

n. 348
4 aprile 2016

Magazine **Italia** **Racing.net**

Fumi di parole

Tanti discorsi sul gap colmato con la Mercedes
poi il brusco risveglio tra i vapori del motore rotto in Bahrain:
è tempo che Vettel e la Rossa passino finalmente ai fatti



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

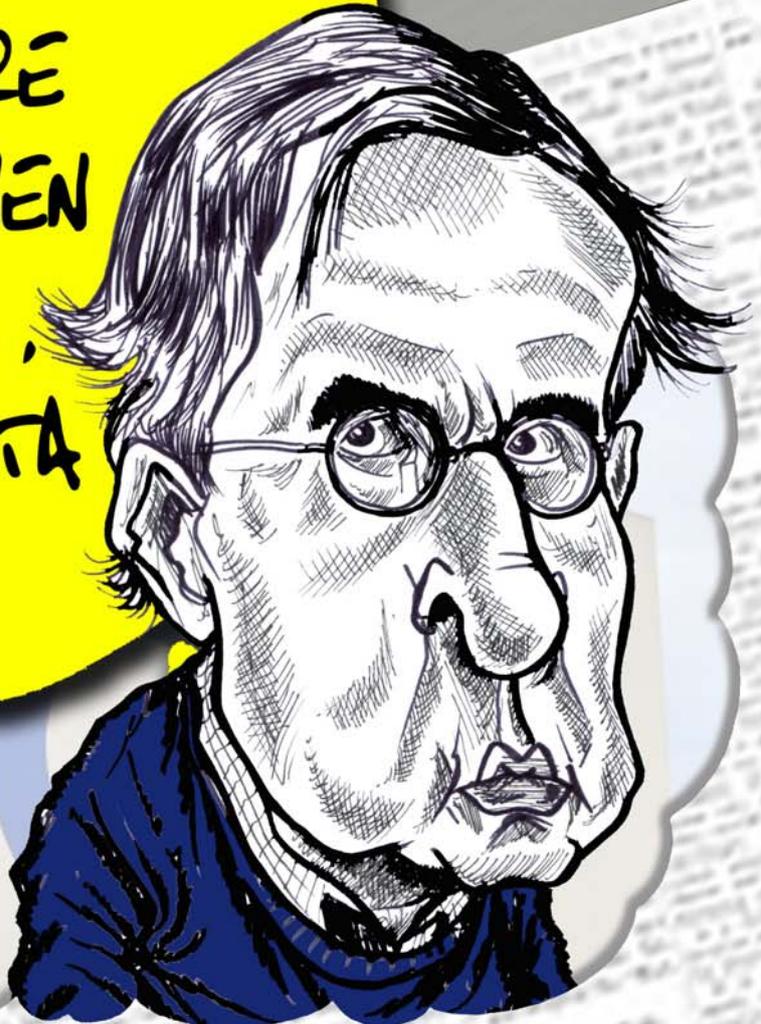


il graffio

di Baffi

AFFIDABILITA' FERRARI: MARCHIONNE CRITICO.

DOPO
LE ROTTURE
DI RAIKKONEN
E VETTEL,
S'E' AGGIUNTA
LA MIA.



BAFFI

Ferrari

puzza di bruciato

Due gare e due podi, ma anche due ritiri. E quello di domenica di Vettel brucia particolarmente. Raikkone ha fatto una buona gara, ma non ha mai davvero impensierito Rosberg, e in qualifica il distacco resta notevole. Per evitare di mandare in fumo un'altra stagione, serve lavorare duro





Stefano Semeraro

«Non è l'ideale», ammettono Kimi Räikkönen e Sebastian Vettel, che fra Melbourne e il Bahrain hanno assaggiato un inizio di stagione con poco arrosto e molto... fumo. L'importante, a questo punto, è che non diventi letale. Ovvero decisivo, in senso negativo, per la stagione della Ferrari, partita con l'obiettivo di mettere il sale sulla coda alla Mercedes e che dopo le prime due gare si ritrova sì con in mano due podi, ma anche con al passivo due ritiri, quello di Kimi per la fiammatona in Australia, questo malinconico di Seb in Bahrain dove per la prima volta in carriera non è nemmeno riuscito a prendere il via. Nel suo caso il problema sembra legato ad una valvola o a un iniettore, ma ha fatto bene Maurizio Arrivabene a tagliare corto: «Le gare non si vincono con il senno del poi, le gare si vincono se non hai problemi». Anche perché questo è l'anno della verità, ulteriori rimandi e fallimenti non sono contemplati dai grandi piani del presidente Marchionne.

I due lati della medaglia Ferrari: l'amaro ritiro di Vettel nel giro di ricognizioni con il motore in fumo, e la gioia per il podio di Kimi Räikkönen

Vettel: "C'è ancora Tanto lavoro da fare"

«Stiamo spingendo molto e sappiamo che dobbiamo lavorare ancora tanto», ha borbottato Vettel nel Golfo, cercando disperatamente di mantenere un sorriso credibile. In classifica dopo due gare si trova sesto, a -35 da un lanciaiostimo Rosberg e dietro anche a Ricciardo, Grosjean e Raikkonen. Immaginare fra l'altro che si ritrovi a fare lui da scudiere a Raikkonen è al momento poco realistico, ma Kimi in Bahrain, dopo una partenza tentennante in cui ha lasciato slittare la frizione, si è messo fra le due Mercedes e non ha mollato mai. E se fosse partito bene? Saremmo qui ad applaudire il suo primo successo di questo suo secondo 'stint' a Maranello? Vale, però, anche il discorso che senza l'errore iniziale di Hamilton in partenza, e poi l'urto subito da Valtteri Bottas, Raikkonen forse il secondo posto non sarebbe riuscito nemmeno a vederlo.

Raikkonen tenace vicino a Rosberg

«Forse, e sottolineo forse, quella partenza ha compromesso le sue chance di vittoria», ha dichiarato Arrivabene, e Kimi ha ribadito spiegando di essersi trovato «sorprendentemente vicino a Nico nel finale». Magrissima consolazione. Il tentativo di cambiare la strategia, da due a tre soste, puntando su un secondo stint di otto giri sulle supersoft, non ha impensierito più di tanto il box di Stoccarda. Kimi ha corso bene, ha tallonato Rosberg, ma mai si è trovato nella condizione di pensare ad un attacco. Il tedesco della Mercedes ha amministrato un comodo vantaggio, specie quando si è accorto che Hamilton non sarebbe riuscito a rimontarlo. Ha ricalcato le scelte di gomme di Raikkonen, badando a portare a casa una vittoria in fondo più comoda del previsto.





GP BAHRAIN

La storia di copertina



Ma la stagione è ancora molto lunga

Guai se alla Ferrari si facessero convincere dalle parole dei rivali («eh, la Ferrari ormai ci ha raggiunto, quest'anno sarà dura...») che il divario è stato colmato. Quando la Ferrari cercava nei test le prestazioni, in Mercedes hanno lavorato sull'affidabilità, e per il momento se la godono. Che siano ancora in netto vantaggio lo dimostra anche la facilità, quasi arrogante, con cui nel secondo giro lanciato del Q3 hanno spinto sul gas togliendo mezzo secondo dal crono. «Sarà un lungo anno», sostiene Vettel. Speriamo lungo abbastanza per recuperare un distacco ancora cospicuo, e non lungo per le troppe sofferenze da sopportare. Il lavoro ancora da fare è molto, ma molto davvero.



GP BAHRAIN

Mercedes



**Nico,
che sia
l'anno
buono?**





Quinta vittoria di fila considerando la fine del 2015 e 17 punti di vantaggio su Hamilton in classifica. Rosberg vola basso, ma sotto sotto ci spera, mentre il compagno lo snobba e fuma il narghilè. Già in Cina capiremo meglio se il tedesco della Mercedes quest'anno può togliersi la fama di eterno secondo

Stefano Semeraro

Due gare due vittorie – e cinque in fila se consideriamo le ultime tre dello scorso anno - 50 punti in classifica e un distacco che inizia a profumare di fuga nei confronti dei suoi due avversari più temibili, Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Chi sta meglio di Nico Rosberg? Al momento nessuno, tanto che dopo gli urletti di gioia sparati nella radio sul traguardo, Rosberg ha giocato a smorzare i toni, a minimizzare il risultato. Meglio che gli avversari – interni ed esterni - non si preoccupino, e sottovalutino il pericolo. «Non sto pensando alla stagione, ragiono passo dopo passo e mi godo il momento», ha detto sornione. «Mi sento fortunato a guidare un macchinina del genere e in Cina andrò per vincere, ma non voglio guardare troppo avanti». In gara il flop di Hamilton in partenza e lo start tossicchiante di Kimi Raikkonen gli hanno reso comoda la serata, ma dietro la diplomazia un po' zuccherosa nei confronti dei rivali si intuisce che Nico è convinto che questo possa essere l'anno buono.

Rosberg come Moss Sedici vittorie in F.1

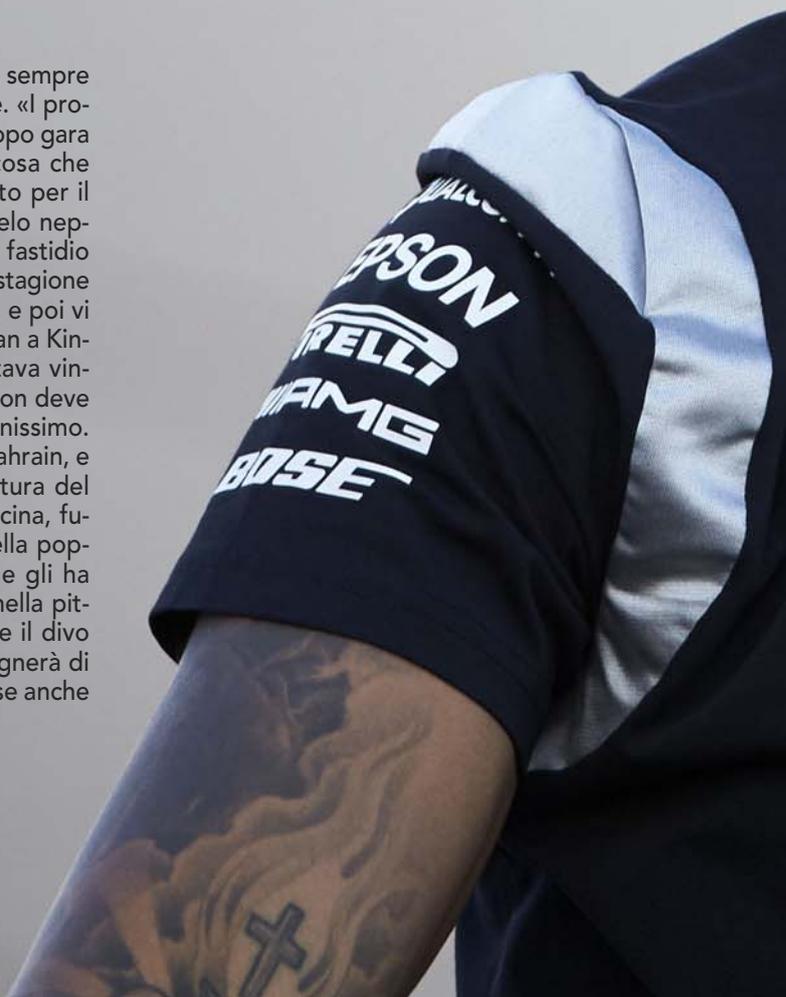
«Kimi ha mostrato di poter tenere un ottimo ritmo in gara, sappiamo che la Ferrari è molto vicina a noi, e non ha ancora mostrato quanto vale davvero, quindi dobbiamo continuare a spingere. Ma in gara avevo il controllo della situazione. Ho gestito la situazione, cercando di ridurre i rischi con la strategia e nei pit-stop per portare a casa la vittoria». Quando il finlandese ha anticipato la seconda sosta, subito il muretto Mercedes si è affrettato a copiare l'idea. L'onere di inventarsi qualcosa, di trovare un consiglio da estrarre dal cilindro, ricade sempre su chi insegue. Con il trionfo in Bahrain Nico è salito a 16 GP vinti, pareggiando Stirling Moss che guarda caso è stato quello a vincerne di più senza mai acchiappare l'iride. Un destino già scritto da smentire? Mansell, meno precoce fra i campioni del mondo della storia, impiegò 176 GP prima di firmare il mondiale, Rosberg è a quota 187 partenze, se vuole togliersi di dosso la nomea di eterno secondo deve sbrigarci.





Hamilton cita Muhammed Ali

Anche perché Lewis Hamilton potrebbe non sbagliare sempre partenza, e allora le cose si farebbero più complicate. «I problemi allo star non sono colpa mia – ha spiegato nel dopo gara l'inglese – comunque non mi preoccupano, è qualcosa che metteremo a posto nella prossima gara. Preoccupato per il vantaggio di Rosberg? Non lo sono, quindi non siatelo neppure voi. Avevo la velocità per vincere, certo resta il fastidio ma ai ragazzi del team ho detto di stare sereni, che la stagione è ancora lunghissima. Non puoi vincere tutte le gare, e poi vi ricordate di Muhammed Ali nel match contro Foreman a Kinsasha nel 1974? Lasciò credere all'avversario che stava vincendo, ma poi non finì così». Il ruolo dell'uomo che non deve preoccuparsi mai, va detto, Hamilton lo interpreta benissimo. A fine gara ha indossato il costume tradizionale del Bahrain, e se alla vigilia si era detto molto interessato alla cultura del paese, domenica ha fatto le ore piccole a bordo piscina, fumando il narghilè e fotografandosi in compagnia della popstar Jess Glynne e di un'altra sua amica. Ecclestone gli ha proibito di usare Snapchat per postare video girati nella pitlane, ma di sistemi per passare il tempo sicuramente il divo del Circus ne conosce abbastanza. Quando poi si degnerà di passare dai social al racing a tempo pieno, capiremo se anche quest'anno per Nico saranno lacrime da piangere.









American dream

Anche in Arabia Grosjean è riuscito a raccogliere punti, con un quinto posto frutto di una azzeccata strategia. Mentre gli altri team mugugnano puntando il dito sull'«eccessivo» appoggio della Ferrari, il team principal Gunther Steiner punta ad ottenere altri risultati del genere, ma con due macchine

Stefano Semeraro

Una macchina azzeccata dall'inizio – grazie anche al telaio Dallara e al motore e ad altri componenti made in Ferrari – una strategia perfetta, una gara da manuale di Romain Grosjean. Gli ingredienti del miracolo americano in Bahrain sono tutti qui. «Davvero sono quinto nel mondiale, davanti a Vettel? Mica male!». Romain Grosjean, a punti in tutte due le prime gare, ad Al Sakhir faticava a trattenere la gioia. «Non credo di essere mai stato così in alto in classifica. E' incredibile, e anche un poco folle», ha ammesso. «E spero che da fuori sembri così bello come sembra a noi da dentro. Ci eravamo detti che dovevamo stare calmi dopo essere arrivati sesti in Australia, e qui siamo arrivati quinti. Ci sono ancora tante cose che possiamo migliorare, dai pit-stop alle regolazioni, ed è compito del team, che qui ha lavorato davvero tanto. La strategia era basata sulle supersoft, e la gestione delle gomme è sempre stato un mio punto forte. La macchina

era settata per le supersoft e mi sono divertito un mondo a guidarla, ma in generale è una vettura con una ottima base».

Le invidie dei rivali Symonds accusa

Maurizio Arrivabene si è fatto scappare una battuta un po' amara («forse abbiamo sbagliato a dargli la nostra assistenza!») mentre sanno di veleno le parole e i pensieri degli altri team minori del Circus, che guardano con ammirazione mista a rabbia ai risultati della Haas, 'colpevole' di poter sfruttare il know how e l'appoggio della Ferrari in maniera ritenuta da qualcuno scorretta. Rabbia alimentata, fra l'altro, dalle parole di Bernie Ecclestone che ha tranciato di netto la questione. «La Haas fondamentalmente è una Ferrari. Va alla grande perché è una Ferrari». Uno che non nasconde le sue perplessità ad esempio





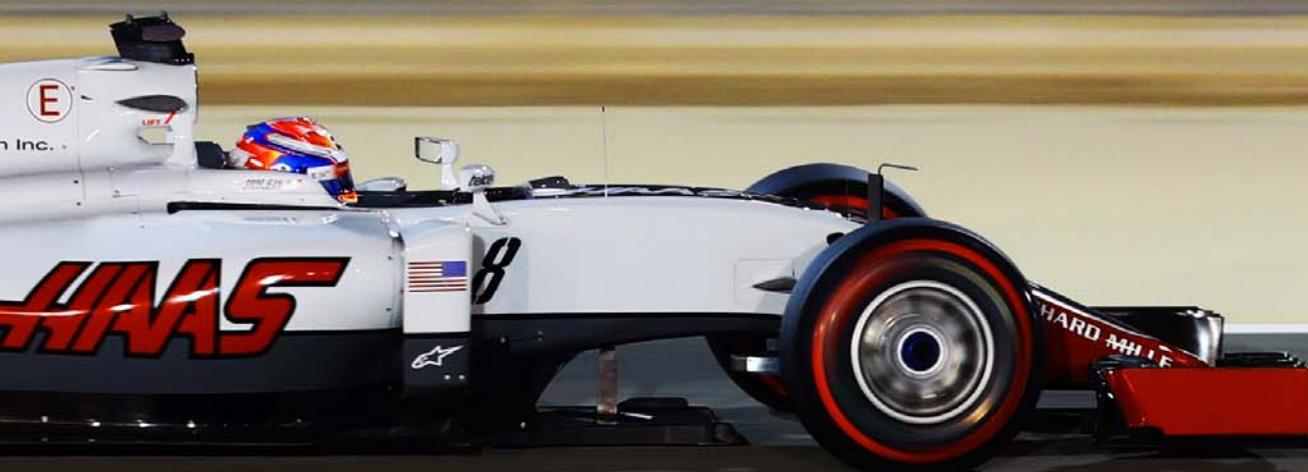
è Pat Symonds, che al New York Times ha dichiarato che il modello-Haas, per team come la Williams, è molto pericoloso. «Sta completamente erodendo il concetto di costruttore», ha detto il direttore tecnico della scuderia di Grove. «Quello che Haas sta facendo è buono per lui, ma non so se è la strada giusta per la F.1 in generale».

Steiner replica “Regole uguali per tutti”

Gunther Steiner, il team principal della scuderia americana, non ha esitato però a replicare. «Penso che tutti dovrebbero prima guardare a cosa sono capaci di fare, e poi criticare gli altri. I regolamenti sono uguali per tutti, noi facciamo quello che è permesso e siamo tranquilli. Tutti vedono come stiamo agendo». A inasprire gli animi sono evidentemente i premi per

chi si piazza avanti nella classifica costruttori: Haas l'assemblatore con un investimento di 100 milioni di dollari rischia di beccarsi premi che gli altri 'piccoli' - Manor, Sauber, Force India, e mettiamoci anche Renault - non riuscirebbero a vedere nemmeno spendendo di più.

Per il momento però alla Haas pensano soprattutto a festeggiare. Il quinto posto di Grosjean è il frutto di una strategia azzeccata, ma azzeccata, con uno sfruttamento totale dei treni di gomme supersoft. «Finire quinti ad ogni gara è sperare un po' troppo», ha ammesso Steiner. «Ma ora il nostro obiettivo è arrivare sempre nei punti. Ci siamo riusciti finendo la gara con una sola macchina sia qui sia in Australia, con due dovrebbe essere più semplice. Non siamo contenti della gara di Gurtierrez», ha continuato Steiner. «Esteban ha avuto probabilmente dei fastidi ai freni anteriori, dobbiamo controllare, ma è la seconda gara che non finisce. In Cina il nostro obiettivo è arrivare con entrambe le gare alla bandiera a scacchi»



Credere nei giovani

Vandoorne è stato chiamato all'ultimo dal suo esilio in Giappone per sostituire Alonso, Wehrlein è stato tra gli ultimi ad essere iscritti nel mondiale con la Manor, via Mercedes. Non c'era troppa convinzione su di loro nel lanciarli in F.1 fin da subito, ma il loro talento ha fatto arrossire molti ad Al Sakhir



Gulf Air

f Air



Stoffel Vandoorne e Pascal Wehrlein, grandi protagonisti del GP del Bahrain in lotta ruota contro ruota

Massimo Costa

Il primo punto stagionale della McLaren è arrivato da un ragazzo che se ne stava in Giappone a provare la Super Formula nei test collettivi di Okayama. Era laggiù, a disperdere il proprio talento per volontà del management McLaren che nonostante una stagione 2015 dominante in GP2 e il titolo di vice campione 2014 al debutto, stesso risultato conseguito in World Series Renault nel 2013, gli aveva preferito Jenson Button e l'intoccabile, ovviamente, Fernando Alonso. Ebbene, con lo spagnolo bloccato dallo staff medico FIA perché non ancora ripresosi dal pneumotorace e dalla frattura ad una costola rimediata nel brutto incidente di Melbourne e riscontrata all'ospedale di Oviedo dopo il suo ritorno in Spagna dall'Australia (viene da chiedersi perché la FIA non lo abbia subito sottoposto ad accertamenti medici direttamente dopo la prima gara dell'anno), la McLaren ha fatto venire in tutta fretta Vandoorne. Il quale sarebbe comunque giunto in Bahrain, ma per starsene lì come Kevin Magnussen nel 2015 a guardare gli altri correre, ad annoiarsi e a scaldare sedie.

Stoffel dà la sveglia a Jenson

La notizia che avrebbe guidato la MP4/31 di Alonso ha scatenato il Belgio e certamente emozionato il buon Stoffel. Salito su una macchina che praticamente non aveva mai guidato prima, svolto diligentemente il suo lavoro nelle prove libere, in qualifica ha subito piazzato dato la sveglia a Button mettendolo dietro. Imbarazzante. Dodicesimo Vandoorne, quattordicesimo l'attempato britannico. Considerando il poco tempo avuto a disposizione per prepararsi, per conoscere la vettura a lungo provata nei test pre campionato da Alonso e Button, viene curioso da pensare se il giovane belga con un maggior numero di km sulle spalle sarebbe riuscito a fare ancora meglio, a raggiungere quella top 10 che in Australia la McLaren non aveva colto. In gara, Button ha lasciato ben presto la compagnia, subito costretto al ritiro e, come Sebastian Vettel, senza sudare neanche un pochetto. Vandoorne è quindi divenuto l'ancora di salvezza della McLaren, sì proprio colui che è stato esiliato in Giappone. Una gara incredibile la sua, eccezio-



Stoffel Vandoorne ascolta gli ultimi consigli prima del via



**Pascal Wehrlein
si gode i complimenti
di Toto Wolff**

nale la gestione, superlativa la capacità con cui ha lottato come se l'avesse sempre fatto con gli altri del gruppo iridato. E alla fine ha pure preso un punto. Chiaro il messaggio: ehi ragazzi, mi avete snobbato, ma intanto nella classifica costruttori ci siete entrati grazie a me...

Wehrlein dal DTM a sorpresa con Manor

Poi, c'è Pascal Wehrlein. Campione DTM 2015, molti avevano posto qualche dubbio sul ragazzo tedesco che arrivava dalle ruote coperte, percorso già fatto con ottimi risultati da Paul Di Resta in un recente passato. Wehrlein è stato tra gli ultimi a entrare nella lista iscritti del mondiale F.1 e se è alla Manor è grazie alla Mercedes essendo parte del programma giovani. Con la rinnovata monoposto britannica, Pascal sta facendo molto bene. Le sue partenze sono dei missili terraria e dopo la bella prova offerta a Melbourne, in Bahrain ha a lungo occupato la zona punti chiudendo tredicesimo. Ma già in qualifica aveva segnato un ottimo sedicesimo tempo. Per chi non lo sapesse, Wehrlein nelle monoposto se la cavava molto bene risultando quarto nel FIA F.3 2012 e quarto anche nella gara che vale un mondiale della categoria, Macao. Mentre l'anno precedente ha vinto la serie addestrativa tedesca dell'epoca, la F.ADAC Masters. Poi, la Mercedes se lo è preso nel DTM dal 2013 strappandolo a stagione appena iniziata alla F.3 per la fortuna di Raffaele Marciello, che

si vide togliere il primo rivale e andò a vincere il titolo.

Pochi rischiano nel mondiale F.1

Vandoorne e Wehrlein sono l'esempio di come la F.1 abbia sempre un rapporto conflittuale con i giovani da lanciare. A parte la Red Bull/Toro Rosso che bisogna soltanto ringraziare per i tanti ragazzi lanciati in F.1, anche se con modi bruschi ha bloccato la carriera di molti altri meritevoli, le altre squadre faticano a provarci con i nuovi talenti. La McLaren era sempre stata molto coraggiosa, dapprima con Hamilton nel 2007, poi con Kevin Magnussen nel 2014, ma improvvisamente ha cambiato linea, sicuramente su suggerimento della Honda. Il sacrificio del danese è stato spesso criticato da Italiaracing così come non aver osato con Vandoorne quest'anno. La Williams ha buttato dentro la mischia Valtteri Bottas, ma per il resto non c'è molta volontà nel buttarsi sui ragazzi. Certo, non ci può essere sempre un ricambio annuale ed è anche vero che di talenti veri non ne girano tanti. Ma quando ci sono, vedi Magnussen o Vandoorne o Wehrlein perché non provarci? Anche Pascal ha rischiato di non essere del gruppo F.1. Il tira e molla è durato per tutto l'inverno: Manor o non Manor, ancora DTM o non DTM. Per fortuna Toto Wolff è riuscito a sbloccare l'operazione con la squadra di Stephen Fitzpatrick, in caso contrario Wehrlein si sarebbe seduto su una Mercedes col tetto.

Ricciardo l'anti-grandi

di Massimo Costa e Jacopo Rubino

Daniel Ricciardo **8**

Sta traendo il massimo dalla Red Bull-Renault. E le disgrazie del 2015 sembrano definitivamente cancellate. Ancora una volta quarto, ha fatto una corsa un po' solitaria. E' un peccato però, che non se la possa giocare con Mercedes e Ferrari. Nel 2014 ci aveva fatto divertire quando riusciva a mettere il naso là in mezzo...



Haas 10

Ma allora si può ancora arrivare in F.1 assemblando un motore e un telaio realizzato da altri, impiegando un budget certamente elevato, ma lontano da quelli di molti altri super team, e finire nei primi due GP del debutto al quinto e sesto posto. Bravo Haas, uomo capace di una sensata programmazione, uomo di motorsport che getta un'ombra sul disastro compiuto da HRT, Caterham e la prima Marussia. E che mostra al presidente Todt che la F.1 può offrire buone squadre, serie, anche se non hanno la nomea di grandi costruttori.

Nico Rosberg 9

Continua la serie vincente. Il tedesco, che poi in realtà sarebbe monegasco a tutti gli effetti, zitto zitto le prende da Hamilton in qualifica, ma poi finisce che vince lui... Ha guidato alla perfezione, ma ha beneficiato della partenza pessima del compagno di squadra e ovviamente del contatto alla prima curva con Valtteri Bottas. Poi, ha corso per conto suo.

Stoffel Vandoorne 9

Spettacolare, non c'è che dire. Giovedì se ne stava in Giappone a disputare i test della Super Formula dove la McLaren, che da 4 anni lo ha inserito nel programma Junior, lo ha incredibilmente esiliato dopo aver dominato la GP2 2015. E' arrivato in fretta e furia in Bahrain mentre Dennis faceva di tutto per cercare di convincere i dottori FIA a far correre Alonso. Vandoorne se ne è fregato, ha fatto il suo lavoro con una vettura che manco conosce e si è qualificato davanti a Button. Poi, l'incredibile gara che lo ha portato in zona punti. Bravo nei sorpassi, bravo nella gestione di tutto. Vandoorne ha dato la sveglia a tutta la McLaren, e quante orecchie sono fischiate...

Pascal Wehrlein 9

E' partito fortissimo come in Australia recuperando subito diverse posizioni. E' stato anche ottavo in alcuni momenti, ha lottato a tutti gli effetti per la zona punti. Bravo anche nei sorpassi. Il campione DTM 2015 cresciuto dalla Mercedes e parcheggiato in Manor si sta guadagnando le attenzioni di tutti. Rosberg e Hamilton stiano attenti...

Romain Grosjean 8,5

Sesto in Australia, quinto in Bahrain. Se continua così presto ce lo ritroveremo sul podio. No, forse no, ma quello che Grosjean e la Haas stanno scrivendo in questo inizio di stagione è favoloso. Il franco-svizzero è stato veloce e cattivo quando ha dovuto effettuare i sorpassi. Forse una delle sue migliori prestazioni in carriera.

Kimi Raikkonen 8

Ha dovuto tenere su la baracca Ferrari e c'è riuscito portando a termine una gara positiva e non lontano da Rosberg. E' tornato sul podio e questo fa morale per il ferrarista di poche parole. E se fosse partito bene, magari se la sarebbe giocata con Rosberg. Un 8 anche per avere sentenziato, a modo suo, che le idee stravaganti di Ecclestone e della FIA sul format qualifi- che sono semplicemente delle gran stronzate.





Romain
Grosjean



Gran Premio complicato
per le due Williams



Max
Verstappen



Max Verstappen 8

Ancora in zona punti la Toro Rosso e questa volta con il solo Verstappen. Indisponibile in Australia, l'olandese si è dato una calmata e ha corso pensando a sé e non a quello che fa il suo compagno. Anche perché il povero Sainz si è presto ritrovato con una gomma a terra. Abbiamo rivisto il Verstappen dei giorni migliori, sempre molto deciso nei sorpassi, mentre la Toro Rosso ha rotto il tabù che non la voleva mai a punti in Bahrain.

Lewis Hamilton 7,5

Il suo talento emerge nel giro secco della qualifica, un talento naturale che non scopriamo certo ora. Ma ancora una volta ha sbagliato la partenza facendosi precedere da Rosberg e buon per lui che dietro Vettel era sparito nel giro di ricognizione. Incolpevole nel contatto al via, ha guidato bene con una Mercedes danneggiata.

Kevin Magnussen 7

L'altro esiliato dalla McLaren, costretto a un anno sabbatico nel 2015 e per sua fortuna scelto da Renault solo grazie al forfait di Pastor Maldonado, è dapprima stato vittima di una folle penalità al venerdì, che ha convinto il suo team a fargli saltare la qualifica. Poi, partito dalla pit-lane, ha tirato fuori una prestazione notevole sfiorando la zona punti.

Felipe Massa 6,5

Ha pagato la strategia disastrosa della Williams di correre il GP solo con le gomme medie, ma almeno ha preso qualche punto. Il musetto nuovo non ha dato grandi benefici. La solita Williams che spreca occasioni..

Daniil Kvyat 6,5

Per ora il divario da Ricciardo, soprattutto in qualifica, è sconcertante. Come in Australia, anche in Bahrain il russo è parso lontanissimo dall'offrire una prestazione da pilota Red Bull. D'accordo, in gara ha recuperato ed ha preso i suoi primi punti, ma il settimo posto è poca cosa. E come nel 2015, ha iniziato proprio male.

Marcus Ericsson 6,5

La Sauber non è molto competitiva, ma Ericsson per tutto il weekend ha stracciato Nasr e in fondo non è arrivato lontano dai primi 10. All'inizio ha subito pure una perdita di potenza.

Valtteri Bottas 6

Al via ha sbagliato urtando Hamilton alla prima curva, ma forse la penalità che si è ritrovato assegnata è stata eccessiva. Ha perso terreno con quel drive-through e con la Williams rovinata. Difficile fare di più.

Esteban Gutierrez 6

Sfortunato, due ritiri in due GP senza colpe. Era in top 10 quando la sua vettura è divenuta inguidabile. Purtroppo un detrito raccolto in pista, e lasciato da Hamilton dopo il contatto con Bottas, ha danneggiato la sua sospensione. Peccato per lui e per il team Haas che poteva piazzare ben due monoposto in top 10.

Felipe Nasr 5

Brutta qualifica, ha patito costantemente il confronto con Ericsson. Nei primi giri ha voluto fare il "gradasso" nei confronti del compagno di squadra svedese rischiando un sorpasso inutile. Ma è parso completamente inconsistente come già altre volte nella sua ancora breve avventura in F.1.

Nico Hulkenberg 5

La sua Force India è rimasta un po' danneggiata nel contatto al via con Kvyat, poi ha perso terreno e la scelta di fare i pit-stop in anticipo non si è rivelata molto azzeccata. La Force India comunque, non è più molto competitiva e sarà interessante seguire le vicende negative del suo boss Mallya.

Sergio Perez 5

Ha causato in maniera incomprensibile il contatto con Sainz, neanche fosse un pilota al primo GP. Perez ha poi chiesto scusa al pilota Toro Rosso a cui ha completamente rovinato la gara. Per il resto non molto da dire.

Rio Haryanto 5

Con Wehrlein non c'è confronto, ma almeno è arrivato al traguardo. In GP2 per arrivare a ottenere qualche risultato decoroso ha impiegato 4 anni e questo dice tutto.

Carlos Sainz 5

Sempre sfortunato al contrario di Verstappen, la foratura gli ha rovinato la gara ed ha anche perso tempo a un pit-stop. Poteva andare a punti.

Todt, Ecclestone 0

Quello che stanno offrendo al mondo per quanto riguarda il format della qualifica è un insulto al motorsport e agli appassionati. Todt ha anche dichiarato che l'agenda F.1 non la dettano gli appassionati. Complimenti per il rispetto che mostra nei confronti di chi paga il biglietto e l'abbonamento alle varie pay-tv

Button, Vettel e Palmer ng





Perez e Hulkenberg
entrambi lontani
dalla zona punti

Con il suo primo centro in Bahrain, **Rosberg** è ora a quota 16 GP vinti, lo stesso numero di Stirling Moss, il pilota con più gare vinte fra quelli che non sono mai stati campioni del mondo.

Rosberg è in striscia vincente da **5 Gp**, considerando i tre finali della stagione 2015. E tutti i piloti che prima di lui sono riusciti a vincere 5 gare di fila alla fine hanno conquistato l'iride...

Le 5 vittorie di fila di Rosberg pareggiano il conto con la migliore striscia del suo compagno di squadra **Lewis Hamilton**. Solo Michael Schumacher e Alberto Ascari (con 7) e Sebastian Vettel (con 9) hanno trionfato in più Gp consecutivi.

Per il secondo anno di fila – e per la quinta volta dal 2008 – **Kimi Raikkonen** è arrivato secondo in Bahrain. In totale i suoi podi nel circuito arabo ora sono 8.



Stoffel Vandoorne è diventato il primo belga a ottenere punti in F.1 da quando **Thierry Bousen** chiuse quinto in Australia nel 1992 con la Ligier-Renault.

Grazie al quinto piazzamento consecutivo a punti di **Roman Grosjean**, Haas è diventato il primo team americano a segnare punti in due gare consecutive dai tempi in cui Alan Jones nel 1986 arrivò rispettivamente quarto e sesto nei Gp d'Austria e d'Italia a bordo di una vettura Lola del Team Haas, omonimo dell'attuale, ma assolutamente non collegato.

Per colpa del guai al motore nel giro di formazione **Sebastian Vettel** ha mancato il suo primo start in 160 GP.



DHL

Gulf Air Gulf Air Gulf Air



PETRONAS

Santander

Claro

7



TNT

KASPERSKY

MAHLE

telcel

F1
FIA Formula 1
WORLD CHAMPIONSHIP

2

PETRONAS

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 3 APRILE 2016

1. Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.33'34"696
2. Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 10"282
3. Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 30"148
4. Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 1'02"494
5. Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1'18"299
6. Max Verstappen (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'20"929
7. Daniil Kvyat (Red Bull RB12-Tag Renault) - 11 giro
8. Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
9. Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
10. Stoffel Vandoorne (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
11. Kevin Magnussen (Renault R16) - 1 giro
12. Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
13. Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
14. Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
15. Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
16. Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
17. Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro

Ritirati

- Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari)
Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari)
Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda)

Non partiti

- Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H)
Jolyon Palmer (Renault R16)

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2016

Australia	20/03/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri 1.48'15"565
Bahrain	03/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.33'34"696
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 PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	50
2	Lewis Hamilton	Mercedes	33
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	24
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	18
5	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	18
6	Sebastian Vettel	Ferrari	15
7	Felipe Massa	Williams-Mercedes	14
8	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	9
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	6
10	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	6
11	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	6
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	2
13	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
14	Kevin Magnussen	Renault	0
15	Jolyon Palmer	Renault	0
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
17	Sergio Perez	Force India-Mercedes	0
18	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	0
19	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
20	Jenson Button	McLaren-Honda	0
21	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0
22	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
23	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

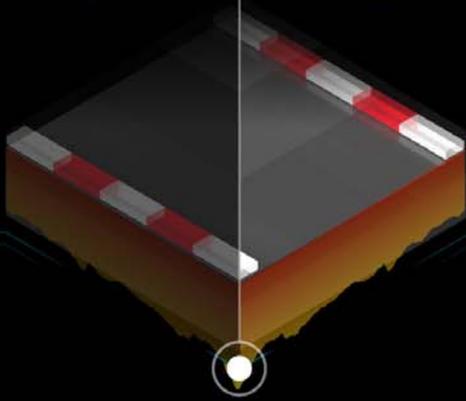
1	Mercedes	83
2	Ferrari	33
4	Red Bull Racing	30
3	Williams-Mercedes	20
5	Haas	18
6	Scuderia Toro Rosso	11
7	Force India	6
8	McLaren	1
9	Renault	0
10	Sauber	0
11	Manor	0

GP BAHRAIN

I numeri da ricordare

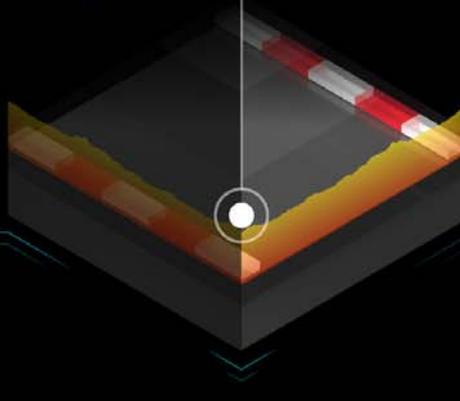
TEMPERATURA CIRCUITO

29,6°C  25,9°C 



TEMPERATURA ARIA

22,6°C  21,2°C 



CONDIZIO

MET

SERIE



STINT PIÙ LUNGO

27 GIRI

M. ERICSSON
SAUBER
F. MASSA
WILLIAMS

57
40
30
20
10
0

23 GIRI



GIRO PIÙ VELOCE

1:36.064
RICCIARDO
RED BULL

1:37.076
HAMILTON
MERCEDES

1:37.560
MASSA
WILLIAMS

1:34.482
ROSBERG
MERCEDES

1:34.
HAMIL
MERCE

The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GP and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula One group company. All rights reserved.

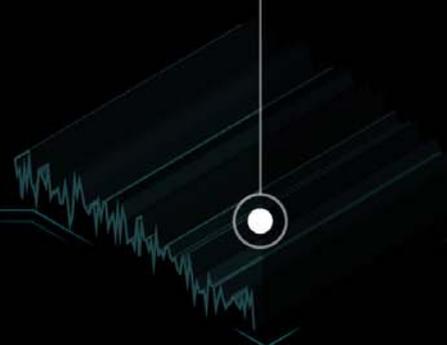
NI GARA

EO
ENO



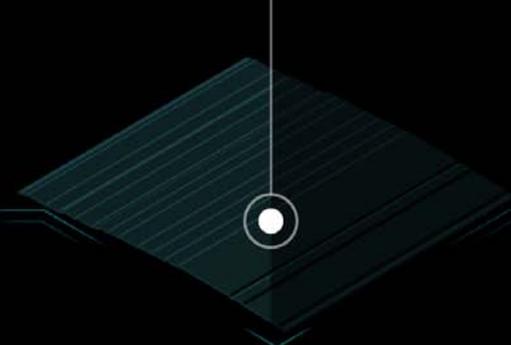
VELOCITÀ VENTO

4,0M/S ^ < 0,7M/S



UMIDITÀ RELATIVA

50,0% ^ < 34,0%



PER MESCOLO



23 S. PEREZ
FORCE INDIA

57
40
30
20
10
0



19 GIRI
S. PEREZ
FORCE INDIA

PER MESCOLO



677
LTON
EDES

1:35.158
RAIKKONEN
FERRARI



1:34.721
HAMILTON
MERCEDES



1:35.188
HULKENBERG
FORCE INDIA



1:35.360
NASR
SAUBER

GRAND PRIX
reserved

Copyright © 2016
Pirelli & C. S.p.A.





Marquez più forte di tutto

Il Gran Premio di Argentina va in archivio con il netto trionfo di Marc Marquez, il primo personale del 2016, ma gli argomenti di discussione sono innumerevoli. Il weekend vissuto dalla classe regina delle due ruote a Termas de Rio Hondo è stato caotico, intenso, con colpi di scena ed avvenimenti che, forse, incideranno sul resto della stagione. E non solo

Jacopo Rubino

Sull'economia del fine settimana, di sicuro, hanno pesato i problemi della Michelin. Il campanello d'allarme è suonato durante la FP4 quando Scott Redding ha patito il cedimento del battistrada sul pneumatico posteriore a miscela media. Miracolato il britannico a non cadere, rimediando soltanto (si fa per dire) una bruciatura alla schiena. Seppur in lieve ritardo le qualifiche si sono svolte regolarmente, in attesa delle contromisure: ritirati i due compound originari, il fornitore francese era pronto a distribuire nuova specifica più conservativa, a discapito delle prestazioni. Un vero salto nel buio per team e piloti, tanto che i commissari avevano fissato un turno aggiuntivo di prove la domenica mattina. A questo punto, però, ci ha messo lo zampino il meteo. La pioggia ha portato ad annullare la cosiddetta "FP5", e lo stesso warm-up si è svolto sul bagnato. Come previsto nel protocollo di emergenza, la corsa è stata ridotta da 25 a 20 tornate con cambio moto obbligatorio tra il giro 9 e il giro 11, e libertà sulle mescole. Un po' come era accaduto nel 2013 a Phillip Island.

Marquez vince di forza e punge

Il via della corsa si è rivelato complesso: l'asfalto, scivoloso sin dalle prove libere, mostrava ancora chiazze di umido e le temperature erano per giunta scese parecchio. Nonostante i pochi riferimenti, il poleman Marquez ha comunque ribadito la supremazia già emersa tra venerdì e sabato. Dopo la bagarre iniziale si è giocato la leadership con Valentino Rossi, nel primo reale corpo a corpo vissuto da Sepang 2015 (questa volta in maniera pulita), e dopo la sosta ai box è andato in fuga. «Sapevo che la prima parte sarebbe stata difficile, e con la prima moto non mi sentivo del tutto a mio agio», ha raccontato lo spagnolo. «La seconda metà è stata fondamentale, ho spinto subito al 100 per cento e ho creato il margine alle mie spalle». L'alfiere Honda è balzato così in cima al Mondiale con 41 lunghezze, situazione inaspettata dopo i sofferti test invernali: «Sono felice, perché abbiamo lavorato tutti duramente».

Rossi secondo tra le cadute

Alle sue spalle è giunto quindi Rossi, in difesa dopo il pit-stop. «Soffrivo con la gomma posteriore, non avevo fiducia in frenata», ha raccontato. Il centauro Yamaha ha dovuto guardarsi dal recupero di Maverick Vinales e delle due Ducati, rischiando di essere fagocitato. L'insidiosa curva 1, però, ha messo ko il rider della Suzuki. La sfida è poi proseguita contro Andrea Dovizioso e Andrea Iannone, che lo hanno scavalcato in vista dell'ultima tornata, prospettando un doppio podio per la casa di Borgo Panigale. Mancava ormai una curva, ma ecco il disastro: con una manovra disperata Iannone ha steso anche il compagno di squadra, del tutto incolpevole. Il Dottore, quasi incredulo, ne ha approfittato per riprendersi la piazza d'onore: «Non avevo grip per rispondere, sono stato molto fortunato. Questi 20 punti sono importantissimi», ha ammesso.



Prima parte di gara al calor bianco con Marquez e Rossi in battaglia



La partenza con Lorenzo primo leader

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 3 APRILE 2016

- 1 - Marc Marquez - Honda (Honda) - 20 Giri 34'13"628
- 2 - Valentino Rossi - Yamaha (Yamaha) - 7"679
- 3 - Dani Pedrosa - Honda (Honda) - 28"100
- 4 - Eugene Laverty - Aspar (Ducati) - 36"542
- 5 - Hector Barbera - Avintia (Ducati) - 36"711
- 6 - Pol Espargaro - Tech 3 (Yamaha) - 37"245
- 7 - Stefan Bradl - Gresini (Aprilia) - 41"353
- 8 - Bradley Smith - Tech 3 (Yamaha) - 50"709
- 9 - Tito Rabat - Marc VDS (Honda) - 50"983
- 10 - Alvaro Bautista - Gresini (Aprilia) - 1'01"388
- 11 - Aleix Espargaro - Suzuki (Suzuki) - 1'08"868
- 12 - Michele Pirro - Pramac (Ducati) - 1'18"987
- 13 - Andrea Dovizioso - Ducati (Ducati) - 1'33"419

Ritirati

- 20° giro - Andrea Iannone
- 20° giro - Cal Crutchlow
- 18° giro - Maverick Vinales
- 16° giro - Scott Redding
- 13° giro - Loris Baz
- 6° giro - Jorge Lorenzo
- 4° giro - Jack Miller
- 3° giro - Yonny Hernandez

Il campionato

- 1. Marquez 41; 2. Rossi 33; 3. Pedrosa 26; 4. Lorenzo 25; 5. Dovizioso 23;
- 6. P. Espargaro 19; 7. Barbera 18; 8. Laverty 17; 9. Smith 16; 10. Vinales 10



Amarezza Ducati Iannone fa danni

«Potevamo trascorrere una serata di festa, invece andremo a letto molto presto». Sono state emblematiche le parole del direttore sportivo Paolo Ciabatti nel commentare l'amaro epilogo per la Ducati. L'azzardo di Iannone (che gli costerà tre posizioni sulla griglia ad Austin) è forse figlio delle voci di mercato che vorrebbero Jorge Lorenzo in rosso nel 2017, a discapito di uno fra gli attuali alfieri. La necessità di guadagnarsi la conferma potrebbe aver inasprito la rivalità. «Ho perso l'anteriore, mi dispiace molto», si è limitato a spiegare l'abruzzese. Dovizioso, stoico nel voler spingere la moto per prendere la bandiera a scacchi (13esimo), è stato inevitabilmente critico: «Mi interessava solo il secondo posto, in un team ufficiale non si può essere sempre aggressivi». La convivenza nel box rischia adesso di diventare tesa.



A destra, la battaglia tra Dovizioso e Iannone che aveva di fatto estromesso dal podio Valentino Rossi. Sopra, l'entrata in scivolata del pilota di Vasto che ha mandato in fumo il doppio podio Ducati





Scott Redding

Il caso Michelin In cerca di vere risposte

Il rientro in MotoGP della Michelin continua a rivelarsi più ostico del previsto. Il problema che ha coinvolto Redding nella FP4 è un'altra tegola sul cammino dell'azienda transalpina. Un episodio simile si era già verificato a febbraio durante i test di Sepang, con Loris Baz lanciato sul rettilineo a circa 300 chilometri orari. In quell'occasione la causa scatenante sembrava legata a pressioni di gonfiaggio troppo basse scelte dal team Avintia, ma un altro cedimento richiede per forza analisi più dettagliate. Per qualcuno non è da sottovalutare che in entrambe le occasioni sia stata coinvolta una Ducati, dotata della maggiore cavalleria in MotoGP. Come puntualizzato tuttavia a Sky Sport dal ds Ciabatti, al di là di un calcolo probabilistico (sono ben otto le Desmosedici iscritte), Redding e Baz dispongono rispettivamente della GP15 e della GP14.2, due versioni diverse. Ad accomunarli, semmai, è la stazza fisica che forse sollecita maggiormente il retrotreno. Senza dimenticare che l'attuale elettronica standard, meno sofisticata, provoca più pattinamento e usura. Un mix pericoloso con il caldo delle prove malesi e del sabato in Argentina. «La sicurezza per noi è la preoccupazione principale, abbiamo fatto tutto il possibile perché la gara si svolgesse senza incidenti», ha sottolineato il responsabile del progetto Nicolas Goubert. In effetti, alla Michelin va riconosciuto il merito di aver reagito prontamente. Si poteva del resto assistere ad un'altra figuraccia globale, come quella, suo malgrado celebre, consumata in Formula 1 al GP degli USA del 2005.



Pedrosa fortunato Lorenzo a terra

Questa serie di circostanze ha catapultato Dani Pedrosa sul terzo gradino del podio, decisamente inatteso per come si erano messe le cose. «Forse è il giorno più fortunato della mia carriera», ha confessato il fantino catalano. Al contrario, chi lascia il Sudamerica con il morale a terra è il campione in carica Lorenzo. In netto contrasto con l'apertura di Losail, il maggior chiro ha faticato per l'intero fine settimana. La vetta guadagnata allo start è stata infatti un fuoco di paglia: «Non mi trovavo a mio agio in queste condizioni, è colpa mia». Perso il contatto con i rivali, la scivolata: «Queste sono le corse, si vince e si perde. Bisogna voltare pagina».

Outsider sugli scudi Aprilia settimana

In una domenica pazza non potevano mancare i colpi degli outsider, con Eugene Laverty fantastico quarto in volata su Hector Barbera. E dire che entrambi dispongono della versione GP14.2 della Ducati, di cui hanno salvato il bilancio in classifica costruttori. Dietro di loro Pol Espargaro (Tech 3), ma soprattutto Stefan Bradl. Il settimo posto per l'Aprilia profuma d'impresa: è addirittura il miglior piazzamento in top class dal GP di Gran Bretagna del 2003. A contorno l'ingresso in top 10 di Alvaro Bautista, scampato a una scivolata (non inquadrata) e ad un incidente con un meccanico in pit-lane. Grande rammarico invece per Redding, che era sesto davanti a Pedrosa prima che la sua GP15 marchiata Pramac si fermasse. Alla luce degli eventi, avrebbe potuto salire sul podio.

Formula V8 3.5

Il punto test



Sempre competitivo
Tom Dillmann

Eppur si muove

Senza più la presenza importante della Renault, la serie ora promossa dalla spagnola RPM ha cominciato la stagione 2016 con i test sul circuito di Montmelò. Vediamo quali sono le novità



Antonio Caruccio

La Formula V8 3.5 ha aperto ufficialmente la nuova stagione. Dopo un inverno di grandi preparativi, con arrivi di nuove squadre e la conferma di altre storiche formazioni, la serie promossa da RPM Racing ha così fatto il suo debutto in "società" sulla pista di Montmelò per le prime due giornate di prove collettive. Il miglior tempo è andato nelle mani proprio di una delle nuove squadre, il Teo Martin Motorsport, che ha ottenuto il primato nel terzo turno con Yu Kanamaru alla guida. Nonostante la compagine spagnola sia al debutto nella serie, si avvale della competenza e dell'esperienza di Emilio De Villota che ha trasportato il lavoro fatto negli ultimi anni in Pons all'interno del progetto sviluppato con Martin. Gli spagnoli tuttavia, non hanno ancora ufficializzato il secondo pilota ed in Catalunya è stato portato in pista Matevos Isaakyan. Giovane russo proveniente dalla Formula Renault 2.0 e già impegnato con Koironen in GP3, Matevos si è subito messo in mostra andando a prendere il miglior tempo alla fine del secondo giorno e potrebbe essere il quarto pilota SMP Racing impegnato nel campionato.

SMP è presente con piloti e team

Il vivaio russo ha dato linfa vitale alla serie, perché vi schiera per il secondo anno Egor Orudzhev, sempre veloce con Arden, team che ha visto Aurelien Panis svettare nella prima giornata, e vi ha schierato pure un team. Amato Ferrari, che è entrato con la gestione di Spirit Of Race lo scorso ottobre, ha poi ereditato la nomina della squadra SMP Racing, che schiera il promettente Vladimir Atoev, lanciato dalla Formula 4 su una vettura impegnativa come la Formula Renault 3.5, con al fianco un compagno di squadra quanto mai tosto. Matthieu Vaxiviere è infatti al suo terzo anno nella serie, e dopo aver dato filo da torcere ad Oliver Rowland per la conquista del titolo 2015, per ora ha letteralmente asfaltato il giovane compagno, e sarà tra i candidati alla corona 2016.

Celis dalla 3.5 alla F.1 Lotus si conferma

Sempre competitivo anche Tom Dillmann, che in dicembre sul tracciato catalano aveva fatto segnare il record della pista. Il francese, tra i primi ad annunciare la propria partecipazione alla serie lo scorso anno con AVF, ha lavorato molto in ottica gara, come il suo compagno Alfonso Celis. Il messicano dopo le prove è volato direttamente in Bahrain, dove con Force India ha preso parte alla prima sessione di prove libere del mondiale F.1. Molto bene anche il team Lotus, che ha ingaggiato due tra i piloti più interessanti sul mercato. Renè Binder, proveniente dalla GP2, ha subito segnato il secondo tempo quando, nel pomeriggio del primo giorno, ha montato le gomme nuove. Molto bene è andato anche Roy Nissany, che però ha avuto un problema alla pompa della benzina che lo ha rallentato.



Yu Kanamaru



Egor
Orudzhev



Alfonso
Celis



Aurelien
Panis

Italia in pista con Durango e RP

Si è nascosto invece il team Fortec, che con Louis Deletraz e Pietro Fittipaldi, montando le gomme nuove quando la pista non era nelle condizioni migliori, cedendo questo vantaggio ai propri rivali. Una nota di merito per i team italiani. Dopo un durissimo inverno, RP Motorsport e Durango hanno finalmente fatto il loro debutto in pista. La squadra piacentina si è affidata al campione della EuroFormula Open Vitor Baptista e all'esperto venezuelano Johnny Cecotto. Ritorna, dopo anni di inattività nel mondo delle corse, il nome Durango. Con Giuseppe Cipriani alla guida, la squadra veneta ha assemblato il tutto in poche settimane, e già ad Alcaniz si vedranno altri passi in avanti.



Vitor Baptista



Giuseppe Cipriani



Matevos Isaakyan





Martedì 29 marzo 2016, 1° turno - Top 10

- 1 - Aurelien Panis – Arden – 1'30"835 – 40 giri
- 2 - Tom Dillmann – AVF – 1'31"289 – 48
- 3 - Emil Bernstorff – Strakka – 1'31"682 – 36
- 4 - Pietro Fittipaldi – Fortec – 1'31"782 – 42
- 5 - Alfonso Celis – AVF - 1'31"821 – 36
- 6 - Louis Deletraz – Fortec – 1'31"886 – 43
- 7 - Beitske Visser – Strakka – 1'32"099 – 45
- 8 - Matthieu Vaxiviere – SMP Racing – 1'32"154 – 27
- 9 - Renè Binder – Lotus – 1'32"630 - 21
- 10 - Egor Orudzhev – Arden – 1'32"676 – 22
- 10 – Sandy Stuvik – Status GP – 1'28"594 – 37

Martedì 29 marzo 2016, - Top 10

- 1 – Aurelien Panis – Arden – 1'31"156 – 26 giri
- 2 – Renè Binder – Lotus – 1'31"295 - 25
- 3 - Egor Orudzhev – Arden – 1'31"323 – 25
- 4 - Matthieu Vaxiviere – SMP Racing – 1'31"343 – 28
- 5 - Pietro Fittipaldi – Fortec – 1'31"518 – 37
- 6 – Roy Nissany – Lotus – 1'31"654 - 29
- 7 – Louis Deletraz – Fortec – 1'31"708 – 29
- 8 - Emil Bernstorff – Strakka – 1'31"909 – 28
- 9 - Matevos Isaakyan – Teo Martin – 1'32"013 – 19
- 10 - Yu Kanamaru – Teo Martin – 1'32"052 – 28



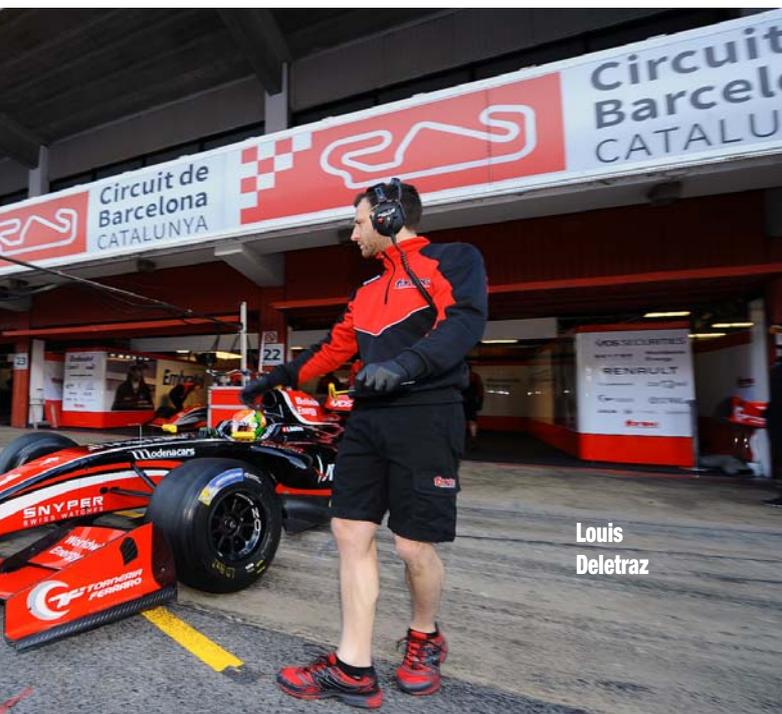
Renè
Binder

Mercoledì 30 marzo 2016, - Top 10

- 1 - Yu Kanamaru – Teo Martin – 1'29"571 – 25 giri
- 2 – Aurelien Panis – Arden – 1'29"994 – 34
- 3 – Tom Dillmann – AVF – 1'29"994 – 34
- 4 - Emil Bernstorff – Strakka – 1'30"004 – 33
- 5 – Louis Deletraz – Fortec – 1'30"090 – 31
- 6 – Roy Nissany – Lotus – 1'30"148 - 25
- 7 – Renè Binder – Lotus – 1'30"277 - 38
- 8 – Beitske Visser – Strakka – 1'30"369 – 37
- 9 - Matthieu Vaxiviere – SMP Racing – 1'30"380 – 17
- 10 - Pietro Fittipaldi – Fortec – 1'30"381 – 46

Mercoledì 30 marzo 2016, - Top 10

- 1 - Matevos Isaakyan – Teo Martin – 1'30"596 – 27 giri
- 2 - Johnny Cecotto – RP Motorsport - 1'30"633 - 32
- 3 - Matthieu Vaxiviere – SMP Racing – 1'30"838 – 28
- 4 – Alfonso Celis – AVF - 1'31"059 – 42
- 5 – Renè Binder – Lotus – 1'31"389 - 50
- 6 - Egor Orudzhev – Arden – 1'31"399 – 44
- 7 - Yu Kanamaru – Teo Martin – 1'31"404 – 40
- 8 – Vitor Baptista – RP Motorsport – 1'31"621 - 23
- 9 – Tom Dillmann – AVF – 1'31"727 – 28
- 10 – Louis Deletraz – Fortec – 1'31"790 – 34



Louis
Deletraz



Lucas
Di Grassi
primo a
Long Beach

Di Grassi sfida Buemi

Brillante vittoria a Long Beach del brasiliano del team Abt che ha cancellato la squalifica rimediata in Argentina dopo il primo posto finale e riconquista la vetta del campionato ai danni di Buemi, completamente in crisi in California assieme al team Renault e.dams



Jacopo Rubino

Terminati i festeggiamenti a caldo, questa volta il team Abt Audi ha potuto scherzarci su con un messaggio su Twitter: «Se qualcuno ce lo chiedesse, le nostre auto sono ritornate dal parco chiuso...». A Long Beach non ci sono state sorprese dell'ultima ora come in Messico, quando Lucas Di Grassi era stato squalificato per vettura sottopeso, perdendo una meritatissima (e fondamentale) vittoria. Il brasiliano, sul mitico tracciato in California, ha trovato quindi il definitivo riscatto con un'altra prestazione impeccabile, che gli ha permesso di prendersi ufficialmente il suo secondo successo della stagione in Formula E e la leadership in classifica con 101 punti. L'antagonista Sebastien Buemi, incappato in un sabato pessimo, per un soffio è ora dietro a quota 100.

Per Di Grassi e Abt un weekend perfetto

«È stata la reazione perfetta dopo il Messico, tutta la squadra voleva dimostrare che quel risultato non è venuto per caso. Non molliamo mai», ha dichiarato entusiasta Di Grassi. Il suo momento chiave è stato l'attacco al 12esimo giro su Sam Bird, con cui ha preso il comando della corsa. Nemmeno la safety-car intervenuta nel finale per il crash di Nelson Piquet Jr, azzerando i distacchi, ha scomposto il pilota paulista. Che è già

pronto a tirare la volata: «La fase cruciale comincia adesso, siamo motivatissimi». A completare il trionfo della compagine tedesca, l'ottimo terzo posto di Daniel Abt: fino a qui, nessun team era riuscito a occupare due gradini del podio.

Gara da dimenticare per Buemi e la DAMS

Guardando l'altro lato della barricata è andato tutto male alla Renault e.dams, nonostante avesse iniziato con il piede giusto nelle prove libere. L'equipe francese, che non aveva mai mancato la zona punti, ha raccolto appena due lunghezze grazie al best lap segnato da Buemi. Lo svizzero, comunque, si è rovinato con le proprie mani: dopo una qualifica opaca, nel tentativo di recuperare ha speronato l'incolpevole Robin Frijns, quasi decollandogli addosso in curva 7. L'elvetico ha rotto l'ala anteriore, e nonostante abbia cercato di resistere è stato obbligato ad anticipare il cambio macchina, avendo ricevuto l'avviso della bandiera nero-arancio. Uno stint di 26 tornate con la seconda monoposto non è bastato per raggiungere il traguardo. «È stata davvero una giornata negativa. Ho sbagliato nella manovra su Frijns, mi scuso con lui. Ma adesso dobbiamo guardare avanti, e riscattarci nel nostro appuntamento di casa a Parigi», ha commentato filosofico. Il compagno Nicolas Prost, rimasto sotto al tempo minimo di 60 secondi per la sosta ai box, ha poi dovuto compiere un drive-through che lo ha estromesso dalla top 10.





Nico Prost a scuola di traiettorie da papà Alain



Pessimo weekend per il campione in carica Piquet Jr



Felix Da Costa



Vana rimonta per Sam Bird

Da Costa, che sfortuna Bird sprecone

Nell'elenco dei delusi, inoltre, troviamo Antonio Felix da Costa e Sam Bird. Il portoghese, con il pacchetto 2014-2015 ancora utilizzato dal Team Aguri, aveva strabiliato aggiudicandosi la pole. Purtroppo, una irregolarità nelle pressioni di gonfiaggio dei pneumatici (appena 0,05 bar meno del consentito) gli è costata la retrocessione in fondo allo schieramento. La sua coriacea rimonta si è infine interrotta per la rottura di una sospensione, quando era addirittura settimo. Un vero peccato per il 24enne lusitano, perseguitato dalla cattiva sorte. A ereditare la pole è stato proprio Bird, il quale ha tuttavia compiuto un dritto dopo il pit-stop, toccando le barriere in curva 5. Il britannico della DS Virgin è stato fortunato a non rimediare danni, ma si è dovuto accontentare di chiudere sesto. Nel round di casa è mancata all'appello la Dragon: Jerome D'Ambrosio e Loic Duval sono giunti settimo e ottavo, senza acuti.

Sarrazin bravo secondo la De Silvestro a punti

Le vicissitudini di molti avversari hanno permesso quindi a un attento Stephane Sarrazin di cogliere la piazza d'onore insieme alla Venturi, sotto gli occhi del co-titolare della squadra monegasca... un Leonardo Di Caprio fresco di premio Oscar. Molto bene anche la Mahindra, con Nick Heidfeld e Bruno Senna rispettivamente quarto e quinto. Il nono posto di Simona De Silvestro, invece, ha un valore decisamente speciale per gli amanti delle statistiche. La 27enne svizzera è infatti la prima donna a punti nella storia della Formula E, impresa mancata in precedenza dalle colleghe Michela Cerruti e Katherine Legge.



Secondo al traguardo il poliedrico Sarrazin

Il campionato

1. Di Grassi 101
2. Buemi 100
3. Bird 71
4. D'Ambrosio 64
5. Sarrazin 48
6. Duval 48
7. Heidfeld 39
8. Prost 38
9. Frijns 31
10. Abt 31



AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

