

n. 354  
21 giugno 2016

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



# Mai arrendersi

**Giovinazzi ha compiuto due rimonte spettacolari nelle due gare GP2 di Baku, la Porsche ci ha creduto fino all'ultimo, e l'incredibile inconveniente tecnico che ha fermato la Toyota a pochi km dall'arrivo della 24 Ore di Le Mans l'ha ripagata**

# Magazine



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

Italiaracing.net

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

**A cura di:**

Massimo Costa  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

**Fotografie:**

Photo4

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

Tel. 051 6013841  
Fax 051 5880321  
[info@inpagina-bo.it](mailto:info@inpagina-bo.it)

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



il graffio

di Baffi

**HAMILTON: GUAI  
COL VOLANTE COMPUTER**

INSOMMA LEWIS,  
NON POSSIAMO  
AIUTARTI...  
E' VIETATO!

AL LIMITE,  
TORNA AI BOX  
A PRENDERE  
IL LIBRETTO  
D'ISTRUZIONI.

BAFFI



GP2 SERIES

Il personaggio

# Giovinazzi Titanico





### Jacopo Rubino

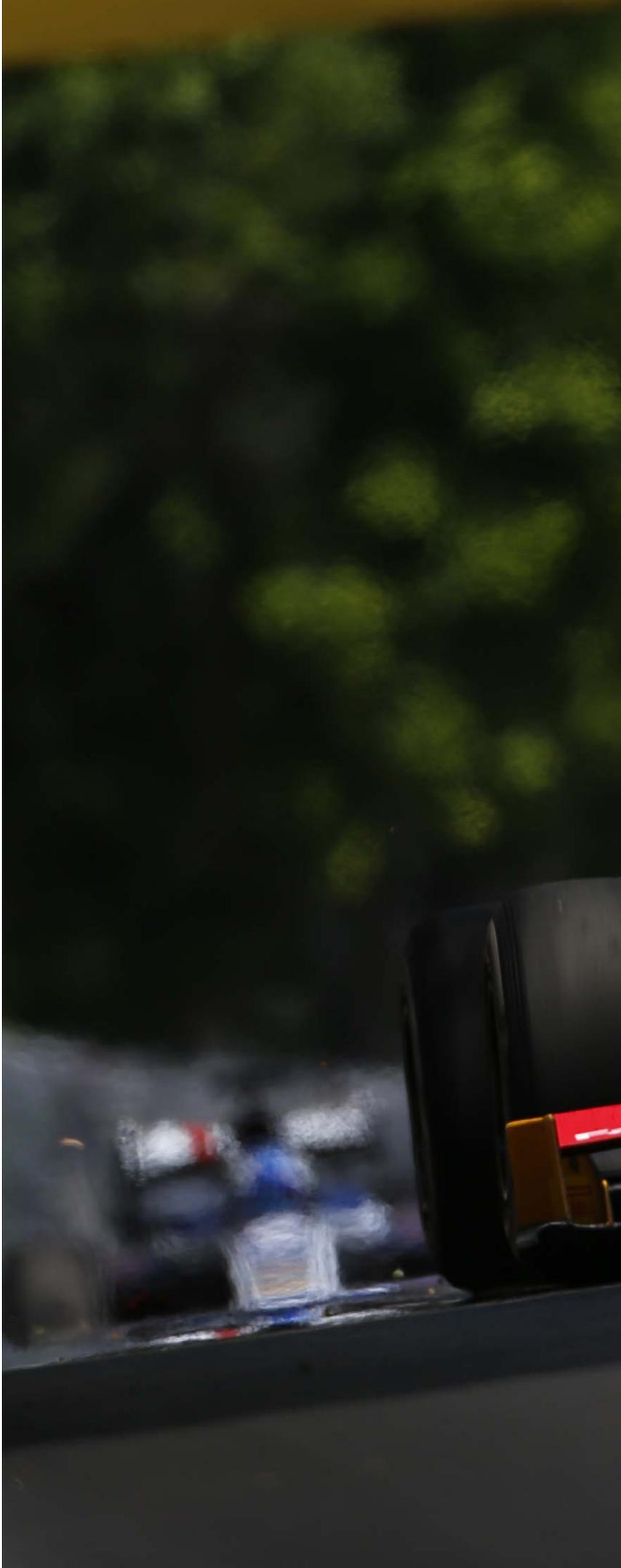
Nico Rosberg, Lewis Hamilton, Nelson Piquet Jr, Giorgio Pantano, Nico Hulkenberg, Davide Valsecchi. Fino ad ora erano soltanto sei i membri di un club esclusivissimo: quello dei piloti che, in GP2 Series, hanno vinto le due manche di uno stesso weekend. Un'impresa insomma titanica, che ad Antonio Giovinazzi è però riuscita dopo appena tre tentativi. Il giovane pugliese è stato l'eroe della trasferta di Baku, stracciando la concorrenza da ogni punto di vista. E in un momento in cui l'Italia sportiva sogna grazie alla Nazionale di calcio impegnata agli Europei, è bello pensare che anche il nostro automobilismo abbia forse trovato una nuova speranza per il futuro. O meglio, che pure il grande pubblico possa cominciare a scoprire il valore di Giovinazzi.

## Inizio a rilento A Baku l'esplosione

Dopo una lunga gavetta nella F.3 europea, da cui si è congedato come vicecampione, Antonio è approdato nella categoria cadetta forse in maniera un po' inaspettata. Di questi tempi nel 2015 sembrava destinato al DTM con l'Audi, correndo anche al Moscow Raceway in sostituzione di Timo Scheider, poi una serie di circostanze ha propiziato lo sbarco in GP2 con l'ex rivale Prema, realtà a sua volta all'esordio. I primi due round non sono stati fortunati per Antonio. Nelle Feature Race di Barcellona e Monaco era giunto in top 10, ma è stato purtroppo penalizzato due volte. In gara 2 in Spagna è stato protagonista di uno spettacolare incidente con Sean Gelael, mentre era in rimonta, in gara 2 nel Principato si è ritrovato in fondo al gruppo dopo aver stallato al via. In Azerbaijan, quindi, Giovinazzi si è presentato ancora fermo a quota 0 in classifica generale. Se si attendeva una svolta, eccola servita: in appena tre giorni si ritrova lanciatisimo nella bagarre per il titolo. Magie del motorsport, di un'alchimia subito trovata con il tracciato in riva al Mar Caspio, che sotto certi aspetti ricorda la Macao considerata l'università della Formula 3. E così venerdì pomeriggio è arrivata la pole.

## Doppia vittoria Gara 2 da urlo

Ma allo start di gara 1 Antonio si è trovato subito a rincorrere, facendo pattinare troppo le gomme. Disticandosi tra le safety-car e il valzer dei pit-stop, Giovinazzi si è comunque ripreso il comando al giro 18, ai danni dell'altro azzurro Raffaele Marciello. E non si è fatto sorprendere nell'ultimissima ripartenza, andando a prendersi il primo trionfo in GP2, per lui e per la Prema. Il bello, però, doveva ancora arrivare. Alla fine del primo giro della Sprint Race, Antonio è addirittura ultimo. Un piccolo inconveniente tecnico (l'attivazione della "safe mode" per via delle alte temperature) lo ha fatto piombare all'ultimo posto, ma per fortuna può proseguire. Da lì è cominciata una rimonta sensazionale, aiutata anche dal turbinio di safety-car innescato dall'imperizia di alcuni colleghi. Ai quali Antonio, rookie, ha senza dubbio inflitto una bella lezione di maturità. Anche nel momento decisivo, quando al giro 14 si è ritrovato secondo alle spalle del compagno Pierre Gasly. All'ultima tornata il sorpasso decisivo sul francese, senza scorrettezze, per entrare nella storia della GP2. O forse qualcosa di più.





PERTAMINA

STIB  
PERTAMINA

20

pepsi

Indofoo



Il terzetto composto da Jani-Dumas-Lieb si era messo il cuore in pace e si apprestava a festeggiare il secondo posto quando tutto è incredibilmente cambiato ed è arrivata la prima posizione. Ed ora già si pensa alle contromisure da prendere per il 2017

# Vincitori, noi?





### Marco Cortesi

Una vittoria inattesa ed inaspettata quella della Porsche alla 24 Ore di Le Mans. Una vittoria che, nonostante la 919 Hybrid superstite sia stata per molto tempo in lotta diretta con le Toyota TS050, soddisfa ma non può non far pensare alla catastrofe dei rivali giapponesi. E se anche la casa di Stoccarda ha riconosciuto il loro valore, si può essere sicuri di quanto il finale dell'edizione di quest'anno sia fuori dall'ordinario. Però, intanto, la Porsche ha festeggiato un nuovo trionfo, il diciottesimo, con i tre piloti che finora erano rimasti "a bocca asciutta" dopo il successo 2016 della vettura di Hulkenberg, Tandy e Bamber e la vittoria del titolo Mondiale Endurance da parte di Webber, Hartley e Bernhard. Neel Jani, Romain Dumas e Marc Lieb costituiscono un gruppo fortissimo, che ha meritato di vincere. In particolare, lo svizzero è stato impressionante, partendo dalla pole e guidando la vettura all'arrivo, con tanto di giro veloce e risultando anche particolarmente efficace e regolare nel rendimento.

## E' mancata l'affidabilità Webber ancora sconfitto

Incredibile il pacchetto prestazione-solidità di Lieb, che così come Jani si è regalato la prima 24 Ore, mentre Romain Dumas, anche grazie alla tranquillità di aver già conquistato la Sarthe insieme a Bernhard nel 2010, ha potuto guidare con meno pressioni, da "metronomo". Mark Webber, che del suo equipaggio

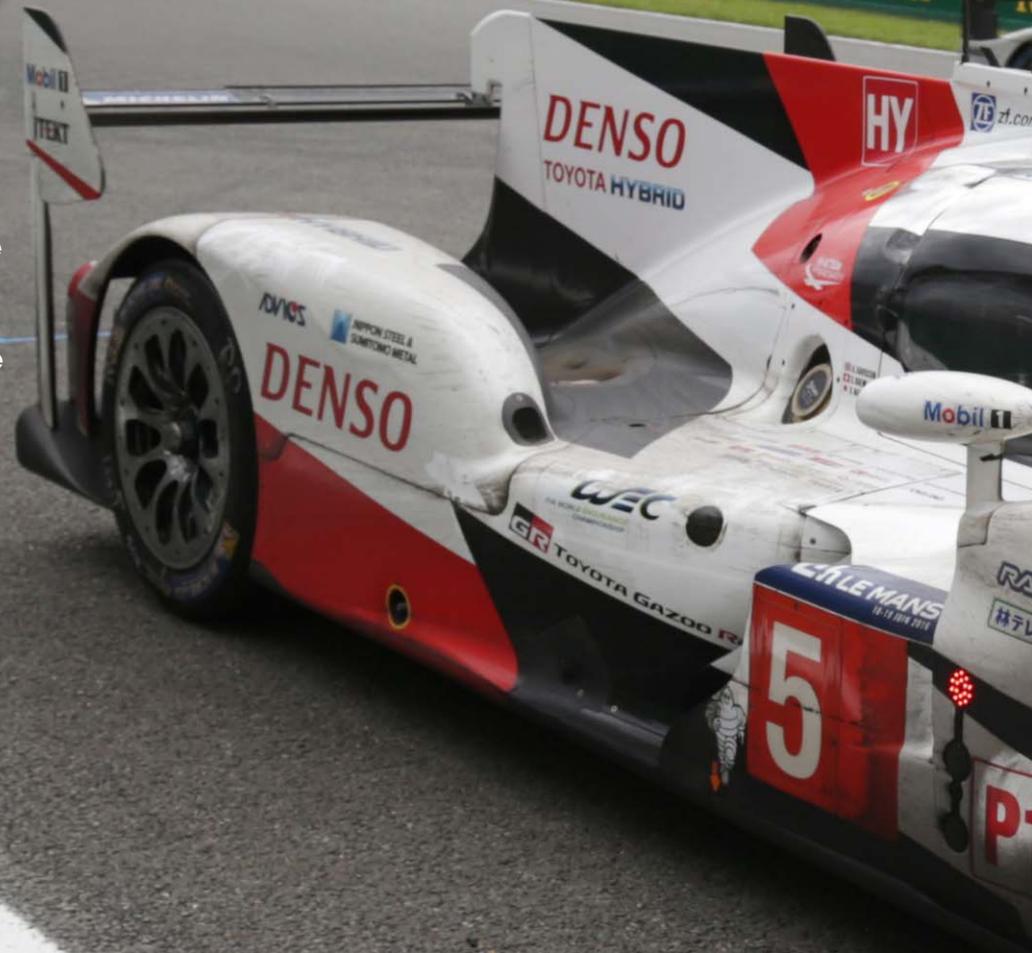
è stato il più rapido, si è visto sfuggire il trofeo forse più importante della carriera, che proverà a portare a casa l'anno prossimo. Un problema alla pompa dell'acqua dopo 8 ore di gara ha messo fine alle speranze della vettura tedesca che sulla carta doveva puntare al successo. Nel 2017, in Porsche si dovrà però aggiustare qualcosa. La scelta di tornare alle batterie 2015 si è rivelata in un certo senso vincente, nell'ottica di puntare sull'affidabilità, ma la nuova 919, frutto di un'evoluzione più che di una rivoluzione, ha già pagato il gap generazionale con i rivali nipponici. Oltre ad un pizzico di performance aggiuntiva, è stato quel giro in più con un pieno che di fatto portato il piatto della bilancia a pendere altrove. E non sarà facilissimo recuperare partendo dalla stessa base.





# Crudeltà Toyota

Le TS050 erano state perfette, mai come prima affidabili e veloci. Ma l'errore di Kobayashi nella mattinata della domenica e infine la perdita di potenza della vettura guidata da Nakajima a 1 giro dalla fine hanno mandato il team giapponese all'inferno



La foto che passerà alla storia per ricordare la 24 Ore di Le 2016: la Porsche 919 numero 2 sfilala Toyota numero 5 ammutolita a 1 giro dal meritato trionfo



ROLEX

ROLEX

RO

ZENT

DENSO  
TOYOTA

5 TOYOTA  
HYBRID

TOYOTA  
GR10 Hybrid

24h LE MANS

5

AINISIN

MITSUBISHI ELECTRIC

MICHELIN

WEC

Mobility

ZENT

Massimo Costa

18 anni di tentativi e la corsa della vita persa per tre minuti e mezzo, più o meno. Ovvero la percorrenza dell'ultimo giro della 24 Ore di Le Mans. Crudeltà allo stato puro. Ancora oggi (martedì 21 giugno), mentre stiamo scrivendo questo articolo, la Toyota non è in grado di dire cosa ha scatenato la perdita di potenza della TS050 condotta da Kazuki Nakajima e che divideva con Anthony Davidson e Sebastien Buemi. Era un disegno perfetto quello che si stava prefigurando, con la Toyota ormai prossima alla bandiera a scacchi guidata dal figlio dell'idolo nazionale Satoru, ovvero colui che portò al debutto il costruttore giapponese a Le Mans nel 1985 correndovi anche nel 1986, esattamente vent'anni fa. E invece... l'atroce beffa che ha fatto piangere i ragazzi del team, i dirigenti del sol levante, gli appassionati. E anche in sala stampa praticamente tutti i giornalisti e i fotografi giapponesi sono emotivamente crollati.

## Toyota conferma la presenza Toyota nel 2017

Nel paddock, nello stretto spazio tra il box e la hospitality sportiva del team diretto da Hugues De Chaunac, abbiamo visto ingegneri Toyota consolare giornalisti giapponesi in lacrime senza fine. Ci si sarebbe aspettato il contrario, ma questo fa capire ancora di più quanto nel Paese asiatico sia forte l'attaccamento per i propri marchi nazionali, non solo per chi ci lavora quotidianamente, in una competizione così famosa quale è la 24 Ore di Le Mans. Un delirio collettivo al quale non si è sottratto il presidente della Toyota, Akio Toyoda, che si è sentito in dovere di rassicurare tutti quanti con un comunicato nel quale annuncia la presenza al campionato WEC e

alla 24 Ore di Le Mans del 2017. Un colpo così terribile aveva fatto circolare la voce che Toyota avrebbe difficilmente digerito una sconfitta così terribile, che non si sarebbe rialzata, che avrebbero detto basta. Ma Toyota ha riacceso la fiammella.

## L'errore di Kobayashi la differenza nei pit-stop

Sempre l'anello debole alla 24 Ore di Le Mans, quest'anno la Toyota aveva marciato con una regolarità quasi sorprendente. Lasciata sfogare la Porsche nel pomeriggio di sabato, all'ora di cena è arrivato l'affondo e le due TS050 si sono piazzate ai primi due posti. Da quel momento fino alla mattina della domenica, le Toyota hanno fatto il bello e il cattivo tempo finché Kamui Kobayashi, leader della corsa con Mike Conway e Stephane Sarrazin, ha commesso un errore. Il giapponese ha danneggiato il fondo in una uscita di pista nella ghiaia e si è dovuto fermare per le dovute riparazioni costate la prima posizione e anche la seconda. Il testimone è quindi passato all'altra Toyota di Nakajima-Davidson-Buemi inseguita a distanza dalla Porsche di Lieb-Jani-Dumas. Poi, quel finale così assurdamente crudele. E dire che la Toyota ha battuto i rivali tedeschi non solo in quanto ad affidabilità, ma anche in termini di pit-stop. Mediamente le TS050 rifornivano ogni 14 giri, le Porsche e le Audi ogni 13. La Toyota n.5 che stava per vincere nelle soste ha speso 38'8", la Porsche che era seconda 36'28", 1'30" in meno che in una corsa così tirata stava facendo la differenza. Infatti, Jani si trovava a una trentina di secondi da Nakajima. Ma non è servito. E alla fine, il secondo posto di Kobayashi-Sarrazin-Conway sa di beffa perché senza l'errore di Kamui, una Toyota poteva comunque vincere.





# AUDI mai così

**Una vera batosta quella che ha subito l'Audi nel corso della gara. Le R18 non sono mai state in lizza per la vittoria e il podio è arrivata solamente per fortuna, con la vettura terza classifica a ben 12 giri dalla Porsche vincitrice**

**Massimo Costa**

Due anni senza vittorie. All'Audi non era mai capitato un digiuno di 24 mesi a Le Mans. L'anno di pausa era capitato nel 2003 quando aveva trionfato la Bentley e l'Audi aveva precedentemente vinto dal 2000 al 2002. Poi, il costruttore di Ingolstadt si era nuovamente imposto dal 2004 al 2008, una cinquina interrotta dalla Peugeot nel 2009. Ma Wolfgang Ullrich era tornato al successo nel 2010 e fino al 2014, altra cinquina, cedendo poi alla doppietta Porsche degli ultimi due anni. A far male all'Audi però, è come è maturata la sconfitta. Con merito verrebbe da dire perché la nuova R18 non è mai stata in corsa per qualcosa di importante. Pesante il divario rimediato in qualifica, quasi 2" dalla Porsche di Jani, autore della pole. Ma le qualifiche erano state condizionate dalla pioggia, con l'impossibilità per i piloti di migliorarsi nelle due sessioni del giovedì dopo quella sostenuta mercoledì e che ha determinato inevitabilmente la griglia di partenza. Si poteva quindi pensare che le Audi avessero in tasca ancora qualche carta segreta, ma non è stato così. Durante la 24 Ore le R18 sono state costantemente più lente di 1" rispetto a Porsche e Toyota.

## **Mancanza di grip e vari problemi tecnici**

Un problema, come ha spiegato Ullrich, di finestra di temperatura gomme, proprio come è capitato alla Ferrari in alcuni Gran Premi di F1. Le R18 non avevano grip praticamente e soltanto in alcuni momenti, alla seconda ora e in piena notte oltre che a mezzogiorno, il connubio tra pneumatici e vettura ha funzionato. A questo si aggiungono i problemi che hanno colpito la macchina n.7 di Fassler-Lotterer-Treluyer, ai box per il per la sostituzione del turbo quando la corsa era appena iniziata, 70 minuti, poi per altri vari inconvenienti. L'Audi superstita non è stata più fortunata ed è salita sul terzo gradino del podio per grazia ricevuta (ritiro Toyota) terminando a 12 giri dopo avere accusato tanti piccoli problemi. La batosta è stata forte e in Audi apparivano quasi storditi per avere recitato un ruolo da comprimari, neanche fosse la Rebellion. Occorrerà lavorare sodo per la prossima edizione e non crogiolarsi con le vittorie di tappa nel campionato WEC, come quella ottenuta a Spa. La sveglia è stata dolorosa, ora occorre lavorare se non si vuole perdere definitivamente il passo dagli avversari.



**Per Leena Gade sia è trattato dell'ultima 24 Ore diretta dal muretto box e immancabile è arrivato il saluto da parte dei "suoi" ragazzi. André Lotterer, Benoît Tréluyer e Marcel Fässle hanno infatti voluto regalare alla prima donna ingegnere a vincere a Le Mans proprio il prezioso cimelio simbolo di quell'indimenticabile vittoria**

male



# Squalo

Indipendentemente da ricorsi e polemiche, la GT40 è stata la grande protagonista. Presentatasi con quattro vetture, due non hanno retto il “peso” della maratona francese, le altre due hanno concluso al primo e secondo posto anche se parecchio infastidite dalla Ferrari del team Risi



# Ford

**Marco Cortesi**

La Ford torna e vince dopo cinquant'anni. La casa di Detroit ha messo in pista una vera e propria armata, con quattro vetture ed un nume tutelare del motorsport come Chip Ganassi al comando di tutto. Ha realizzato una vettura stradale che sembra costruita "attorno" a quella da corsa, più che il contrario. L'ha affidata ai canadesi di Multimatic che hanno sviluppato il progetto in collaborazione con l'ex staff Lola. Ha scelto un gruppo di piloti forte e bilanciato badando non solo alla performance cronometrica, ma anche alla durata. Dopo le prime apparizioni, ha fatto buon viso ai commenti, a volte anche con tono quasi di scherno, arrivati da alcuni rivali ed addetti ai lavori. Ha otte-

nuto la deroga per la partecipazione a Le Mans nonostante l'assenza degli esemplari prodotti, dato che le 500 unità in programma sono state vendute in 15 giorni e ci sono 6000 altri acquirenti pronti con un assegno in mano. Infine, ha giocato la partita a scacchi che si chiama BoP, puntando tutto sulla 24 Ore di Le Mans. Che la GT fosse pensata per la Sarthe, era evidente anche solo guardandola, con quel passo lunghissimo e le linee pulite. Ma, oltre a non rivelarsi particolarmente performante nelle gare WEC e IMSA, la maxi-coupé a stelle e strisce è stata tenuta "al guinzaglio" anche nei test, prima di emergere in tutto il suo dirompente potenziale per la corsa. Unica rivale, la Ferrari, che nelle sessioni collettive aveva avuto una pensata simile, mentre tutti gli altri, a dispetto degli aggiustamenti regolamentari proposti in fretta e furia, sono finiti brutalmente nel dimenticatoio. Sebastien Bourdais, Dirk Muller e Joey Hand hanno trionfato, dopo una resistenza strenua, fantastica del trio di casa Risi composto da Fisichella-Vilander-Malucelli. A volte, c'è stata poca classe (vedi la luce di posizione rotta della Ferrari "segnalata" all'ACO che ha dato il via ad una serie di proteste incrociate), ma alla fine il trofeo non è mancato. Con tutti gli avversari andati ufficialmente a farsi valere per i tempi messi in pista, quasi da LMP2, è però difficile che l'organizzazione prenda provvedimenti ora. Se ne parla per l'anno prossimo.



# 51 minuti di sofferenza



## Per la prima volta nella storia la 24 Ore è partita in regime di safety-car, ma il problema maggiore è che vi è rimasta per quasi un'ora quando il tracciato era da almeno mezzora pronto per accogliere la corsa suscitando le ire del pubblico e degli addetti ai lavori

Massimo Costa

Per 83 edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans, quindi da sempre, mai era stata data la partenza in regime di safety-car. Mai. E dire che altre volte la pioggia aveva accompagnato il via della classica francese. Certo, questa volta aveva piovuto decisamente forte nei trenta minuti precedenti lo start dato dall'attore Brad Pitt (lui al centro della pista e le vetture che lo sfilavano ai lati) e con i recenti canoni di sicurezza FIA, diciamo che seppur a malincuore, la partenza con la vettura staffetta ci poteva stare. Tra l'altro con la presenza del presidente della Federazione Jean Todt non si volevano creare particolari situazioni "scabrose". Quello che successivamente è parso incomprensibile, è stata la presenza della safety-car fin quando l'asfalto era divenuto ormai asciutto e alcune vetture si erano addirittura fermate ai box per montare gomme intermedie al posto delle wet, almeno quelle che "indossavano" Dunlop. Il concetto che i piloti dovevano acclimatarsi al tracciato bagnato non regge perché ha piovuto per tutta la giornata di giovedì e quindi non era più una sorpresa capire e scoprire dove mettere

le ruote. Vedere per 51 minuti la safety-car in pista quando non pioveva da ormai una mezzora ha indispettito il pubblico che ha cominciato a fischiare in maniera assordante mentre le immagini inquadravano i boss dei tre grandi costruttori Audi, Porsche e Toyota piuttosto imbarazzati e seccati dalla decisione presa dalla direzione gara, che è sempre quella di tutti gli appuntamenti del WEC. Una icona di Le Mans, Henri Pescarolo, non ha esitato a definire scandalosa la presenza per 51 minuti della safety-car quando la pista era agibile dopo almeno una quindicina di minuti. L'ex pilota e team manager francese ha dichiarato ad un collega di Autosport che: "A Le Mans bisogna essere pronti a correre in ogni condizione, con pioggia e nebbia e quant'altro, e se non sei pronto per farlo la mia risposta è molto semplice, non devi venire a correre qui". Anche Jacky Ickx scuoteva sconcolato la testa quando è apparso in sala stampa mentre la SC dettava legge. Le Mans è per definizione una corsa dura e i piloti sono visti dal pubblico come guerrieri instancabili. Ritardare la partenza in quella maniera li ha trasformati in piloti normali.







# Hamilton, il giorno dell'umiltà

Rosberg ha dominato il weekend e torna a respirare in classifica, la Mercedes ha fallito la doppietta per colpa del nervosismo e per i 'compiti' non fatti della sua imprevedibile stella inglese

### Stefano Semeraro

«La Ferrari deve ringraziare che Hamilton ha sbagliato a spingere il bottone, altrimenti la Mercedes avrebbe fatto prima e seconda anche a Baku». Parole e ironia di Flavio Briatore, gratuite o condivisibili a seconda che siate o no estimatori del personaggio. A quanto pare, comunque, l'opinione dell'ex boss della Benetton trova una conferma nelle dichiarazioni diretto interessato, il campione del mondo in carica, Lewis l'imprevedibile che a quanto pare con l'elettronica senza assistenza di quest'anno non ha ancora trovato il giusto feeling. O che forse – non sarebbe poi una sorpresa – non ha studiato abbastanza. «Mi sono sentito un idiota», ha detto il campione del mondo, a chi gli chiedeva conto dell'imbarazzante (per tutti: piloti, ingegneri e estensori dei regolamenti tecnici) richiesta avanzata durante il GP, quando dopo essere risalito dalla decima alla quinta posizione Lewis si è trovato a corto di potenza e ha tentato di estorcere un aiutino al suo box. «Stavo guidando, ma per la maggior parte del tempo avevo lo sguardo fisso sul volante», ha spiegato. «Dal box mi ripetevano che l'unica cosa che potevano dirmi era che c'era un errore di settaggio. Mi sono chiesto cosa potevo aver fatto di sbagliato, e non mi veniva in mente nulla, ho continuato a passare da una regolazione all'altra, ma non succedeva nulla, Così guardavo il volante e mi dicevo: ci deve essere un idiota alla guida...».





## Rosberg smanetta meglio e vince...

Intanto, cinque posizioni più avanti, Rosberg se la rideva. Agevolato dalle qualifiche horror del collega, Nico si è messo in tasca una delle vittorie più serene della sua carriera, all'interno di un GP che non ha certo brillato, al contrario di quello che era capitato sabato, per spettacolo e colpi di scena. «Ho avuto gli stessi problemi di Lewis, ma li ho risolti digitando la giusta sequenza di pulsanti», ha sogghignato il 'secchione' tedesco, che dopo qualche giro a velocità ridotta è tornato a martellare tempi 'da Mercedes' su un tracciato che nessuno, il progettista Tilke per primo, avevano previsto così veloce. «E' stato un weekend fantastico», ha ribadito Rosberg, che oltre a riguadagnare punti preziosi in classifica (ora è a 141, contro i 117 di Hamilton) con la quinta vittoria stagionale a Baku ha chiuso il Grand Slam: pole, giro veloce e gara condotta tutta in testa. «In gara sentivo la macchina alla perfezione, potevo scegliere qualsiasi traiettoria che mi seguiva comunque. Non male, visto che era la prima volta a Baku». Un circuito che si è rivelato uno dei più favorevoli alla Mercedes: Rosberg ha rifilato 7 decimi alla concorrenza in qualifica e in gara è stato costantemente un secondo più veloce degli inseguitori. «Su questa pista non conta il carico aerodinamico», ha analizzato Toto Wolff. «Ma la velocità di punta insieme alla guidabilità del motore, la capacità di accumulare energia e l'efficienza aerodinamica. Era dal 2014 che non ci sentivamo così bene su una pista». Toto Wolff ha poi criticato i regolamenti che impediscono al muretto di dare informazioni ai piloti («quando c'è un problema tecnico non ha senso»), di sicuro l'Azerbaijan però ha rappresentato uno smacco per Hamilton, che a Baku era arrivato sparlando in maniera un po' azzardata della pista, ma che per l'intero weekend ha sofferto la tensione dell'inseguitore senza mai trovare la chiave giusta. Il talento conta, e Hamilton ne ha a tonnellate, ma va nutrito con l'applicazione se l'obiettivo è quello di superare un pilota magari non altrettanto fenomenale, ma ultraprofessionale come Rosberg, e andarsi a prendere il quarto mondiale. Da Baku Hamilton deve ricavare una bella lezione di umiltà. Il fatto che alla Ferrari tifino per lui, almeno per il momento, non è un bel segno per il suo orgoglio. Briatore permettendo.

MULA 1  
X





# La Ferrari ci crede sempre

**Il borsino di Maranello è sempre più ottimista e dopo la grande prestazione di Montreal, anche in Azerbaijan pur dopo un avvio di weekend complicato, il team italiano ha ribaltato la situazione in pista permettendo a un grande Vettel e a Raikkonen di essere protagonisti assoluti**



## Jacopo Rubino

Forse sono stati decisivi gli incoraggiamenti del presidente Sergio Marchionne («alla squadra fa bene vedermi»), ma una cosa è certa: la pattuglia Ferrari saluta Baku con il sorriso. Non era affatto scontato al termine delle prove libere del venerdì, in cui la Rossa aveva preoccupato per una inspiegabile assenza di competitività. La situazione è tornata in carreggiata già dal sabato mattina, e in gara Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen hanno avuto tra le mani una SF16-H veloce come la conoscevamo. La Mercedes, almeno quella di Nico Rosberg, è rimasta fuori portata, ma l'ordine dall'alto è piuttosto chiaro. Il Mondiale è lungo, non si batte in ritirata. «Il motore sembra essere il nostro punto di forza, dobbiamo lavorare per crescere in quei settori dove siamo ancora deboli», afferma il team principal Maurizio Arrivabene. Di voltare pagina non se ne parla.

## Vettel secondo con carattere

Il secondo posto di Vettel, insomma, è stato accolto con entusiasmo. Fregato in qualifica da Daniel Ricciardo, che a parità di tempo gli ha soffiato la possibilità di scattare dalla prima fila, il tedesco ha superato di forza l'australiano dopo appena sei giri. Poi, mentre alle sue spalle un po' tutti anticipavano il cambio dei pneumatici, ha avuto coraggio: nonostante le indicazioni del muretto box, ha deciso di prolungare il proprio stint con le supersoft fino alla 21esima tornata, giocando alla pari di Rosberg. «Anche se dopo un paio di giri non ero così sicuro», ha ammesso Seb. «Ma poi le gomme hanno recuperato e da quel momento è andata bene».

## Bene Raikkonen quasi sul podio

Dopo le soste Vettel si è trovato dietro a Raikkonen, che aveva già effettuato il proprio pit. Il finlandese, più lento, si è comportato da vero uomo squadra lasciando strada al compagno, non senza un piccolo moto d'orgoglio via radio: «Ditegli di spingere, non voglio averlo davanti...». In realtà Vettel ha avuto vita facile nel prendere margine, complice una minore usura delle proprie Pirelli, ma è questo il Raikkonen che si aspettano a Maranello. Quello che, alla fine, potrebbe garantirsi un'altra riconferma per il 2017. Peccato che al finlandese sia sfuggito il podio, superato in chiusura dalla Force India del sensazionale Sergio Perez. Il sorpasso all'ultimo giro ha però confermato ciò che era inevitabile: su Raikkonen pendevano infatti cinque secondi di penalità per aver oltrepassato la linea di demarcazione della pit-lane, quando nelle fasi iniziali era in scia alla Red Bull di Ricciardo. «Ho fatto del mio meglio per mantenere il divario da Perez e conservare la mia posizione, ma per due volte mi sono trovato dietro ai doppiati e ho perso tempo prezioso», ha raccontato Iceman. «Alla fine sarei riuscito a rimanere davanti senza problemi, ma non c'era motivo di rischiare. Poteva andare in maniera diversa, ma considerando tutto quello che è successo il risultato non è poi così male».



# GP EUROPA

Ferrari



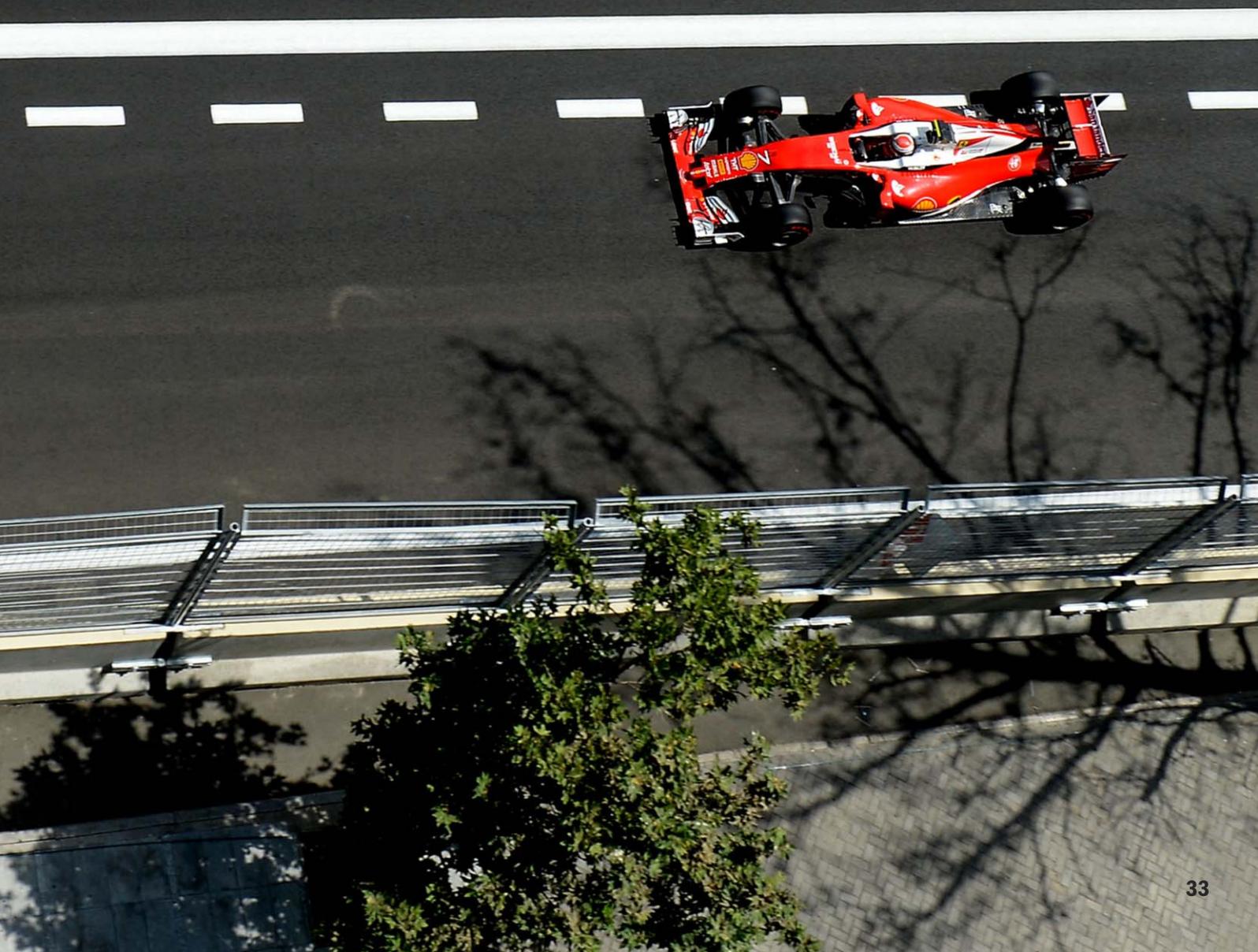
## A Maranello continuano a crederci

«Entrambi i piloti hanno dato vita a una ottima prestazione, per cui, come dice il nostro Presidente, dobbiamo fornire loro una macchina migliore», ha ricordato Arrivabene. Vettel ci crede: «Possono accadere ancora molte cose. Passo dopo passo sono sicuro che quest'anno faremo le cose giuste e per il futuro faremo in modo di dare agli altri del filo da torcere». La Mercedes deve stare in guardia? In fondo, a riguardare la classifica, si nota come il ritardo di Vettel da Rosberg (45 lunghezze) sia quasi del tutto riconducibile ai ritiri di Bahrain e Russia, mentre il connazionale raccoglieva bottino pieno. Il calcolo può sembrare semplicistico, ma con un pizzico di fortuna in più la situazione sarebbe molto più favorevole. «Non abbiamo vissuto un inizio di stagione perfetto, anche se la vettura è stata competitiva, ma penso che

la maggior parte delle volte non abbiamo sfruttato in pieno le nostre opportunità», spiega il quattro volte iridato. E allora sotto con l'Austria, per il primo di altri 13 Gran Premi da affrontare.

## Il presidente Marchionne diventa motivatore

Dicevamo della presenza in pista del capo Marchionne, già notizia di per sé. L'atteggiamento del numero uno FCA, in ogni caso, appare mutato rispetto ai proclami dell'inverno, in cui si prometteva una Ferrari subito in grado di battere le Freccie d'Argento. Marchionne sembra ora essersi trasformato in un motivatore, forse per togliere un po' di pressione sui propri uomini, ai quali ribadisce pubblicamente la propria fiducia. La sua frase simbolo dall'Azerbaijan può essere questa: «Sono tutti bravissimi, lasciateli lavorare. La Ferrari sta arrivando».

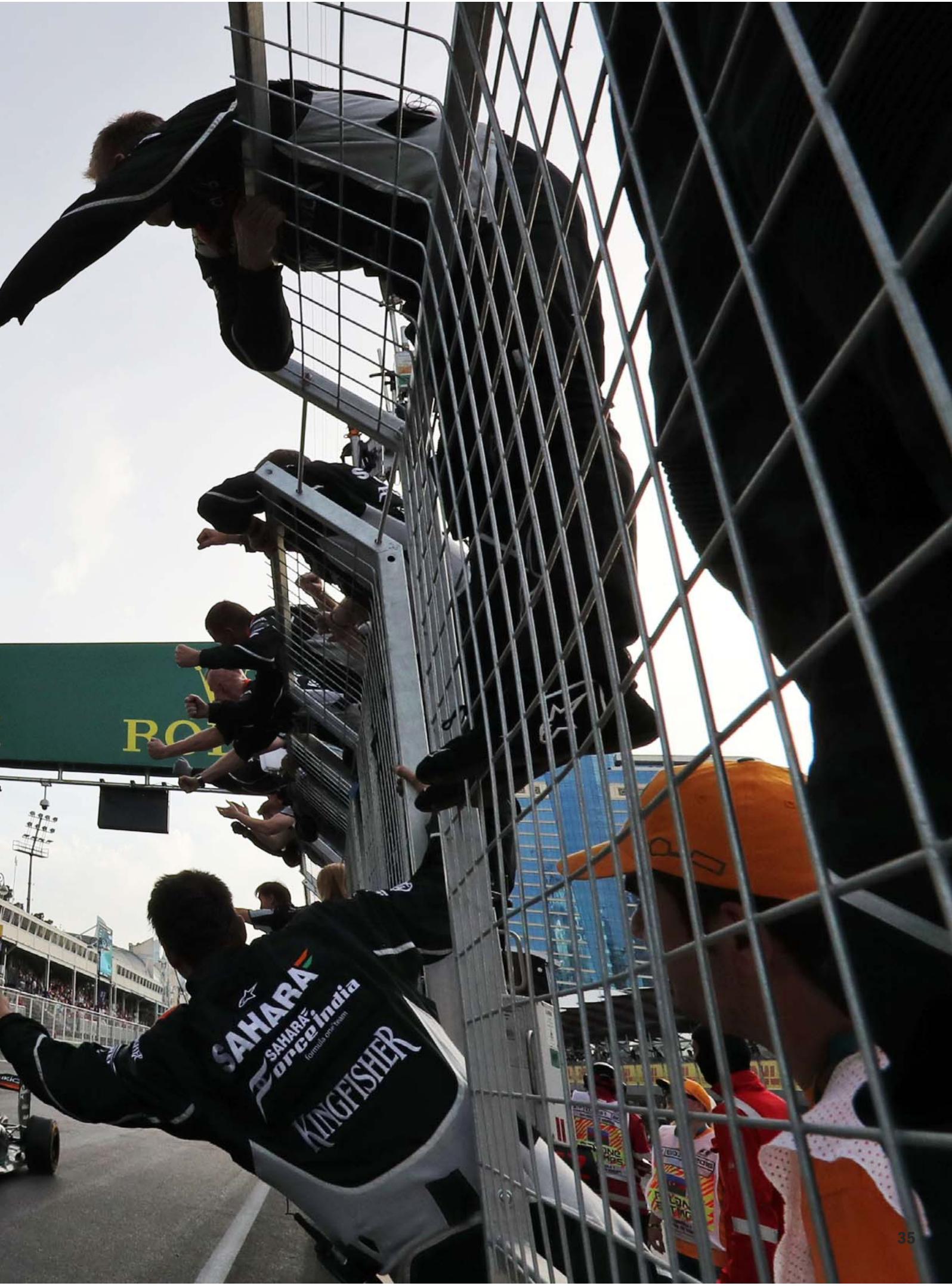


**FORMULA 1**

**Force India**

# Magno Perez





**A lungo considerato semplicemente un pilota con la valigia, il messicano nel corso degli anni si è distinto maturando sempre più e arrivando a conquistare diversi podi con team di secondo piano quali Sauber e Force India. E domenica in Azerbaijan sarebbe partito in prima fila senza una penalità!**

**Antonio Caruccio**

Sergio Perez, un pilota per anni sottovalutato, considerato semplicemente un "portatore" di budget. Ritenuto un mediocre in GP2, immotivatamente del resto, tenendo conto che al suo secondo anno nella categoria, nel 2010, è stato il principale rivale di Pastor Maldonado per il titolo giungendo secondo. Il supporto di Telmex è stato poi fondamentale per farlo arrivare in Formula 1, la stagione successiva, con la Sauber. Già al debutto in Australia si classificò settimo, unico ad optare per una strategia ad un solo cambio gomme, ma la gioia di Checo viene raffreddata da una squalifica per irregolarità tecnica all'ala posteriore della Sauber C30. Poco male, perché comunque in quella stagione Sergio conquistò altri 14 punti, meritandosi la riconferma dalla Sauber, ed entrando anche sotto l'ala protettiva della Ferrari in FDA. Con la compagine di Maranello ha disputato alcuni test con le vecchie vetture, mentre già nel secondo appuntamento del 2012, in Malesia, ha sfiorato la vittoria del GP cedendola proprio alla Ferrari di Fernando Alonso dopo un lungo. Sempre in quell'anno replicherà un secondo posto a Monza ed un terzo in Canada, condizione che gli consentirà di approdare in McLaren per il 2013, a sostituire un pezzo da 90 come Lewis Hamilton, passato in Mercedes. "Non è pronto per un top team" diceva Luca Cordero di Montezemolo, al tempo presidente della Ferrari con un occhio di riguardo in FDA, Un giudizio brutale non sbagliato perché Perez, nella squadra inglese, pur non sfigurando nel confronto diretto con Jenson Button, al volante di una delle peggiori

McLaren-Mercedes dell'ultimo ventennio, non ha raccolto nemmeno un podio. Proprio i podi ottenuti da quando, nel 2014, è passato a difendere i colori della Force India devono dare la dimensione di chi sia veramente Perez. Non è un ragazzo capitato per caso in Formula 1, non è semplicemente un pilota con la valigia che fa numero, che allunga le griglia di partenza. È un ragazzo che, è vero, ha commesso degli errori ed è maturato, e con i suoi 25 anni punta nuovamente ad un team vincente per il 2017. Nella squadra indiana ha diviso e divide l'abitacolo con Nico Hulkenberg, eterna promessa, corteggiato per anni da McLaren, Williams e soprattutto Ferrari, che però non l'hanno mai scelto. E per di più, Nico non ha mai conquistato podi in Formula 1. Quattro invece, da quando corrono insieme con la stessa macchina, ne ha messi a segno Perez, numeri che non possono essere un caso, perché nel primo, in Bahrain 2014, Sergio ha lottato senza risparmiare colpi al compagno tedesco, che ha da lì in poi sempre subito il messicano, nonostante una maggior costanza di rendimento. Più fortunoso, grazie al contatto tra Valtteri Bottas e Kimi Raikkonen il terzo gradino del podio a Sochi 2015, ma pienamente meritate le medaglie di bronzo a Monaco e Baku 2016. E se Checo non avesse strafatto in prova libera, proprio nella capitale azera, sarebbe forse riuscito, partendo dal secondo posto conquistato in qualifica (poi arretrato per la sostituzione del cambio), a stare anche davanti a Sebastian Vettel, chiudendo secondo. Non a caso Perez è nella lista degli eventuali sostituti di Raikkonen in Ferrari, ed ha dimostrato di aver raggiunto quella maturità che invece mancava ai tempi di Montezemolo.









# **Quanti errori Hamilton**

di Jacopo Rubino

### Nico Rosberg

10

100 punti nei primi quattro GP, 16 negli ultimi tre: il tedesco sembrava in caduta libera, ma a Baku è risorto, cominciando a mettere in difficoltà il compagno Lewis Hamilton a partire dalle qualifiche. Con una Mercedes sempre una spanna sopra tutti, Nico ha disputato una gara a sé, mettendo assieme il grand chelem. Ma soprattutto, ha puntellato la propria leadership nel Mondiale.

### Sergio Perez

10

Secondo podio in tre gare. Con una Force India. Il messicano è sempre più la rivelazione di questo Mondiale. Giudicato un po' inconstante, raramente "Checo" fallisce nei momenti che contano. Senza dimenticare che in qualifica aveva chiuso secondo, ma è stato penalizzato di cinque posizioni per la sostituzione del cambio dopo l'errore nelle libere del sabato mattina. È questa l'unica macchia del suo weekend, ampiamente cancellata.

### Sebastian Vettel

9

Non si poteva chiedere di più a Sebastian Vettel, che si è preso i meritati complimenti pubblici del presidente Sergio Marchionne. Dopo un venerdì negativo, il più difficile vissuto quest'anno dalla Ferrari, il quattro volte iridato ha ottenuto un ottimo secondo posto. Menzione speciale per la scelta di prolungare il primo stint fino al giro 21, a dispetto delle indicazioni dai box.

### Kimi Raikkonen

8

Peccato per l'ingenuità che gli è costata cinque secondi di penalità, e alla fine il podio. Ma ciò che conta è che il finlandese, che si gioca la riconferma a Maranello, sia stato concreto e preciso come ci si aspetta. E vero uomo-squadra nel dare strada al compagno Vettel quando necessario.

### Daniel Ricciardo

7

Un punto in più per la grande qualifica, ma in gara la Red Bull si è eclissata. Passando alla miscela media l'australiano ha salvato il salvabile chiudendo settimo. Qualche punto è meglio che niente.

### Carlos Sainz

7

Il giovane torero spagnolo sembrava in grado di compiere una bella rimonta come in Canada, dopo essere partito dalle retrovie per la sostituzione del cambio. Carlos si era issato fino alla zona punti, ma problemi ai freni lo hanno costretto a parcheggiare mestamente.

### Rio Haryanto

6

L'indonesiano, che rischia di esaurire il proprio budget dopo l'appuntamento di Budapest, sta crescendo nonostante gli scetticismo. Ottimo il 17esimo posto in qualifica, davanti al compagno Wehrlein, ma in gara un contatto alla prima curva ha subito condizionato il suo cammino.





**GP EUROPA**

**Il pagellone**





## **Valtteri Bottas**

**6**

La Williams era un missile sull'infinito rettilineo di Baku, ma non basta. Alla fine il finlandese ha comunque raccolto un discreto sesto posto.

## **Felipe Massa**

**6**

Solo un punto per il brasiliano della Williams, in grossa difficoltà con l'usura dei pneumatici Pirelli.

## **Jenson Button**

**6**

La minore potenza della power unit Honda non ha certamente giocato a favore della McLaren in quel di Baku. Button è arrivato ai margini della top 10, ma per il resto c'è poco da dire.

## **Felipe Nasr**

**6**

La zona punti resta ancora off limits per la Sauber in versione 2016, quella più in difficoltà della propria storia ultraventennale in F1. Ma a Baku un combattivo Nasr ha provato a sfatare il tabù: niente da fare...

## **Romain Grosjean**

**6**

C'è un po' di rammarico per il francese, che avrebbe potuto conquistare un altro arrivo a punti. Undicesimo al traguardo, il pilota della Haas è stato infatti costretto a cambiare strategia per il surriscaldamento del motore dovuto ad alcuni detriti che ostruivano i suoi radiatori, effettuando una seconda sosta ai box.

## **Fernando Alonso**

**6**

Ambasciatore della pista di Baku, lo spagnolo non ha potuto onorare il proprio status a causa dei problemi di affidabilità della sua McLaren-Honda. A tradirlo, questa volta, il cambio. Difficilmente la zona punti sarebbe stata comunque possibile.

## **Pascal Wehrlein**

**6**

Battuto dal meno quotato Haryanto in qualifica, il rampollo di casa Mercedes si è fatto valere in gara viaggiando anche in top 10. Prima del ritiro con i freni ko...

## **Daniil Kvyat**

**6**

È un voto soprattutto d'incoraggiamento: il russo aveva disputato una buona qualifica, entrando in Q3, ma in gara è stato costretto al ritiro in anticipo per un problema alla sospensione. Peccato, perché Kvyat dopo la retrocessione in Toro Rosso ha bisogno come il pane di fare buoni risultati.

### Max Verstappen

5

Alla quarta gara in Red Bull, l'olandese sembra alternare una domenica da leone ad una opaca. Pur senza i disastri di Monaco, Max a Baku non ha comunque brillato come era lecito attendersi, soprattutto in confronto al compagno Ricciardo. Ottavo posto, ma lontano dai riflettori.

### Nico Hulkenberg

5

Nello stesso weekend della 24 Ore di Le Mans, da lui vinta un anno fa, Hulkenberg si ritrova ancora battuto nella sfida interna con Perez. E dire che nelle prove libere sembrava lui da zona podio. Sembra quasi che il pilota tedesco, uno dei più quotati in griglia, stia perdendo la capacità di stupire. A parziale giustificazione, un contatto al via con Gutierrez.

### Kevin Magnussen

5

Partito dai box dopo la sostituzione del cambio, al danese resta l'unica soddisfazione di aver battuto il compagno Jolyon Palmer.

### Esteban Gutierrez

5

Il messicano in partenza si è subito toccato con Hulkenberg danneggiando l'ala anteriore, sostituita al giro 8. Inevitabile passare alla strategia su due soste, per chiudere 15esimo.

### Marcus Ericsson

5

Domenica deludente per lo svedese, in difficoltà nel gestire le gomme.

### Lewis Hamilton

4

Era arrivato a Baku pronto a spaccare il mondo e a dare una lezione ai colleghi. Sprezzante del simulatore e delle ricognizioni a piedi della vigilia, il campione del mondo sembrava infatti aver ragione fino alla fine delle prove libere. Poi una qualifica disastrosa, con almeno tre errori e il contatto in Q3 con i muretti ai piedi del castello. Hamilton è stato l'unico ad andarci contro. Costretto a partire decimo, l'inglese non ha dato vita alla rimonta che ci si poteva aspettare: solo quinto, litigando con i comandi sul volante per una mappatura errata e l'impossibilità di ricevere indicazioni dagli ingegneri. Un passo indietro dopo le grandi vittorie di Montecarlo e Montreal.

### Jolyon Palmer

4

Come in Cina, il britannico è stato il più lento di tutti in qualifica. Qualcosa non funziona, ma la Renault vista a Baku non era certamente competitiva.





50

### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 19 GIUGNO 2016

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 51 giri 1'32"52"366
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 16"696
- 3 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 25"241
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 33"102
- 5 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 56"335
- 6 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1'00"886
- 7 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-TAG Renault) - 1'09"229
- 8 - Max Verstappen (Red Bull RB12-TAG Renault) - 1'10"696
- 9 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1'17"708
- 10 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1'25"375
- 11 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1'44"817
- 12 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1 giro
- 15 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro
- 16 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 18 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

#### Ritirati

- 42° giro Fernando Alonso
- 39° giro Pascal Wehrlein
- 31° giro Carlos Sainz
- 6° giro Daniil Kvyat

## 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	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 51 giri in 1'32'52"366
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	141
2	Lewis Hamilton	Mercedes	117
3	Sebastian Vettel	Ferrari	96
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	81
5	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	78
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	54
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	52
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	39
9	Felipe Massa	Williams-Mercedes	38
10	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	22
11	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	22
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	20
13	Fernando Alonso	McLaren-Honda	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	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
19	Jolyon Palmer	Renault	0
20	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
21	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
22	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	258
2	Ferrari	177
3	Red Bull Racing	140
4	Williams-Mercedes	90
5	Force India	59
6	Scuderia Toro Rosso	32
7	McLaren	24
8	Haas	22
9	Renault	6
10	Sauber	0
11	Manor	0

## CONDIZIONI GARA

TEMPERATURA  
CIRCUITO

▲ 45,9 °C



▼ 38,2 °C

TEMPERATURA  
ARIA

▲ 33,4 °C



▼ 30,5 °C



## STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO

MEDIUM

31

GIRI

M. VERSTAPPEN  
RED BULL

48

GIRI



## GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:46.973

01:47.736

01:47.943

01:46.485

01:47.943

METEO  
SERENO

VELOCITÀ  
VENTO

▲ 6,0  $\frac{M}{S}$

UMIDITÀ  
RELATIVA

▲ 38,0 %

▼ 0,4  $\frac{M}{S}$

▼ 30,0 %

SOFT

R. HARYANTO  
MANOR

SUPERSOFT

31 GIRI

N. HULKENBERG  
FORCE INDIA

16.822

01:46.990

01:47.563

01:47.583

01:48.012

**AUTOTECNICA**  
**MOTORI**

# ENGINE EVOLUTION

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

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

