

n. 356  
11 luglio 2016

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



# FIA ora basta!

Dalla safety-car in pista con il sole,  
alla penalizzazione di Rosberg  
colpevole di aver ricevuto aiuti radio dai box,  
la Federazione sta oltrepassando  
i limiti dell'ipocrisia

# Magazine

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

Italiaracing.net

www.italiaracing.net

**A cura di:**

Massimo Costa  
Stefano Semeraro  
Marco Minghetti

**Fotografie:**

Photo4

**Realizzazione:**

Inpagina srl  
Via Giambologna, 2  
40138 Bologna

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

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



il graffio

di Baffi

# ROSBERG PUNITO. BRIEFING MERCEDES.

I TEAM RADIO  
LIMITATI SONO  
UN PROBLEMA ...

AIUTEREMO  
I NOSTRI PILOTI  
DAL MURETTO,  
CON L'ALFABETO  
MUTO !



BAFFI

# GP GRAN BRETAGNA

Il caso

KER





# Come stanno svilendo la F.1

**Non vedremo più la partenza di un Gran Premio mentre sta piovendo? Dall'incidente di Bianchi dal quale la Federazione si è auto scagionata con un processo farsa, i direttori di gara di tutte le competizioni FIA sono come terrorizzati quando cadono due gocce di acqua**

Ormai splende il sole su Silverstone ma, implacabile, la safety-car continua a precedere le monoposto in fila indiana

Massimo Costa

La morte di Jules Bianchi, oltre che aver gettato nello sconforto tutto il mondo del motorsport, ha lasciato profonde ferite nella FIA e le conseguenze le vediamo oggi su tutti i campi di gara dove la Federazione è coinvolta. E sì, in direzione corsa sono terrorizzati che possa accadere un incidente grave per colpa delle loro scelte, e allora ecco che dal trattore gru bellamente autorizzato a entrare in pista durante un bagnatissimo GP del Giappone 2014, che poi provocò il tragico impatti di Bianchi uscito di pista proprio in quel punto, si è passati a un eccesso di sicurezza. La prima domanda è: ma se la FIA si è auto assolta con quella farsa del processo interno che vedeva il colpevole unico Charlie Whiting far parte della commissione di inchiesta, scaricando tutte le colpe del drammatico incidente di Suzuka 2014 sul povero Bianchi, come mai Whiting (che ovviamente rimane al suo posto neanche fosse un parlamentare italiano) ora è terrorizzato ogni volta che due gocce di acqua cadono su un circuito? Sensi di colpa della FIA? Diremmo proprio di sì perché le safety-car protagoniste quando spiovigginna non vi sono soltanto in F.1, ma per esempio anche nel campionato FIA F.3 e in tutte le altre serie col marchio della Federazione. Quest'anno è stato raggiunto il top del top alla 24 Ore di Le Mans, con la vettura staffetta in pista per 50 minuti per un acquazzone abbattutosi almeno un'ora prima della partenza. L'asfalto era divenuto praticamente asciutto, ma la SC rimaneva in pista tra i fischi feroci del pubblico, lo sdegno di grandi ex come Jacky Ickx e il disappunto dei team principal che nel frattempo chiamavano i loro piloti ai box per montare le gomme slick. E più o meno è quanto accaduto domenica a Silverstone con la SC davanti a un nervosissimo Lewis Hamilton, che ha anche tentato il sorpasso provocatorio. C'era acqua sul tracciato, ma come hanno detto gli stessi piloti, bastavano due giri in regime di SC per capire dove si trovavano le pozzanghere, quali fossero i punti più insidiosi, e comunque la pista si stava velocemente asciugando. E invece no. I piloti si sono ritrovati a sostituire le gomme da pioggia pesante passando alle intermedie al termine di una processione senza senso durata sette giri. Il campione del mondo Hamilton ha dichiarato: "Potevamo partire senza safety-car, c'era acqua ovviamente, ma la potevamo gestire e del resto queste devono essere le corse. Ricordo che nel 2008 c'era molto più bagnato, ma partimmo da fermi...". Per Vettel invece: "Partire con la safety-car è stato giusto perché nella prima parte del circuito c'era molta acqua, sono sempre decisioni difficili da prendere". Mentre mediamente gli altri piloti, pur d'accordo sul partire con la SC, hanno detto in coro che è rimasta in azione troppo a lungo: "Bastavano due tornate". Non vedremo dunque mai più una partenza di un Gran Premio di F.1 mentre piove? Pare proprio che sia questa la linea intrapresa dalla FIA. Gli incidenti fanno parte del gioco, ci sono e ci saranno sempre, perché mai aumentare il rischio? Questo in sintesi il ragionamento che ormai si è impossessato di Jean Todt e compagnia.

## Radio proibite, quanta ipocrisia

Poi, a Silverstone è esploso il primo caso delle comunicazioni radio. Altro punto che ha suscitato parecchie polemiche nel corso dell'inverno. Di fatto, un ingegnere non può comunicare al proprio pilota quel che deve fare nel caso la vettura abbia un problema di natura, per lo più elettronica. Tutto questo per far tornare il pilota al suo ruolo primario, senza aiuti esterni che stavano snaturando l'idea del cavaliere del rischio. Tutto bello in teoria. Ma se la FIA è la prima ad avere portato le monoposto sulla via della iper tecnologia, incomprensibile per tutti se non agli ingegneri, con volanti che non sono più volanti, ma consolle di comando da far invidia alla Nasa, pretendere che poi un pilota mentre è impegnato a portare a termine un GP si ricordi tutte le funzioni per intervenire tra manettini e bottoncini (esistono manuali enormi da studiare), francamente è un po' troppo. Qual è il problema se a un pilota viene suggerito come sbloccare il cambio dalla settima marcia (nel caso di Nico Rosberg), dov'è il gesto anti sportivo, lo svilimento del semplice atto di guida. Sono ben altre le cose, targate FIA, che gettano ombra sulla classe dei piloti, ovvero tutta la tecnologia di cui è annaffiata una attuale monoposto di F.1, dai freni... che frenano per conto loro alla cascata di elettronica, al DRS. Però, spiegare a un pilota come risolvere un problema è diventato un atto proibito. L'ipocrisia della FIA è senza fine.





# Hamil-sk

La quarta vittoria stagionale, e a Silverstone, il tuffo sulla folla adorante. Lewis è in un periodo di grazia e lo ha dimostrato anche sul bagnato. Con Rosberg a un punto il sogno di un quarto disco d'oro – pardon: titolo iridato – ormai si sta trasformando in un obiettivo a portata di mano



# now!



# GP GRAN BRETAGNA

Mercedes

ROLEX



## Stefano Semeraro

Ci mancava solo che dicesse: "Siete caldi? Anch'io..." e il parallelo sarebbe stato perfetto. Lei Madonna (Luise Ciccone) lui Jesus Hamilton, il campione che guida come un dio ma vorrebbe essere una rockstar. E che dopo la sua quarta vittoria a Silverstone, proprio come le stelle della musica idolatrate da un pubblico in estasi, si è concesso uno stage diving con conseguente crowd surfing. Tradotto: un tuffo oltre le transenne da quel palcoscenico ad alta velocità che si chiama pista per navigare sopra i british acclamanti che lo sorreggevano con le braccia. Domenica è stata una grande giornata per lo sport britannico, preoccupato come tanti, di qua e di là dalla Manica, per la Brexit. Andy Murray ha vinto per la seconda volta a Wimbledon davanti al dimissionario Premier David Cameron, ai principi William e Kate, al sindaco di Londra e ad un manipolo di celebrities sportive e no in cui spiccavano, per motivi diversi, Bjorn Borg e Irina Shayk. Ed è stato il trionfo della Tradizione, nella cattedrale del tennis e del silenzio ovattato di verde. Lewis ha dominato il GP di casa fra il rombo dei motori, il grigio dell'asfalto e il rumore di una pioggia altrettanto british che ha bagnato 139.000 spettatori entusiasti e desiderosi di manifestarlo con tutti i decibel di un concerto ad Hyde Park. La vittoria del popolo, forse. Anche di quello che ha votato per il "leave", per l'uscita dalla UE. «A volte i cambiamenti sono un fatto positivo», ha buttato lì Hamilton vellicando il populismo dei fan meno cosmopoliti. «L'Inghilterra è una economia trainante, continuerà ad esserlo».



# GP GRAN BRETAGNA

Mercedes





## Il padrone di Silverstone

Comunque è stato un trionfo del mago di Stevenage, del ribelle che ama il jet set quanto il paddock, che vuole prendersi il quarto iride e ormai incalza Nico Rosberg a 1 punto (dopo la retrocessione post gara del tedesco) nella classifica generale. Silverstone è stato il suo ennesimo show. Dopo l'inizio 2016 a razzo di Rosberg, quattro GP quattro vittorie, Lewis come quei centravanti del calcio arrivati alla prima di campionato senza essersi preparati troppo (ed essersi concessi qualche stravizio in più), ha ritrovato forma, convinzione, cattiveria. Ha fatto gol in quattro degli ultimi cinque appuntamenti, ricidendo il successo a Rosberg solo a Baku. In un GP tormentato dalla pioggia – con quello start un po' umiliante per una gara di F.1 - dalle safety-car, dalle uscite e dai rischi più o meno calcolati (vedi quello dello stesso Hamilton quasi in collisione con la SC) si è preso pole e vittoria, rischiando qualcosina in gara, ma chiudendo da padrone.

## Perfetto al 99,8 per cento

«Sono stato perfetto al 99,8 per cento – ha gongolato – mi tolgo un decimo sia per l'errore in qualifica che mi ha tolto il tempo per il primo tentativo di pole, sia per quello in gara. Silverstone è sempre stata una corsa pericolosa, specie con il bagnato: è per questo che mi piace tanto. Alla fine ho risparmiato il motore: deve durare ancora. Il tuffo sulla folla? Lo sognavo da sempre, così mi sono detto ma sì, lasciamoci andare. Anche se un po' di paura che mi mollassero ce l'ho avuta...». Tranquillo, Lewis, a Silverstone non l'avrebbero mai fatto. Ai fan che si assieparono vicino ai box il fenomeno nel dopo gara ha anche strizzato l'occhio: «Tenete le dita incrociate, sono in caccia di Rosberg, voglio continuare così». A chi invece gli chiedeva del suo miglior rendimento sul bagnato rispetto al compagno di squadra non ha risposto usando frasi di comodo: «Ho gli attributi più grossi». Hamilton ora ha vinto 4 volte a Silverstone come Nigel Mansell, tre consecutive come Jim Clark, ottenendo quattro pole come Stirling Moss. Se Murray oggi viene paragonato a Bobby Charlton, al divo del cricket dell'epoca vittoriana W.G. Grace, al mito del canottaggio Steve Redgrave (5 ori olimpici, 9 mondiali) e al ciclista Bradley Wiggins – no, David Beckham non compare nella lista - Hamilton è già entrato nell'Olimpo dei più grandi driver di sempre. Britannici, certo, ma non solo. Alla faccia della Brexit.

# Senza mordente

**Raikkonen quinto, Vettel nono, sono un bottino magrissimo per il team italiano che si ritrova dietro alla Red Bull e con risultati da Force India. Sul tracciato britannico niente ha funzionato come avrebbe dovuto**

Jacopo Rubino

Così non va. Un quinto e un nono posto rappresentano un bottino troppo magro per le ambizioni della Ferrari, di questa Ferrari. Ma a Silverstone è andata così. Non è stato il peggior weekend dell'era Marchionne, almeno se parliamo di punteggio, ma lo è stato probabilmente dal punto di vista della competitività. Quello britannico, tana dei team rivali, è stato spesso un circuito sfavorevole alle vetture di Maranello, e la SF16-H non ha fatto eccezione. Troppo lontana l'astronave Mercedes, ma questa volta anche la Red Bull è stata decisamente superiore. «La posizione di partenza non rispecchia il nostro valore», sosteneva ottimista Sebastian Vettel dopo le qualifiche, per giunta dopo aver rimediato un arretramento in griglia per l'ennesima sostituzione del cambio. Un aspetto che sta diventando un vero e proprio tallone d'Achille. E in gara non si è verificato il cambio di ritmo sperato, mettendo anzi in evidenza le lacune da colmare.







### **Raikkonen quinto contiene i danni**

Poco incisivi con l'asfalto bagnato, i due alfieri del Cavallino sono stati i primi a tentare la carta dei pneumatici slick. Mossa indovinata, ma in parte vanificata dalla virtual safety car inserita per l'uscita di Pascal Wehrlein. Sarebbe però miope lamentarsi soltanto di questo, perché a mancare era la prestazione. «Non avevo aderenza con le gomme rain, ma ho cercato comunque di spingere al massimo, andando lungo un paio di volte. Una volta montate le gomme medie è andata un po' meglio, ma non è stato facile», ha ammesso Raikkonen, alla 100esima presenza da ferrarista e fresco di rinnovo contrattuale per il 2017. Iceman ha quindi chiuso quinto, sorpassando nelle ultime fasi la Force India di Sergio Perez, uno dei nomi inseriti nella rosa dei suoi potenziali sostituti. «Abbiamo cercato di fare del nostro meglio, ma non eravamo abbastanza veloci per lottare con le macchine davanti. Fin dall'inizio avevamo capito che questo sarebbe stato un fine settimana difficile».

### **Vettel non morde soltanto nono**

Con questo risultato, il finlandese diventa terzo nel Mondiale con 106 punti, lasciandosi dietro Vettel a 98. In mezzo a loro adesso c'è pure Daniel Ricciardo a quota 100, un segnale da non sottovalutare per il proseguimento del campionato. Per il quattro volte iridato è stata una domenica nell'anonimato, terminata difendendo un misero nono posto per la penalità di 5 secondi ricevuta a causa del sorpasso su Felipe Massa, compiuto portando fuori il brasiliano per un lungo in frenata. «La penalità non ha fatto alcuna differenza, non ho cercato di spingere fuori Felipe di proposito. Anzi, stavo andando fuori pista io stesso, sono rimasto sorpreso da quanto poca aderenza ci fosse quando mi sono trovato fianco a fianco con lui. Ma in fondo è stato un incidente di gara», ha commentato. Sono invece altri gli aspetti da analizzare: «È la prima volta, quest'anno, in cui non eravamo in grado di battere le Red Bull sul passo. Abbiamo bisogno di capire dove perdevamo. Fa due settimane le cose potrebbero essere diverse, ma questa non deve essere una scusa. Dobbiamo guardare avanti e capire perché stavolta abbiamo fatto un passo indietro».

### **Ora l'Ungheria nel 2015 fu vittoria**

Insomma, meglio lasciarsi alle spalle in fretta la trasferta in terra d'Albione e pensare al prossimo round in Ungheria, dove nel 2015 maturò uno splendido successo. Vettel resta sereno: «Continuo ad avere fiducia nella nostra squadra e nella nostra macchina. Non c'è alcun motivo per andare nel panico, non è la fine del mondo». In sintonia Raikkonen: «Non prevedo di avere ancora problemi simili, mi aspetto di tornare alla normalità». Perché una giornata-no ci può stare, ma meglio che non diventi una costante. In fondo, è il team principal Maurizio Arrivabene a sottolinearlo: «Se si vuole essere al vertice, non ci devono essere circuiti difficili. Facciamo tesoro della lezione».



# GP GRAN BRETAGNA

Il pagellone



Fly En

Max Verstappen  
in pressing  
su Nico Rosberg



# Verstappen fa paura

di Massimo Costa

### Lewis Hamilton **10**

Implacabile in qualifica, bravissimo nel rimediare al tempo cancellato per track limits, abbassando ulteriormente il proprio limite. Una prova di forza straordinaria. Implacabile in gara sia con il bagnato sia con l'asciutto. E' "sopravvissuto" a un dritto alla prima curva e... al contatto con la safety-car.

### Max Verstappen **10**

Una delle sue migliori gare da quando è in F.1, ancora più bella di quando ha vinto in Spagna. Perché a Montmelò i due piloti Mercedes si erano sparati fuori, questa volta no. Così Verstappen quando l'asfalto era ancora mezzo umido, ha spinto come un dannato prendendo Rosberg e mettendogli una folle pressione. Sembrava che quello che è in F.1 dal 2006 fosse Verstappen e non il contrario. Max ha indotto all'errore Rosberg e lo ha infilato come un tordo, poi lo ha impegnato con pista asciutta tirando delle staccate impossibili. Alla fine ha ceduto soltanto alla superiorità della Mercedes numero 2. Quando Verstappen raggiungerà anche Hamilton, ne vedremo delle belle. Da rilevare anche che in qualifica per la prima volta è stato più rapido di Ricciardo.

### Sergio Perez **8**

Torna in zona punti dopo l'incidente all'ultimo giro, per freni ko, di Spielberg. Bella la sua corsa, come ormai ci ha abituato. Veloce, consistente, sveglio in tutte le circostanze. La sesta posizione è un bel premio per il team che ha la sede di fronte all'uscita del circuito di Silverstone.

### Nico Hulkenberg **8**

Il riscatto dal Red Bull Ring è stato servito. Il tedesco si è esaltato nelle condizioni di pista non facili proposte da Silverstone e la settima posizione dietro al compagno Perez ne è la giusta conferma. Bene fa la Force India a non farselo scappare.

### Carlos Sainz **8**

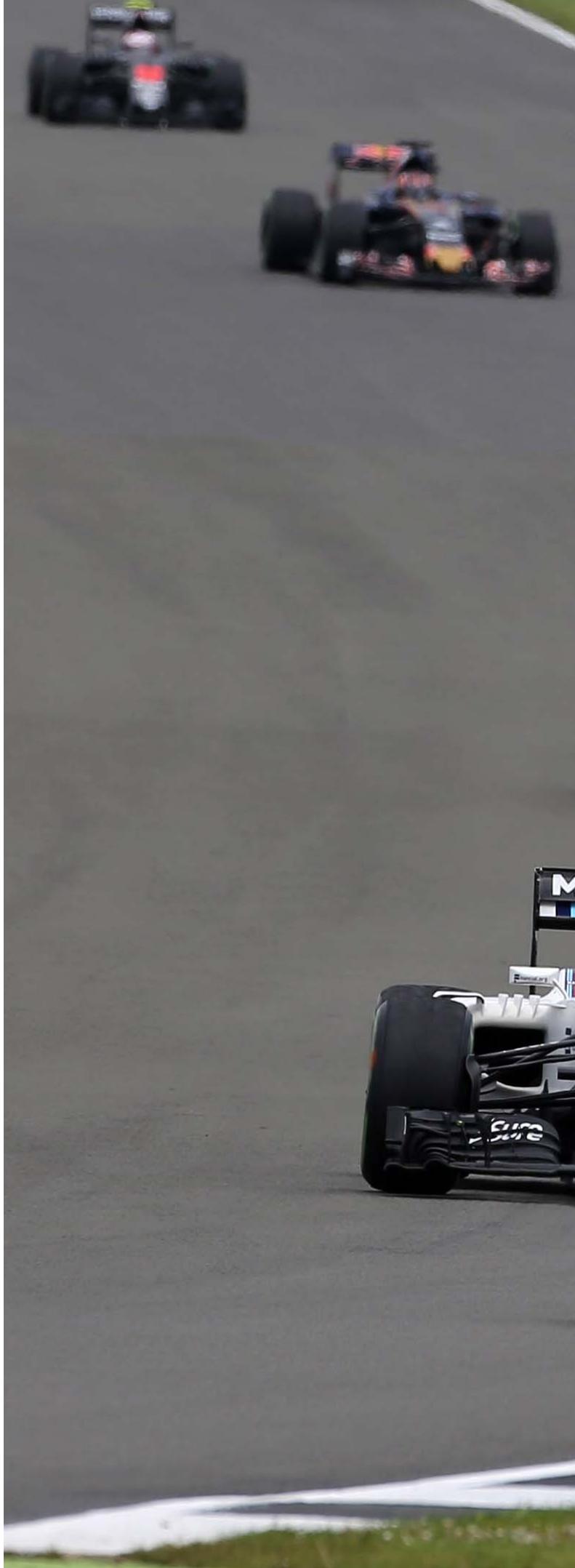
Settimo in qualifica, ritrova la Q3 dopo tre tentativi a vuoto, in gara ottiene un altro ottavo posto, proprio come in Austria sette giorni prima. Nelle ultime sei gare, è andato a punti cinque volte mentre a Baku si è fermato per noie tecniche. La Toro Rosso ha il suo reuccio, e non da oggi.

### Kimi Raikkonen **6,5**

Si impegna a fondo, riesce a superare la Force India di Perez nel finale e ad arpionare il quinto posto. Ma ha il sapore di un dolce al mascarpone andato male. Non è colpa sua, anche se con le slick è finito per due volte fuori alla prima curva divertendosi a circumnavigare il circuito nella lunga via di fuga...

### Daniil Kvyat **6,5**

Riesce a ritrovare la zona punti dopo un periodo infernale. E' evidente che non si è ancora ripreso psicologicamente dalla bocciatura Red Bull e dalle prestazioni che Verstappen ottiene con la "sua" RB12. Il decimo posto con la Toro Rosso è gratificante per il morale dopo quattro battute a vuoto consecutive.





Altra ottima gara  
di Carlos Sainz



Gara anonima per Alonso

### **Daniel Ricciardo**

Questa volta le ha prese brutalmente da Verstappen e non ha scusanti da proporre. Uscito sconfitto per la prima volta nel confronto casalingo in qualifica, in gara ha vivacchiato al quarto posto ben lontano dal suo neo compagno di squadra. Il quarto posto è poca cosa considerando quello che ha fatto Verstappen e sarà meglio che si dia una svegliata se non vuole essere retrocesso anche lui alla Toro Rosso. Le cotte di Marko svaniscono in fretta...

### **Nico Rosberg**

Sta cadendo a pezzi. Non sembra più reggere il confronto con Hamilton, quello vero, non quello che a inizio mondiale si trascinava reduce dai bagordi invernali. Guida la miglior macchina esistente eppure sul bagnato, dopo il via ha perso subito di

**6**

vista Lewis, chiaro sintomo della differenza di talento dei due. Poi, si è smarrito in un duello con la più lenta Red Bull del baby Verstappen. L'olandese prima lo ha umiliato con pista mezzo asciutta mezzo bagnata, quando serve grande sensibilità, poi lo ha impegnato con asfalto asciutto nonostante Rosberg ne avesse di più. Alla fine ha trovato coraggio ed ha passato Verstappen con una bella azione all'esterno. Meglio tardi che mai...

**5**

### **Sebastian Vettel**

Nervoso per l'ennesima penalità dovuta alla sostituzione del cambio, con le slick montate per primo non sente la macchina, in totale finisce tre volte fuori e compie anche un bel testacoda. Si becca pure una penalità, piuttosto ridicola perché Vettel non porta fuori Massa volutamente, ma solo per un errore ben visibile dal camera car. Ma sappiamo che ultimamente in dire-

**5**



zione gara sono piuttosto confusi. Come nel box Ferrari.

## **Felipe Massa**

**5**

Lamenta un eccessivo sovrasterzo con le gomme da bagnato che lo fa scivolare nelle retrovie. Dalle quali con fatica riemerge fino all'11° posto. Troppo poco per una Williams che, non ci stanchiamo di dirlo, doveva essere la terza forza. Rimane da capire quante colpe siano del pilota che con pista bagnata proprio non c'era...

## **Fernando Alonso**

**5**

Magia in qualifica con l'ingresso nella Q3. Il riscatto dopo la dormita del Red Bull Ring (lui e Button si vede che si danno il cambio in branda) è arrivato. Gagliardo in gara, ha però commesso un errore che gli è costato caro, di sicuro la zona punti.

Peccato, una volta che poteva finalmente dare un seguito alle sue parole di riscatto...

## **Felipe Nasr**

**5**

Poveretto, fa quel che può con questa Sauber che attende l'arrivo di un Paperon de Paperoni. Rimane però il fatto che mai sforna un acuto, di quelli alla Wehrlein con la derelitta Manor tanto per fare un esempio. Nasr è l'immagine di un mare calmo...

## **Romain Grosjean**

**5**

Sembra essere più brillante e tonico del compagno, almeno in qualifica. In gara fa quel che può prima di doversi fermare per un problema tecnico. Ma la Haas sul veloce tracciato di Silverstone ha espresso problemi non facili da risolvere.

### Esteban Gutierrez **4**

Strategia sbagliata, pit-stop sbagliato, macchina che proprio non andava. Giornata difficile per la Haas dopo la bella prestazione offerta in Austria una settimana prima. E il messicano non ha certo aiutato non capendoci molto...

### Marcus Ericsson **4**

Già che il team è in crisi economica, è andato a distruggere la sua Sauber nel terzo turno libero saltando la qualifica. Meno male che non si è fatto male, almeno. I meccanici lavorando duramente per un giorno gli hanno sistemato la C35, ma un problema elettrico lo ha fermato subito in gara.

### Valtteri Bottas **4**

Deludente come Massa sul bagnato, non lamenta sovrasterzo, ma la difficoltà nel mandare in temperatura le gomme. Commette errori e anche con le slick rimane impantanato nelle rettoie. Disastroso, almeno se ne è reso conto.

### Jenson Button **4**

Il classico Button è andato in scena a Silverstone. Dopo una grande prestazione, puff, svanisce per un po'. Ok, in qualifica hanno sbagliato tutto i suoi ingegneri, ma non è detto che sarebbe comunque riuscito a passare il Q1. In gara non lo si è mai visto e dire che c'erano quelle condizioni per lui ideali. Ma aveva già dato al Red Bull Ring, non chiediamo troppo...

### Pascal Wehrlein **4**

Dalla magia del Red Bull Ring alla ghiaia della prima curva di Silverstone nei primissimi km di gara. Male, molto male. Un esempio di come in F1 si passi rapidamente dalle stelle alla polvere. Vittima di aquaplaning quando ancora c'era parecchia acqua in pista, non ha potuto fare nulla. Ma gli era già capitato a Sepang un errore simile.

### Rio Haryanto **2**

Ha completato il pomeriggio in ghiaia della Manor. Alla prima curva hanno sbagliato in tanti, lui è praticamente stato l'unico ad avere raggiunto le protezioni. Almeno è uscito dal coro...

### Magnussen/Palmer/Renault **2**

Butta proprio male in casa Renault. Anziché migliorare di gara in gara, non si vede la fine del tunnel. Questa volta tutti e due i piloti si sono dovuti ritirare dopo essere state comparse... scomparse.

### Mallya **0**

L'inguardabile proprietario della Force India che ha chiesto al barbiere di fargli i capelli come un 15enne punkettaro, è una specie di rifugiato extra europeo senza passaporto, in patria (India) lo considerano con prove schiaccianti una sorta di gangster che ha truffato lo Stato per milioni e milioni. Ma nel paddock F1, dove al di là dei cancelli elettronici (senza ERS) si apre un mondo a parte, è accolto e riverito come un papa. Bell'esempio. Almeno il suo team funziona...



Mallya si è  
cocolato i suoi  
piloti autori  
di un'altra gara  
da urlo



### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 11 LUGLIO 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
- 2 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 8"250
- 3 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 16"911
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 26"211
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 1'09"743
- 6 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'16"941
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1'17"712
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'25"858
- 9 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 1'31"654
- 10 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'32"600
- 11 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 13 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 14 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Esteban Gutierrez (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro

#### Ritirati

- Kevin Magnussen
- Jolyon Palmer
- Rio Haryanto
- Romain Grosjean
- Marcus Ericsson
- Pascal Wehrlein

## 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	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1.27'38"107
Gran Bretagna	10/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
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	168
2	Lewis Hamilton	Mercedes	167
3	Kimi Raikkonen	Ferrari	106
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	100
5	Sebastian Vettel	Ferrari	98
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	90
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	54
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	47
9	Felipe Massa	Williams-Mercedes	38
10	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
11	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	26
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	26
13	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	23
14	Fernando Alonso	McLaren-Honda	18
15	Jenson Button	McLaren-Honda	13
16	Kevin Magnussen	Renault	6
17	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
18	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
19	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
20	Jolyon Palmer	Renault	0
21	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
22	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	335
2	Ferrari	204
3	Red Bull Racing	198
4	Williams-Mercedes	92
5	Force India	73
6	Scuderia Toro Rosso	41
7	McLaren	32
8	Haas	28
9	Renault	6
10	Manor	1
11	Sauber	0

# GP GRAN BRETAGNA

I numeri da ricordare

## GRAFICO PIT STOP



## MESCOLE 2016



SOFT



INTEMEDIATE



MEDIUM



WET



HARD

## TOTALE PIT STOP

47



## CONDIZIONI GARA

METEO



NUVOLOSO/PIOGGIA



TEMPERATURE

ARIA

CIRCUITO



21,1°C  
17,3°C



28,6°C  
21,6°C

VELOCITÀ VENTO

UMIDITÀ RELATIVA



9,4 M/S  
0,4 M/S



90,0 %  
55,0 %

## PNEUS



SOFT



MEDIUM



INTERMEDIATE



WET

## GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLA

01:36,141

MASSA WILLIAMS

01:37,619

MAGNUSSEN RENAULT

01:35,548

ROSBERG MERCEDES

01:35,669

ALONSO MCLAREN

01:35,771

HAMILTON MERCEDES

01:47,479

VERSTAPPEN RED BULL

01:50,649

HAMILTON MERCEDES

01:51,040

RICCIARDO RED BULL

01:56,218

HAMILTON MERCEDES

01:58,586

ROSBERG MERCEDES

01:59,064

VERSTAPPEN RED BULL

## STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLA



13 GIRI

MASSA WILLIAMS

37 GIRI

VETTEL FERRARI

12 GIRI

ALONSO MCLAREN  
MAGNUSSEN RENAULT  
GUTIERREZ HAAS  
HULKENBERG FORCE INDIA  
SAINZ J TORO ROSSO

7 GIRI

ROSBERG MERCEDES  
ERICSSON SAUBER  
PEREZ FORCE INDIA  
NASR SAUBER  
VERSTAPPEN RED BULL  
HAMILTON MERCEDES



Numero 1 sulle portiere  
Sébastien Ogier  
rimane il pilota da battere

# Avanti c'è posto

A metà del cammino stagionale, è sempre la Volkswagen con Ogier la prima della classe, ma alle spalle del fortissimo connubio qualcosa si muove e i sei vincitori diversi sulle sette gare disputate sono lì a dimostrarlo



Jari-Matti Latvala a sui aglio tra i cactus messicani

### Marco Minghetti

È tempo di bilanci per piloti e team del Mondiale Rally. Con la vittoria in extremis di Andreas Mikkelsen in Polonia, si è superata la boa di metà campionato e qualche considerazione in merito è doverosa. Intanto un primo dato balza all'occhio: ed è la fine dello strapotere Volkswagen. Certo, le due classifiche, Piloti e Costruttori, sono ancora appannaggio del team diretto ancora per poco da Jost Capito, che da fine agosto a Spa entrerà a tempo pieno in McLaren F.1 nel ruolo di CEO lasciando così la VW, ma lo stesso manager tedesco ha voluto sottolineare come i tempi siano cambiati e le altre squadre si siano pericolosamente avvicinate. Un esempio? Semplice, basta raffrontare le prime sette gare del 2016 a quelle del 2015. E il dato è davvero esemplificativo. Nella passata stagione, sui sette appuntamenti di confronto, sei erano state le vittorie della squadra tedesca, con ben cinque arrivi a mani alzate del campione del mondo Sébastien Ogier. L'unica battuta di arresto era arrivata in Argentina per mano della Citroen DS3 WRC di Kris Meeke. Un dominio quasi totale, tanto da anestetizzare l'interesse di una specialità che comunque muove sempre decine e decine di migliaia i spettatori ad ogni angolo del mondo.

## Nel 2016 sette gare sei vincitori diversi

Totalmente rovesciata la situazione nella corrente stagione. Dopo la solita partenza sprint di Ogier a Monte-Carlo ed in Svezia, e della vittoria del compagno Jari-Matti Latvala in Messico, inizio che lasciava presagire una stagione ancora totalmente sotto il marchio della casa di Wolfsburg, ecco che dal rally successivo in Argentina qualcosa è cambiato. Lo straordinario successo ottenuto da Hayden Paddon sugli sterrati disegnati tra Cordoba e Villa Carlos Paz, ha aperto la strada all'infilata di vittorie di Meeke in Portogallo, del redivivo Neuville in Sardegna e, foratura a parte, alla vittoria morale di Ott Tänak in Polonia. Insomma, se le gomme DMack avessero supportato il velocissimo estone anche nella giornata conclusiva, sarebbe arrivato il quarto successo consecutivo non Volkswagen. Di più. Quella di Tänak avrebbe anche significato la vittoria della quarta Casa impegnato nel Circus iridato, avvenimento totalmente impensabile solo qualche mese fa. Alla faccia di chi vuole dipingere il Mondiale Rally una categoria in crisi.



# Campionati a confronto

## 2015

### Classifica Mondiale Piloti

1. Sébastien Ogier (Volkswagen)	161 punti
2. Andreas Mikkelsen (Volkswagen)	83 punti
3. Mads Østberg (DS)	69 punti
4. Jari-Matti Latvala (Volkswagen)	66 punti
5. Thierry Neuville (Hyundai)	58 punti

### Classifica Mondiale Costruttori

1. Volkswagen	219 punti
2. DS	125 punti
3. Hyundai	123 punti
4. M-Sport	114 punti
5. Volkswagen II	49 punti

## 2016

### Classifica Mondiale Piloti

1. Sébastien Ogier (Volkswagen)	143 punti
2. Andreas Mikkelsen (Volkswagen)	92 punti
3. Hayden Paddon (Hyundai)	72 punti
4. Jari-Matti Latvala (Volkswagen)	68 punti
5. Dani Sordo (Hyundai)	68 punti

### Classifica Mondiale Costruttori

1. Volkswagen	196 punti
2. Hyundai	135 punti
3. M-Sport	100 punti
4. Volkswagen II	99 punti
2. Hyundai II	78 punti



Hayden Paddon  
vincitore  
in Argentina

## Il punto

Applausi a scena aperta per Kris Meeke in Portogallo



Neuville e la Hyundai in trionfo in Sardegna





## Ogier vede il titolo nessuno come lui

A far maggiormente le spese di un livellamento dei valori, è stato ovviamente Sua Maestà Seb Ogier che, dall'alto della indiscussa classe ha visto ridursi notevolmente la percentuale di vittorie che rasentava quasi la perfezione. Lanciato alla rincorsa dei numeri da record, che il connazionale Sébastien Loeb ha scritto sugli albi d'oro degli ultimi lustri, il francese di Volkswagen paga comunque la folle scelta della federazione di obbligare il leader della classifica iridata a partire per primo anche nelle gare su terra. Un handicap quasi insormontabile pure per un campionissimo come il pilota di Gap che, infatti, finisce inesorabilmente per giocarsi nell'ultima giornata di gara (quando l'ordine di partenza è finalmente rovesciato...), un podio o, tutto al più, la Power Stage finale, con il suo carico di punti supplementari. Certo è, che anche in Argentina, arrivato a battersi praticamente alla pari con Paddon il rally all'ultima speciale, Ogier ha subito una bruciante sconfitta. Segnale che questa teoria è valida sino ad un certo punto. Sia come sia, il capo classifica iridato guida con 41 punti di vantaggio sul più immediato inseguitore: il compagno di squadra Andreas Mikkelsen, e con un calendario che ora propone tre gare d'asfalto nei prossimi cinque appuntamenti. Quindi la possibilità molto concreta di allungare ulteriormente in classifica e di mettere un bel sigillo sulla pratica iride 2016.

## Volkswagen nel Costruttori ma la Hyundai cresce

Anche per il titolo Costruttori il ragionamento potrebbe essere simile, tanto la squadra tedesca è dipendente in gran parte dai risultati sportivi del campione francese, visto che gli alti e bassi del compagno Jari-Matti Latvala sono oramai da ritenersi cronici. 61 sono, infatti, i punti che dividono la Volkswagen dalla Hyundai ma, col senno di poi, la differenza potrebbe essere minore se Michel Nandan avesse sempre azzeccato i piloti designati a portare punti al team coreano. Con il balletto imposto a inizio stagione, nominato Dani Sordo come prima guida e lasciati Paddon e Neuville ad alternarsi sulla seconda vettura, il team manager di Alzenau si è garantito una buona dose di affidabilità, ma si è giocato la possibilità di affidare tutte le sue fiches su piloti in po' discontinui, ma sicuramente con una base velocistica migliore dello spagnolo. E neanche a farlo apposta le vittorie di Paddon in Argentina e di Neuville in Sardegna sono arrivate quando i due gareggiavano per il team B, perdendo, di fatto, punti che potevano rivelarsi decisivi in ottica campionato.

I 25 punti della vittoria in Polonia sono andati a Mikkelsen, ma Ott Tanak rimarrà per tutti il vero vincitore morale



# La forza del gruppo

**Termine tanto di moda in quest'ultimo periodo nell'Euro 2016 di calcio, e quanto mai corrispondente alla verità, anche nel campionato di contorno alla F.1... si va in gruppo con cinque piloti raccolti in appena 9 punti. E due di questi sono italiani: Giovinazzi, secondo, e Marciello, sceso quarto**





Antonio  
Giovinazzi

# GP2 SERIES

Il punto



## Così il campionato

1 – Oliver Rowland	79
2 – Antonio Giovinazzi	78
3 – Pierre Gasly	74
4 – Raffaele Marciello	72
5 – Mitch Evans	70
6 – Norman Nato	65
7 – Jordan King	64
8 – Artem Markelov	55
9 – Alex Lynn	51
10 – Nobuharu Matsushita	46

Luca  
Ghiotto

## Giovinazzi spaventa tutti gli avversari

Ma a scavalcare Marciello non è stato soltanto il giovane inglese del Renault Driver Academy. In seconda posizione assoluta troviamo infatti Antonio Giovinazzi, debuttante vero schierato dal team Prema, anch'esso alla sua "prima" in GP2. Il pugliese ormai adottato dalla famiglia Gelael in Indonesia, ha conquistato il secondo posto in gara 1 e il quarto nella corsa sprint, 26 punti pesanti che lo rilanciano dopo il ritiro al Red Bull Ring per noie tecniche nella prima frazione. La consistenza di Giovinazzi è da paura, così come fa paura quando comincia a mettere pressione all'avversario che lo precede. Una cattiveria in termini sportivi e una aggressività che ci sorprendono perché nel FIA F3 appariva molto più compassato, seppure velocissimo e vincente. Invece, Giovinazzi ha capito al volo come ci si deve comportare al volante della Dallara da 600 cavalli. Chi dorme non piglia pesci, e lui da buon pugliese non si fa scappare una occasione. Qualche volta commette piccoli errori, ma considerando che è un tipo sveglio e che impara in fretta, non dovrebbe più ripeterli. Sta conoscendo ancora un po' tutto Giovinazzi: macchina, gomme, squadra, gestione della lunga main race, pit-stop, sorpassi, comportamento degli avversari quando sottoposti a forcing. Sono tantissime le problematiche che un rookie deve apprendere in GP2 e viene da chiedersi cosa Antonio potrà fare ancora quando le avrà ben assimilate tutte. Intanto, è secondo in campionato a un solo punto da Rowland, altro tipetto mica da ridere, altro talento vero che sa come agire e comportarsi dopo due stagioni di alto livello in World Series Renault (chiedere a Sainz, Gasly o Sirotkin per informazioni).

## Ghiotto finalmente ora bisogna confermarsi

A Silverstone si è finalmente messo in luce Luca Ghiotto. Vice campione della GP3, il vicentino rimasto legato al team Trident aveva faticato tra Montmelò, Monaco e Baku, trovando anche inconvenienti tecnici inopportuni. Ma dal Red Bull Ring le cose sono andate meglio con un nono e un quinto posto, cui ha fatto seguito lo strabiliante weekend inglese. Ghiotto in qualifica non ha fatto il tempo per nuove noie meccaniche, come del resto nel turno libero. Partito ultimo, Luca ha dato vita ad una roboante rimonta che lo ha portato a concludere in quinta posizione senza che nessuno gli regalasse nulla. Nella corsa sprint, ritrovando finalmente il sapore del podio al quale si era ben abituato nel 2015, ha affondato il colpo ancora di più e con una prova tutta all'attacco, condita da sorpassi fulminanti, è andato a raggiungere Jordan King, leader della gara. Ma lo sforzo compiuto aveva compromesso le prestazioni delle gomme così Ghiotto ha pensato bene a tenersi ben stretto il secondo posto anche se nel finale, con la pioggia, ha fatto venire i capelli dritti a King avvicinandosi tantissimo. Bravo Ghiotto dunque, con la speranza che non rimanga un acuto solitario, ma che venga confermato già a Budapest tra due settimane, con la complicità del team ovviamente... Anche per rimettere in sesto una classifica deficiente, che lo vede dodicesimo con 38 punti.

# Fuoco vivo

**Sul circuito inglese è arrivata la tanto attesa vittoria del pilota italiano del Ferrari Driver Academy. Un successo voluto con caparbia e che sarà molto importante per il morale di Antonio nel proseguimento della stagione**







### Jacopo Rubino

I giochi di parole rischiano di sprecarsi, cercheremo di non essere banali. Di sicuro, possiamo dire che è stata una corsa disputata sull'acqua a lanciare Antonio Fuoco: per il pilota calabrese è finalmente arrivata la prima vittoria in GP3 Series, con una magnifica prestazione in gara 2 a Silverstone. Un successo preso di forza, voluto, interpretando meglio di tutti l'asfalto bagnato con le gomme slick. «All'inizio ho cercato di essere cauto, ero nono e non ero partito benissimo, ma quando ho deciso di spingere avevo un ottimo ritmo e ho cominciato a recuperare», ha raccontato il portacolori della Trident. «Ho passato Leclerc e Palou e mi sono trovato in prima posizione, in radio mi dicevano di restare tranquillo, perché ero il più veloce. In una curva ho anche rischiato il testacoda, ma alla fine sono riuscito a vincere».

## Antonio sempre a punti e in lotta per il titolo

Al termine del weekend britannico, grazie anche al terzo posto di gara 1, Fuoco è da considerarsi ufficialmente un pretendente al titolo 2016. Sono 72 i suoi punti in classifica, contro gli 86 del capoclassifica Leclerc e gli 84 di Alex Albon.

Il resto del gruppo, invece, inizia a perdere contatto. Il distacco dalla leadership è in fondo contenuto, perché abbiamo già visto come le sorprese possano essere dietro l'angolo e la regolarità sia l'arma più utile. Il 20enne della Ferrari Driver Academy in questo si sta rivelando superbo, essendo stato fin qui (insieme a Nyck De Vries) l'unico a chiudere sempre in zona punti. Se c'è un aspetto su cui progredire in fretta è semmai la qualifica, dove per adesso Antonio e la Trident non hanno ancora espresso il massimo del potenziale: «Dobbiamo lavorare sodo per raggiungere le ART Grand Prix, speriamo di essere al top a Budapest», ha infatti ammesso.

## La vittoria a Silverstone spinta per il futuro?

«È bello essere tornati a vincere dopo due anni», ha voluto ricordare Fuoco, che aveva assaporato per l'ultima volta questa gioia nel 2014, quando correva nel FIA F3. Poi un anno d'esordio interlocutorio in GP3, forse con il team Carlin non più brillante come in passato. Non c'è comunque tempo di lasciarsi andare ai festeggiamenti, perché sono subito ripresi gli allenamenti al simulatore di Maranello. Qualche ragionamento sul futuro, tuttavia, può essere interessante: se il trionfo di



Silverstone non sarà un episodio isolato, diventando anzi la spinta per la caccia al trono, per il giovane cosentino potrebbero aprirsi scenari interessanti. Una promozione in GP2 per il 2017, ad esempio, ma anche l'opportunità di misurarsi al volante di una Formula 1, e non soltanto in qualche sessione di test.

## **Leclerc collega-rivale tra GP3 e FDA**

Proprio Charles Leclerc, del resto, venerdì ha debuttato sulla Haas per disputare la prima sessione di prove libere, riuscendo a ben impressionare, e parteciperà ai test collettivi di Silverstone con la Ferrari. Il monegasco da questa stagione è entrato a sua volta nel programma FDA, e il suo ingresso sembra aver giovato anche al rendimento del collega italiano. Simbolica quindi la loro lotta in pista, con Antonio che al nono giro di gara 2 ha superato di carattere il collega alla Stowe, rispondendo all'attacco ricevuto sabato: «Sono stato molto contento di quella manovra. Fra di noi c'è rispetto, è positivo per noi e per la Ferrari», ha messo in chiaro Antonio. La sensazione è che fra di loro, oltre al titolo GP3, possa esserci in palio il ruolo di prima scelta nel vivaio rosso. Ma oggi, più che mai, per loro conta il presente.

## **Così il campionato**

- 1. Leclerc 86 punti**
- 2. Albon 84**
- 3. Fuoco 72**
- 4. De Vries 42**
- 5. Boschung 38**
- 6. Hughes 31**
- 7. Fukuzumi 23**
- 8. Parry 22**
- 9. Tunjo 18**
- 10. Dennis 16**

**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)

