la prossima...





Lo scatto vincente
delle due Ferrari
di Vettel e Raikkonen



Alonso “ferma” la Ferrari

La svolta della gara che ha tolto Vettel dalla testa e da una probabile vittoria, e Raikkonen da un possibile piazzamento è stato l'incidente fra Alonso e Gutierrez che ha congelato la gara per 10 minuti e annullato il vantaggio che la Rossa aveva accumulato dopo lo start dei sogni su un Hamilton stranamente inceppato. Fino ad allora sembrava tutto troppo bello, per il popolo di Maranello, quasi l'avversarsi di un sogno lungamente covato: Seb primo con 5"2 di vantaggio su Rosberg, 18"7 su Raikkonen, ben 39" su Raikkonen. Il copione perfetta, ma gli imprevisti, si sa, nelle corse sono l'unica certezza. Così è arrivata la scelta – sbagliata, a posteriori – di ricominciare dopo il pit-stop con le gomme supersoft, mentre la Mercedes montava le medie. Dietro c'era il pensiero di un maximum attack, di un assalto preventivo per stroncare le velleità delle Freccie d'Argento. Che però con le medie non sono crollate, anzi, hanno dimostrato di aver messo a frutto il lavoro compiuto nei test e di saper volare anche con le coperture in teoria meno performanti. Poi ci si sono messi il pit-stop maledetto di Vettel, con quei due secondi e mezzi persi per il 'solito' bullone difettoso, il suo fuoripista nato dalla foga della rimonta, e il principio di incendio a bordo della vettura di Raikkone dopo il calo di potenza che l'ha costretto al ritiro (anche se il motore non sarebbe compromesso, il problema sarebbe nato nella parte relativa al turbo). E così dentro la coppa per il terzo classificato ritirata da Seb alla fine restano un mucchietto di interrogativi: l'affidabilità delle Rosse è sotto accusa? La nuova monoposto riuscirà, prima o poi, a sfruttare le gomme medie come ha dimostrato di saper fare la rivale, o si ripeteranno i problemi strutturali del 2014-2015? La Mercedes resta comunque fuori tiro nel caso in partenza funzioni tutto bene per Hamilton e Nico, e non si verificano problemi come questa volta?





GP AUSTRALIA

La storia di copertina





Tutta colpa del flop gomme

«Se fossi Marchionne non sarei soddisfatto», ha ammesso con la consueta schiettezza Maurizio Arrivabene. «Un Presidente non può gioire per una sconfitta, nelle corse alla fine conta solamente arrivare primi. Perché la scelta delle super-soft invece delle medie? Pensavamo che le gomme della Mercedes si sarebbero deteriorate prima, con Hamilton è successo e Seb stava per prenderlo. Con Rosberg no». Più sorridente Vettel, anche se pure lui riconosce il flop della scelta coperture. «Forse potevamo fare una scelta diversa, ma non è una critica, si vince e si perde tutti insieme. Mi dispiace per Kimi, ma oggi abbiamo guadagnato 15 punti, la squadra c'è e abbiamo capito che questa è la macchina giusta per mettere pressione alla Mercedes. E' solo la prima gara, ma siamo sulla buona strada». Come al solito analitico e sintetico insieme Raikkonen: «All'inizio andava tutto molto bene, poi ho avvertito un calo di potenza e ho dovuto ritirarmi. Peccato. Sabato è stata una giornata strana, ma sapevamo che il divario in qualifica non era reale, per tutto l'inverno abbiamo lavorato bene ed eravamo sicuri di essere a buon punto. Con la macchina ho avuto un buon feeling, è veloce. Però le gare bisogna finirle».

Nonostante la vittoria alla Mercedes sguardi preoccupati

In Mercedes regna una soddisfazione preoccupata. La vittoria della conferma è arrivata, ma insieme ad essa il fondato sospetto che quest'anno la lotta con la Ferrari non sarà più quella di Beep-Beep con Wylie Coyote. «Alla fine abbiamo deciso di montare le medie», spiega Toto Wolff. «E questo ha costretto i piloti a correre sul filo fra performance e tenuta. Gestire le gomme e le temperature è diventato molto difficile, anche per colpa dei detriti che c'erano in pista, uno dei quali si è infilato nei reni quasi costringendo Nico a fermarsi». Ed è proprio Rosberg a riassumere il feeling in casa Mercedes: «siamo contenti di questa vittoria, ma con le Ferrari quest'anno ci sarà poco da rilassarsi». Non sembra pretattica, non più di tanto almeno. «Ci sarà da lottare e ci divertiremo», conferma Hamilton. «Io all'inizio ho avuto un po' di patinamento (a quanto pare un problema con il software della frizione, ndr), e dover poi rimontare non è stato facile. Però nelle gare non sempre va tutto come uno spera, in fondo avrei potuto perdere più punti su Nico, e questa è solo la prima gara». Il primo capitolo di una storia che promette più brividi e più dubbi di quelle – noiosissime – del recente passato.



PETROL
QUALCOMM
Allianz
EPSO
BOSE

Mercedes-Benz
AMG
PETROL
Allianz

GP AUSTRALIA

Red Bull





La terza forza

Jacopo Rubino

Per alcuni giri, Daniel Ricciardo a Melbourne ha occupato addirittura la terza posizione provvisoria. In quei momenti, forse, i suoi connazionali hanno cullato il sogno di vedere finalmente un pilota di casa salire sul podio al Gran Premio d'Australia. Nelle 30 precedenti edizioni (comprese quelle disputate ad Adelaide) non era mai accaduto: o meglio, non ve n'è traccia nelle statistiche, visto che proprio l'alfiere Red Bull nel 2014 venne privato della piazza d'onore per una irregolarità al flussometro. E prima di lui non ci era riuscito il predecessore Mark Webber, mai troppo fortunato all'Albert Park se non nell'incredibile gara del 2002, quando chiuse quinto all'esordio assoluto con la Minardi.

Ricciardo soddisfatto del quarto posto

«Speravo che le gomme resistessero, ma ho dovuto effettuare un altro pit-stop», ha spiegato Daniel, con l'unica RB12 in pista dopo l'improvviso abbandono di Daniil Kvyat. Non c'è comunque motivo di rammaricarsi, anzi: «Chiudere quarti è un ottimo risultato, in più non siamo così distanti da Mercedes e Ferrari». Per lui, decisamente, è stata una domenica vissuta nel modo giusto. «Mi sono divertito, è stato davvero bello tornare a correre. E avere una ottima macchina da guidare ha rafforzato la sensazione», ha raccontato. «Siamo partiti bene e abbiamo tenuto un bel ritmo con serbatoio pieno, compiendo un paio di sorpassi». Sorpassi che il pubblico sulle tribune ha sempre celebrato con fragorosi applausi, confermando il desiderio di vedere il proprio beniamino nel ruolo di protagonista.

Red Bull preparata è la terza forza?

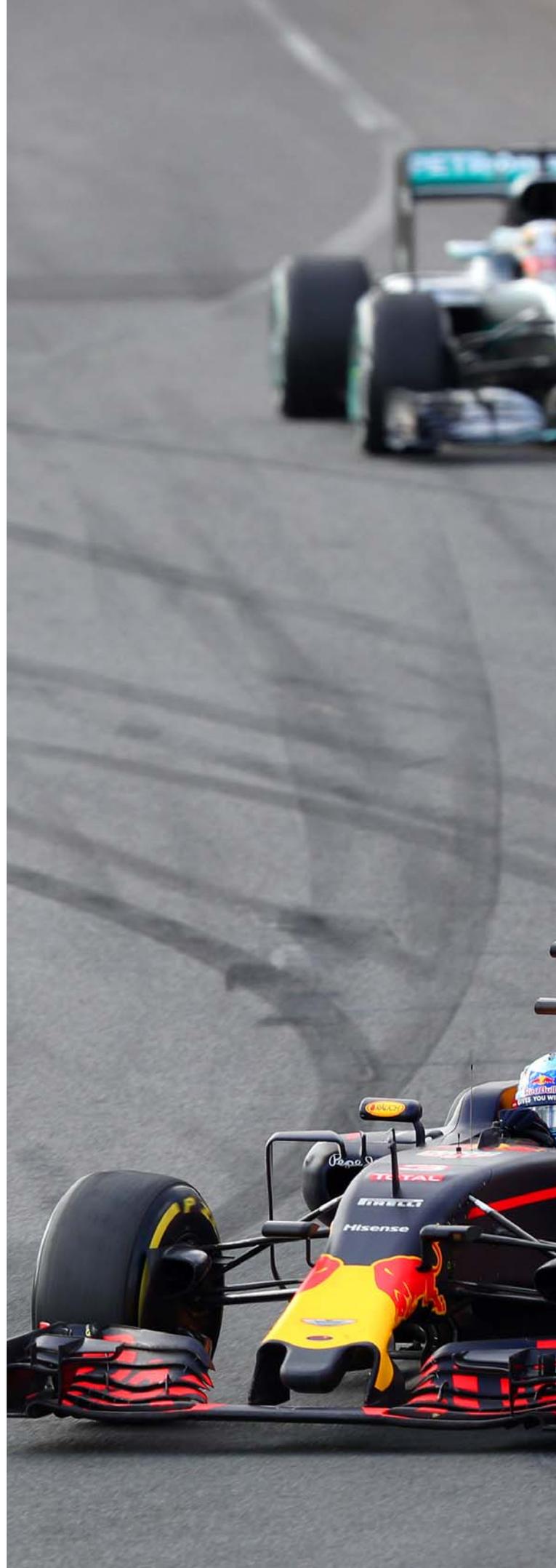
A margine, resta la piccola soddisfazione di aver stampato il best lap in 1'28"997, sfruttando i pneumatici supersoft, e l'idea che l'attacco effettuato a Felipe Massa abbia avuto qualcosa di profetico: la Red Bull sembra aver strappato alla Williams i panni di terza forza alle spalle di Mercedes e Ferrari, dando credito alle impressioni maturate nei test invernali. «È stato incoraggiante capire qual è il nostro passo», ha ribadito il team principal Christian Horner. Per i prossimi round, quindi, ci sono buone basi. Non solo a livello telaistico (quasi una certezza, con Adrian Newey), ma anche grazie ai progressi della power unit Renault, ora marchiata TAG-Heuer.

Squadra rigenerata e più serena

Siamo appena all'inizio, ma la scuderia di Milton Keynes dimostra di essersi rigenerata nella pausa, ritrovando maggiore serenità al proprio interno e nel paddock. Insomma, non c'è stato solo un cambio d'abito con l'adozione della livrea opaca e dai colori più squillanti. Appaiono lontani anni luce i malumori del 2015, tra la crisi con il motorista Renault, la caccia fallita a un altro fornitore e la minaccia, più o meno concreta, di un addio alla Formula 1 per manifesta insoddisfazione. Persino il plenipotenziario Helmut Marko, solitamente caustico nelle proprie esternazioni pubbliche, negli ultimi tempi si direbbe più silenzioso. Anzi, la squadra guarda avanti attraverso l'interessante partnership annunciata alla vigilia con la Aston Martin. Un legame che, attraverso il progettista Newey, porterà alla nascita di una hypercar stradale.

Peccato per Kvyat travolto dalla sfortuna

L'unica macchia della trasferta a Melbourne è stata, ovviamente, la debacle di Kvyat. Per il russo è stato un weekend nero: 18esimo in qualifica, principale "vittima" dell'effimero sistema di qualifiche, il russo domenica non ha nemmeno preso il via. «La macchina si è semplicemente spenta. L'Australia credo non sia il luogo più fortunato per me», si è sfogato. Basti pensare che dodici mesi fa gli toccò una sorte praticamente analoga, senza percorrere neppure una singola tornata. Meglio voltare subito pagina, come fatto con la stagione 2015.







Chi ben comincia...

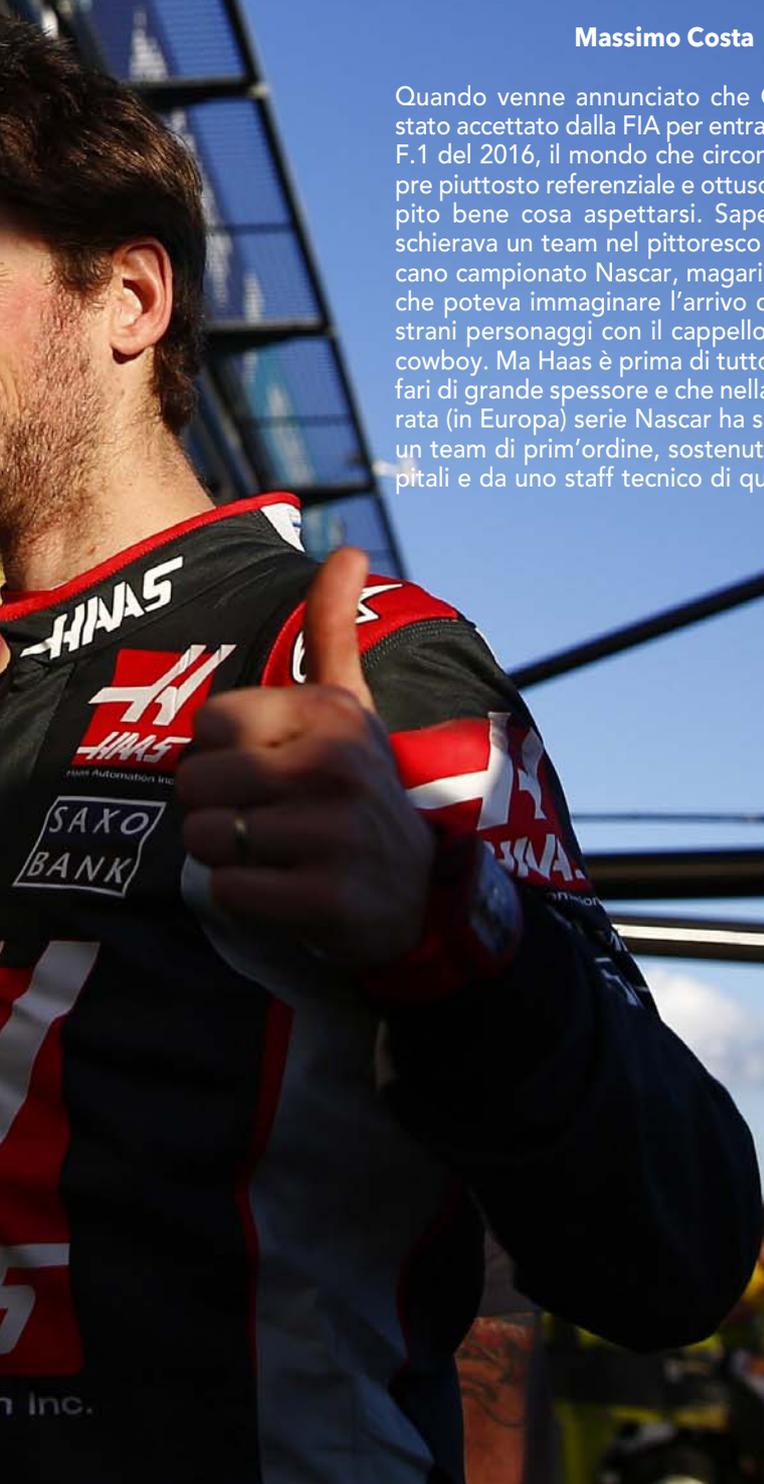
La Haas ha subito conquistato un favoloso sesto posto con Grosjean mentre l'altra monoposto è rimasta coinvolta nel brutto incidente innescato da Alonso. Un debutto a dir poco straripante per la squadra americana che grazie anche ad una strategia furba ha potuto incassare otto punti pesanti.

Massimo Costa

Quando venne annunciato che Gene Haas era stato accettato dalla FIA per entrare nel mondiale F.1 del 2016, il mondo che circonda la F.1, sempre piuttosto referenziale e ottuso, non aveva capito bene cosa aspettarsi. Sapendo che Haas schierava un team nel pittoresco e molto americano campionato Nascar, magari c'era qualcuno che poteva immaginare l'arrivo di una banda di strani personaggi con il cappello e gli stivali da cowboy. Ma Haas è prima di tutto un uomo d'affari di grande spessore e che nella poco considerata (in Europa) serie Nascar ha saputo costruire un team di prim'ordine, sostenuto da grandi capitali e da uno staff tecnico di qualità. Haas non

fa le cose per caso e quando si butta in una nuova avventura lo fa perché sa di essersi circondato di persone capaci, esperte, del settore. La lunga camminata del team Haas verso la F.1 è stata quindi preparata con grande precisione assicurandosi i servigi di partner di qualità come Ferrari e Dallara oltre che di un personaggio come Gunther Steiner che tra F.1 e Mondiale Rally ha esperienza da vendere. Il risultato è subito apparso eccellente: una monoposto sobria, dalle linee pulite, senza tanti fronzoli. Un pilota velocissimo, che rientra ormai tra le presenze fisse del mondiale da qualche anno, come Romain Grosjean e un giovane voglioso di riscatto quale è Esteban Gutierrez, seppur "raccomandato" dalla Ferrari.

Pollice alto per Gene Haas e Romain Grosjean





Strategia perfetta Neanche un pit-stop!

A Melbourne, il team Haas è arrivato dopo positivi test in Catalogna, anche se non esenti da inconvenienti tecnici. Poi, il capolavoro australiano. La qualifica non è stata per niente eccitante con Grosjean e Gutierrez relegati in decima fila, ma il potenziale era sicuramente superiore. A trarre in inganno squadra e piloti, il nuovo (ma che già fa parte del passato...) format della sessione che non è stato letto bene nei momenti concitati della Q1. Poco male, il franco-svizzero e il messicano si sono rimboccati le maniche e hanno gestito al meglio i primi giri, pur rimanendo nelle zone basse della classifica. Al 18° giro, il brutto incidente che ha visto protagonista proprio Gutierrez con Fernando Alonso. Tanta paura, ma tutto si è risolto al meglio. Paradossalmente, Esteban con quel crash ha finito per stravolgere la gara del compagno Grosjean che fino a quel momento non aveva ancora cambiato le gomme soft con le quali era partito, risalendo così in nona posizione. Saranno anche gli ultimi arrivati, ma l'idea di montare le gomme medie mentre la corsa era sospesa è stata a dir poco intelligente perché ha permesso a Grosjean di rimanere saldamente in top ten, di risalire fino al sesto posto e di concludere il Gran Premio senza mai avere effettuato un reale pit-stop in gara. Incredibile, ma vero.

Competitivi come la Force India e la Williams

Quello che però più ha impressionato della Haas-Ferrari è stata la capacità di mantenere con sicurezza e spavalderia la sesta posizione. Grosjean vi si è ritrovato dopo il ritiro di Kimi Raikkonen e il cambio gomme delle due Toro Rosso-Ferrari di Carlos Sainz e Max Verstappen. Ma non ha rubato proprio nulla. Alle sue spalle, come un'ombra, ha spinto forte dal restart fino alla bandiera a scacchi Nico Hulkenberg con la Force India-Mercedes, poi è arrivato anche Valtteri Bottas, ma entrambi non

sono riusciti a scalfire la VF16. Come ha detto Steiner: "Il risultato ce lo meritiamo, ma dopo le qualifiche non ce lo saremmo aspettato. Abbiamo preso la decisione giusta durante la bandiera rossa, ma soprattutto eravamo competitivi contro le altre vetture. Questo forse è ancora più gratificante". Al di là del risultato finale, è stata la capacità di tenere il passo di Force India e Williams ad ampliare il sorriso degli uomini del team Haas. Ci si chiedeva se avrebbero preso punti durante la stagione, al primo appuntamento ne hanno incassati otto. L'ultimo team capace di conquistare la zona punti al debutto era stata la Toyota nel 2002. Il team americano ha già cambiato un piccolo pezzo di storia della F1.



GP AUSTRALIA

Il pagellone





Verstappen ma che combini?

di Massimo Costa

Max Verstappen **4**

Meritava lo stesso voto di Sainz, ma il suo atteggiamento è inaccettabile. Pretendere che il compagno di squadra si faccia da parte mentre sta lottando con un avversario (Palmer), con l'idea che lui sarebbe stato più rapido nel superare l'inglese, può essere catalogata soltanto con una parola: arroganza. Non è la prima volta che il talentino olandese reagisce in questa maniera e ci chiediamo cosa stiano aspettando in Toro Rosso a metterlo in riga considerando che da chi lo circonda fuori dal box è pressoché impossibile che arrivino lezioni di stile. Poi, la perla finale, con la tamponata a Sainz a pochi chilometri dal traguardo che poteva rovinare tutto lo splendido weekend del team di Faenza. Non è così che si diventa campioni.

Sebastian Vettel **9**

Ha fatto emozionare Seb, abilissimo in partenza e per come ha saputo spingere al limite la propria Ferrari fino al calare della bandiera rossa. Poi, in Ferrari se la sono dormita, ma lui ha fatto il possibile per tentare di recuperare terreno sulle due Mercedes che gli erano finite davanti. Ha raggiunto Hamilton, lo ha messo sotto pressione, ma ha finito per commettere un piccolo errore. Che dopo tutto quel che è riuscito a fare, gli va perdonato.

Nico Rosberg **8,5**

Un errore nelle prove libere, una qualifica non troppo soddisfacente, una partenza dalla prima fila non perfetta. Non era iniziata bene la stagione di Rosberg a Melbourne, ma le gare riservano sempre sorprese e il tedesco della Mercedes è stato intelligente nel gestirla. Non ha fatto granché in realtà e se ha potuto festeggiare il quarto successo consecutivo, da Messico 2015 a domenica scorsa, deve ringraziare chi lo ha convinto a montare le gomme medie e la Ferrari, che ha sbagliato la scelta degli pneumatici per Sebastian Vettel. Non è sfuggita la manovra alla prima curva dopo il via nella quale ha portato largo Hamilton. Una piccola risposta al comportamento simile tenuto dal britannico nei suoi confronti in più di una occasione nel 2015 e che probabilmente gli è valsa la vittoria e... mezzo voto in più nel nostro pagellone.

Lewis Hamilton **8**

A differenza del compagno Rosberg, non aveva commesso errori nel corso delle prove e aveva siglato la pole. Meglio di così non poteva andare, ma al momento della partenza ha sbagliato tutto venendo battuto da Vettel e Rosberg, cadendo poi nella trappola del tedesco che lo ha accompagnato sul cordolo facendolo precipitare in sesta posizione. Hamilton ha mantenuto sangue freddo e con perizia, aiutato dalle gomme medie, ha saputo risalire fino al secondo posto.

Kimi Raikkonen **8**

Come Vettel, è stato autore di una grande partenza che da quarto in griglia gli ha permesso di transitare secondo al 1° giro. Raikkonen ha tenuto saldamente la seconda posizione finché... "qualcosa si è rotto sulla macchina", ha comunicato con la tradizionale flemma via radio. Molto sfortunato Raikkonen, tanto per non cambiare. In qualifica però, è stato meno ficcante del compagno Vettel.

Daniel Ricciardo **8**

Un garone quello dell'australiano della Red Bull. Non si è visto troppo, ma ha corso come se stesse battagliando per la vittoria. Ha estratto il massimo dalla sua RB12 e si è proposto come il primo degli altri che non siano Ferrari e Mercedes. Un bel passo in avanti per tutto il team rispetto al 2015.

Romain Grosjean **8**

Un voto alto che va condiviso col team Haas. Non buona la qualifica, ma in gara l'esperienza dell'ex pilota Lotus è stata fondamentale così come la visione strategica messa in atto dalla squadra. Grosjean non ha fatto neanche un pit-stop cambiando le gomme, da soft a media, nella pausa forzata con bandiera rossa. Dopo di che, Grosjean ha saputo tenere testa a Hulkenberg e Bottas con grande sagacia.





Amaro ritiro
per Kimi Raikkonen



L'abbraccio
dei fans
a Nico
Hulkenberg





Jolyon Palmer guida il gruppo davanti a Button e al compagno Magnussen



Pascal Wehrlein

Direzione Gara **8**

Giusto sospendere la corsa con bandiera rossa, decisione non facile comunque. Ma i tanti detriti in pista a seguito dell'incidente tra Alonso e Gutierrez, se "pestati" dagli altri piloti potevano creare pericolose micro forature che avrebbero anche portato a conseguenze gravi nel corso della gara.

Carlos Sainz **7,5**

Una bella gara quella dello spagnolo. Il nono posto è un po' bugiardo perché la Toro Rosso meritava di concludere nella top 5, ma il team non ha letto al meglio la situazione nel corso della pausa per bandiera rossa (vedi Ferrari...). Sainz si è dato un gran da fare, non ha esagerato, non ha commesso errori, è stato giustamente prudente nei sorpassi. Sarebbe stato sciocco buttare via punti certi per un eccesso di confidenza. Nel finale è stato addirittura tamponato dal nervoso compagno di squadra Verstappen.

Felipe Massa **7**

Una prova onesta per il brasiliano. Un buon quinto posto che fa morale più a lui che alla Williams che non solo si è trovata lontanissima da Mercedes e Ferrari, ma anche dietro la Red Bull. Massa ha però fatto la differenza in casa battendo in qualifica e in gara il consideratissimo Bottas.

Nico Hulkenberg **6,5**

Solido come spesso gli capita, ha portato punti alla Force India con un positivo settimo posto. La VJM09 è stata un po' la sorpresa negativa del primo appuntamento stagionale, non troppo convincente in qualifica, è stata salvata dal tedesco.

Jolyon Palmer **6,5**

Si è ben difeso e nel GP del suo debutto in F.1 ha anche corso bene leggendo bene ogni fase della gara. Non era facile per lui, con tutti gli occhi puntati addosso e col peso del ritorno in F.1 della Renault. L'undicesimo posto finale è da considerarsi più che positivo.

Kevin Magnussen **6,5**

Ai box al 1° giro per una foratura, ha beneficiato della bandiera rossa per recuperare il terreno perduto, poi si è lanciato in un bell'inseguimento chiudendo dietro al compagno di squadra Palmer. Ottimo quindi il rientro del danese in F.1.

Pascal Wehrlein **6,5**

Un primo giro spaziale, da ventiduesimo a quattordicesimo, poi anche tredicesimo. Il tedesco di colore ha impressionato con la Manor nella prima parte del GP, ma la strategia seguente non è stata il massimo della vita e il debuttante Wehrlein ha pagato dazio finendo ultimo a un giro.

Valtteri Bottas 6

Battuto da Massa in qualifica, il finlandese anziché dall'undicesima posizione è dovuto scattare dalla ottava fila per la sostituzione del cambio avvenuta nella serata di sabato. Sembra che il problema sia stato innescato da un errore dello stesso Bottas, ma non si è trovata conferma di questo. Il suo recupero è stato positivo risalendo da sedicesimo a ottavo, ma da lui e dalla Williams ci si aspettava molto molto di più.

Sergio Perez 5,5

Mai all'altezza del compagno di squadra Hulkenberg, questa volta il messicano sempre bravo nella gestione gomme, si è nascosto e nel finale è letteralmente sparito per surriscaldamento dei freni.

Jenson Button 5

Chi lo ha visto? Il buon Jenson ha terminato a 1 giro da Rosberg, triste segnale che ben poco è cambiato in casa McLaren-Honda. Un bel 5 che va condiviso col team di Ron Dennis.

Felipe Nasr 5

Corsa insipida certamente dovuta alla mancanza di sale, pepe e olio, ovvero la Sauber. Team in difficoltà su tutti i fronti, tecnico ed economico.

Marcus Ericsson 5

Leggi sopra... Ma almeno Nasr ha visto il traguardo, lui si è dovuto ritirare.

Esteban Gutierrez 5

Aveva qualche problema di potenza motore, la sua difesa su Alonso non è stata pulitissima con quello spostamento verso sinistra, partecipando attivamente al brutto incidente che ne è scaturito.

Fernando Alonso 5

Ha ammesso di avere frenato tardi, è arrivato addosso a Gutierrez con 25 km/h in più, anche per via del DRS aperto. Un errore di valutazione notevole che ha scatenato uno degli incidenti più drammatici, ma per fortuna senza conseguenze, che ha visto coinvolto lo spagnolo.

Bernie Ecclestone 2

Non fa che stupirci. Spesso con idee e fatti positivi, geniali, ma questa volta è andato alla deriva, ben supportato dallo Strategy Group e dalla FIA. L'idea di quell'orribile format di qualifica parte da lui, che inizialmente voleva l'inversione di griglia. Da manicomio.

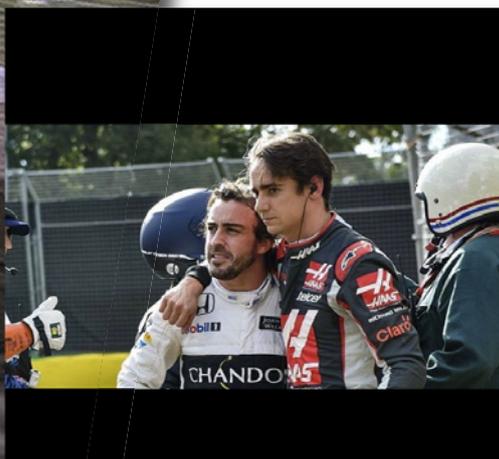
Daniil Kvyat ng

Costretto al ritiro prima della partenza per problemi di elettronica.

Rio Haryanto ng

Non male in qualifica, ma in gara si è dovuto fare da parte troppo presto.





estebangtz
@estebangtz



Races we have many, but life we only have one.. I thank God we are all ok! Carreras hay muchas pero vida solo tenemos una! Le doy gracias a Dios que salimos bien de esta!

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 20 MARZO 2016

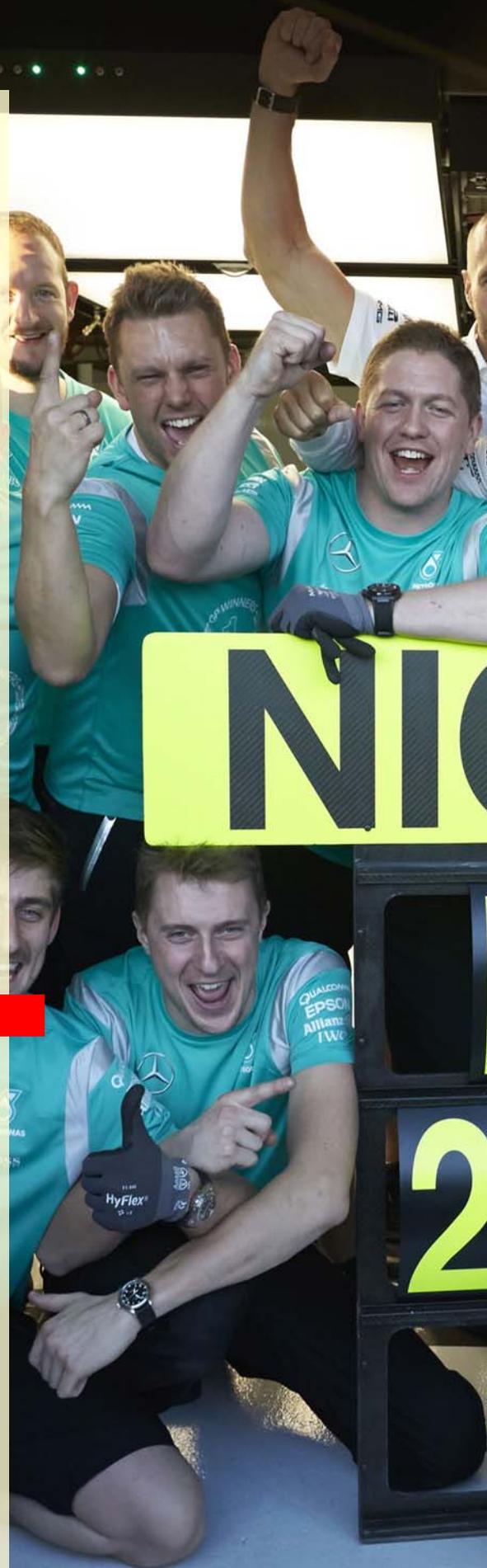
- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri 1.48'15"565
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 8"060
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 9"643
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 24"330
- 5 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 58"979
- 6 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1'12"081
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1'14"199
- 8 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1'15"153
- 9 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'15"680
- 10 - Max Verstappen (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'16"833
- 11 - Jolyon Palmer (Renault R16) - 1'23"399
- 12 - Kevin Magnussen (Renault R16) - 1'25"606
- 13 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'31"699
- 14 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 15 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro

Ritirati

- Marcus Ericsson
- Kimi Raikkonen
- Rio Haryanto
- Esteban Gutierrez
- Fernando Alonso
- Daniil Kvyat

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2016

Australia	20/03/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri 1.48'15"565
Bahrain	03/04/2016	
Cina	17/04/2016	
Russia	01/05/2016	
Spagna	15/05/2016	
Monaco	29/05/2016	
Canada	12/06/2016	
Europa	19/06/2016	
Austria	03/07/2016	
Gran Bretagna	10/07/2016	
Ungheria	24/07/2016	
Germania	31/07/2016	
Belgio	28/08/2016	
Italia	04/09/2016	
Singapore	18/09/2016	
Malesia	02/10/2016	
Giappone	09/10/2016	
USA	23/10/2016	
Messico	30/10/2016	
Brasile	13/11/2016	
Abu Dhabi	27/11/2016	





CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Nico Rosberg	Mercedes	25
2	Lewis Hamilton	Mercedes	18
3	Sebastian Vettel	Ferrari	15
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	12
5	Felipe Massa	Williams-Mercedes	10
6	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	8
7	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	6
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	4
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	2
10	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	1
11	Jolyon Palmer	Renault	0
12	Kevin Magnussen	Renault	0
13	Sergio Perez	Force India-Mercedes	0
14	Jenson Button	McLaren-Honda	0
15	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
16	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	0
17	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
18	Kimi Raikkonen	Ferrari	0
19	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0
20	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
21	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
22	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	43
2	Ferrari	15
3	Williams-Mercedes	14
4	Red Bull Racing	12
5	Haas	8
6	Force India	6
7	Scuderia Toro Rosso	3
8	Renault	0
9	McLaren	0
10	Sauber	0
11	Manor	0



Lorenzo lancia segnali

Il campione del mondo in carica vince da dominatore la prima gara della stagione facendo capire agli avversari che anche quest'anno sarà lui il pilota da battere

Jacopo Rubino

Era il favorito della vigilia, e non ha tradito il pronostico. Jorge Lorenzo ha conquistato in maniera autorevole il Gran Premio del Qatar, primo atto della stagione 2016 di MotoGP, onorando nel migliore dei modi lo status di campione del mondo. Veloce, preciso, calcolatore al punto giusto, lo spagnolo ha confermato quella superiorità che aveva fatto emergere sin dai test invernali, districandosi meglio di tutti fra gli enigmi del monogomma Michelin. Passato definitivamente al comando al nono giro, sganciandosi dalla bagarre con i diretti rivali, il portacolori della Yamaha da quel momento non ha più lasciato spazio a repliche. Il best lap registrato a tre tornate dal termine in 1'54"927, è un segnale fortissimo per i rivali: probabilmente più dei 25 punti già messi in cascina.

Lorenzo entusiasta della sua prestazione

«È stata una delle gare migliori della mia carriera», ha infatti dichiarato entusiasta "Porfuera". «Abbiamo chiuso primi, senza incontrare problemi e guidando alla perfezione. Negli ultimi tre giri ho potuto fare la differenza che mi ha permesso di vincere. Sono molto orgoglioso di come ho corso e del lavoro compiuto dalla squadra, perché abbiamo trovato un ottimo assetto». Una performance che, nelle modalità, è andata persino oltre le sue aspettative. «Abbiamo deciso di montare la gomma morbida perché con la dura non saremmo stati così rapidi. Sono stato sorpreso del mio ritmo nel finale: la soft sulla distanza sarebbe dovuta peggiorare, ma è accaduto il contrario. Scivolavo parecchio, ma allo stesso tempo ero molto attento e non ho commesso errori. Per questo motivo, nonostante la pressione di Dovizioso, sono sempre rimasto tranquillo».



Ducati ringrazia Dovizioso rammarico per Iannone

È stata una splendida domenica anche per Andrea Dovizioso. Come dodici mesi fa, il forlivese ha portato la Ducati in piazza d'onore: un risultato che cancella l'opaco epilogo del 2015, e regala una bella dose di consapevolezza a tutta la scuderia di Borgo Panigale. La Desmosedici a Losail ha combattuto ad armi pari con la concorrenza, trovando nella velocità in rettilineo il vero asso nella manica: quello che ha permesso alle due Rosse di "svernicciare" Lorenzo alla fine del primo giro, sfiorando i 350 chilometri orari. Al di là di questo, la condotta di Dovizioso è stata comunque maiuscola, simboleggiata dalla difesa su un temibile Marc Marquez. «Iniziare così è un sogno. Avevo chiuso la scorsa stagione senza più avere un buon feeling con la mia moto e affrontare la prima gara con questo ritmo, considerando tutti i cambiamenti regolamentari, significa che abbiamo compiuto davvero un grande lavoro», ha sottolineato. «Forse questa non sarà la realtà di tutto l'anno, ma abbiamo davvero un'ottima base». Peccato per la scivolata di Andrea Iannone, tradito dall'anteriore in curva 13 dopo appena sei giri: il gruppetto di vertice ha perso un contendente, la Ducati la chance di aggiudicarsi addirittura un doppio podio. «Non stavo neppure spingendo al massimo quando nel curvone ho toccato la linea bianca», ha spiegato sconsolato l'abruzzese. «La moto mi è partita improvvisamente, non ho potuto fare assolutamente nulla. Peccato».





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 20 MARZO 2016

- 1 - Jorge Lorenzo - Yamaha (Yamaha) - 22 giri 42'28"452
- 2 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 2"019
- 3 - Marc Marquez - Honda (Honda) - 2"287
- 4 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 2"387
- 5 - Dani Pedrosa - Honda (Honda) - 14"083
- 6 - Maverick Vinales - Suzuki (Suzuki) - 15"423
- 7 - Pol Espargaro - Tech 3 (Yamaha) - 18"629
- 8 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 18"652
- 9 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 21"160
- 10 - Scott Redding - Ducati (Ducati) - 24"435
- 11 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 35"847
- 12 - Eugene Laverty - Aspar (Ducati) - 41"756
- 13 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 41"932
- 14 - Jack Miller - Marc VDS (Honda) - 41"982
- 15 - Tito Rabat - Marc VDS (Honda) - 54"953

Ritirati

- 12° giro - Stefan Bradl
- 9° giro - Loris Baz
- 7° giro - Cal Crutchlow
- 6° giro - Andrea Iannone
- 1° giro - Yonny Hernandez

Il campionat

- 1. Lorenzo 25 punti; 2. Dovizioso 20; 3. Marquez 16; 4. Rossi 13; 5. Pedrosa 11; 6. Vinales 10; 7. P. Espargaro 9; 8. Smith 8; 9. Barbera 7; 10. Redding 6.



Primi giri al calor bianco
con Iannone e menare le danze

Marquez salva la Honda bel terzo posto

Dicevamo poi di Marquez. Dato per sconfitto alla vigilia del weekend, viste le sofferenze della Honda nel precampionato (specialmente nell'adattarsi alla nuova elettronica), il numero 93 ha sfoderato dal cilindro una prova di carattere. C'è persino qualche rimpianto, alla luce della pole quasi soffziata a Lorenzo, e della leadership nel warm-up della domenica mattina. I progressi sono evidenti. «Sono contento perché abbiamo dato il 100 per cento, appena due settimane fa accusavamo un secondo di ritardo», ha ricordato l'iberico. «Superare Dovizioso era difficile, perdevamo in accelerazione, ma ho voluto tentare anche all'ultimo giro. Spero che i prossimi circuiti siano per noi più favorevoli». Decisamente in ombra invece Dani Pedrosa con l'altra RC213V, quinto davanti a Maverick Vinales. Il rider della Suzuki, ormai, sta diventando una certezza.

Valentino quarto ma non graffia

Fantastico vincitore della scorsa edizione, questa volta Valentino Rossi si è dovuto accontentare del quarto posto. Il Dottore è stato vicinissimo al podio, anche a livello di distacchi, ma senza mai essere in grado di inserirsi nella bagarre: «Non avevo abbastanza velocità per attaccare, non sono mai stato realmente in battaglia», ha ammesso. La scelta di montare una mescola più conservativa al posteriore, sulla carta, avrebbe potuto offrirgli qualche chance in più nei giri conclusivi, ma l'esito non si è rivelato quello previsto: «Magari con un altro pneumatico poteva andare diversamente, non possiamo saperlo». Il Dottore, in ogni caso, cerca di guardare il bicchiere mezzo pieno: «Dobbiamo lavorare ancora, ma senza dubbio siamo competitivi».



La nuova Aprilia a punti out Crutchlow, forfait Petrucci

A terra Stefan Bradl, l'Aprilia ha raccolto una 13esima posizione con Alvaro Bautista, che vale tre punticini. Un piccolo riconoscimento per gli sforzi effettuati dalla casa di Noale nel varo della nuova RS-GP, in attesa di ulteriori sviluppi. Delusione per Cal Crutchlow, protagonista di una scivolata, e per il forfait di Danilo Petrucci. L'alfiere Pramac, dopo l'infortunio nei collaudi a Phillip Island, si è ripresentato in azione nelle prove libere, ma il peggioramento della mano lesionata lo ha costretto ad alzare bandiera bianca. Anzi, "Petrucci" si dovrà sottoporre ad un nuovo intervento chirurgico, saltando le tappe negli Stati Uniti e in Argentina. A sostituirlo potrebbe essere Casey Stoner.



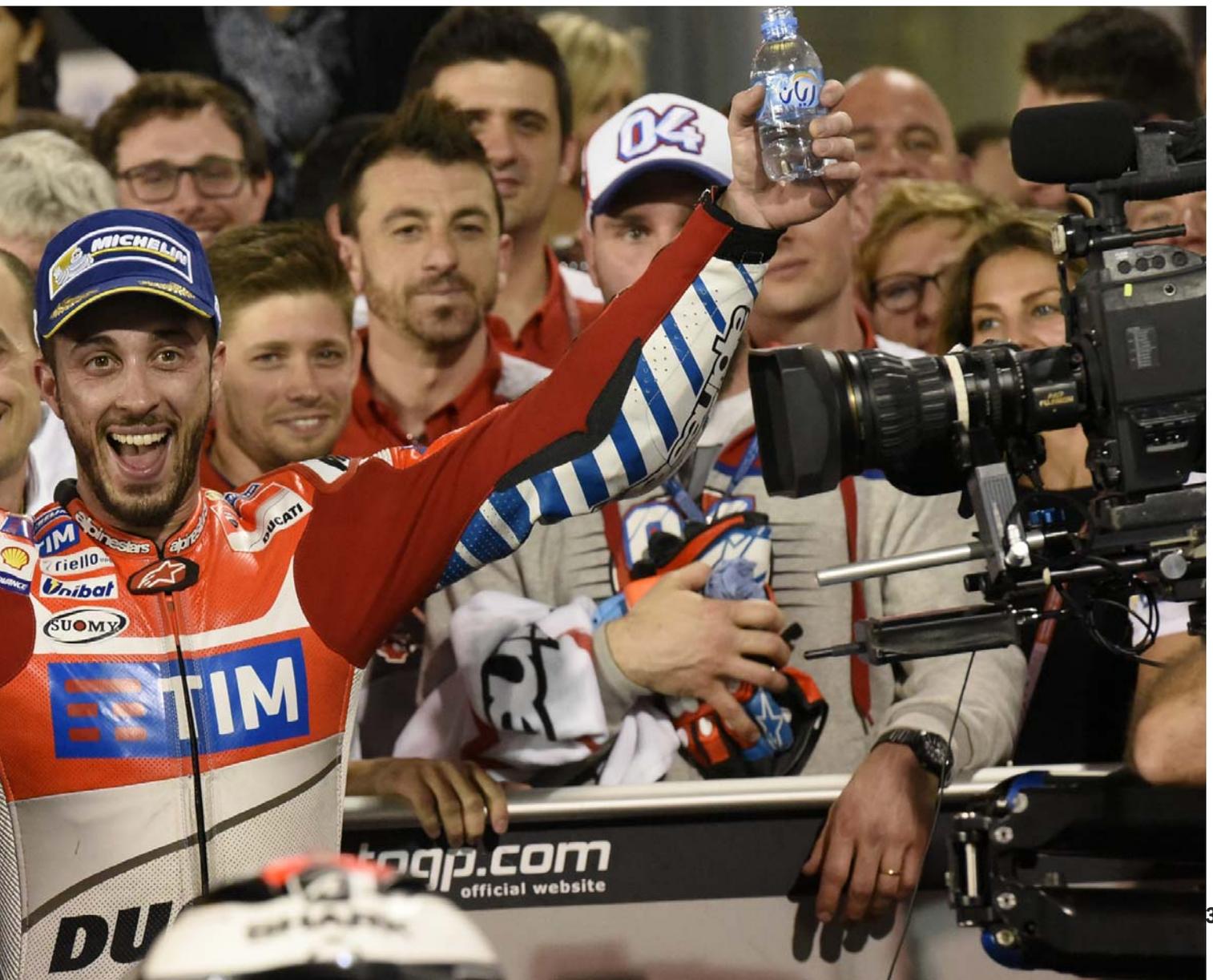
La gioia di Dovizioso
sotto lo sguardo di Stoner



Marquez precede Rossi
sul traguardo di Losail

Subito via al mercato piloti Rossi rinnova, Smith in KTM

Nel frattempo, in anticipo come mai era accaduto, il mercato piloti è già partito. Sabato mattina è arrivato l'annuncio del prolungamento tra Rossi e la Yamaha, che resteranno insieme anche nel biennio 2017-2018. «Ho sempre detto di voler continuare finché sarò competitivo», ha commentato a riguardo il centauro di Tavullia. Non una sorpresa, in effetti. Più strana però la tempistica dell'operazione, per qualcuno giudicata uno sgarbo del management giapponese nei confronti di Lorenzo, che avrebbe scelto di aspettare di fronte alla stessa proposta. Forse perché sta valutando l'ipotesi di un futuro in Ducati. Bradley Smith, invece, cambierà casacca: a fine 2016 saluterà il team Tech 3 dopo tre stagioni, sposando il progetto della debuttante KTM.



Una corsa, non una gab

La prima volta in Indy Car è una girandola di emozioni diverse, molto americane. Perché qui chi conta sono i fans, i veri padroni di uno spettacolo che tutti i protagonisti, dai piloti ai proprietari, dagli uffici stampa al grande boss della serie, cercano di rendere il più possibile appetibile e accessibile. Per tutti



bia



JULY 15 - 17, 2016

honda/hdy.com/travel

JULY 15 - 17, 2016

ILLUMINATOR
IMPACT
(877) 877-9255

Don Widdon Way

SP
T
G

SP
T
G

Stefano Semeraro
Inviato a St.Petersburg

Poppy ha sei anni e due incisivi che le mancano, ma quando si tratta di controllare sulla griglia le gomme di papà Scott Dixon, il campione in carica della IndyCar, è terribilmente seria. Toglie ogni pietruzza, liscia la mescola, poi corre ad abbracciare la sorellina Tilly e mamma Emma, ex campionessa britannica degli 800 metri, per la foto prima dello start. Sorriso allegro e sdentato, e via, si parte.

Una serie a dimensione uomo

Benvenuti a St.Peterburg, Florida, dove fra uno yacht e un chiosco di arepas (le frittelline che spopolano da queste parti) si corre la prima gara del campionato 2016 Indy Car. Un universo semovente e rumoroso, dove i piloti si mischiano al pubblico, i proprietari delle squadre ai fan in bermuda e t-shirt che in realtà sono i veri padroni dello show. In F.1 il paddock sembra un lager, una gabbia per pochi fortunati reclusi, qui è il corridoio di una high school al momento della ricreazione, fra la ruota della fortuna e lo stand dove puoi fare a gara a gonfiare una gomma (seguono premi). Famigliole con bi-carrozzino e pargoli scatenati, ragazzini che bighellonano felici godendosi il rumore e l'odore delle corse, coppie di fan in caccia di un selfie memorabile da mostrare agli amici. Tutti vanno dappertutto, toccano tutto, fotografano ogni cosa, comprese le vetture che meccanici, con pazienza biblica, tentano di regolare alla distanza di un gomito.

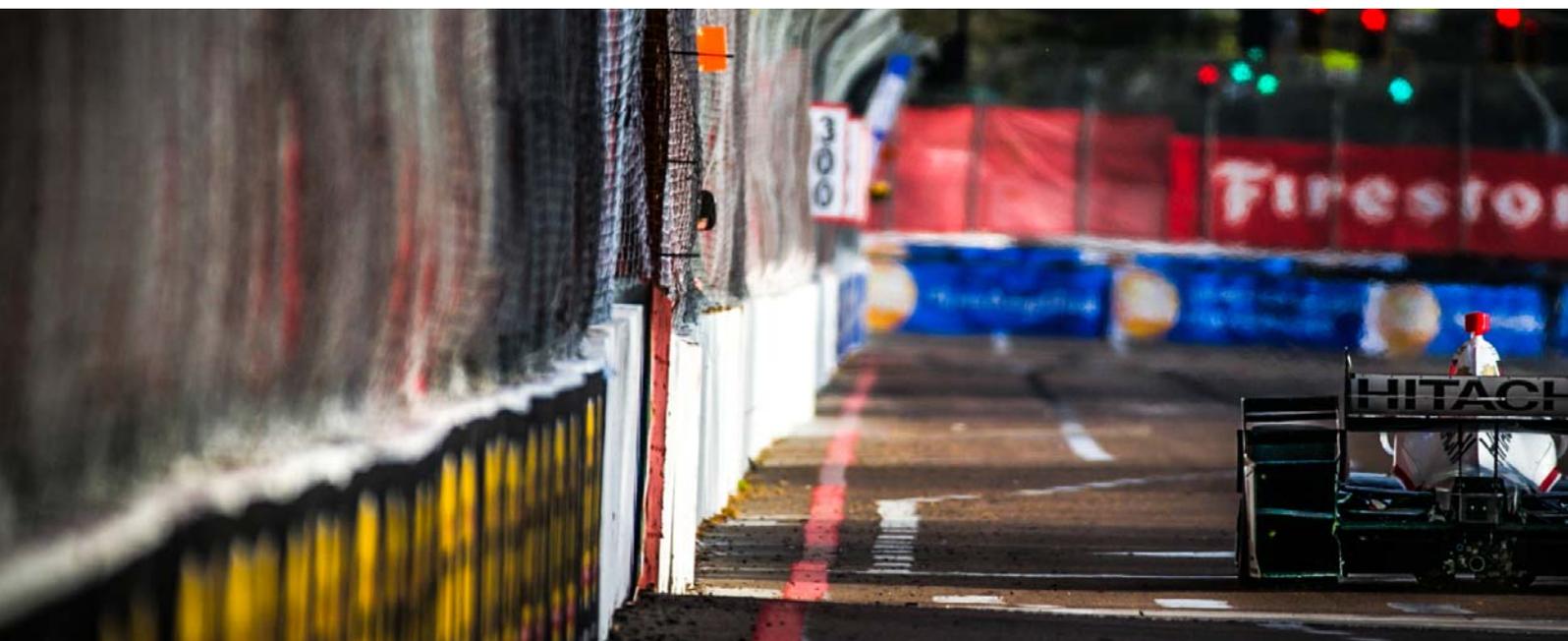
Nel Circus di Mister Ecclestone sarebbe alto spionaggio, da punire con il taglio del pass. Qui è la norma. Una prassi incoraggiata dai grandi capi della IndyCar, la serie più veloce del mondo e anche la più antica, visto che sotto varie forme e sigle sopravvive, a tratti prospera, dal 1909. Anche la press conference in sala stampa dopo libere e qualifiche è un rito in fondo familiare, i piloti sono seduti su un paio di seggiolini pieghevoli, hanno l'aria di chi si aspetta delle domande e non teme l'interrogatorio della stampa. «Per capire la filosofia della Indy Car – spiega Luca Filippi, cordialissimo come sempre – basta tenere conto di questo: se arrivi tardi al briefing dei piloti ti danno una pacca sulla spalla. Se sei in ritardo alla sessione degli autografi, fanno 5000 dollari di multa». L'accoglienza, anche nei suoi con-

fronti, è stata ottima. «Gli americani sono molto patriottici, è vero. Ma apprezzano la qualità. Se mi manca la F.1? Qui sto benissimo. Facendo il professionista non è facile staccare dalle corse, ma qui posso avere una vita privata, mentre il Circu sotto questo profilo è una realtà aliena».

«Non vogliamo fare concorrenza alla F.1»

«La nostra è una serie meno tecnica – spiega Mark Miles, il boss della Hullman & Company, la società che possiede la serie, ed ex presidente del tennis maschile – ma qui tutto deve essere accessibile. Il famoso "split" fra IRL e CART ci ha danneggiato in passato, ma ora la serie ha ritrovato un suo equilibrio. Ancora non produce profitto, ma gli ascolti tv sono cresciuti del 43 per cento negli ultimi 2 anni, rispetto allo scorso anno a St.Petersburg arriveranno 30.000 spettatori in più. Non abbiamo bisogno di fare un marketing aggressivo, perché è la Indy 500 che crea l'interesse e l'appeal per tutte le altre gare. La 500 Miglia detiene il Dna della IndyCar, poi ci sono altre gare pilastro – come St Petersburg – ma non vogliamo aumentarle troppo. Mi piacerebbe anticipare l'inizio della stagione, e portare qualche gara fuori dagli States, ma il nostro core business è americano. Non abbiamo interesse a fare concorrenza alla F.1, anche se per il momento non vedo facile un link fra noi e loro. Ho vissuto 15 anni in Francia, sono stato a dei GP di F.1, quello che non capisco proprio è perché in F.1 i tifosi vengano tenuti così lontani. Se vuoi appassionare qualcuno alle gare, devi farglielo toccare. Ecco la differenza forse è che la F.1 ragiona a breve termine, noi ragioniamo a medio e lungo termine». Guai ad erigere barriere. «La F.1 è esclusiva, la FindyCar1 inclusiva», conferma con un motto perfetto Stefano De Ponti, il capo della Dallara Usa.

L'importante qui è fare dei piloti degli eroi a portata di mano e di autografo, dei team un casa comune. Per tutti, compresi i giornalisti embedded (ehm...) che vengono dotati di cuffie per sentire tutte – dicasi tutte – le comunicazioni fra driver e muretto. Tu li in mezzo alle gomme pronte per il pit-stop, alle pistole pneumatiche, ospite un po' impacciato ma graditissimo. «Magari avremo bisogno dei tuoi consigli», scherza Michael Ganassi, il numero 2 del team dopo il fondatore Chip, origini abruzzesi e dollari made in Usa. «Ad esempio: sai per caso come tenere lontana la pioggia?...».





La famigliola Filippi riunita nel paddock



Gastroneves alle prese con i tifosi





La "doubleseater"
portata in pista
da Mario Andretti



Con SuperMario a 250 all'ora

La giornata è iniziata prestissimo, sveglia alle 5 per essere in circuito in tempo per un giro sulla "doubleseater", la Dallara a due posti che serve a portare a spasso fan e vip. Mario Andretti, anni 76, l'aria da cavaliere jedi di un automobilismo che non c'è più - ma che leggi nelle sue mani forti, dure, piene di gioielli che raccontano vittorie - ispeziona tutte le vetture con scrupolo. Poi si infila la tuta e torna se stesso: Super Mario, Piedone, ovvero il campione di F.1 del '78 con la Lotus, il vincitore di quattro campionati IndyCar. Tocca a te, adesso: i ragazzi della Fastest Seat ti legano come un salame, giù la visiera e per un minuto e spiccioli sei anche tu un 'cavaliere del rischio', sparato ai 250 all'ora fra i muretti e i curvoni in appoggio che ti tolgono il fiato, lungo il tracciato che accarezza le palme e fa vento agli yacht attraccati nella marina. «Was good?», ti dicono alla fine, agitando il polliccione. Very good, rispondi copiando il gesto e togliendoti il casco. Peccato sia durato così poco...

Un pit sotto gli occhi

Tornato comune mortale, ti viene un filo più facile capire cosa provano i piloti veri, che in gara si prendono a sportellate infilando un sorpasso dove, quando eri tu a infilartici dentro, ti sembrava non potesse passare uno spillo. «Occhio a Montoya, ha montato le nere...», gracchia la cuffia. «Copy that, ricevuto». Tattiche, consigli, decisioni immediate. «Facciamo il pit fra sette giri... no, aspetta, bandiera gialla! Rientra subito». Il pit-stop dura manciata di secondi e tutto succede lì, sotto i tuoi occhi, a due metri di distanza. A portata di selfie. «Bravo Scott, sei rientrato secondo, non hai perso posizioni», si compiace Mike Ganassi. La pioggia per ora non arriva, il pomeriggio è lungo. Al giro 57 una decina di macchine si aggroviglia alla prima curva, un autoscontro quasi comico, fra messicani che inveiscono e italiani - Luca Filippi -, che riescono a cavarsela. Il tempo di ripulire la pista e il circo riparte. Per la gioia del pubblico che qui, nell'universo abitabile delle corse americane, si sente a casa, nel proprio cortile, e non in prigione.

PS: alla fine la gara l'ha vinta Juan Pablo Montoya, il colombiano che a inizio Millennio sarebbe dovuto diventare l'anti-Schumacher in F.1 e che ora, a 40 anni suonati, sculaccia ancora i giovani leoncini della IndyCar. Secondo Simon Pagenaud, terzo Ryan Hunter-Reay. Luca Filippi, dopo essere stato anche 4°, è scivolato al 20° posto. Papà Scott Dixon ha chiuso settimo, si è preso un bel bacione da Poppy, Tilly ed Emma e se ne è andato via salutandoli il pubblico che gli sorrideva e chiedeva un selfie sgranocchiava nachos e hot-dog.

«Formula 1 e IndyCar devono riavvicinarsi»»

Il leggendario driver italo-americano è sempre attentissimo a ciò che accade nel motorsport. Ricorda con affetto la sua grande esperienza in F.1, tifa Ferrari e Vettel e propone alla gare americane di copiare il calendario allungato che piace a Ecclestone. Per rilanciare l'interesse dei fan americani e di quelli europei secondo "Piedone" occorrerebbe gettare un ponte fra i due mondi e permettere ai driver americani di guidare vetture competitive in F.1





Stefano Semeraro inviato a San Petersburg

Saggio come un patriarca, svelto come un ragazzino, Mario Andretti porta a spasso per il paddock di St.Petersburg i suoi 76 anni con la leggerezza di chi è abituato a vivere veloce, ma senza nessuna fretta. Basta spostare due sedie nel Mahaffey Theatre, dove è appena finito il briefing dei piloti prima della gara inaugurale di St.Petersburg, e il "pilota del secolo XX" secondo l'Associated Press è pronto per una chiacchierata. «L'IndyCar è in grande salute - spiega muovendo lentamente nell'aria le mani decorate con gli anelli che ricordano le sue vittorie più prestigiose - Solo ha bisogno di una stagione più lunga. Speriamo in futuro di finire un po' più tardi, almeno in ottobre, non in agosto. La stagione dovrebbe essere lunga sette mesi e mezzo, oppure otto».

Ma come, in F.1 si lamentano tutti che la stagione non finisce mai, che i Gp sono troppi...

«La stagione in F.1 è perfetta, da marzo a novembre. Troppi GP? No, dal punto di vista di un pilota più sono e meglio è. Gli Stati Uniti hanno tanti climi, questo è paese vasto, puoi avere tranquillamente gare da gennaio a dicembre».

La F.1 è in crisi, si dice: secondo lei cosa le manca?

«Per conto mio in F.1 ci sono regolamenti troppo rigidi. Poi, è vero che i tempi cambiano, ma non sarebbe sbagliato avere piloti ospiti da altre serie, come accadeva quando correvo io, specie nei paesi dove la F.1 non è così conosciuta. Al Gp degli Stati Uniti non sarebbe sbagliato invitare un campione americano da parte Mercedes, McLaren o Ferrari. Io ho avuto la chance di correre in F.1 con squadre che allora erano al top, come Lotus e Ferrari, perché non dare a qualche driver ameri-

cano di oggi la stessa possibilità. Poi la F.1 è la F.1. Si piange oggi perché la Mercedes è irraggiungibile, ma non ci ricordiamo quando in passato Ferrari, Williams, McLaren, Lotus erano irraggiungibili? I tifosi di oggi vogliono qualcosa di più in termine di spettacolo, è comprensibile, ma il dato di base non cambia tanto».

La IndyCar può giocare carte più vincenti sotto questo aspetto...

«La IndyCar invece gode del fatto che non è prevedibile. Ci sono gare combattute fino alla fine del campionato. Alessandro Rossi, abituato in F.1 a correre con squadre senza la minima possibilità di primeggiare, qui con la squadra di mio figlio Michael ha la possibilità di vincere qualsiasi gara. In Indy Car le macchine sono tutte uguali, certo, cambia la livrea e poco altro. Però lo spettacolo è meraviglioso».

Come vede la prossima stagione della F.1?

«Seguo sempre la Ferrari, il mio amore rimane quello. Sapranno avvicinarsi alla Mercedes, il segreto è combattere sempre combattere. Nessuno deve arrendersi. Si farà avanti la Red Bull, credo, mentre la Mercedes non ha mostrato ancora tutto nei test».

Vettel le piace come pilota?

«Mi piace tanto. Dal primo momento che l'ho conosciuto, per il 60esimo anno della Ferrari in Bahrein. Lui veniva dal trionfo a Monza con la Toro Rosso, ebbi modo di parlargli grazie ad Adrian Newey, che è stato mio ingegnere. All'aeroporto, prima di salutarci, mi aveva detto che il suo obiettivo era arrivare alla Ferrari. Ora è contentissimo, e ha portato armonia nel team, quello che ci voleva. E trovo che Raikkonen sia giusto giusto come suo compagno di squadra».



Hamilton è il campione in carica, eppure molti lo criticano per il suo stile di vita. Condividi?

«Ad Hamilton basta vincere. Quando uno fa il suo lavoro, non c'è niente da criticare. Lui si gode la vita e va benissimo così».

Un top-driver della Indy Car, uno Scott Dixon ad esempio, sarebbe vincere anche in F.1?

«Siamo tutti esseri umani. Sento sempre dire: "eh, i piloti di ieri erano più bravi..." , ma ciò che fa la differenza è quello che ha in mano. Un bravo pilota in Europa è un bravo pilota in America, e viceversa. L'ho sempre pensato, girando per le tante categorie in cui ho corso, il senso che hai come pilota alla fine è lo stesso. Cerchi il giusto equilibrio, una macchina che sappia darti una possibilità. Con una Ferrari o con una Mercedes, un bravo pilota Indy sarebbe sicuramente capace di vincere».

Nel 2016, dopo tante stagioni, in F.1 correrà anche un team americano: con che prospettive?

«Il team Haas per ora si è presentato bene. Gunther Steiner conosce bene l'ambiente, poi con l'aiuto della Ferrari, che gli fornisce i motori, e con Dallara che realizza la macchina... si vedrà. E' bello vedere che anche gli Usa entrano ufficialmente in F.1. Sarebbe bellissimo vedere uno scambio fra questi due mondi, come quando Mansell veniva a correre qui. Nel '94 anche Senna provò una Penske, e ricordo Montezemolo che a quei tempi mi aveva invitato a Maranello: 'Sarai i nostri occhi', mi disse. Pensavano di entrare in questa categoria. Del resto la IndyCar si merita grandi cose. E' la serie più vecchia dell'auto-

mobilità, tutto è cominciato qui, tanto che possiamo tenere i record a partire dal 1920. Prima si chiamava Triple A, poi Usac, Cart, IndyCar: i nomi sono cambiati ma la serie è sempre la stessa. Quest'anno la 100esima edizione di Indy sarà una celebrazione tutta la categoria, che è molto complessa da affrontare. Un campione qui deve essere bravo nelle piste stradali, sui tracciati cittadini, sugli ovali corti, su quelli medi e sui super-speedway come India-

napolis. E' l'unica serie che chiede questa capacità di adattarsi. Il campione di questa serie è il più completo. Del resto a Phoenix Alessandro Rossi aveva gli occhi così, fuori dalle orbite, nel vedere che su una pista lunga un miglio si fanno medie di 340 all'ora, e che in curva becchi 5 G e mezzo di accelerazione...».

Parlava prima della sua esperienza in F.1, della quale è stato campione nel 1978 con la Lotus. Con la Ferrari invece, di cui fu pilota nel 1971-'72 e poi nell'82, quali sono i suoi ricordi più vivi?

«Forse l'ultimo episodio, nell'82 quando ho sostituito povero Pironi a Monza. Guidare con 1100 cavalli a Monza, potete immaginare... quella resta la macchina che mi ha impressionato di più in tutta la mia carriera. Poi con Enzo Ferrari ero abituato a contrattare direttamente, non c'era il dottor Gozzi e nessun altro intermediario. Non era una cosa normale, ma io ci tenevo tantissimo».



Pipo & Ale Fresh in Florida

Pipo Derani ed Alessandro Balzan sono diversi per età e formazione. Ma entrambi escono dalla 12 Ore di Sebring vincenti ed incredibilmente convincenti. Sperando che per il pilota di Rovigo arrivi una meritata chance a livello mondiale



Pipo Derani



La Ferrari
di Alessandro Balzan

Marco Cortesi

Le strade della carriera, per un pilota, sono infinite. E, diciamo senza nascondere le cose, non sempre i risultati in pista e la fortuna incontrata rispecchiano il potenziale sportivo e di successo in senso stretto. A volte, indipendentemente dai risultati, ci sono strade che proprio non si vogliono aprire. Destino, momento giusto, o anche altro, nei casi peggiori. La 12 Ore di Sebring ha messo in mostra e riportato alla ribalta due nomi che di potenziale ne hanno da vendere ma che, per vari motivi, ancora attendono il vero, grande riconoscimento.

Pipo Derani è il nuovo eroe delle gare di durata americane. Le sue qualità sono esplose in maniera incredibile sia alla 24 Ore di Daytona che alla 12 Ore di Sebring, entrambe conquistate con una Ligier dell'Extreme Speed Motorsports. Ventiduenne figlio e fratello di piloti, Derani ha fatto innamorare gli appassionati per l'aggressività messa in pista pur, nonostante tutto, commettendo pochi errori. Nessun compagno di scuderia è riuscito a tenergli testa sul giro, ma è a livello psicologico che il brasiliano ha fatto il botto. Affrontando due gare tra le più difficili del mondo con la sicurezza del vincente.

Nato nel 1980, Alessandro Balzan ha centrato la sua prima vittoria in una grande classica con un sorpasso eccezionale negli ultimi minuti. Il pilota di Rovigo non ha certo bisogno di presentazioni, in primis per il titolo Grand-Am vinto in solitaria. Certo è che, a Sebring, ha saputo rompere ancor di più il ghiaccio in terra americana, dove i piloti italiani vengono a volte sottovalutati in favore dei talenti locali. E lo sa bene Balzan, dato che il suo coequipier 2013 Leh Keen non ha mai smesso di correre, mentre lui si doveva accontentare di un 2015 nel GT Open a battere con poche macchine insieme all'amico Nicola Benucci.

Diversi per età e curriculum

Oltre che per l'età, Derani e Balzan sono diversi anche per trascorsi. Il primo ha conquistato pochi risultati di rilievo nelle formule, con a suo titolo un bell'exploit nel GP di Macao (6° posto) e due vittorie nella serie cadetta britannica. Ma, si sa, ci sono tante variabili, personali e di budget, che possono influire su un'avventura a ruote scoperte. Nel 2013 è arrivato il salto ai prototipi nell'ELMS, ancora senza vittorie, prima del terzo posto nella LMP2 del Mondiale Endurance con una Ligier del team G-Drive. Alla fine, il rapporto con l'engineering francese Onroak ha pagato: inserito tra i piloti di riferimento, è stato "piazzato" in IMSA. E... boom.

Balzan ha vinto praticamente con qualunque vettura gli sia capitata in mano. Nel turismo, ha ottenuto ottimi risultati: gli appassionati si ricordano ancora le sue grandi gare con l'Alfa del morente team Bigazzi quando, senza passare per le formule, aveva debuttato nell'ETCC. Poi la Porsche Carrera Cup: tre campionati di fila nel momento di massima competitività della serie che, purtroppo, non era evidentemente il momento "giusto". Viste le poche chance lasciate dalla casa di Stoccarda, che solo di recente sembra aver deciso di valorizzare i campioni delle Cup, è arrivato il passaggio al Ferrari Challenge. Con vittoria italiana e mondiale. Sempre con una 458 Italia, l'ultimo titolo della Grand-Am Rolex Series, al primo tentativo. L'anno scorso, le esperienze in GT Open (vittoria al debutto) e GT americano (vittoria al debutto).

Alessandro Balzan

Nato il 17 ottobre 1980 a Rovigo

1° Posto, Porsche Carrera Cup 2009, 2010, 2011

1° Posto, Ferrari Challenge 2012

1° Posto, Grand-Am Rolex Series GT 2013



Luis Felipe "Pipo" Derani

Nato il 12 ottobre 1993 a San Paolo (Brasile)

3° Posto, WEC 2015

1° Posto, Daytona 24H e Sebring 12H 2016





In attesa di altre opportunità

Derani si è messo in macchina con tanta voglia di far bene, e con l'umiltà di cercare un futuro da professionista in una serie diversa da quella in cui, da piccolo, probabilmente sognava di correre. Senza dimenticare la passione vera per i motori. Quella che, molto spesso, i giovani colleghi del mondo delle formule sembrano non avere, così assorti nei progetti e nelle responsabilità che spesso vengono loro imposti. E ora, l'intera stagione nel WEC anche se, visto l'impatto avuto in America e la facilità con cui laggiù si possono aprire le porte, un pensiero a tornare di tanto in tanto sicuramente ci sarà.

Balzan, che ha dato alla Ferrari 488 GT3 la prima, storica affermazione, si tiene stretto il posto da titolare alla Scuderia Corsa, visti i dubbi dell'inverno, anche se è fin troppo evidente come una serie Pro-Am (con tutto il rispetto per la brava Christina Nielsen) gli vada proprio stretta. Ma nelle logiche imperscrutabili dei costruttori ufficiali non si sa mai cosa possa capitare domani. Certo, con il trionfo di Sebring, e per com'è arrivato, si spera che anche gli ultimi muri che lo circondavano siano crollati.

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

