

n. **352**
31 maggio 2016

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

Hamilt **ONE**

L'inglese della Mercedes torna alla vittoria dopo un digiuno che durava da otto gare, merito del suo talento e del patatrac Red Bull



Magazine

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

italiaracing.net

www.italiaracing.net

A cura di:
Massimo Costa
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Fotografie:
Photo4

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

© Tutti gli articoli e le immagini
contenuti nel Magazine Italiaracing
sono da intendersi
a riproduzione riservata
ai sensi dell'Art. 7 R.D.
18 maggio 1942 n.1369



il graffio

di Baffi

LA RICONOSCENZA DI HAMILTON.

LEWIS,
A CHI DEDICHI
LA VITTORIA?

AL BOX DI
RICCIARDO.



BAFFI

GP MONACO

La storia di copertina





Lewis, sei unico

Nessuno, neppure Schumacher e Senna, hanno vinto almeno una gara per dieci anni in F.1. Hamilton sì, e a Monte-Carlo, dove ha rotto un digiuno di sette mesi, ha corso una gara straordinaria e quasi umiliante, nel confronto, per Rosberg. «Ora anche i miei meccanici hanno capito che sono sempre lo stesso», ha concluso soddisfatto il tri-campion

GP MONACO

La storia di copertina





Stefano Semeraro

Per Damon Hill - che qualche garetta contro avversari tosti, in fondo, l'ha anche vinta - il GP di Monte-Carlo «è stata una delle più belle imprese di Lewis Hamilton. Certo, il pasticcio della Red Bull lo ha aiutato, ma questo non toglie nulla alla sua prestazione. Mi ha ricordato la vittoria di Senna a Donington nel '93, quando non fece molti stop. Lewis ne ha fatto solo uno, completando tutto uno stint con le gomme da bagnato, poi è passato alle slick e le ha fatte durare. Stupefacente».

Sette mesi di digiuno Poi il capolavoro

Quello della Mercedes è stato un azzardo, ma ha pagato, soprattutto perché al volante c'era un driver in stato di grazia, cui probabilmente i sette mesi di digiuno di vittorie hanno regalato una riserva di grinta in più. Ma se l'Hamilton dei tempi selvaggi avrebbe rischiato di farsi prendere la mano dalla voglia di strafare, il Lewis tri-campione sa come coniugare massima velocità e massimo controllo. «E' stata la gara più dura che mi ricordi», ha riconosciuto Hamilton stesso. Una di quelle che scremano, che dividono i buoni, magari gli ottimi piloti, dai fuoriclasse. E sotto la pioggia di Monaco è emersa tutta la differenza che ancora separa Hamilton dal suo compagno di squadra. Se i punti di distacco fra i due si sono ridotti da 43 a 24, la rimonta morale è stata ancora più cospicua. E come ogni volta che si vince, diventa facile anche complimentarsi con gli avversari battuti. «Sono arrivato in pista pensando che dovevo farcela da solo, perché nessuno mi avrebbe regalato niente», racconta Hamilton. «Non sapevo se avrei vinto, ma la pioggia aveva aperto una finestra di possibilità. A un certo punto ho pensato che Nico avesse un problema; quando mi sono trovato dietro di lui ho realizzato che ero molto, molto più veloce. E sapevo anche che nessuno di noi avrebbe vinto al gara se rimanevo alle sue spalle».



Hamilton su Rosberg “Un vero gentleman”

A quel punto dal muretto, dopo una 'sveglia' per Nico Rosberg, è partito l'invito ad Hamilton a rompere gli indugi. «Nel team c'è un accordo, per i casi in cui il team ti chiede di spingere e tu non riesci a farlo. Lo stavo studiando, aspettando il momento di essere abbastanza vicino per attaccarlo. Avevo pensato di provarci all'esterno nella curva numero 3, ma non è stato necessario. Ringrazio Nico per essersi comportato da gentleman». I gentiluomini vanno in pa-

radiso, di solito. I piloti veloci invece vincono i campionati. «Non avevo feeling con la macchina, è stato bruttissimo – ha ammesso il tedesco – l'ordine di squadra è stata una semplice conseguenza». Soddisfatto comunque Toto Wolff, anche se magari davanti ai microfoni non ha detto proprio tutto tutto, a proposito di quanto è capitato nel team dopo la gara spagnola: «Nelle ultime due settimane il rapporto con Lewis è diventato più stretto. Proprio quello che ci aveva ordinato il medico... Aveva bisogno di questa vittoria, noi avevamo bisogno di questa vittoria. Per Nico invece, è stato un giorno incasinato, tutta la sfortuna gli si è scaricata addosso in una gara».



Una vittoria anche per i suoi meccanici

Hamilton ha riservato invece parole al miele per Ricciardo («è un grande campione, non vedo l'ora di lottare ancora contro di lui») e per i suoi meccanici. «Erano nervosi dall'inizio di stagione, non è facile stare nel garage del campione del mondo. Quando hai un campione sulla tua macchina vuoi dare il meglio, e penso non fossero contenti di quello che erano riusciti a fare (vedi i tanti problemi tecnici sperimentati da Lewis, ndr), a Monaco invece ce l'hanno fatta alla grande. E' stato un sollievo. Credo abbiano capito che io

sono forte come sempre, e li devo ringraziare per essermi stati vicini. Ci sono ancora tante cose da mettere a posto, siamo il team più forte, ma dobbiamo intervenire in diversi settori. A Montreal, la prossima gara, di solito mi trovo bene, spero di ripetere quello che feci lì la prima volta che vinsi (nel 2007, il suo primo GP da trionfatori nel Circus)». A confortare l'Hamilton rinato c'è anche la cabala. Quella di Monaco è stata la sua vittoria n.44: «E' il numero che avevo quando ho iniziato a correre, ho vinto il mio primo campionato con il 44». Fra l'altro il maghetto di Stevenage può vantarsi di aver vinto così almeno una gara in tutti i suoi 10 anni di F1, l'unico capace di questa impresa fra i 106 piloti che ne hanno vinto almeno una. E i record che batterà – scommettiamo? - non finiranno qui.

GP MONACO

Ferrari





Stato di crisi

Vettel aveva nel piede la possibilità di giocarsi la pole nella qualifica del Principato monegasco, ma repentini problemi di trazione nel corso della sessione hanno giocato un brutto scherzo al team italiano e al pilota tedesco. Addirittura in gara è anche sfumato il podio con Mercedes, Red Bull e (clamoroso) Force India finite davanti alla SF16-H

GP MONACO

Ferrari





**Subito out Raikkonen
finito contro le barriere
al tornantino del Loew's**

Stefano Semeraro

«Non ci arrenderemo», dice Maurizio Arrivabene, e fa benissimo perché il campionato di F.1 non è uno sprint, e neppure una gara di mezzofondo, ma una maratona che finirà solo a novembre. A parte le dichiarazioni d'intenti, però, alla Ferrari servirebbe qualcosa di più. Anzi, molto di più, visto che dallo scenario di inizio stagione – 'batteremo la Mercedes' – si è passati ad una realtà deprimente. Ovvero: siamo dietro la Red Bull, e a Monte-Carlo anche dietro la Force India di Sergio Perez.

Vettel si butta la croce addosso

«E' tutta colpa mia», ha buttato lì Vettel, incapace nel budello monegasco di passare Felipe Massa sulla Williams, nonostante il vantaggio di gomme, e di strappare qualcosa in più di un quarto posto. «E' stato un weekend difficile», ha ammesso con imbarazzo visibile persino dietro le sue espressioni congelate Kimi Raikkonen, finito con la SF16-H contro le barriere al tornantino e costretto al ritiro. Chissà però, chi glielo racconta, adesso, a Sergio Marchionne, che la nuova monoposto che doveva spaccare il mondo si incanta regolarmente in qualifica, costringendo i due piloti rincorrere una concorrenza sempre più numerosa, senza che nessuno sappia ancora capire veramente perché? Chi glielo spiega, agli appassionati, che il sorriso di Vettel si sta spegnendo, e che se non succede qualcosa di rivoluzionario, non solo ci sarà lo sbandierato l'assalto alle Freccie d'argento, ma bisognerà lottare con la concorrenza indiana e austriaca per strappare un quarto posto?

Arrivabene non si vuole arrendere

Beffati anche dall'undercut di Perez, a Maranello non si spiegano come sia potuto succedere quando alla vigilia Vettel per primo sentiva possibile l'impresa. «In questo weekend eravamo molto veloci, pensavo di poter fare la pole invece qualcosa non ha funzionato», ha detto il tedesco. «L'atmosfera nel team resta buona, anche se la situazione è un po' paradossale. L'anno scorso eravamo più distanti dalla Mercedes, eppure ottenevamo più risultati, quest'anno che siamo più vicini raccogliamo meno. Stavolta ho sbagliato io, avrei dovuto passare la Williams perché io avevo le gomme da bagnato e Massa le intermedie e prendermi il podio. Ma devo parlare con il team e capire perché a volte andiamo in difficoltà».

Arrivabene, contrariamente a inizio stagione quando predicava uno sviluppo continuo e senza strappi, ora promette un salto di qualità in Canada, con novità che riguardano il motore. «In gara siamo veloci, ma dobbiamo rendere bene per tutto il weekend», ha detto. «A Monte-Carlo è stata una gara strana, e abbiamo pagato le brutte qualifiche. Ma arrendersi non fa parte del Dna Ferrari». La storia egli ultimi anni, purtroppo, racconta una storia diversa. Una storia che rischia di ripetersi ancora.

Cosa non funziona? Manca la trazione

Ma qual è il problema della Ferrari che manda in tilt tutti gli ingegneri, da James Allison, tornato al muretto dopo la tragedia che lo aveva colpito in marzo con la perdita prematura della moglie, a Simone Resta. I "genitori" della SF16-H dicono che quando cambiano le temperature, la monoposto perde aderenza. Fa un po' sorridere che nella iper tecnologica F1 se il termometro sale un po', la Ferrari inizia a sudare come tutti noi e va in tilt. Oppure, se scende un po', cominci ad avere la tremarella. Scherzi a parte, il problema è identificato con un termine ben preciso: mancanza di trazione. Ed è curioso ricordare che anche le precedenti due Ferrari che hanno solcato le piste nel 2014 e 2015 avessero lo stesso identico inconveniente. Come è possibile che dopo mesi e mesi, tecnici famosi licenziati ed altri arrivati, si torna sempre al punto di partenza? La mancanza di trazione è determinata dalle gomme che non lavorano come dovrebbero alle temperature ideali rendendo la SF16-H, e prima ancora la SF15-T e la F14-T, scivolose e difficili da governare per il pilota. Incredibile poi, quel che è accaduto a Monte-Carlo dove in pochi minuti la Ferrari di Vettel in qualifica è cambiata talmente tanto tra il Q1 e la decisiva Q3 che è stato impossibile ripetere gli stessi tempi. Il punto è che nessuno sa perché. Forse la sospensione posteriore, un assetto troppo spinto e una risposta troppo violenta della power unit di Maranello, come tenta di spiegare Giorgio Piola sulla Gazzetta dello Sport, potrebbero essere le cause che portano la SF16-H a cambiare di umore così repentinamente. Soltanto qualche anno fa, grazie alla possibilità di effettuare test liberi, si potevano risolvere questi problemi diciamo strutturali. Oggi non è più consentito e quindi si deve tentare di capire cosa non funziona nelle prove libere dei Gran Premi, dove però occorre preparare la vettura per la gara. E con l'affanno si sa che è sempre molto complicato venire a capo delle cose che non vanno.



“Mi hanno fregato ancora”

Non si dà pace Ricciardo per l'incredibile vittoria buttata via per colpa della disorganizzazione del team, colpevole di avere male gestito il cambio gomme. E tutto questo dopo che Horner and company a Barcellona lo avevano penalizzato con una strategia assurda per favorire il successo di Verstappen



JOHNNIE WALKER



Era partito con il passo giusto Daniel Ricciardo, poi il clamoroso errore del box ha spalancato le porte al secondo successo nel Principato di Hamilton

GP MONACO

Red Bull



Massimo Costa

Conquistare una pole magica, che ti porta dritto nella galleria degli immortali che hanno fatto la storia di Monte-Carlo e della F1. Arrivare secondo quando non c'erano dubbi che la vittoria sarebbe stata tua. Sensazione pessima quella vissuta domenica scorsa da Daniel Ricciardo, un tipo che ride sempre, ma che questa volta sul podio di Monte-Carlo non ce la faceva proprio a mostrare i suoi dentoni. Un podio, quello dei Principi, che negli ultimi due anni ha regalato un misto di sensazioni agli antipodi. Ricordate nel 2015 Lewis Hamilton che perse la corsa per un errore del team e mostrò il broncio per un tempo interminabile mentre poco più in là Nico Rosberg se la rideva di gusto? Questa volta a esplodere di felicità è stato proprio il tre volte campione del mondo inglese mentre ad avere gli occhi persi nel vuoto era Ricciardo. Anche per l'australiano la beffa è arrivata per mano del team, come appunto capitò ad Hamilton 12 mesi fa. Impeccabile fino all'impossibile, magistrale nel confronto con un Hamilton mai apparso quest'anno in un simile stato di grazia che sfiorava la fantascienza, quando è stato richiamato ai box per il secondo pit-stop, passaggio da gomme intermedie a supersoft, Ricciardo è sprofondato agli inferi quando ha notato che gli pneumatici non c'erano: "Saltellavano tutti attorno alla macchina come fossero galline". Non propriamente un complimento quello che un arrabbiatissimo Daniel si è lasciato scappare. Non avevamo mai sentito un pilota definire i propri meccanici "galline". Risultato finale: 10" persi, Hamilton che passa davanti e buonanotte ai sognatori.

Ricciardo ha messo in riga Verstappen

"E' la seconda volta che mi fregano", ha detto un sempre più furioso Ricciardo. E già, perché come sottolineato da noi 15 giorni fa, a Barcellona il team ha preferito far vincere Max Verstappen che era secondo anziché Ricciardo, che si trovava meritatamente primo. Una strategia senza senso era stata applicata al ragazzo riccio, che non la mandò a dire, una strategia brillante al biondino diciottenne. Doveva vincere lui e così è stato per il bene della F1 e di... Helmut Marko. Non certo per l'umore di Ricciardo. Che però, non si è scomposto più di tanto e con una forza interiore allucinante ha sbaragliato il campo in qualifica umiliando sul tracciato che più al mondo esalta il talento il nuovo giovane compagno di team non solo il sabato, ma anche la domenica. Fino all'errore fatale ai box che Christian Horner ha così spiegato: "Per una incomprensione con il meccanico addetto alle gomme, era stato preparato un treno di soft anziché il set di supersoft che si trovava in fondo al garage. Quando gli è stato ribadito che dovevano montare a Ricciardo le supersoft si è perso tempo per andare a recuperarle ed abbiamo perso almeno dieci secondi che ci sono costati la vittoria". Un errore che ricorda quello che commise la Ferrari nel 1999 con Eddie Irvine al Nurburgring quando i meccanici dimenticarono la ruota posteriore destra. Il pilota britannico perse la corsa a vantaggio di Mika Hakkinen e punti che poi nella lotta finale per il titolo si rivelarono fondamentali per il finlandese.

Arrivato lungo alla chicane Hamilton ha rischiato il sorpasso da parte dell'australiano, ma l'inglese ha chiuso la porta...



Kimi ago della bilancia

Rosberg a fine contratto e Ricciardo al limite della sopportazione con la Red Bull potrebbero entrare nel mirino di Arrivabene? Ma si parla della riconferma di Raikkonen anche se a fine anno potrebbe ritirarsi. E non va dimenticato Grosjean in forza ai "vicini di casa" della Haas

Massimo Costa

Il deludente weekend monegasco di Kimi Raikkonen potrebbe costargli il futuro in Ferrari? Recentemente si è parlato di una riconferma del finlandese che pure si era presentato nel Principato bello forte di un mirabolante secondo posto in campionato. Ma quando doveva tentare di concretizzare, si è spento come un cerino bagnato, al di là dei problemi della SF16-H e della sostituzione del cambio che gli sono costati cinque posti in griglia di partenza, da sesto a undicesimo. Ma Raikkonen è così, a volte perso nei suoi sguardi, a volte molto reattivo. Servirebbe qualcuno con maggiore costanza? Sebastian Vettel si ritrova alla perfezione con Raikkonen, pochi problemi tra di loro anche dopo il contatto in Cina. Si stimano da tempo, si piacciono. Kimi potrebbe essere riconfermato per accentuare la stabilità del team, ma in realtà lui potrebbe anche avere voglia di fermarsi per sempre con la F.1 e non dimentichiamo che a ottobre compirà 37 anni. Le voci di un Daniel Ricciardo corteggiato da Maranello esalterebbero senza dubbio i fans della Rossa, ma siamo sicuri che Vettel avrebbe piacere di ritrovarsi in squadra l'australiano? Pensiamo di no. Due prime donne nella stessa squadra, storia vecchia come il motorsport, creano danno. Sarebbe più interessante un Nico Rosberg, in scadenza di contratto. Papà Keke ha scomodato Gerhard Berger per portare avanti le trattative per il futuro del figlio leader del mondiale. Perché mai Rosberg dovrebbe lasciare un team vincente per una Ferrari che non decolla? Il ritornello solito è che correre per la squadra italiana ti cambia la vita, anche se a molti ha rovinato la carriera in realtà. Del resto il primo a dire che non vede la necessità di salire un giorno su una Ferrari è il tre volte campione del mondo Lewis Hamilton. Rosberg, o meglio, Berger potrebbe usare le insidie di Maranello per alzare il costo del contratto Mercedes del suo assistito. Meglio una convivenza stiracchiata con Hamilton e avere la certezza di una monoposto vincente che un altro compagno di squadra velocissimo come Vettel, ma con l'incognita di una Ferrari che non riesce a imporsi come dovrebbe. Almeno per ora. Raikkonen, Ricciardo, Rosberg dunque, ma non dimentichiamo Romain Grosjean che è saltato sulla Haas a motore Ferrari con la speranza di illuminare i tecnici del Cavallino. Cosa che gli sta riuscendo del resto perché, anche se non mancano le difficoltà, qualche notevole prestazione il franco-svizzero l'ha estratta dal cilindro.





GP MONACO

Il pagellone



Perez compie l'impresa

di Massimo Costa

Sergio Perez **9**

Terzo a Monte-Carlo con una Force India. Una vera impresa quella compiuta dal messicano che a volte commette errori irritanti, a volte inventa prestazioni come quella di domenica. Non sbaglia mai, il team lo aiuta con una strategia perfetta e quando si ritrova davanti a Vettel non si scompone rispondendo al suo recupero con una calma da campione.

Sergio Perez
saluta felice la folla
per il podio
raggiunto

Lewis Hamilton

10

Straordinario nella gestione delle gomme full wet e nel come ha resistito agli attacchi finali di Ricciardo. Certamente senza l'errore Red Bull nel pit-stop di Ricciardo difficilmente avrebbe vinto, ma tant'è. Sul circuito che esalta il pilota, ha messo un pesante timbro, una corsa che ricorda quelli dei grandi. Hamilton non poteva offrire performance migliore per ritrovare la fiducia in se stesso dopo un periodo negativo.

Daniel Ricciardo

10

Una pole stratosferica, una corsa impeccabile anche dopo il clamoroso errore nel secondo cambio gomme dei suoi meccanici. Avrebbe già messo in cascina due vittorie senza quella strategia penalizzante a Barcellona e senza questo pit-stop pessimo. A Monte-Carlo la stella di Ricciardo è apparsa quanto mai in tutta la sua lucentezza.

Fernando Alonso

8

Porta la McLaren in Q3 e poi si inventa un garone notevole piazzandosi quinto. Nel finale fa da tappo a tutti coloro che lo seguono, ma ha fatto il suo chiudendo correttamente ogni varco, cosa che solo a Monaco ti riesce anche con una monopoio inferiore. E' bene che alla McLaren sappiano che su altra pista, il quinto posto non sarebbe mai arrivato.

Carlos Sainz

8

Un weekend di altissimo profilo quello dello spagnolo della Toro Rosso. Ha sbaragliato Kvyat, è entrato nel Q3 facendo una qualifica straordinaria che lo ha visto sesto. In gara ha concluso nono rallentato dal traffico nella fase centrale della corsa. Quando Verstappen sbatte stava inseguendo proprio Sainz. Una grande prova di solidità mentale quella di Carlito.

Sebastian Vettel

7

Un brodino il quarto posto. E' fregato da Massa che con le full wet procede a ritmo inferiore rispetto al suo dopo aver montato le intermedie. Ma il pit-stop anticipato lo ha portato in mezzo al traffico e il brasiliano sta facendo la sua gara. Il team doveva prevedere questa variabile. Seb si addossa la colpa di non essere riuscito a superare Massa. Nel finale si esalta segnando giri veloci assoluti e quando ha ormai preso Perez, commette un errore.

Nico Hulkenberg

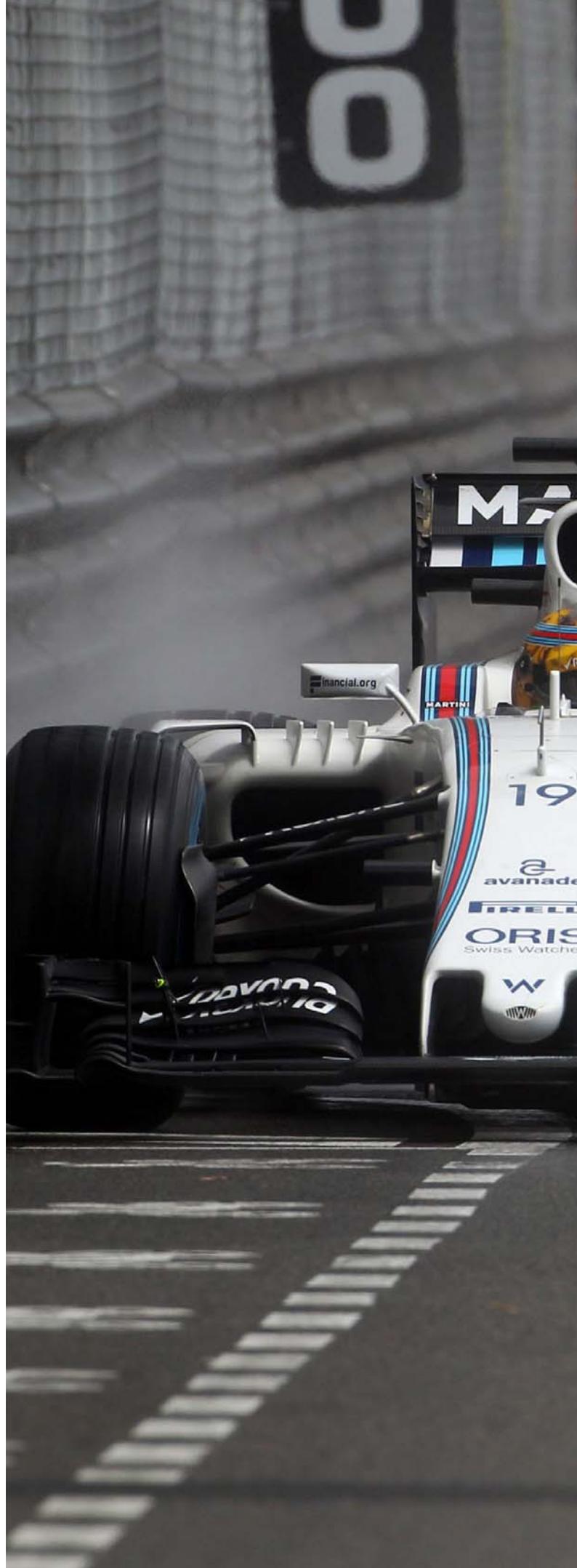
7

Se si guarda al risultato finale del GP risulta essere sommerso dal suo compagno di squadra Perez. Ma il tedesco della Force India, che in qualifica si era piazzato quinto davanti al messicano, ha svolto una bella corsa rovinata da una iniziale scelta del pit-stop non felice che lo ha proiettato, come Vettel, in mezzo al traffico, precisamente dietro a Massa e al connazionale della Ferrari. Per via di Massa che ha proseguito con le full wet per diversi giri, ha perso una cascata di secondi. Bravo nel finale a beffare Rosberg sul traguardo.

Felipe Massa

6

La Williams a Monte-Carlo proprio non funziona anche se cambiano i progetti e Felipe fa quel che può. Tra l'altro con il cuore in subbuglio perché gli hanno già detto che per il prossimo anno non farà parte dei piani del team.





Felipe Massa
davanti a Vettel
nella prima parte
di gara



Valtteri Bottas

Disperso nel centro gruppo, per lui vale lo stesso discorso di Massa... non riconferma a parte...

6

Esteban Gutierrez

Non prende punti per la Haas, ma vede il traguardo dodicesimo e soprattutto per tutto il weekend si fa beffe del ben più quotato compagno di squadra Grosjean.

6

Romain Grosjean

Pensavamo che regalasse ad Haas una prestazione fuori dall'ordinario e invece ha disputato un weekend ordinario. Non da lui. D'accordo, Raikkonen lo ha ostacolato quando con l'ala anteriore finita sotto le ruote lo ha incolpevolmente chiuso facendogli perdere tempo, ma per il resto poca roba.

5

Pascal Wehrlein

Monaco era il luogo in cui ti potevi aspettare dalla Manor quel weekend super da parte di un pilota in crescita quale è il tedesco nel mirino della Mercedes. E invece, nessun miracolo, sempre nel fondo. Deludente.

5

Jenson Button

Prende i punti del nono, ma è doppiato e Alonso, il compagno di squadra in McLaren, non lo vede proprio. Prestazione deludente, sottotono in una gara che avrebbe dovuto esaltarlo. Denuncia freni non perfetti.

5

Rio Haryanto

Si è beccato 4 giri e non ha accusato nessun problema tecnico. Non aggiungiamo altro...

4

Nico Rosberg

Imbarazzante con asfalto bagnato, sembrava fosse lì per caso. La giustificazione è: problema ai freni. Ma altre campagne riportano: mancanza di feeling con la vettura. Vogliamo crederci, era evidente che qualcosa non funzionava. Rimane il fatto che non ha mai trovato il ritmo giusto e che nel finale si è fatto fregare come un pivello sotto la bandiera a scacchi da Hulkenberg. Brutta immagine quella di un Rosberg in affanno nel giorno della ennesima consacrazione di Hamilton.

4

Kevin Magnussen

Un weekend non troppo positivo, ci aspettavamo molto di più da lui. Ovvero che cancellasse la mediocrità della sua Renault con la sua guida funambolica. Non gli è venuto bene nulla, tanti errori fino all'uscita al Mirabeau, dopo essere stato speronato da Kvyat alla Rascasse.

4

Felipe Nasr

Non ubbidisce agli ordini della Sauber che lo invitavano a far passare il compagno di squadra Ericsson. Ordini che avevano una loro logica in quel momento. Lo svedese si è quindi innervosito tentando di far da solo. Contatto e ritiro per entrambi.

3



Sopra,
le Sauber
di Nasr
ed Ericsson
a contatto
alla Rascasse



È finita così la gara
di Jolyon Palmer

Marcus Ericsson

3

Dicono che i nordici sono freddi, ma ad Ericsson è andato il sangue alla testa come a un latino. Quando ha capito che Nasr non gli avrebbe ceduto la posizione come da ordini di squadra, ha provato a farsi giustizia da solo, ma ha sbagliato il tempo e la manovra provocando la collisione con il compagno in Sauber.

Max Verstappen

2

Sbatti una volta a Massenet e va be, ci sta nelle prove libere. Sbatti la seconda volta alla variante della Piscina e non ci sta perché sei nel Q1 della qualifica. Sbatti la terza volta in gara quando sei nono o giù di lì e di nuovo a Massenet. Stiamo parlando di Haryanto forse? No, di Verstappen, il vincitore del GP di Spagna, il pilota che tutti pensiamo prossimo campione del mondo. Ma sul tracciato cittadino che per eccellenza esalta il talento puro dei piloti, è naufragato miseramente. Come nel 2015 del resto. Ma quest'anno guidava una super Red Bull... Qui Senna con una Toleman al primo anno perse un GP già vinto per una bandiera rossa. Tanto per dire...

Kimi Raikkonen

2

Un errore del genere nel punto più lento del tracciato. Dai non è possibile, non era Kimi. Non troviamo le parole per descrivere la sua gara gettata via dopo 10 giri. E da secondo in campionato.

Daniil Kvyat

2

Crollato mentalmente dopo la disavventura tecnica mentre nei primi giri si viaggiava dietro la safety-car. Poteva finire a punti riscattandosi davanti al mondo, peccato. Il suo recupero vano da ultimo, si è fermato in un assurdo tentativo di sorpasso a Magnussen per il quale ha recuperato una penalità per Montreal.

Jolyon Palmer

2

Pilota costruito in lunghi anni, l'inglese a Monte-Carlo sbaglia tutto al restart dalla safety-car. Cambia marcia sulla linea bianca e la sua Renault slitta via come una saponetta infrangendosi contro il rail. D'accordo, la Renault non è una monoposto competitiva, ma lui, tester Lotus 2015, campione GP2 2014 al quarto anno (va detto), non ne azzecca una. E si sta dimostrando completamente inadeguato a questi livelli. Con buona pace di papà Jonathan...

Charlie Whiting

2

La partenza in safety-car è stata una corbelleria e ancora di più lo è stato tenere la safety-car per i 7 giri iniziali. Ora ci sta attento con le SC quando c'è la pioggia, troppo tardi vero?

Dennis-Boullier

2

Ogni tanto i due della McLaren se ne escono con dichiarazioni roboanti. Nel 2015 avrebbero dovuto vincere delle corse, poi diventate una, poi ridimensionate con almeno un podio. Ma è finita come sappiamo. Quest'anno dovevano risorgere, ma stiamo ancora aspettando. Alla vigilia di Monaco, Dennis era convinto che la McLaren-Honda sarebbe stata la terza forza del Gran Premio. E che a breve saranno loro gli unici rivali della Mercedes. Troppa birra dalle parti di Woking in questi ultimi tempi...

Virtual Safety Car

0

La cosa più sciocca mai inventata in F1, che poi va a travolgere anche la GP2, la GP3 e il FIA F3.

Davvero poco esaltante lo score di Verstappen a Monaco. L'olandese ha saggiato le barriere del circuito cittadino sia in prova sia in gara

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 29 MAGGIO 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 78 giri in 1.59'29"133
- 2 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 7"252
- 3 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 13"825
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 15"846
- 5 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1'25"076
- 6 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1'32"999
- 7 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 1'33"290
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 9 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 10 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro *
- 13 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri
- 15 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 4 giri

* Penalizzato di 10"

Ritirati

- Marcus Ericsson
- Felipe Nasr
- Max Verstappen
- Kevin Magnussen
- Daniil Kvyat
- Kimi Raikkonen
- Jolyon Palmer

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2016

Australia	20/03/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.48'15"565
Bahrain	03/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.33'34"696
Cina	17/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'53"891
Russia	01/05/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.32'41"997
Spagna	15/05/2016	Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 66 giri in 1.41'40"017
Monaco	29/05/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 78 giri in 1.59'29"133
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	106
2	Lewis Hamilton	Mercedes	82
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	66
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	61
5	Sebastian Vettel	Ferrari	60
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	38
7	Felipe Massa	Williams-Mercedes	37
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	29
9	Sergio Perez	Force India-Mercedes	23
10	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	22
11	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	22
12	Fernando Alonso	McLaren-Honda	18
13	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	16
14	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	14
15	Kevin Magnussen	Renault	6
16	Jenson Button	McLaren-Honda	5
17	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
18	Jolyon Palmer	Renault	0
19	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
20	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
21	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	0
22	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	188
2	Ferrari	121
3	Red Bull Racing	112
4	Williams-Mercedes	66
5	Force India	37
6	Scuderia Toro Rosso	30
7	McLaren	24
8	Haas	22
9	Renault	6
10	Sauber	0
11	Manor	0

Maylander festeggia in safety car

Quella ottenuta domenica è stata la seconda vittoria di **Hamilton** per le stradine di Monte-Carlo, ed è arrivata otto anni dopo la prima. E proprio come nel 2008, ha vinto senza partire dalla pole position. L'inglese era stato otto gare senza successi, ma la vittoria di domenica significa che può mantenere il suo record di non essere mai stato più di 10 gare di F.1 senza una vittoria.

Dopo il terzo posto a Monaco nel 2014, **Ricciardo** ha segnato il miglior risultato mai ottenuto nel Principato - oltre al primo podio della stagione - con il secondo posto. Fino al pit stop pasticciato, sembrava che Ricciardo poteva far seguire la sua prima pole position con una prima vittoria a Monaco, ma alla fine a primeggiare è stata la monoposto con il numero 44 di Hamilton, alla vittoria 44 in carriera.

Primo podio per **Perez** a Monaco con una brillante terzo posto. Il messicano ha così ottenuto il sesto podio F.1, tre volte ciascuna con Sauber e Force India.

Il settimo posto di **Rosberg** è il peggior risultato ottenuto dal tedesco al GP d'Ungheria dell'anno scorso, quando finì ottavo. Il pilota Mercedes è anche finito fuori dal podio per due gare consecutive - qualcosa che è accaduto lo scorso anno in Italia e a Singapore.

McLaren ha celebrato con **Alonso** il 50° anniversario dalla prima gara in F.1 con il loro secondo doppio dei punti finitura della stagione. Il quinto posto dello spagnolo è il suo miglior risultato dallo scorso anno in Ungheria, mentre Jenson Button ha chiuso nono per la seconda gara di fila.

Il punto raccolto da **Massa**, che ora è l'unico pilota ad aver segnato punti in ogni gara in questa stagione. Williams compagno di squadra Valtteri Bottas era stato l'altro, ma il finlandese ha potuto gestire solo 12°.

Il pilota della safety car **Maylander** ha festeggiato il suo 45° compleanno proprio domenica, alla guida della sua Mercedes AMG GT S per otto giri ... È stata la prima volta nella storia della corsa monegasca a prendere il via il via dietro la safety car. rsggounto, con il suo sesto posto, il miglior piazzamento in carriera.





CONDIZIONI GARA

TEMPERATURA
CIRCUITO

▲ 25,4 °C



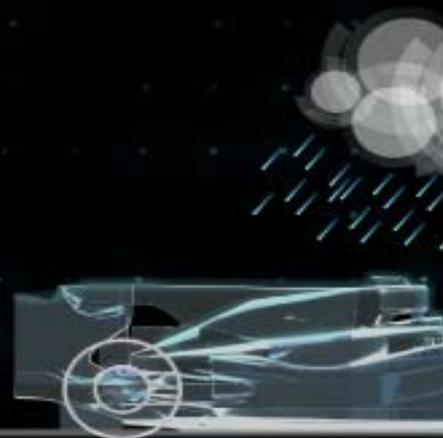
▼ 19,1 °C

TEMPERATURA
ARIA

▲ 18,8 °C



▼ 17,2 °C



STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO

SOFT

48 GIRI

PEREZ
FORCE INDIA



SUPERSOFT

47 GIRI

BUTTON
MCLAREN



ULTRA

47 GIRI



GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:18.005

VETTEL
FERRARI

01:18.446

PEREZ
FORCE INDIA

01:19.232

HULKENBERG
FORCE INDIA

01:18.294

RICCIARDO
RED BULL

01:18.519

SAINZ
TORO ROSSO

01:19.170

ALONSO
MCLAREN

01:17....

HAMILT
MERCED

01:18....

ROSBER
MERCED

01:19....

GUTIER
HAAS

METEO
PIOVOSO/
NUVOLOSO

**VELOCITÀ
VENTO**

▲ 6,2 $\frac{m}{s}$

**UMIDITÀ
RELATIVA**

▲ 91,0 %

▼ 0,3 $\frac{m}{s}$

▼ 81,0 %

SOFT

ROSBERG
MERCEDES
HAMILTON
MERCEDES

INTERMEDIATE

24 GIRI NASR
SAUBER

WET

31 GIRI WEHRLEIN
MANOR
HAMILTON
MERCEDES

939

ON
DES

763

RG
DES

131

REZ

01:29.462

MASSA
WILLIAMS

01:29.713

GUTIERREZ
HAAS

01:29.802

MAGNUSSEN
RENAULT

01:30.844

HAMILTON
MERCEDES

01:33.794

WEHRLEIN
MANOR

01:34.360

RICCIARDO
RED BULL

INDYCAR

Indy 500





Rossi dall'emozione

Scopriamo chi ha vinto e chi ha perso
nella centesima edizione del "Greatest spectacle in racing",
andata esaurita in ogni ordine ordine di posto



“ Gli alti e bassi di questa corsa sono stati spaventosi. Ero carico al massimo, poi perdevo la speranza, poi tornavo a crederci. Mi serve uno psicologo ora ”

ALEXANDER ROSSI

Chi è Rossi

Nato ad Auburn (California – USA)
il 25 settembre 1991

2007 – 3° F.BMW americana
2008 – 1° F.BMW americana
2008 – 1° Finale Mondiale F.BMW
2009 – 4° F.Master
2009 – Test BMW F.1
2010 – 4° GP3
2011 – 3° World Series Renault 3.5
2011 – Test Lotus F.1
2012 – 11° World Series Renault 3.5
2012 – Test Caterham F.1
2013 – 9° GP2
2013 – Tester Caterham F.1
2014 – 21° GP2
2014 – Tester Caterham + Manor F.1
2015 – 2° GP2
2015 – 5 Gran Premi F.1 con Manor
2016 – Indycar

Per Alexander Rossi oltre alla classica corona d'alloro
anche un bell'assegno di circa 2 milioni e 300mila euro

Marco Cortesi

Chi ha vinto Indy? Domanda scontata ma fino ad un certo punto considerando un finale assolutamente imprevedibile e all'ultimo respiro. Ha vinto ovviamente Alexander Rossi, che ha eseguito al meglio una strategia all'apparenza rischiosissima. Ma, soprattutto, che ha scelto una squadra, tra le varie proposte, quella con al timone due personaggi come Michael Andretti e Bryan Herta. In altre parole, al volante della Dallara-Honda numero 98 avrebbero potuto esserci tanti altri piloti, e avrebbero prevalso lo stesso. Ma intanto c'era il ventiquattrenne californiano, reduce da un'esperienza deludente in Formula 1 (e come può non essere deludente una stagione parziale con la Manor?) e da un secondo posto finale in GP2. Ha scelto bene e si è fidato ad occhi chiusi in un finale in cui non c'era nulla da perdere. Non è un concetto scontato: tanti piloti di formazione "europea", per quanto forti, si scontrano con la filosofia americana e perdono per KO. Solo pochi trovano invece l'apertura mentale per riuscire nel salto di qualità.

Andretti ed Herta un pacchetto vincente

Andretti ed Herta, che coppia. Proprio Herta era stato in parte artefice, con la sua sensibilità strategica e da collaudatore, dei successi della scuderia nella prima metà degli anni duemila. Ma anche, stavolta al muretto box, dell'emozionante vittoria di Dan Wheldon nel 2012. Visto collassare il sogno di una propria scuderia tra sponsor non paganti e difficoltà economiche, è tornato a casa. Così il team ha fornito ai propri piloti dei veri e propri aeroplani (a fine rettilineo, Rossi ha raggiunto anche i 390 km/h) anche grazie alla ritrovata competitività del pacchetto Honda. Ha poi dato a Rossi, che aveva solo un'esperienza su ovale a Phoenix, senza mai aver girato nemmeno nei test, il giusto "tutoring". E ha fatto poi la differenza con la chiamata strategica giusta al momento giusto. Che ora, da folia che sembrava al momento, appare in tutta la sua genialità. Con trentasei giri al termine, ripartendo in nona posizione, quante possibilità c'erano di riuscire a farsi strada contro Carlos Munoz ed un Tony Kanaan in forma smagliante? Meglio rallentare il passo sin da subito e tentare il colpaccio. Rossi, negli ultimi due passaggi ha perso oltre 30 secondi, e ha finito il carburante nel giro di rientro. Ma ha anche approfittato della scia dei compagni superstiti, che si sono offerti di buon grado di aiutarlo. Non male come precisione.



Per nulla al mondo i vincitori potrebbero rinunciare all'omaggio della "The Brickyard", la linea del traguardo più famosa al mondo

Voglia di Formula 1 dopo i GP con Manor

Sono scioccati invece i giornalisti locali. Dopo aver vinto quella che per loro è la gara più importante al mondo, Rossi ha candidamente ammesso di puntare principalmente al ritorno in Formula 1. Categoria nella quale, vista la pochezza dei mezzi a disposizione lo scorso anno, ha ancora qualcosa da dimostrare, ma che offre sicuramente meno spunti per chi è in grado di pensare fuori dagli schemi. Nella speranza che il successo di quest'anno non rimanga, e sarebbe veramente ingeneroso, legato solo alla coraggiosa e sfortunata strategia. Parlando di piloti che, pensando in modo "giusto", sono entrati in sintonia con Indy molto più che con ogni altro tracciato, Carlos Munoz ha conquistato un altro secondo posto, dopo quello del 2013 e dopo la quarta posizione del 2014. Stavolta, il colombiano sembrava essere pronto per una rivincita nei confronti di Tony Kanaan, che l'aveva beffato tre anni fa. Ma non è andata ancora: chissà se la sua rimarrà una bella storia senza lieto fine, o ci saranno altre opportunità.



L'impressionante visione degli spettatori accalcati nel catino dell'Indiana: per la prima volta dal 1994, tutti i posti in tribuna, nell'infield e nelle salette, sono stati esauriti in anticipo







Non sono stati molti gli incidenti, e le vetture si sono comportate in modo eccellente: dimenticati i decolli del passato. Tra i KO, senza conseguenze, anche quelli di Juan Pablo Montoya, di Mikhail Aleshin e di Sage Karam





Il via della gara, con condizioni meteo perfette: alcuni si attendevano l'arrivo di un temporale e avevano perfino realizzato degli assetti ad-hoc per un clima più fresco, ma sono stati beffati

Hunter-Reay e Penske grandi sconfitti

Dopotutto, Indy è capace di essere crudele. Lo ha dimostrato con Ryan Hunter-Reay, che aveva tutto quello che serviva per vincere, ma ha visto infrangersi le sue possibilità contro Townsend Bell. Che nella sua unica gara dell'anno non se l'è fatto dire due volte di provare la "dragata" in corsia box per passare il compagno di squadra. Non male da parte di uno che, quando commenta le gare per tutto il resto della stagione, è sempre severissimo con tutti. Peccato anche per Roger Penske, anche se in questo caso la sfortuna e la strategia c'entrano poco. Quando per due volte consecutive i propri piloti vengono penalizzati per "unsafe release" vuol dire che qualcosa non ha funzionato sin da subito. Anche a livello di assetti, gli uomini del Capitano non c'erano, come dimostrato dall'inusuale errore di Juan Pablo Montoya, tradito da uno snapspin ad inizio corsa. Restava solo Helio Castroneves, che è però stato colpito da JR Hildebrand.

Davvero non c'era posto per Filippi?

Parlando di piloti che, arrivati per l'occasione, hanno incontrato giornate difficili, Sage Karam è finito a muro da solo mentre era in lotta con Bell, e Conor Daly è andato in testacoda in modo quasi inspiegabile quando ormai aveva evitato la vettura in testacoda di Mikhail Aleshin. Si aggiunge Gabby Chaves, arrivato al team Coyne grazie ad una corposa dose di sponsor. Dopo una serie di prestazioni da urlo nelle libere, il colombiano è tornato a navigare nelle retrovie in gara. Complimenti ai soloni del giornalismo americano che, con poca onestà intellettuale, avevano sostenuto la scelta di sostituire Luca Filippi. Sicuramente, hanno tutti spiegato, l'italiano non sarebbe stato così "consistent". Se lo dite voi.



Le lacrime di Munoz



Tra i vincenti, va messo sicuramente Mario Andretti, che a 74 anni è ancora protagonista. Il campione di origine italiana ha portato in pista per qualche giro con la vettura biposto la pop-star Lady Gaga, mentre il figlio Michael si è "accontentato" della celebrity, nonché moglie dell'ex rapper e attore Ice-T, Coco Austin



L'IndyCar sembra avere trovato la formula giusta per il "pack racing". Le vetture hanno spesso viaggiato affiancate e in gruppi ma in sicurezza. Scordate le polemiche da parte di diversi piloti, a partire da Graham Rahal



Cambio di passo

Il giovane pilota romano ha modificato il proprio stile di vita e col team Campos si ritrova al vertice del campionato Euroformula Open con buone prospettive per il futuro

Jacopo Rubino

L'automobilismo italiano ha trovato in Leonardo Pulcini una delle note più liete in questa prima parte del 2016. Non ancora 18enne, il pilota romano è in testa alla classifica generale dell'Euroformula Open dopo i primi due weekend a Estoril e Spa-Francorchamps: merito di un ruolino di marcia quasi perfetto, con due vittorie, due secondi posti e due pole-position siglate in qualifica. Il passaggio al team spagnolo Campos ha permesso a Leonardo di compiere il salto di qualità e di alimentare grandi ambizioni, come lui stesso ha raccontato ai microfoni di Italiaracing.



Leonardo Pulcini

Leonardo, questa è la tua seconda stagione in Euroformula Open. Sei partito alla grande, cosa si cela dietro a tutto questo?

"Il mio passaggio al team Campos ha portato altri cambiamenti molto più significativi: posso dire di aver cambiato totalmente stile di vita, andando a vivere a Valencia. Tutti i giorni sono a contatto con la squadra e gli ingegneri nella sede. È presente anche una palestra che utilizzo quotidianamente con il mio allenatore, sia al mattino sia al pomeriggio, e un simulatore che mi permette di restare sempre concentrato. Con questa scuderia mi trovo benissimo. Ho una macchina molto competitiva, ma anche io sono migliorato parecchio, soprattutto a livello mentale. Vedo grande cura in tutti i dettagli, e questo mi dà grande fiducia".

È quindi la tua prima esperienza in una squadra straniera. Cosa cambia per un pilota?

"Con un team italiano probabilmente si può creare più in fretta un rapporto di confidenza, dialogare è più semplice. I primi mesi a Valencia in effetti sono stati un po' impegnativi, anche perché non conoscevo del tutto la lingua spagnola, che avevo studiato soltanto a scuola. Adesso però, mi sono adattato al meglio, il team per me è diventato come una famiglia. Stiamo sempre insieme, anche al di fuori del lavoro. Vivere a Valencia ha cambiato il mio approccio. Campos è una squadra che corre anche in GP2 e GP3, il livello di professionalità è molto: ad esempio la vettura viene sempre smontata e ricostruita da parte dei meccanici".

I risultati, in effetti, si vedono...

"La stagione è cominciata molto bene. Il mio rivale principale si è dimostrato Jack Aitken, e anche se non sarà al via di tutti gli appuntamenti il mio obiettivo è quello di stargli sempre davanti. Punto a conquistare il titolo".

Nel frattempo stai pensando al 2017?

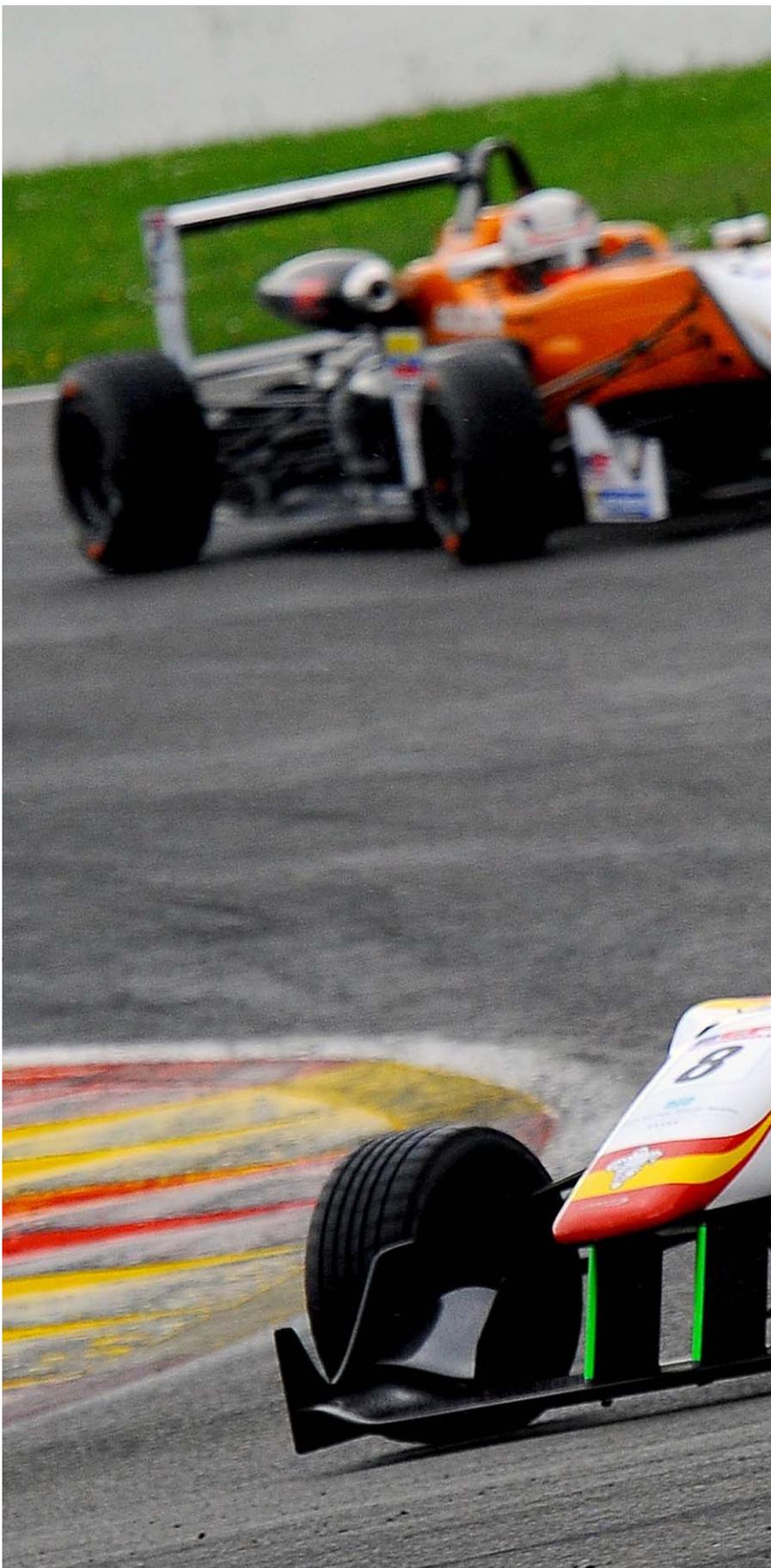
"Con Campos abbiamo aperto un discorso per proseguire insieme in GP3. Al momento ci sono buone possibilità di correre in futuro in questa categoria".

Hai già un po' di esperienza di vetture con tanti cavalli. Quali differenze ci sono?

"Cambiano moltissimi aspetti. La breve esperienza con l'Auto GP e nei test di Abu Dhabi con la GP3 mi ha fatto capire che mi trovo ancora più a mio agio con monoposto superiori. Il mio stile di guida è più adatto a grandi potenze, ad esempio nelle prove della GP3 avevo ottenuto il quarto tempo nell'ultima giornata. Staremo a vedere come andrà".

Torniamo al presente. Cosa ne pensi dell'Euroformula?

"Nell'Euroformula il livello della competizione è altissimo, sotto ogni aspetto. Siamo tutti al limite. All'interno della mia squadra ho un buon termine di paragone in Diego (Menchaca, ndr), così possiamo migliorarci a vicenda analizzando i rispettivi dati. L'organizzazione del campionato e dei weekend è praticamente perfetta, è un'ottima serie".







Polo d'attrazione

Le vetture della rassegna iridata sbarcano sull'isola italiana, e come successo negli ultimi anni saranno le vetture tedesche il vero riferimento della categoria, anche se le sorprese sono sempre dietro l'angolo

Marco Minghetti

Ci siamo. La carovana itinerante del Mondiale Rally sposta le hospitality ad Alghero e dintorni e, giunti alla sesta gara stagionale, sulle tredici previste, è tempo di bilanci. Certo, la strada rimane ancora lunga, ma la tappa italiana del WRC servirà, una volta di più a misurare lo stato di forma dei contendenti al titolo, a cominciare da sua maestà Sébastien Ogier e della sua Volkswagen Polo R, battuti in maniera quasi sorprendente nelle ultime due apparizioni di Argentina e Portogallo.

Sébastien Ogier
leader di campionato



Dani Sordo

Ogier una certezza ora VW aspetta Latvala

Binomio praticamente invincibile, quello tra il pilota francese di Gap e la vettura tedesca sfornata dall'atelier di Wolfsburg, nel 2016 sembra aver trovato più resistenza da parte degli avversari. Dopo i due successi filati, ottenuti a Monte-Carlo e in Svezia, la premiata ditta Ogier-Ingrassia ha dovuto cedere il passo a Jari-Matti Latvala in Messico, a Hayden Paddon in Argentina e al redivivo Kris Meeke in Portogallo. Con due vittorie, due secondi posti e un terzo non è certo il caso di parlare di crisi, tutt'altro, ma la sensazione che gli avversari stiano crescendo è ormai una certezza e, seppur il vantaggio di 47 punti sul compagno Mikkelsen è più che rassicurante, per Ogier non sarebbe il tempo di concedersi distrazioni.

Ma il diversivo è dietro l'angolo. E questa volta potrebbe trattarsi di un mero fattore personale, con il francese preso dalla paternità in arrivo, e con la possibilità già comunicata di abbandonare in fretta e furia la gara sarda se il bebè volesse anticipare la data d'arrivo. Dovesse accadere, il peso dell'assenza del campione in carica ricadrebbe tutto sulle spalle dell'altaleante Latvala che, un dritto e un rovescio, ha portato sin qui davvero pochi punti per la causa Volkswagen nella lotta al titolo Costruttori.

Hyundai cerca conferme da Paddon e Sordo

Al via con la Hyundai i20 New Generation ad Alzenau probabilmente speravano in un inizio di stagione un pochino migliore. E se la vittoria di Paddon in Argentina ha di sicuro portato serenità, il fatto che sia arrivata quando il neozelandese

gareggiava per la squadra satellite non ha prodotto particolari benefici ad un team che ora vede la vetta della classifica a squadre distante ben 49 punti. In realtà la nuova arma coreana sembra crescere abbastanza bene e, seppur il divario con la Polo vincitutta pare ancora concreto, rimane netta la sensazione che i piloti Hyundai abbiano ora più carte da giocare. Rimane solo il dubbio se la politica del team di avvicinare tre piloti sui due sedili ufficiali sia davvero la scelta migliore. La sensazione è che il dualismo tra Paddon e Neuville, i piloti che maggiormente sono chiamati a salire e scendere dalla vettura con il numero 4 sulle portiere, non stia dando al momento i frutti sperati. Il più regolare, fino ad ora è così stato Dani Sordo sempre al traguardo e per tre volte ai piedi del podio.

In M-Sport si guarda al futuro

Se Volkswagen e Hyundai si sono presentati alla via della stagione con vetture al top, non così si può dire di M-Sport che sembra più impegnata a sfornare a ritmo continuo le ricercatissime Fiesta R5 per il mercato globale dei clienti, piuttosto che puntare sugli aggiornamenti della ormai "pensionata" RS WRC. Del resto per il team di Malcolm Wilson deve esser dura competere contro realtà ben più strutturate e, con i cambi regolamentari previsti dal 1 gennaio 2017, è anche lecito pensare che l'occhio (e il portafoglio) sia tutto rivolto a quella data. Intanto, comunque, c'è l'ennesima stagione da portare a termine nel miglior modo possibile, e per questo è da apprezzare la costanza con cui Mads Ostberg riesce a battersi contro avversari meglio armati e, non trascurabile, anche la crescita sul campo del giovane Eric Camilli. Il giovane francese, riuscisse a mantenere la stessa costanza di apprendistato, potrebbe essere l'ennesima scommessa vinta dal team manager inglese.



Eric Camilli

Le classifiche iridate dopo cinque gare

Piloti

1. Sébastien Ogier	114
2. Andreas Mikkelsen	67
3. Mads Ostberg	58
4. Hayden Paddon	57
5. Dani Sordo	56
6. Jari-Matti Latvala	37
7. Kris Meeke	26
8. Ott Tanak	24
9. Thierry Neuville	23
10. Eric Camilli	14

Costruttori

1. Volkswagen Motorsport	145
2. Hyundai Motorsport	96
3. M-Sport World Rally Team	82
4. Volkswagen Motorsport II	70
5. Hyundai Motorsport II	51
6. D-MACK World Rally Team	30
7. Jipocar Czech National Team	12
8. Jazed Racing	4

WRC2

1. Elfyn Evans	62
2. Nicolas Fuchs	55
3. Pontus Tidemand	43
4. Hubert Ptaszek	42
5. Armin Kremer	28

WRC3

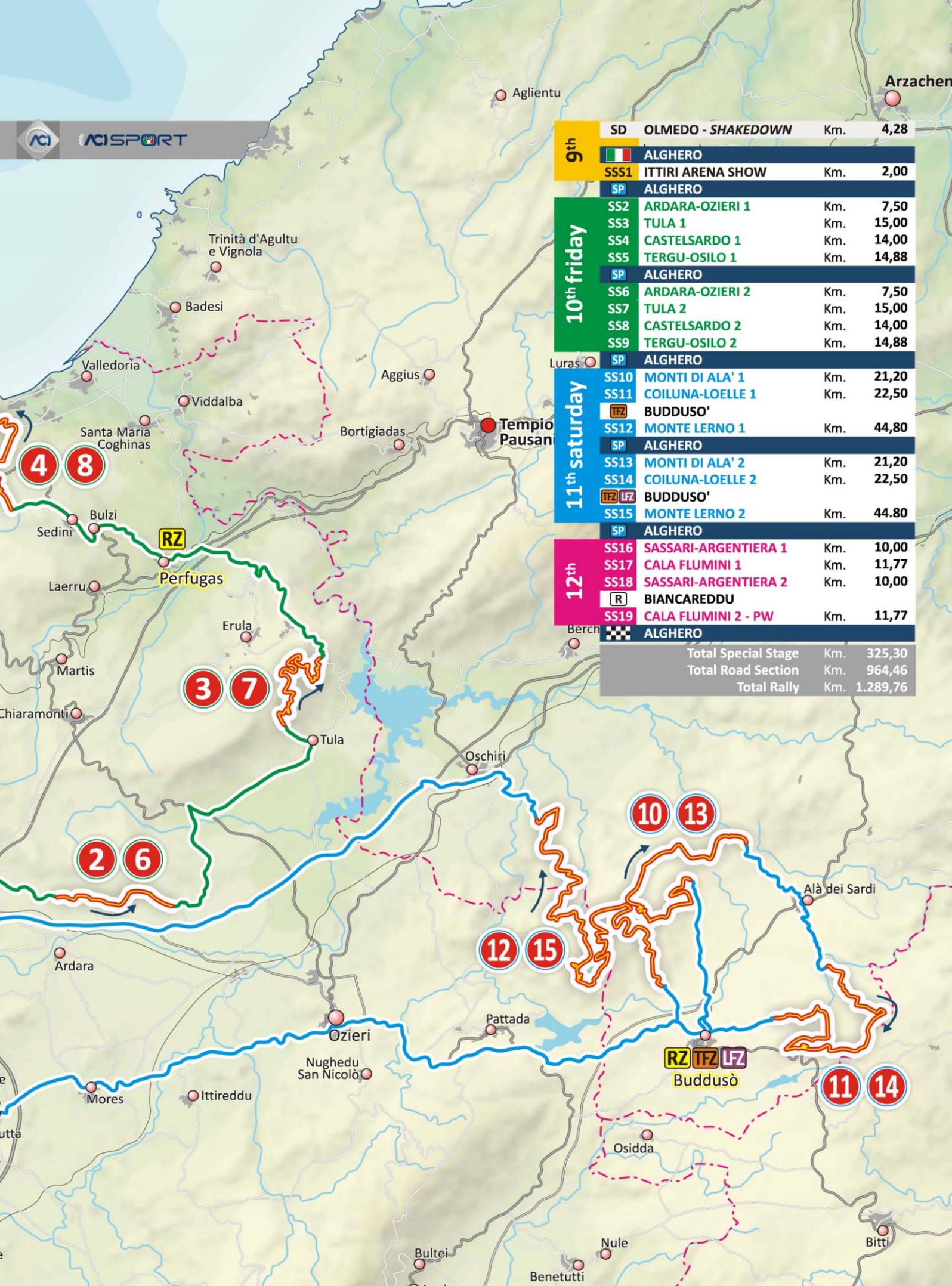
1. Michel Fabre	79
2. Ole Christian Veiby	55
3. Fabio Andolfi	43
4. Martin Koci	42
5. Simone Tempestini	28

Junior

1. Simone Tempestini	25
2. Martin Koci	18
3. Terry Folb	15
4. Vicent Dubert	12
5. Ole Christian Veiby	10

La mappa della gara





9th	SD	OLMEDO - SHAKEDOWN	Km.	4,28
	IT	ALGHERO		
10th friday	SSS1	ITTIRI ARENA SHOW	Km.	2,00
	SP	ALGHERO		
	SS2	ARDARA-OZIERI 1	Km.	7,50
	SS3	TULA 1	Km.	15,00
	SS4	CASTELSARDO 1	Km.	14,00
	SS5	TERGU-OSILO 1	Km.	14,88
	SP	ALGHERO		
	SS6	ARDARA-OZIERI 2	Km.	7,50
	SS7	TULA 2	Km.	15,00
	SS8	CASTELSARDO 2	Km.	14,00
11th saturday	SS9	TERGU-OSILO 2	Km.	14,88
	SP	ALGHERO		
	SS10	MONTI DI ALA' 1	Km.	21,20
	SS11	COILUNA-LOELLE 1	Km.	22,50
	TFZ	BUDDUSO'		
	SS12	MONTE LERNO 1	Km.	44,80
	SP	ALGHERO		
	SS13	MONTI DI ALA' 2	Km.	21,20
	SS14	COILUNA-LOELLE 2	Km.	22,50
	TFZ LZ	BUDDUSO'		
12th	SS15	MONTE LERNO 2	Km.	44,80
	SP	ALGHERO		
	SS16	SASSARI-ARGENTIERA 1	Km.	10,00
	SS17	CALA FLUMINI 1	Km.	11,77
	SS18	SASSARI-ARGENTIERA 2	Km.	10,00
	R	BIANCAREDDU		
SS19	CALA FLUMINI 2 - PW	Km.	11,77	
	ALGHERO			
Total Special Stage			Km.	325,30
Total Road Section			Km.	964,46
Total Rally			Km.	1.289,76

Il programma

Giovedì 9 giugno

RZ		Alghero - Refuel				
		Distance to next refuel	(2,00)	(58,99)	(60,99)	
1	0	Alghero - START				17:00
	1	Ittiri	29,22	29,22	00:57	17:57
2	SSS 1	ITTIRI ARENA SHOW	2,00		00:03	18:00
	1A	Alghero - Parc Fermé IN	28,72	30,72	01:00	19:00

Section 1



Il disegno della prova spettacolo di ittiri che avrà luogo nell'ex pista di motocross situata a 10 chilometri da Alghero

Venerdì 10 giugno

	1B	Parc Fermé OUT - Service IN							8.00
3	A	Alghero - SERVICE	(0,00)	(0,00)	(0,00)	00:18			
	1C	Service OUT							8.18
	RZ	Alghero - Refuel (1,05) + (60,06)							
4	1	Distance to next refuel	(22,50)	(96,85)	(119,35)				
	2	Binzana		61,11	61,11	01:14	49,55		9.32
5	SS 2	ARDARA - OZIERI 1	7,50			00:03			9.35
	3	Su Sannidèddu		19,75	27,25	00:34	48,09		10.09
	SS 3	TULA 1	15,00			00:03			10.12
	RZ	Perfugas - Refuel (17,04) + (12,03)							
6	2	Distance to next refuel	(28,93)	(77,96)	(106,89)				
	4	Sedini		29,07	44,07	00:55	48,08		11.07
7	SS 4	CASTELSARDO 1	14,02			00:03			11.10
	5	Tergu		15,86	29,88	00:38	47,18		11.48
8	SS 5	TERGU - OSILO 1	14,91			00:03			11.51
	5A	Regroup & Technical Zone IN		49,02	63,93	01:17	49,81		13.08
9		Alghero - REGROUP & TECHNICAL ZONE				00:20			
	5B	Regroup & Technical Zone OUT / Service IN							13.28
10	B	Alghero - SERVICE	(51,43)	(174,81)	(226,24)	00:30			
	5C	Service OUT							13.58
	RZ	Alghero - Refuel (1,05) + (60,06)							
11	3	Distance to next refuel	(22,50)	(96,85)	(119,35)				
	6	Binzana		61,11	61,11	01:14	49,55		15.12
12	SS 6	ARDARA - OZIERI 2	7,50			00:03			15.15
	7	Su Sannidèddu		19,75	27,25	00:34	48,09		15.49
	SS 7	TULA 2	15,00			00:03			15.52
	RZ	Perfugas - Refuel (17,04) + (12,03)							
13	4	Distance to next refuel	(28,93)	(43,02)	(71,95)				
	8	Sedini		29,07	44,07	00:55	48,08		16.47
14	SS 8	CASTELSARDO 2	14,02			00:03			16.50
	9	Tergu		15,86	29,88	00:38	47,18		17.28
15	SS 9	TERGU - OSILO 2	14,91			00:03			17.31
	9A	Sassari - Piazza Italia		15,13	30,04	00:44	40,96		18.15
16	9B	Regroup & Technical Zone IN		34,93	34,93	00:45	46,57		19.00
	9C	Parc Fermé OUT / Flexi Service IN				00:10			
17	C	Alghero - FLEXI SERVICE	(51,43)	(175,85)	(227,28)	00:48			
	9D	Flexi Service OUT - Parc Fermé IN							
		All cars must be returned to Parc Fermé no later than					Friday at		22.00

Section 2

Section 3

Sabato 11 giugno

18	9E	Parc Fermé OUT - Service IN							5.30
	D	Alghero - SERVICE	(0,00)	(0,00)	(0,00)	00:18			
	9F	Service OUT							5.48
	RZ	Alghero - Refuel	(1,05) + (105,95)						
	5	Distance to next refuel		(105,95)	(105,95)				
19	RZ	Buddusò - Refuel	(105,95) + (8,02)						
	6	Distance to next refuel		(44,59)	(23,18)	(67,77)			
	10	Su Jaganu		115,02	115,02	02:19	49,65		8.07
20	SS 10	MONTI DI ALA' 1	22,20			00:03			8.10
	11	Punta Latari		10,51	32,71	00:40	49,06		8.50
21	SS 11	COILUNA - LOELLE 1	22,39			00:03			8.53
	11A	TFZ IN		4,47	26,86	00:33	48,84		9.26
22	TFZ 1	Buddusò - TYRE FITTING ZONE	(44,59)	(130,00)	(174,59)	00:10			
	11B	TFZ OUT							9.36
	RZ	Buddusò - Refuel	(0,18) + (6,04)						
23	7	Distance to next refuel		(44,26)	(104,06)	(148,32)			
	12	Nuraghe Ruju		6,22	6,22	00:20	18,66		9.56
24	SS 12	MONTE LERNO 1	44,26			00:03			9.59
	12A	Regroup & Technical Zone IN		96,97	141,23	02:50	49,85		12.49
25		Alghero - REGROUP & TECHNICAL ZONE				00:20			
	12B	Regroup & Technical Zone OUT / Service IN							13.09
26	E	Alghero - SERVICE	(44,26)	(103,19)	(147,45)	00:30			
	12C	Service OUT							13.39
	RZ	Alghero - Refuel	(1,05) + (105,95)						
	8	Distance to next refuel		(105,95)	(105,95)				
27	RZ	Buddusò - Refuel	(105,95) + (8,02)						
	9	Distance to next refuel		(44,59)	(23,18)	(67,77)			
	13	Su Jaganu		115,02	115,02	02:19	49,65		15.58
28	SS 13	MONTI DI ALA' 2	22,20			00:03			16.01
	14	Punta Latari		10,51	32,71	00:40	49,06		16.41
29	SS 14	COILUNA - LOELLE 2	22,39			00:03			16.44
	14A	TFZ IN		4,47	26,86	00:33	48,84		17.17
30	TFZ 2	Buddusò - TYRE FITTING ZONE	(44,59)	(130,00)	(174,59)	00:10			
	14B	TFZ OUT							17.27
	RZ	Buddusò - Refuel	(0,18) + (6,04)						
31	10	Distance to next refuel		(44,26)	(103,01)	(147,27)			
	15	Nuraghe Ruju		6,22	6,22	00:20	18,66		17.47
32	SS 15	MONTE LERNO 2	44,26			00:03			17.50
	15A	Regroup & Technical Zone IN		96,97	141,23	02:50	49,85		20.40
	15B	Parc Fermé OUT / Flexi Service IN				00:10			
33	F	Alghero - FLEXI SERVICE	(44,26)	(103,19)	(147,45)	00:48			
	15C	Flexi Service OUT - Parc Fermé IN							
		All cars must be returned to Parc Fermé no later than					Sunday at		23.40

Section 4

Section 5

Domenica 12 giugno

	15D	Parc Fermé OUT - Service IN						07:20
34	G	Alghero - SERVICE	(0,00)	(0,00)	(0,00)	(00:18)		
	15E	Service OUT						07:38
35	RZ	Alghero - Refuel	(1,05) + (33,87)					
	11	Distance to next refuel	(21,02)	(43,40)	(64,42)			
	16	Canaglia		34,92	34,92	00:46	45,55	08:24
36	SS 16	CALA FLUMINI 1	14,06			00:03		08:27
	17	Lu Laccheddu		4,42	18,48	00:28	39,60	08:55
37	SS 17	SASSARI - ARGENTIERA 1	6,96			00:13		09:08
	17A	Regroup & Technical Zone IN		4,20	11,16	00:20	33,48	09:28
38		Palmadula - REGROUP				01:10		
	17B	Regroup & Technical Zone OUT						10:38
39	RZ	Refuel - Palmadula	(0,91) + (7,81)					
	12	Distance to next refuel	(21,02)	(46,52)	(67,54)			
	18	Canaglia		8,72	8,72	00:23	22,75	11:01
40	SS 18	CALA FLUMINI 2	14,06			00:03		11:04
	18A	Regroup & Technical Zone IN		3,06	17,12	00:26	39,51	11:30
41		La Pedraia - REGROUP				00:30		
42	18B	Regroup & Technical Zone OUT						12:00
	19	Lu Laccheddu		1,34	1,34	00:05	16,08	12:05
43	SS 19	SASSARI - ARGENTIERA 2 - PW STAGE	6,96			00:03		12:08
	19A	Regroup & Technical Zone IN		34,31	41,27	00:59	41,97	13:07
44		REGROUP & TECHNICAL ZONE - Alghero				00:03		
	19B	Regroup & Technical Zone OUT / Service IN						13:10
45	H	Alghero - Service	(42,04)	(90,97)	(133,01)	(00:10)		
	19C	Service OUT - Finish - Holding IN						13:20
		Podium					0,02	13:45

Section 6

Section 7

Section 8





Il dominatore di Misano
Adam Lacko



Misano... da carico

Una vecchia conoscenza dell'automobilismo, Adam Lacko, ha vinto tre gare su quattro nel FIA Truck a Misano, mentre la "camionista" Stefi Halm ha incamerato due podi

Dalle gare turismo e GT ai truck, dei quali è tra migliori interpreti a livello internazionale, Adam Lacko ha conquistato un'affermazione importante a Misano nel round italiano del FIA European Truck Racing Championship, disputato davanti ad un massiccio numero di appassionati, oltre 37.000. La serie, insieme all'autodromo, è riuscita a mettere a segno un successo impensabile in termini di pubblico per quasi ogni altra categoria a quattro ruote grazie all'organizzazione di un weekend tutto a tema. Il ceko, ex FIAT e WTCC, ha battagliato col pluricampione della categoria Jochen Hahn, che pur riuscendo a mettere fine ad una serie impressionante di successi in gara, si è arreso nel conteggio dei punti conquistati sulla pista adriatica. Nelle quattro corse disputate in Italia, Lacko ha incamerato tre successi al volante del suo Freightliner, che aggiuntisi ai due del Red Bull Ring, l'hanno portato sempre più al comando della classifica. Hahn viceversa ha fatto tutto il possibile per fermarlo, ma è riuscito a lanciare la zampata solo nell'ultima corsa. Durante il weekend, la pioggia ha reso il tracciato insidioso per tutti e spettacolare per il pubblico, costringendo i piloti a dimostrare sensibilità e senso della misura. Anche la finezza di guida nella frazione finale, con pista in miglioramento, è stata fondamentale per Hahn. Ma parte della lotta è stata anche Steffi Halm. La serie FIA, che ha visto protagonista per tanti anni Ellen Lohr, ha infatti messo in mostra la sua "lady" di ferro, ritornata in pista dopo l'assenza al Red Bull Ring: oltre ad aver chiuso a podio per due volte, la trentunenne di Herrenberg ha lottato per il successo in maniera aggressiva in gara 4, arrendendosi per pochi secondi. "Ho avuto molta fortuna nei primi giri - ha detto Jochen Hahn - e poi ho battagliato con Steffi, che è stata correttissima e con fair play mi ha lasciato il giusto spazio". "Con la pista che si asciugava le cose per noi sono migliorate e sono felicissima di aver conquistato un secondo posto - ha spiegato la Halm". Voglio ringraziare davvero la squadra per il lavoro fatto, in pochissimo tempo, per portare il truck qui a Misano". La sfida per lei e per gli altri protagonisti della serie ripartirà l'11 ed il 12 giugno a Nogaro.





AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

