

n. 353
14 maggio 2016

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



Passo a due

Vettel lo brucia, ma Hamilton si prende il Gp.
L'abbraccio dopo la gara è il segno inequivocabile:
i due più forti sono loro

Magazine



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

Italia **Racing**.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

**HAMILTON: UNA VITTORIA
COSTRUITA SULLE GOMME.**



BAFF.1





La Grande Sfida

Hamilton contro Vettel, lo spettacolo del presente e del prossimo futuro in F.1 è quello fra il divo della Mercedes e il cavaliere biondo della Ferrari. Tanto diversi da sentirsi attratti, e da non vedere l'ora di misurarsi a macchine pari. Il loro abbraccio, in Canada, ha detto tante cose





Stefano Semeraro

Amici no, nemici neppure. Al massimo grandi rivali. Comunque non semplici conoscenti. Lewis Hamilton e Sebastian Vettel si studiano, si combattono, si marciano da anni. Lewis ha iniziato prima a vincere, Sebastian, per il momento, ha vinto di più. Germania Inghilterra 4-3, ma quest'anno potrebbe arrivare il pareggio. Ai tempi in cui Seb spadroneggiava con la Red Bull, Hamilton rosicava ed esternava, si proclamava più solidale con Alonso che con il parvenu biondo. «Vorrei tanto potermi battere con lui ad armi pari», sibilava a bordo di una McLaren in declino. Quando è poi toccato a Vettel il basso dell'onda, oscurato da Ricciardo, mentre Hamilton saliva a bordo di una Mercedes astronautica, il feeling si è rovesciato.

Con l'approdo del tedesco alla Ferrari la profezia di Lewis ha iniziato, forse, ad avverarsi. L'anno scorso Vettel ha ricominciato la salita e si è installato a Maranello, dentro il mito Rosso. La posizione migliore per tentare di fare di nuovo gara con il fenomeno di Stevenage. La Mercedes continua a stare una spanna avanti, ma Sebastian e la Ferrari, lo si è visto in Canada, stanno rosicchiando il vantaggio. Erano lontani, ora sono in anticamera.

**Con una partenza
strepitosa
Vettel beffa
le due Mercedes
di Hamilton
e Rosberg**





Hamilton un tipo sopra le righe, sempre

Che i due ora si stimino e si riconoscano l'un l'altro come le vere eccellenze del Circus è palese. A Montreal lo hanno spiegato anche il pollice alto rivolto da Lewis a Vettel che lo affiancava, poi l'abbraccio cordiale nel parco chiuso. Rosberg è un secondo che pare eternamente destinato a subire, incapace di smarcarsi dall'ombra del campione; Raikkonen un vecchio amico un po' stanco. Quei gesti di rispetto e di ammirazione dicevano che la sfida morale non sta all'interno delle scuderie, ma fra Stoccarda e Maranello, fra il nero e il biondo. Due che non potrebbero essere più diversi. «Pungerò come un'ape, volerò come una farfalla, questa vittoria è per Muhammad, ragazzi, è per Ali», ha gridato nella radio Hamilton dopo aver tagliato il traguardo, concedendosi poi un omaggio danzato, il gioco di piedi di Ali, il Re del ring appena scomparso. Lewis è il nero che si è guadagnato il riscatto a forza di sorpassi, di ganci e diretti tirati in pista, uno che sa di essere in cima al mondo e vuole godersela, continuando a vincere ma pure a vivere, fra cocktail e serata in disco, fra bizzarrie e follie da jet set.

Vettel un tipo quasi normale

Sebastian è un tedesco sorridente e riservato che ama la famiglia e si trova a suo agio fra piadine e cappelletti. Uno che le vacanze potrebbe anche farle a Rimini o Riccione come milioni di suoi coetanei, urlando "mamma mia" quando le cose sembrano strane, "scusate ragazzi" quando vanno un po' così. Ma dentro sono fatti della stessa materia, dura, refrattaria, resiliente. Sangue che scorre veloce, show assicurato il giro veloce di Seb in qualifica, a un dito di vento dalla pole, le tornate da guerriero di Hamilton quando si trattava di mantenere un muro di secondi fra il suo retroreno e i sogni della Ferrari. Una gara fantastica. Il duello del futuro è lì, si sta svegliando. E ha i loro occhi.

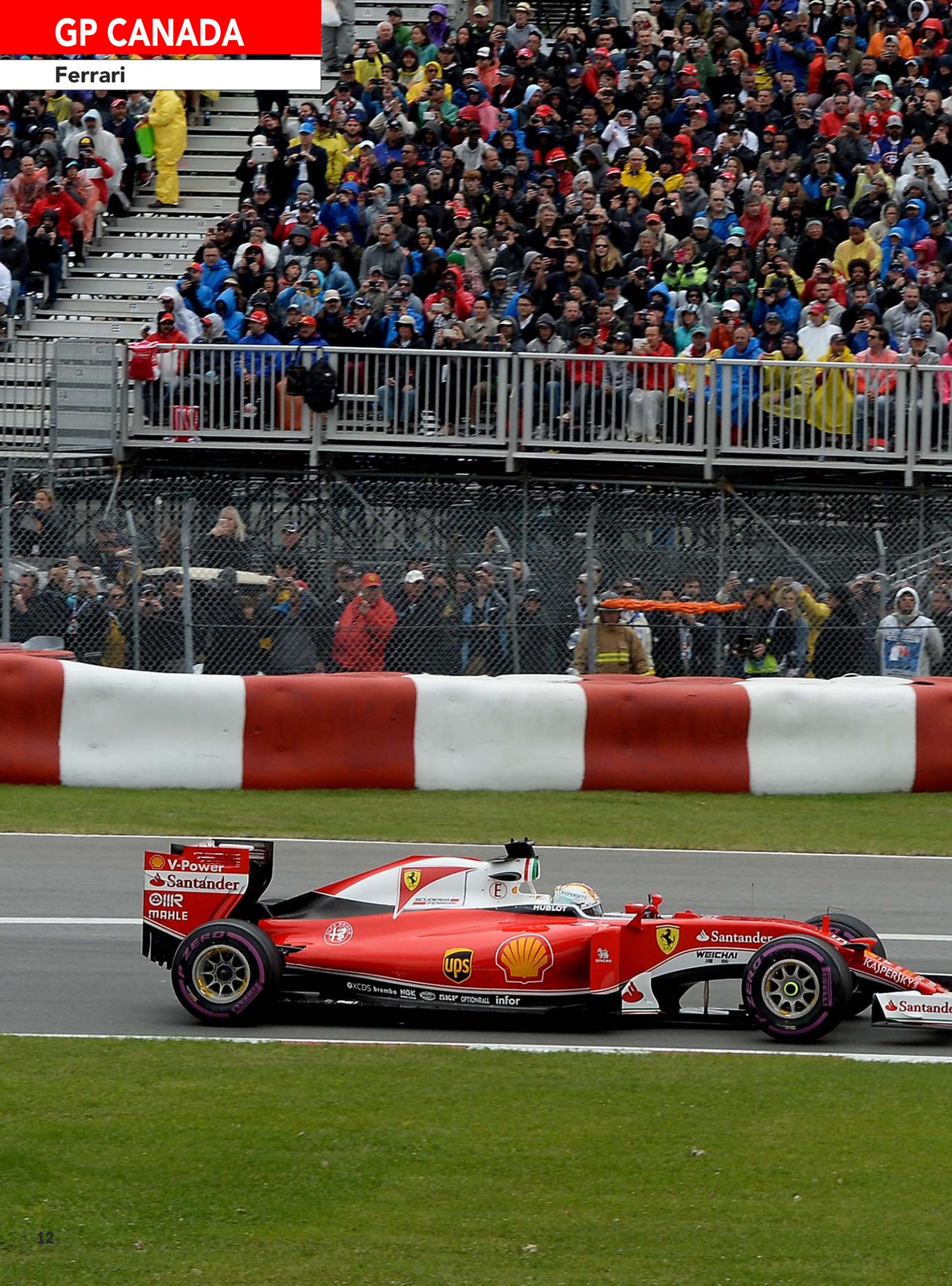


Giochi d'azzardo

Il team italiano ha tentato di spargliare il GP facendo fare una sosta in più a Vettel: poteva essere una mossa vincente, si è rivelato un errore. Ma la Rossa, che pure si è avvicinata alle Freccie d'Argento, è condannata a rischiare qualcosa se non vuole rassegnarsi alla sconfitta

GP CANADA

Ferrari





Stefano Semeraro

Provaci ancora, Rossa. Anche a costo di sbagliare, perché quando sei meno forte il rischio (calcolato) è l'unica strada che può consentire di ribaltare il tavolo e creare la sorpresa. «La decisione di far fare due soste a Sebastian? Al momento sembrava quella giusta, a posteriori non lo è stata», dice Maurizio Arrivabene con onestà. Certo, gli ingegneri del muretto sono pagati per capire le cose in anticipo, o perlomeno nel momento in cui capitano, ma come ha ribadito anche Vettel, «decidere in pochi secondi non è facile, abbiamo i migliori strateghi del mondo, non criticiamoli». L'errore c'è stato, ma è stato fatto per tentare il colpo vincente. Nel tennis sarebbe stato un passante finito appena fuori dal campo con l'avversario proteso a rete, non un diritto affossato per paura di sbagliare. E allora lo si può accettare, anche se la legge non scritta delle gare sconsiglia di rientrare quando sei in testa, lasciando liberi gli avversari di girare con l'orizzonte sgombro e la possibilità di recuperare attimi fondamentali.

La resistenza di Hamilton con le soft

«Pensavamo che con le gomme nuove Vettel avrebbe potuto dare più filo da torcere ad Hamilton nel finale, quando è entrata la safety-car abbiamo visto l'occasione di guadagnare qualcosa e abbiamo fatto rientrare i due piloti», hanno spiegato alla Ferrari. «E soprattutto non ci aspettavamo che le gomme soft di Lewis durassero così tanto». Invece... E' pericoloso fare calcoli troppo sottili quando al volante c'è chi può trasformare le variabili in costanti: vedi il giro da fenomeno di Vettel in qualifica (che pure si è scusato per una minima incertezza), vedi la grinta del martello Hamilton in gara. Poi, che la Mercedes sappia trattare con i guanti le gomme, e sparare temponi decisivi anche a fine gara come ha dimostrato di poter fare l'inglese a Montreal, è cosa nota. La Ferrari continua a soffrire.

Il gap si è ridotto ora rischiare meglio

Alla fine in queste prime sette gare qualcosa si è sempre messo di traverso e la vittoria tanto auspicata e sospirata da Sergio Marchionne – che ha mostrato un filo di insolenza verso la stampa – non arriva. Ma in Canada il famoso gap nelle qualifiche si è ridotto (almeno nel caso di Vettel), 178 centesimi iniziano ad essere un distacco su cui si può gettare un ponte di speranza. E in gara, senza l'azzardo delle due soste, chissà... Probabilmente Hamilton avrebbe vinto lo stesso, facendo leva proprio sulla capacità della sua monoposto di risparmiare le gomme, ma avrebbe dovuto vedersela comunque con Vettel, corpo a corpo, alettone contro alettone, invece di passarlo in maniera indolore mentre l'avversario era ai box. La storia, neppure quella piccola delle corse, però, si fa con i se e con i ma, quindi meglio pensare al futuro. Cercando non di rischiare meno, ma di rischiare meglio.

Verstappen “umilia” Rosberg



di Massimo Costa

Max Verstappen 9

Micidiale reazione del baby della Red Bull al disastroso weekend di Monaco. Verstappen a Montreal non ha sbagliato una virgola nonostante la vicinanza dei muretti e in gara è stato tosto come un veterano. In partenza ha saltato Ricciardo, poi ha tenuto il suo ritmo resistendo come un leone ai tentativi (goffi) di sorpasso di Rosberg nei giri finali.



Max Verstappen difende la posizione su Rosberg e lo induce all'errore

Lewis Hamilton

10

Una super pole, una corsa favolosa. Cosa chiedere di più all'Hamilton di questo periodo. Raggiunta la consapevolezza che è sempre se stesso, quel talento naturale che tutti abbiamo conosciuto, l'inglese sta stravolgendo il campionato con le sucrose vittorie di Monaco e Canada che sanno tanto di epica impresa. Di quelle che tanto piacciono a lui. Inoltre, è stato scagionato dalla Mercedes per l'esitazione in partenza: problema di software.

Sebastian Vettel

10

Una partenza travolgente, di quelle da cinescopio, benché favorita dai problemi di software di Hamilton. Poi, un passo che ha messo in grave difficoltà la Mercedes di Hamilton. Trovatosi ad inseguire dopo il prematuro pit-stop che poi farà discutere, Vettel non si è fatto intimorire dalle due Red Bull superate di forza combattendo ad armi pari con Hamilton. Prova anche a superare il proprio limite in qualche occasione, ma commette due errorini. Superlativo.

Valtteri Bottas

8

Non poco tempo fa si tirava un sospiro di sollievo. Se questo doveva essere il sostituto di Raikkonen in Ferrari, meno male che è rimasto alla Williams. In effetti il Bottas recente non ha entusiasmato per nulla, più volte messo in ombra da Massa e mortificato da una monoposto al di sotto delle attese. Ma a Montreal, con la FW38 finalmente in grado di essere all'altezza dei top team, Bottas non si è lasciato sfuggire l'occasione ed ha recuperato un podio che sa di oro per lui e per il team. Bravo.

Carlos Sainz

8

Penalizzato per la sostituzione del cambio dopo l'incidente in qualifica (voto 4 per il bacio al muretto), Sainz da ventesimo ha compiuto una prodigiosa rimonta che lo ha portato al nono posto finale ben sostenuto da una Toro Rosso a motore Ferrari (2015) veramente ottima.

Nico Hulkenberg

7

Consistente corsa del tedesco della Force India. Non lo si è visto spesso nelle immagini, ma l'ottavo posto è un ottimo risultato e arriva dopo la sesta piazza di Monaco. Un periodo buio cancellato con decisione e soprattutto una volta tanto ha messo in scacco il compagno Perez.

Kimi Raikkonen

6,5

Certo rispetto a Vettel, pare un naufrago alla ricerca di un qualche salvagente che lo accompagni a riva. Il sesto posto è poca cosa rispetto a quello che era in grado di offrirgli la Ferrari nel weekend canadese. Lotta e combatte, certamente la soluzione del pit-stop anticipato per lui si è rivelata sbagliata perché si è ritrovato a centro gruppo con tutte le difficoltà del caso. Ma rimane il fatto che Raikkonen da sempre quella sensazione di non farcela a tenere il passo di Vettel.

Splendido Bottas
a podio con la Williams



GP CANADA

Il pagellone





Fernando
Alonso

Fernando Alonso

6,5

Bella qualifica, nella quale ha portato la McLaren-Honda in Q3, Alonso ha mancato la zona punti per poco concludendo undicesimo. Il solito leone in gara, ma da un anno e mezzo si batte per ben poco.

Felipe Massa

6

Nel confronto in qualifica con il compagno Bottas, Massa ne esce con le ossa rotte in questa prima parte di campionato. Ma la sua forza è la gara dove riesce ad essere costante. A Montreal un guasto alla power unit Mercedes lo ha fermato a metà corsa, ma era lontano dal poter pretendere qualcosa di interessante come Valtteri.

Daniel Ricciardo

6

Per la prima volta si ritrova schiacciato in gara dal neo compagno Verstappen, che pure aveva brillantemente battuto in qualifica con una ottima sessione. Un paio di bloccaggi, gli hanno rovinato le gomme e il morale è sceso ai livelli minimi. E' rimasto una vita dietro a un non irresistibile Raikkonen, non era il Ricciardo che conosciamo.

Sergio Perez

6

Niente Q3 per il messicano che era sul terzo gradino del podio a Monaco. Perez ha lottato e sofferto riuscendo non senza difficoltà a recuperare la decima posizione. Troppo poco dopo l'exploit monegasco. Che si sia rilassato?

Esteban Gutierrez

6

Fine settimana discreto per il messicano della Haas che si è messo dietro il ben più quotato compagno Grosjean sia in qualifica sia in gara. Ma la zona punti sembra essere diventata off limits per il team americano.

Marcus Ericsson

6

Come si dice in questi casi? Sei politico. Con la Sauber è difficile poter fare di più, ma Ericsson si è dato da fare non poco.

Romain Grosjean

5

Nervoso e poco produttivo. Per la seconda volta consecutiva battuto da Gutierrez in qualifica, e su circuiti che avrebbero dovuto esaltarli quali Monaco e Montreal, Grosjean per un giro intero è riuscito a non dare strada da doppiato a Vettel nonostante le luci e le bandiere blu. Atteggiamento difficile da comprendere.

Nico Rosberg

5

Ci dispiace per il tedesco, ma ancora una volta non ha convinto. Mentre il suo compagno veleggia nell'olimpo dei grandi, lui alla prima curva tenta un sorpasso all'esterno molto ottimista su Hamilton, che ovviamente lo accompagna sull'erba pur adducendo problemi di sottosterzo per le gomme fredde. Nervoso, fatica a rimontare pur avendo tra le mani un missile (a sua discolora terriccio racimolato nell'uscita che avrebbe ostruito i radiatori e innalzato le temperature, almeno questa la versione ufficiale). Nel finale però, si fa ridicolizzare dal più giovane tutti, Verstappen, che gli si oppone con maestria. E lui, quando finalmente è riuscito a superarlo che combina? Si gira come un piveppo.

Daniil Kvyat

5

Stiamo assistendo al crollo di un ragazzo che fino a poche settimane fa era considerato una delle migliori giovani speranze del motorsport. A Montreal non ha mai lasciato il segno. A chi gli aveva consigliato un mental trainer ha risposto che non ne ha bisogno. Forse sarebbe meglio provarci.

Felipe Nasr

5

Dopo aver disubbidito agli ordini di squadra a Monaco, il brasiliano della Sauber al 1° giro di Montreal ha chiuso con poca saggezza la porta a Magnussen finendo in testacoda al 1° giro.

Jolyon Palmer

5

Ha sfiorato l'accesso alla Q2, ma pur privo della pressione del compagno Magnussen KO dopo il botto nel terzo turno libero, non ha regalato granché alla Renault. In gara si è fermato molto presto per motivi tecnici.

Pascal Wehrlein

5

Bella qualifica nella quale ha battuto le due Sauber e ha chiuso vicinissimo alla Renault di Palmer. Ma in gara è come sparito, certamente per via di una Manor che alla lunga si sta rivelando poca cosa.

Rio Haryanto

5

Fa quel che può e si becca un secondo da Wehrlein in qualifica. Arriva al traguardo in gara.

Kevin Magnussen

5

Un erroraccio nel terzo turno libero gli ha fatto saltare la qualifica. Subito coinvolto in un contatto con Nasr, è rimasto piantato nel fondo classifica. Deludente weekend.

Jenson Button

ng

Appena 9 giri per l'inglese della McLaren-Honda che non è stato molto fortunato con le power unit giapponese nel weekend canadese.





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 GIUGNO 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 70 giri 1.31'05"296
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 5"011
- 3 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 46"422
- 4 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 53"020
- 5 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 1'02"093
- 6 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 1'03"017
- 7 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 1'03"634
- 8 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
- 9 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 10 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 12 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 2 giri
- 14 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 2 giri
- 15 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 2 giri
- 16 - Kevin Magnussen (Renault R16) - 2 giri
- 17 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri
- 18 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 2 giri
- 19 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

Ritirati

- 35° giro - Felipe Massa
- 16° giro - Jolyon Palmer
- 9° giro - Jenson Button

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 | Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 70 giri in 1.31'05"296 |
| 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 | 116 |
| 2 | Lewis Hamilton | Mercedes | 107 |
| 3 | Sebastian Vettel | Ferrari | 78 |
| 4 | Daniel Ricciardo | Red Bull-Renault | 72 |
| 5 | Kimi Raikkonen | Ferrari | 69 |
| 6 | Max Verstappen | Toro Rosso-Ferrari | 50 |
| 7 | Valtteri Bottas | Williams-Mercedes | 44 |
| 8 | Felipe Massa | Williams-Mercedes | 37 |
| 9 | Sergio Perez | Force India-Mercedes | 24 |
| 10 | Daniil Kvyat | Red Bull-Renault | 22 |
| 11 | Romain Grosjean | Haas-Ferrari | 22 |
| 12 | Fernando Alonso | McLaren-Honda | 18 |
| 13 | Nico Hulkenberg | Force India-Mercedes | 18 |
| 14 | Carlos Sainz | Toro Rosso-Ferrari | 18 |
| 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 | 223 |
| 2 | Ferrari | 147 |
| 3 | Red Bull Racing | 130 |
| 4 | Williams-Mercedes | 81 |
| 5 | Force India | 42 |
| 6 | Scuderia Toro Rosso | 32 |
| 7 | McLaren | 24 |
| 8 | Haas | 22 |
| 9 | Renault | 6 |
| 10 | Sauber | 0 |
| 11 | Manor | 0 |

Sainz il Re delle rimonte

Nessun altro pilota in attività ha vinto 5 volte sullo stesso circuito, come ha fatto **Hamilton** in Canada. Il campione del mondo inoltre ha vinto 4 volte all'Hungaroring e a Shanghai.

Nella storia solo altri **4 piloti** hanno fatto almeno cinquina sullo stesso tracciato: Michael Schumacher (in ben 10 circuiti, e ben 8 volte a Magny-Cours), Ayrton Senna (Monaco e Spa), Graham Hill (Monaco) e Alain Prost (Silverstone).

Hamilton ora è anche il quinto di sempre per giri percorsi in testa in F.1: ha passato i 2500 e ora ha davanti Vettel a 2.672, Prost a 2683, Senna a 2931, quindi l'imprendibile Schumacher a 5111.

Il testa a testa in carriera fra Hamilton e **Vettel** dopo il Canada è in perfetta parità per quanto riguarda invece i punti guadagnati in classifica: tutti e due sono a 1974.

On e off per **Rosberg**: dopo le quattro vittorie consecutive di inizio stagione in Canada il tedesco ha infilato la terza gara di seguito senza salire sul podio.

A Montreal si interrotta la serie positiva di **Massa**, fino a ieri l'unico ad essere andato sempre a punti nel 2016. Colpa di un problema al sistema di raffreddamento.

La Williams ha però festeggiato con l'altro lato del garage: per **Bottas** il terzo posto ha significato il primo podio della stagione e il nono della carriera dove ora si trova appaiato a Jean Behra, Peter Collins, Elio de Angelis, Eddie Cheever, Alessandro Nannini e Martin Brundle.

Il re delle rimonte fra i giovani talenti è sicuramente **Sainz**. E' partito 4 volte dalla 20esima posizione in griglia e tre volte su quattro è arrivato a punti. L'unica volta che ha fallito è stata l'anno scorso in Russia, dove però a tradirlo mentre era nono è stato un problema ai freni.

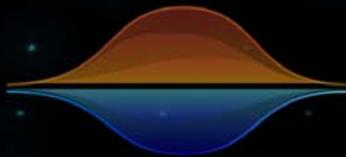




CONDIZIONI GARA

TEMPERATURA
CIRCUITO

▲ 24,1 °C



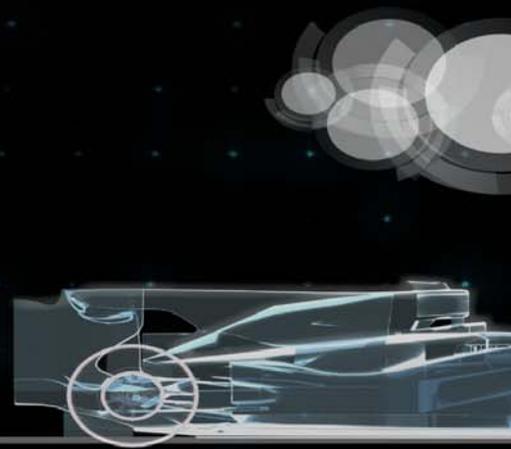
▼ 21,2 °C

TEMPERATURA
ARIA

▲ 13,1 °C



▼ 12,1 °C



STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO

SOFT

52 GIRI

F. ALONSO
MCLAREN

SUPER

26 GIRI



GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01 : 15,599

01 : 15,981

01 : 16,297

01 : 17,143

01 : 17,...



ROSBERG
MERCEDES



HAMILTON
MERCEDES



VETTEL
FERRARI



VETTEL
FERRARI



RAIKKONEN
FERRARI

METEO
NUVOLOSO

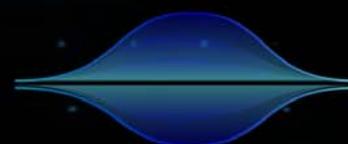
VELOCITÀ VENTO

▲ 10,9 $\frac{M}{S}$



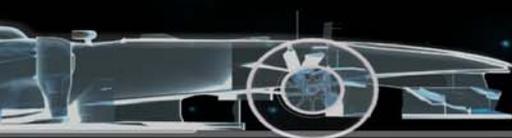
UMIDITÀ RELATIVA

▲ 59,0 %



▼ 0,4 $\frac{M}{S}$

▼ 54,0 %



SOFT

S. VETTEL
FERRARI



ULTRASOFT

29 GIRI

K. MAGNUSSEN
RENAULT



7,932 01:18,427 01:16,319 01:16,578 01:16,942



ONEN **PEREZ** **VERSTAPPEN** **SAINZ** **KVYAT**
RARI **FORCE INDIA** **REDBULL** **TORO ROSSO** **TORO ROSSO**

Neuville vittoria con dedica

In testa dalla quinta prova speciale del venerdì, il belga della Hyundai resiste con bravura agli attacchi portati da Jari-Matti Latvala aggiudicandosi la seconda gara iridata in carriera tutta dedicata al compianto Philippe Bugalski. Per la terza gara consecutiva non è un pilota Volkswagen a salire sul gradino più alto del podio





Thierry NEUVILLE

5 ore fa · 🌐

Philippe, it would have been your birthday today. This victory is for you
#WeMissYou #WRC

[Visualizza traduzione](#)



Il primo pensiero di Thierry Neuville dopo la vittoria in Sardegna, è stato per ricordare Philippe Bugalsky che tanto lo aveva aiutato agli inizi della carriera

Marco Minghetti

Il quinto tempo fatto segnare nella Power Stage balneare dell'Argentiera lo lascia indifferente. Dopo il tanto di buono fatto nei diciotto precedenti impegni, è l'ora di prendersela un po' più calma. E sui 6 chilometri di sabbia e rotaie a due passi dal mare cristallino Thierry Neuville ha giusto il tempo per cominciare a pensare ai festeggiamenti che lo aspettano di lì a poco.

Leader dalla quinta prova speciale del venerdì, il belga ha tenuto testa da par suo a Jari-Matti Latvala, battuto per poco più di 24 secondi e sua maestà Sébastien Ogier addirittura di un minuto e mezzo.

E così, a quasi due anni di distanza dal primo successo ottenuto in Germania, quando fu soprattutto lo harakiri dei piloti Volkswagen a consegnargli il premio più grande, il belga torna vincitore in una prova di campionato del mondo e lo fa nella maniera più bella, vincendo ben 9 prove speciali. Approfitando, certo, dell'ottima posizione di partenza, frutto di un inizio di stagione pessimo, ma Thierry ha costruito la sua affermazione grazie al talento, senza commettere errori e resistendo ai tanti attacchi che il finlandese con la Polo ha provato a portargli.

"È davvero bello vincere dopo aver resistito a tre giorni di pressione", ha poi raccontato felice. Poi, tornato un attimo serio, ha voluto prima ricordare il lavoro di chi gli ha offerto una vettura perfetta e, soprattutto una grande persona scomparsa nel 2012. "Questa vittoria è tutta per Philippe Bugalski, che tanto mi ha aiutato" - ha fatto sapere al mondo intero Neuville - "Oggi sarebbe stato il suo compleanno, ed è grazie a lui che oggi sono qui...".

Non ha sassolini da togliersi dalle scarpe, il belga, ma di sicuro ora potrà ripartire con maggiore serenità verso le prossime sfide, a partire dal Rally di Polonia dove tornerà a difendere i colori di Hyundai Motorsport sulla vettura numero 3, affiancato da Hayden Paddon. E chissà che questo continuo cambio di piloti non cominci a fruttare risorse positive anche per la graduatoria Costruttori nel team diretto da Michel Nandan.

"In effetti" - ha poi ammesso senza remore Neuville - "siamo in tanti alla Hyundai e a volte è un po' complicato, ma forse questa volta avevo meno pressione proprio perché non dovevo marcare punti...".

Comunque sia, anche relegato nella squadra 2 di Hyundai, Thierry ha dimostrato di essere uno dei migliori piloti in circolazione, tra i pochi a potersi permettere di poter lottare vis-à-vis con gli irraggiungibili, fino ad oggi, piloti Volkswagen. E questo brillante risultato, rilancia il belga anche in ottica futura. Ora la palla dovrà per forza di cose passare nelle mani di dovrà decidere sul suo futuro. Sarà così Nandan ad esercitare l'opzione per farlo rimanere sul sediolino della i20 WRC o, piuttosto, sarà Yves Matton a far carte false per riportarlo in Citroen a fianco di Kris Meeke sulla nuova Citroen?

Ci sarà tempo per scoprirlo. Per ora Thierry si gode alla sua maniera la vittoria, e dopo i salti sui dossi della terra sarda è il momento di bel tuffo nel porto di Alghero assieme ad alcuni componenti del team.



Hyundai e i finestrini con vista... ammenda

Non è stato un dopo gara tranquillo per gli uomini del team Hyundai. Arrivata nelle mani dei commissari per le verifiche di rito, alla vettura vincitrice è stata contestata una non conformità dei finestrini posteriori, rispetto alla fiche di omologazione della i20 New Generation. Cambiamento che Michel Nandan, ha affermato essere dovuto alla necessità di installare i vetri sulle portiere posteriori e che, comunque, gli stessi erano presenti sin dalla prima gara a Monte-Carlo seppur più leggeri di 2 grammi rispetto alla fiche. A tarda sera, ben otto ore dopo la fine della gara, la decisione finale sotto forma di una pesante ammenda di 50.000 euro per la squadra con base ad Alzenau.





Il tuffo di Neuville nelle acque di Alghero subito dopo aver festeggiato sul podio con tutta la squadra Hyundai



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 12 GIUGNO 2016

1. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Wrc) - 3.35'25"8
2. Latvala-Anttila (VW Polo Wrc) + 24"8
3. Ogier-Ingrassia (VW Polo Wrc) + 1'37"8
4. Sordo-Marti (Hyundai i20 Wrc) + 2'54"0
5. Tanak-Molder (Ford Fiesta RS Wrc) + 5'26"4
6. Camilli-Veillas (Ford Fiesta RS Wrc) + 5'59"8
7. H.Solberg-Minor (Ford Fiesta RS Wrc) + 6'22"2
8. Suninen-Markkula (Skoda Fabia R5) + 8'57"4
9. Kopecky-Dresler (Skoda Fabia R5) + 9'47"0
10. Kruuda-Jarveoja (Ford Fiesta R5) +13'40"5

Le classifiche di campionato

Assoluta: 1.Ogier 132 punti; 2.Sordo 68; 3.Mikkelsen 67; 4.Ostberg 58; 5.Paddon 57; 6.Latvala 56; 7.Neuville 48; 8.Tanak 34; 9.Meeke 26; 10. Camilli 22.

Costruttori: 1.Volkswagen Motorsport 178 punti; 2.Hyundai Motorsport 108; 3.M-Sport WRT 90; 4.Hyundai Motorsport II 78; 5.Volkswagen Motorsport II 74; 6.DMACK 40; 7.Jipocar CNT 18; 8.Yazeed Racing 5.

WRC-2: 1.Evans 62 punti; 2. Fuchs 55; 3. Suninen 50; 4.Tidemand 43; 5.Ptaszek 42; 6.Kremer 40.

WRC-3: 1.Fabre 79 punti; 2.Andolfi 52; 3.De Tommaso 38; 4.Veiby 29; 5.Koci 26; 6.Tempestini 25.

Che succede alla Volkswagen senza vittorie da tre gare?

Difficile parlare di crisi, soprattutto in virtù di un podio ancora ben frequentato dagli uomini in tuta Volkswagen e, ancora di più da una classifica Costruttori che non ammette repliche. Ma l'aria baldanzosa di chi emanava comunicati in serie per raccontare dell'ennesima vittoria record sembra essere solo un ricordo. Certo, la Polo R WRC rimane la vettura di riferimento, ma la Hyundai rivitalizzata del 2016 sembra avere tutte le carte in regola per poter far male e incrinare un ingranaggio che pareva perfetto. E se le difficoltà incontrate da Ogier anche in Sardegna per via del suo numero di partenza tanto penalizzante sulla terra, bisogna riconoscere che Jari-Matti Latvala partiva sulla strada per sesto, due posizioni appena prima del vincitore. Di certo rimane la sensazione che, finalmente, il dominio totale e assoluto degli uomini di Wolfsburg sia solo un ricordo e che d'ora in avanti la lotta sulle strade sarà ancora più spietata e aperta a tutti. Gli appassionati, ovviamente, ringraziano.





Jari-Matti Latvala



Andreas Mikkelsen

La rinuncia di Mikkelsen

Certo, il giudizio dei piloti sulla Power Stage finale non è stato certo lusinghiero. Ma non può bastare il fatto che i sei chilometri scelti per chiudere la gara si siano dimostrati più adatti ad una competizione Tout Terrain - tanto era sabbiosa e con solchi profondi - a giustificare l'anonima prestazione di Andreas Mikkelsen ad Argentiera. Dodicesimo assoluto, il norvegese della Volkswagen ha letteralmente passeggiato con un obiettivo ben preciso: stare più lontano possibile dai punti iridati. Una scelta a prima vista incomprensibile per il secondo meglio piazzato nella graduatoria iridata prima della gara sarda. La realtà l'ha poi spiegata lo stesso pilota: "Ormai fuori classifica, ho preferito evitare qualche punto supplementare perché così, superato da Dani Sordo in campionato, partirò per terzo sulla terra della Polonia. Una cosa che volevo fortissimamente".

Ennesima dimostrazione di quanto sia stupida la regola che obbliga i meglio piazzati nel mondiale, a partire per primi anche sulle strade sterrate. Fatto che con forza è stato ribadito anche da Julien Ingrassia nel corso della conferenza finale.

Alla Ford è sbocciato Camilli

Fortemente handicappato dalla rottura del differenziale posteriore sulla sua Fiesta il venerdì mattina, Eric Camilli non si è perso d'animo e cammin facendo ha trovato il modo per mettersi in evidenza arrivando, nel corso dell'ultima giornata, a vincere la sua prima prova speciale iridata. Una prestazione che gli ha permesso di concludere in sesta posizione. Una bella iniezione di fiducia per il nizzardo, dopo un avvio stagione davvero complicato, tanto da aver fatto dubitare sulla bontà della scelta di Malcolm Wilson. E così dopo il quinto posto in Portogallo, ottenuto al termine di una gara regolare ma senza acuti, il pilota nizzardo ha dimostrato di poter rivaleggiare ad alto livello senza sfigurare.

Ovviamente molto soddisfatto, Camilli fatica a contenere la sua soddisfazione; "È stato davvero un week-end fantastico per noi. Soprattutto considerando che ho solo tre anni di carriera alle spalle, quasi tutti trascorsi su percorso asfaltati. Ed ora è davvero incredibile poter commentare la prima vittoria in una prova speciale su terra. I progressi che ho fatto sono tutti dovuti alla maggiore esperienza che ho accumulato in questi mesi. È proprio l'esperienza la chiave dei successi, perché grazie a questo sarete in grado di comprendere le vostre gomme, il setup dell'auto, le note e tutto l'insieme che vi permette di andare veloci. Ora sarà importante continuare in questa progressione di risultati, ma ora, se permettete, vorrei ringraziare Chris, il mio ingegnere, e soprattutto Malcolm Wilson che mi ha sempre aiutato e sostenuto".







Teemu Suninen

WRC2

Suninen vittoria bis

Battaglia vera in WRC2, merito anche di un elenco iscritti di tutto rispetto. A centrare la vittoria è stato Teemu Suninen che ha ripartato al successo la Skoda Fabia R5 con i colori Oreca, dopo la vittoria con seguita in Messico tre mesi fa. Ma non è stata certo una vittoria agevole quella del giovane finlandese, soprattutto il primo giorno quando ha dovuto rintuzzare gli attacchi portati dal connazionale Esapekka Lappi e dal nostro Umberto Scandola. E il venerdì sera era stato proprio l'italiano a terminare in testa alla graduatoria, grazie anche possibilità di gareggiare senza nessun obbligo di classifica. Sabato mattina, poi, al gara è girata decisamente in favore di Suninen soprattutto in virtù dell'abbandono di Scandola (vittima prima di una foratura poi della rottura di un manicotto del radiatore), e del leader Lappi in seguito ad un contatto contro una pietra. Da quel momento in poi è stato semplice per il pilota Oreca controllare il vantaggio su Kopecki e Kruuda, mentre Nicolas Fuchs, ritirato dopo un capotone, ha perso una bella occasione per raccogliere i punti necessari per superare Evans in testa alla classifica generale.



Vittoria per Fabio Andolfi in WRC3



Ottimo venerdì per Umberto Scandola
poi costretto al ritiro

Le Mans Reloaded



Toyota-Audi-Porsche, la sfida a tre entra finalmente nel vivo, ma l'edizione 2016 della 24 Ore di Le Mans offrirà molte più incognite di quanto test e prime gare del WEC abbiano lasciato trasparire





Marco Cortesi

Non abbiamo visto nulla. Questa la sensazione al via della 24 Ore di Le Mans 2016. I team ufficiali delle due principali categorie, LMP1 e GTE-Pro, hanno infatti un po' giocato a nascondino nei test effettuati finora. In un anno fondamentale per la maratona della Sarthe, che vuole mostrarsi nella propria miglior forma per attrarre nuovi costruttori e sponsor, non si sa davvero cosa aspettarsi. I tre "moschettieri" ufficiali sembrano davvero vicini, anche se nelle prove collettive erano in gioco fattori come carichi aerodinamici e di carburante oltre alle gomme nuove. Già dall'inizio della stagione, Porsche ha giocato a "quelli che non hanno cambiato molto", e il ritorno alle batterie 2016 ha sicuramente contribuito all'idea che la 919 Hybrid non sia altro che un'evoluzione della precedente. Sta di fatto che nelle prove, la vettura è rimasta al top nella sessione di test finché l'Audi non ha usato gomme nuove. Viceversa, Audi e Toyota hanno cambiato molto, andando per vari gradi a raggiungere in termini ingegneristici i rivali. Che, ovviamente,

hanno il vantaggio di essere arrivati prima alle soluzioni poi rivelatesi vincenti. Il segreto è proprio quello: andare ad accocciare il divario tecnologico, un task incredibilmente difficile, ma non impossibile. Lo dimostrano le prestazioni della Ferrari in F1. Particolarmente critica è la situazione dei nippo-tedeschi (il Team Europe ha sede a Colonia), che si vedono davanti la scadenza per il rinnovo dell'impegno delle tre ellissi nel campionato: il rischio, in caso di brutta figura, sarebbe veramente alto.

Grande attesa per il ritorno della Ford

Ancor più nascoste le carte in GTE-Pro, con i costruttori che, oltre a non volersi mostrare nella loro forma migliore, hanno tentato, per quanto possibile, di ottimizzare il rendimento per il BOP, che è stato ritoccato due volte nelle scorse settimane. La gara, si sa già, sarà da record in termini di prestazioni. Le nuove vetture della categoria, con grandi ali e diffusori, hanno portato

Centottanta i piloti al via:
il meglio delle categorie Endurance



miglioramenti pesanti in termini di carico aerodinamico. Il grande ritorno sarà quello del marchio Ford, che con le nuove GT (un po' zoppicanti finora) tornerà sul tracciato francese. Due però gli elementi da tenere in considerazione: il balance of performance ed il fatto che agli americani interessi più di ogni altra cosa Le Mans. Ci si aspetta un super-impegno. Dall'altro lato della barricata, la Ferrari, rivale storica, con una 488 GTE che è andata fortissimo nelle prime due gare del FIA WEC. Ma si tratta di una lotta con tanti altri protagonisti potenzialmente vincenti. A partire da Porsche e Corvette, che correranno di fatto solo alla 24 Ore. Le 911 ufficiali sono andate fortissimo nei test, mentre le Corvette, profondamente rinnovate, hanno piazzato la zampata decisiva. Nel mezzo anche l'Aston Martin... protagonista di tanti alti e bassi con la rinnovata Vantage. Inoltre, ci sono due categorie... e mezza che aspettano di effettuare uno step verso il futuro. La LMP2 è ad uno dei massimi storici, con la sua nuova formula "bloccata" in arrivo, mentre in GTE-Am si correrà con le vetture 2015, quelle precedenti al salto generazionale...

Così in diretta TV su Eurosport

Mercoledì 15 giugno 2016

16:00-20:00 Prove libere (diretta TV su Eurosport 1)

22:00-00:00 Qualifiche 1 (diretta TV su Eurosport 1)

Giovedì 16 giugno 2016

19:00-21:00 Qualifiche 2 (diretta TV su Eurosport 1)

22:00-00:00 Qualifiche 3 (diretta TV su Eurosport 1)

Sabato 18 giugno 2016

09:00-09:45 Warm Up (diretta TV su Eurosport 1)

15:00-21:00 (gara in diretta TV su Eurosport 1)

21:00-21:30 (gara in diretta TV su Eurosport 2)

21:30-23:15 (gara in diretta TV su Eurosport 1)

23:15-23:30 (gara in diretta TV su Eurosport 2)

23:30-00:00 (gara in diretta TV su Eurosport 1)

Domenica 19 giugno 2016

00:00-15:00 (diretta TV su Eurosport 1)

SFIDA VERA TRA 3 COSTRUTTORI UFFICIALI

LMP1, decision time. La sfida a tre tra i costruttori ufficiali metterà alla prova nuovamente tutto il progetto che l'ACO ha fatto per la categoria, nel tentativo di tenersi i costruttori ufficiali, su cui ha puntato tutto, e possibilmente farne arrivare altri. Rispetto all'anno scorso, l'unica modifica regolamentare di rilievo è stata la riduzione del carburante a disposizione, anche se il gap in termini di energia utilizzabile sembra già pronto ad essere chiuso. Intanto, nella categoria ci sarà poca Italia, quantomeno in pista, mentre ai box e nelle più importanti factory, meccanici e tecnici del belpaese danno un contributo eccezionale. Per quanto invece riguarda la LMP1-L... con uno schieramento ancora ridottissimo si aspetta di sapere quale sarà il futuro. Vanno però considerati i due podi assoluti delle Oreca del team Rebellion: si può tornare ai tempi in cui i privati "disturbavano" gli ufficiali?



Audi, Porsche e Toyota in lotta per un successo che vale una stagione. Ma le Oreca del team Rebellion, a sinistra, riusciranno ad inserirsi tra i tre colossi in campo?



LMP1

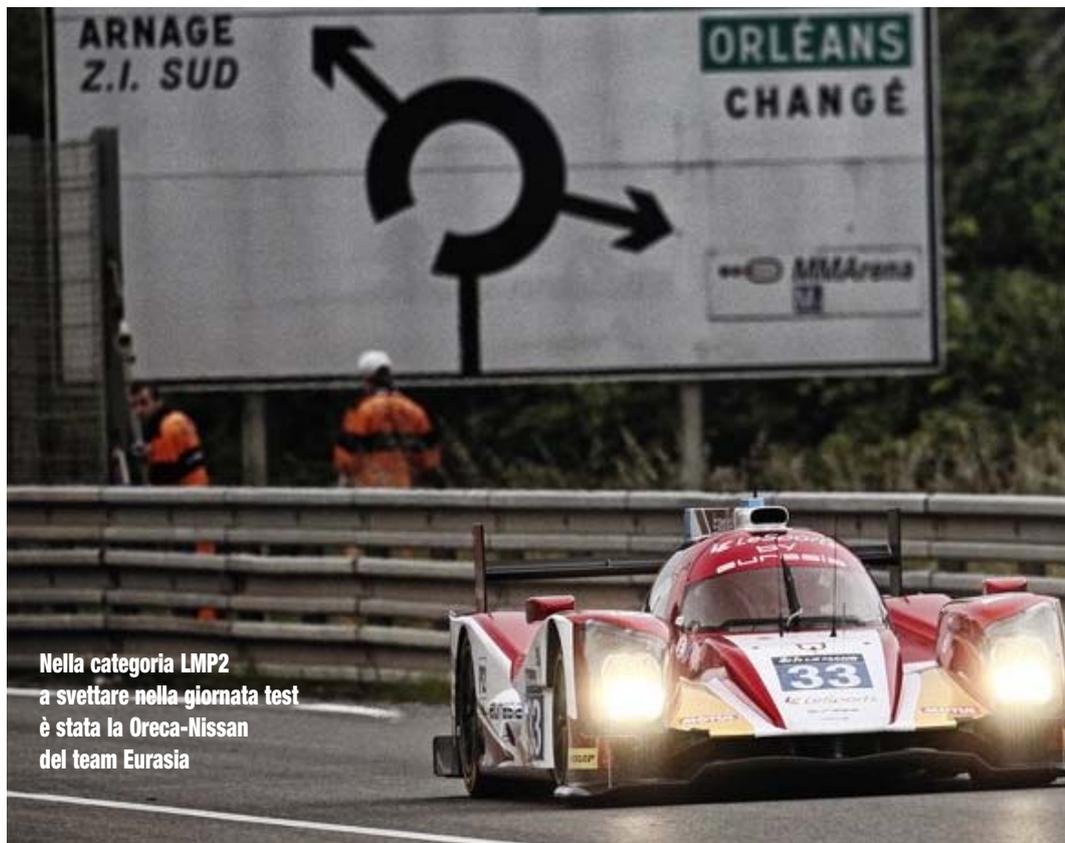
Gli iscritti

| | | |
|----|---|---|
| 1 | Porsche Team Porsche 919 Hybrid Michelin | Timo Bernhard (DEU) Mark Webber (AUS) Brendon Hartley (NZL) |
| 2 | Porsche Team Porsche 919 Hybrid Michelin | Romain Dumas (FRA) Neel Jani (CHE) Marc Lieb (DEU) |
| 4 | ByKolles Racing Team CLM P1/01-AER Dunlop | Simon Trummer (CHE) Oliver Webb (GBR) Pierre Kaffer (DEU) |
| 5 | Toyota Gazoo Racing Toyota TSO50 - Hybrid Michelin | Anthony Davidson (GBR) Sébastien Buemi (CHE) Kazuki Nakajima (JPN) |
| 6 | Toyota Gazoo Racing Toyota TSO50 - Hybrid Michelin | Stéphane Sarrazin (FRA) Michael Conway (GBR) Kamui Kobayashi (JPN) |
| 7 | Audi Sport Team Joest Audi R18 e-tron Quattro Michelin | André Lotterer (DEU) Marcel Fassler (CHE) Benoit Treluyer (FRA) |
| 8 | Audi Sport Team Joest Audi R18 e-tron Quattro Michelin | Lucas Di Grassi (BRA) Oliver Jarvis (GBR) Loic Duval (FRA) |
| 12 | Rebellion Racing Rebellion R-One-AER Dunlop | Nick Heidfeld (DEU) Nicolas Prost (FRA) Nelson Piquet (BRA) |
| 13 | Rebellion Racing Rebellion R-One-AER Dunlop | Matheo Tuscher (CHE) Dominik Kraihamer (AUT) Alexander Imperatori (CHE) |



LIVELLO TECNICO MAI RAGGIUNTO PRIMA

La 24 ore di Le Mans sarà eccezionale per la LMP2 con ben 23 equipaggi iscritti ed un livello tecnico e sportivo forse mai così elevato. Per quanto riguarda i piloti, la presenza di professionisti sarà massiccia accanto a "silver" e "bronze", cosa che ha causato qualche dissapore tra i vari concorrenti. La battaglia principale sarà tra Ligier e Oreca, con quest'ultima superpresente, ma ci sono anche le BR01, pronte ad essere abbandonate nel 2017 quando l'ACO introdurrà il pacchetto a quattro telai approvati con monomotore. Proprio con la vettura dei russi ci sarà l'unico italiano al via della classe, Maurizio Mediani.



Nella categoria LMP2 a svettare nella giornata test è stata la Oreca-Nissan del team Eurasia



Unico italiano nella categoria Maurizio Mediani al via con BR01-Nissan dell'SMP Racing



L'Alpine Nissan del team Signatech



LMP2



La Ligier-Honda di
Pew-Negri-Vanthoor



Gli iscritti

| | | |
|----|---|---|
| 22 | S024 ! By Lombard Racing Ligier JS P2-Judd Dunlop | Erik Maris (FRA) Jonathan Coleman (GBR) Vincent Capillaire (FRA) |
| 23 | Panis Barthez Competition Ligier JS P2-Nissan Michelin | Fabien Barthez (FRA) Paul Loup Chatin (FRA) Vincent Capillaire (FRA) |
| 25 | Algarve Pro Racing Ligier JS P2-Nissan Dunlop | Michael Munemann (GBR) Christopher Hoy (GBR) Andrea Pizzitola (FRA) |
| 26 | G-Drive Racing Oreca 05-Nissan Dunlop | Roman Rusinov (RUS) Will Stevens (GBR) René Rast (DEU) |
| 27 | SMP Racing BR 01-Nissan Michelin | Nicolas Minassian (FRA) Maurizio Mediani (ITA) Mikhail Aleshin (RUS) |
| 28 | Pegasus Racing Morgan-Nissan Michelin | Ines Taittinger (FRA) Remy Striebig (CHE) Leo Roussel (FRA) |
| 30 | Extreme Speed Motorsports Ligier JS P2-Nissan Dunlop | Scott Sharp (USA) Ed Brown (USA) Johannes Van Overbeek (USA) |
| 31 | Extreme Speed Motorsports Ligier JS P2-Nissan Dunlop | Ryan Dalziel (GBR) Luis Felipe Derani (BRA) Chris Cumming (CAN) |
| 33 | Eurasia Motorsport Oreca 05-Nissan Dunlop | Pu Junjin (CHN) Tristan Gommendy (FRA) Nico Pieter De Bruijn (NLD) |
| 34 | Race Performance Oreca 03R-Judd Dunlop | Nicolas Leutwiler (CHE) Shinji Nakano (JPN) James Winslow (GBR) |
| 35 | Baxi DC Racing Alpine Alpine A460-Nissan Dunlop | David Cheng (USA) Ho-Pin Tung (NLD) Nelson Panciatici (FRA) |
| 36 | Signatech Alpine Alpine A460-Nissan Dunlop | Gustavo Menezes (USA) Nicolas Lapierre (FRA) Stéphane Richelmi (MCO) |
| 37 | SMP Racing BR 01-Nissan Dunlop | Vitaly Petrov (RUS) Victor Shaytar (RUS) Kirill Ladygin (RUS) |
| 38 | G-Drive Racing Gibson 015S-Nissan Dunlop | Giedo Van Der Garde (NLD) Simon Dolan (GBR) Jake Dennis (GBR) |
| 40 | Krohn Racing Ligier JS P2-Nissan Michelin | Tracy Krohn (USA) Niclas Jonsson (SWE) Joao Barbosa (PRT) |
| 41 | Greaves Motorsport Ligier JS P2-Nissan Dunlop | Memo Rojas (MEX) Julien Canal (FRA) Nathanael Berthon (FRA) |
| 42 | Strakka Racing Gibson 015S-Nissan Dunlop | Nick Leventis (GBR) Danny Watts (GBR) Joy kane (GBR) |
| 43 | RGR Sport by Morand Ligier JS P2-Nissan Dunlop | Ricardo Gonzalez (MEX) Bruno Senna (BRA) Felipe Albuquerque (FRA) |
| 44 | Manor Oreca 05-Nissan Dunlop | Tor Graves (GBR) Matthew Rao (GBR) Roberto Merhi (ESP) |
| 46 | Thiriet by TDS Racing Oreca 05-Nissan Dunlop | Pierre Thiriet (FRA) Mathias Beche (CHE) Ryo Hirakawa (JPN) |
| 47 | KCMG Oreca 05-Nissan Dunlop | Tsugio Matsuda (JPN) Richard Bradley (GBR) Matthew Howson (GBR) |
| 48 | Murphy Prototypes Oreca 03R-Nissan Dunlop | Ben Keating (USA) Jeroen Bleekemolen (DNK) Marc Goossens (BEL) |
| 49 | Michael Shank Racing Ligier JS P2-Nissan Dunlop | John Pew (USA) Osvaldo Negri (USA) Laurens Vanthoor (BEL) |

TANTA ATTESA PER LE NUOVE VETTURE

Più downforce, con un'aerodinamica più performante caratterizzata da grandi ali, estrattori o entrambi, a seconda della "performance window" delle vetture. Questo il programma della GTE-Pro a Le Mans. In attesa di vedere il debutto delle nuove Porsche 911 e Aston Martin, che completeranno il rinnovamento l'anno prossimo, tre vetture sono nuove, o quasi: Ferrari e Ford sono passate al turbo, mentre le Corvette hanno avuto un pesante aggiornamento in termini di telaio. Saranno sei gli italiani, equamente divisi tra le tre Ferrari: con AF Corse si schiereranno Gimmi Bruni, Alessandro Pier Guidi, Davide Rigon e Andrea Bertolini. Con Risi ci saranno Giancarlo Fisichella e Matteo Malucelli.



La Porsche al via con la nuova 911



Al solito velocissime le Corvette ufficiali

GTE_{PRO}



La Ferrari 488 AF Corse di Rigon-Bertolini-Bird

Gli iscritti

| | | |
|----|--|---|
| | AF Corse Ferrari 488 GTE Michelin | Gianmaria Bruni (ITA) Alessandro Pier Guidi (ITA) James Calado (GBR) |
| 63 | Corvette Racing Chevrolet Corvette C7.R Michelin | Ricky Taylor (USA) Jan Magnussen (DNK) Antonio Garcia (ESP) |
| 64 | Corvette Racing Chevrolet Corvette C7.R Michelin | Oliver Gavin (GBR) Tommy Milner (USA) Jordan Taylor (USA) |
| 66 | Ford Chip Ganassi UK Ford Gt Michelin | Oliver Pla (FRA) Stefan Mucke (DEU) Billy Johnson (USA) |
| 67 | Ford Chip Ganassi UK Ford Gt Michelin | Marino Franchitti (GBR) Andy Priaulx (GBR) Harry Tinknell (GBR) |
| 68 | Ford Chip Ganassi USA Ford Gt Michelin | Joey Hand (USA) Dirk Muller (DEU) Sébastien Bourdais (FRA) |
| 69 | Ford Chip Ganassi USA Ford Gt Michelin | Ryan Briscoe (AUS) Richard Westbrook (GBR) Scott Dixon (NZL) |
| 71 | AF Corse Ferrari 488 GTE Michelin | Davide Rigon (ITA) Andrea Bertolini (ITA) Sam Bird (GBR) |
| 77 | Dempsey Proton Racing Porsche 911 RSR 2016 Michelin | Richaed Lietz (AUT) Michael Christensen (DNK) Philipp Eng (AUT) |
| 82 | Risi Competizione Ferrari 488 GTE Michelin | Giancarlo Fisichella (ITA) Matteo Malucelli (ITA) Toni Vilander (FIN) |
| 91 | Porsche Motorsport Porsche 911 RSR 2016 Michelin | Kevin Estre (FRA) Patrick Pilet (FRA) Nick Tandy (GBR) |
| 92 | Porsche Motorsport Porsche 911 RSR 2016 Michelin | Frederic Makowiecki (FRA) Earl Bamber (NZL) Jorg Bergmeister (DEU) |
| 95 | Aston Martin Racing Aston Martin V8 Vantage Dunlop | Nicki Thiim (DNK) Darren Turner (GBR) Marco Sorensen (DNK) |
| 97 | Aston Martin Racing Aston Martin V8 Vantage Dunlop | Richie Stanaway (NZL) Jonathan Adam(GBR) Fernando Rees (BRA) |



Grande attesa per le quattro Ford GT iscritte

BATTAGLIA DAGLI ESITI IMPREVEDIBILI

Dove va la GTE-Am? Team e piloti si godono l'edizione 2016 anche se sarà molto difficile quando, se tutto rimarrà com'è, entrerà in gioco la possibilità di utilizzare le vetture della Pro di questa stagione. E la battaglia sembra molto imprevedibile grazie al grande assortimento di piloti e vetture presenti. Ma c'è anche la possibilità che l'ACO decida di optare per una soluzione di rottura: si dice che l'esperimento con la GT3 Dunlop Cup sia proprio in vista di una "promozione" della categoria. Intanto, dopo tanti anni in cui il pacchetto tricolore è stato piuttosto presente, è arrivato il periodo di vacche magre: Paolo Ruberti, che doveva correre sulla Corvette Larbre, si è infortunato seriamente durante una seduta di coaching, ed è stato sostituito da Jean-Philippe Belloc azzerando la quota italiana.



GTE_{AM}



La Corvette
del Larbre Competition
che ha perso l'unico italiano
che doveva esser presente
nella categoria

Gli iscritti

| | | |
|----|--|---|
| 50 | Larbre Competition Chevrolet Corvette C7-Z06 Michelin | Yutaka Yamagishi (JPN) Pierre Ragues (FRA) Jean-Philippe Belloc (FRA) |
| 55 | AF Corse Ferrari 458 Italia Michelin | Duncan Cameron (GBR) Matthew Griffin (IRL) Aaron Scott (GBR) |
| 57 | Team AAI Chevrolet Corvette C7-Z06 Michelin | Johnny O' Connell (USA) Oliver Bryant (GBR) Mark Patterson (USA) |
| 60 | Formula Racing Ferrari 458 Italia Michelin | Johnny Laursen (DNK) Mikkel Mac Jensen (DNK) Christina Nielsen (DNK) |
| 61 | Clearwater Racing Ferrari 458 Italia Michelin | Weng Sun Mok (MYS) Keita Sawa (JPN) Robert Bell (GBR) |
| 62 | Scuderia Corsa Ferrari 458 Italia Michelin | William Swedler (USA) Towsend Bell (USA) Jeffrey Segal (USA) |
| 78 | KCMG Porsche 911 RSR Michelin | Christian Ried (DEU) Wolf Henzler (DEU) Joel Camathias (CHE) |
| 83 | AF Corse Ferrari 458 Italia Michelin | François Perrodo (FRA) Emmanuel Collard (FRA) Rui Aguas (PRT) |
| 67 | Gulf Racing UK Porsche 911 RSR Michelin | Michael Wainwright (GBR) Adam Carroll (GBR) Benjamin Barker (GBR) |
| 75 | Abu Dhabi Proton Racing Porsche 911 RSR Michelin | Khales Al Qubaisi (ARE) David Heinemeier Hansson (DNK) Patrick Long (USA) |
| 76 | Proton Competition Porsche 911 RSR Michelin | Cooper Mac Neil (USA) Lehamn Keen (USA) Marc Miller (USA) |
| 98 | Aston Martin Racing Aston Martin V8 Vantage Dunlop | Paul Dalla Lana (CAN) Pedro Lamy (PRT) Mathias Lauda (AUT) |
| 99 | Aston Martin Racing Aston Martin V8 Vantage Dunlop | Andrew Howard (GBR) Liam Griffin (GBR) Gary Hirsch (CHE) |



Aspettative confermate

La categoria sta vivendo un momento d'oro grazie alla perfetta organizzazione di ACI Sport e WSK Promotion. Tanti gli iscritti che si alternano anche con la serie tedesca. Scopriamo come è la situazione nel campionato

Jacopo Rubino

Le aspettative dell'inverno non sono andate tradite. Il 2016, per l'Italian Formula 4 Championship, si sta rivelando l'anno della consacrazione. Il lavoro compiuto da ACI Sport e WSK Promotion ci ha regalato un parco iscritti degno di un mondiale in miniatura, per qualità e quantità. La partenza a Misano è stata davvero sensazionale, con 41 vetture al via e la necessità di introdurre una suddivisione in batterie nel format del weekend. Complice il fisiologico movimento di wild-card, in particolare con la serie tedesca che utilizza le stesse Tatuus-Abarth, la griglia è poi rimasta stabile oltre i 30 concorrenti. Ne ha goduto lo spettacolo in pista, sempre di ottima fattura quando le condizioni meteo non sono state proibitive, come accaduto purtroppo a Imola. Con tre appuntamenti già andati in archivio, e in attesa della prossima tappa prevista al Mugello a metà luglio, è intanto possibile tracciare un primo bilancio.





Marcos Siebert
leader di campionato

Siebert leader Schumacher protagonista

È doveroso iniziare da colui che al momento veste i panni del leader, Marcos Siebert. L'argentino era considerato tra i favoriti e sta confermando i pronostici, avendo già raccolto 148 lunghezze. Al di là dei tre successi ottenuti, l'alfiere del team Jenzer ha avuto nella costanza il proprio asso nella manica, senza mai uscire dalla top 10. A inseguirlo, a quota 108, c'è Mick Schumacher. Il figlio di Michael, per ovvi motivi, è l'osservato speciale. La sua è una presenza importante, che ha contribuito in queste settimane ad attirare l'interesse sul campionato da parte dei media dell'intero globo, anche generalisti. Il tutto, comunque, alimentato da grandi prestazioni: al suo secondo anno nella categoria (nel 2015 aveva corso soltanto in Germania), e approdato alla corte della Prema, Schumacher ha probabilmente dimostrato di essere il più forte della compagnia. Non devono ingannare i numeri, perché la scuderia veneta non ha preso punti saltando la trasferta di Adria per questioni logistiche. Nella caccia al titolo non sarà comunque un grosso problema, visto che il regolamento consente a ogni pilota di scartare i cinque peggiori risultati ottenuti.

Guzman la sorpresa bene Baiz, van Uitert e Ye

Dietro ai due contendenti principali, la sorpresa è stata costituita da Raul Guzman. Il portacolori della DR Formula, che si è aggiudicato pure due manches, ha dato sfoggio di velocità e bravura nei sorpassi. Anzi, il messicano ha forse raccolto meno di quanto avrebbe potuto: peccato soprattutto a Imola, dove la pioggia torrenziale e i continui interventi della safety-car hanno reso vano qualsiasi proposito di rimonta. Il venezuelano Mauricio Baiz (il più in forma di tutti ad Adria), l'olandese Job van Uitert e il cinese Yifei Ye sono stati fra gli altri giovani in evidenza, premiati infatti da una buona classifica. Ma la sensazione è che nel gruppo di vertice possano inserirsi presto anche altri nomi.



Così il campionato

| | |
|------------------------|------|
| 1. Marcos Siebert | 148 |
| 2. Mick Schumacher | 108 |
| 3. Raul Guzman | 101 |
| 4. Mauricio Baiz | 85 |
| 5. Job Van Uitert | 75,5 |
| 6. Joao Vieira | 65 |
| 7. Yifei Ye | 55 |
| 8. Simone Cunati | 53 |
| 9. Yan Leon Shlom | 40,5 |
| 10. Juan Manuel Correa | 35,5 |



Simone Cunati





Raul Guzman



Mauricio Baiz



Mick Schumacher

Cunati e Bertonelli i migliori italiani

La pattuglia tricolore, rappresentata da otto alfieri, ha avuto in Simone Cunati e Diego Bertonelli i propri fiori all'occhiello. Il comasco schierato da Vincenzo Sospiri ha lasciato intravedere un ottimo potenziale, agguantando per due volte il podio, ma non è mancata una certa dose di sfortuna. Cunati (così come Lorenzo Colombo) è in ogni caso in piena lotta per il trofeo riservato ai rookies, in cui deve vedersela con l'indiano Kush Maini. Bertonelli, invece, è apparso galvanizzato dal cambio di casacca compiuto alla vigilia di Imola, passando dalla RB Racing alla Bhaitech: c'è da ben sperare per il resto della stagione.



Diego Bertonelli

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

