

n. 358
29 agosto 2016

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



Santo o diavolo?

La vittoria di Rosberg passa in secondo piano: tutte le attenzioni sono per il giovane Verstappen che con la sua irruenza ha fatto arrabbiare i piloti della Ferrari

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

**G.P. DEL BELGIO:
IL VIA VISTO A CASA
MARCHIONNE.**

CRASH!



BAFFI



Se il Max div



Il talento olandese ha fatto infuriare Raikkonen con manovre davvero troppo rischiose, non tanto in partenza, ma quando ha dovuto difendersi dall'attacco delle Ferrari. Eppure la FIA non ha mosso dito. Perché?

ventata troppo

Stefano Semeraro

Da idolo delle folle (soprattutto olandesi) a nemico pubblico numero 1. Max Verstappen può diventare il lato bello delle corse – coraggioso, spavaldo, pieno di talento - peccato che ultimamente si accontenti di fare il bullo dei rettilinei. Facendo imbufalire i colleghi, sconcertando gli appassionati e preoccupando anche a chi crede nei suoi numeri da fenomeno. «E' pericoloso», ha ammesso Toto Wolff, team principal Mercedes. «Hanno deciso di farlo diventare una star e quindi gli perdono tutto, non mi so spiegare diversamente perché non lo abbiano penalizzato», ha sibilato Jacques Villeneuve ai microfoni di Sky dopo la gara in Belgio. Arrogantello il Verstappino lo è sempre stato, fin dalle categorie minori, Antonio Fuoco ed Esteban Ocon che ci hanno fatto a sportellate in F.3 lo sanno bene, e anche in F.1 Max si era già fatto conoscere. Talento puro, grinta da campione, ma ego da poppante.

Capricci da ragazzino non gesti da campione

In Ungheria, prima della sosta, aveva fatto infuriare il glaciale Kimi con una finta ai limiti del regolamento, non da sanzione, ma nemmeno da applauso, insomma di quelle che fra colleghi meglio lasciar perdere. A Spa ha esagerato. Ha passato il confine. Non tanto in partenza, dove con un filo di irruenza di troppo ha provato a passare Raikkonen – che pure gli aveva lasciato la porta aperta – e con la complicità di un Vettel sbadato o eccessivamente carico ha combinato un patatrac comunque comprensibile. Il vero disastro lo ha combinato dopo, quando ha deciso di far rischiare la vita agli altri, soprattutto ai ferraristi rei secondo lui di «avergli rovinato la gara», zigzagando e chiudendo in rettilineo chi era più veloce e tentava di passarlo. Un capriccio da ragazzino isterico, non certo il gesto di un campione.





Raikkonen è preoccupato “Succederà un incidente”

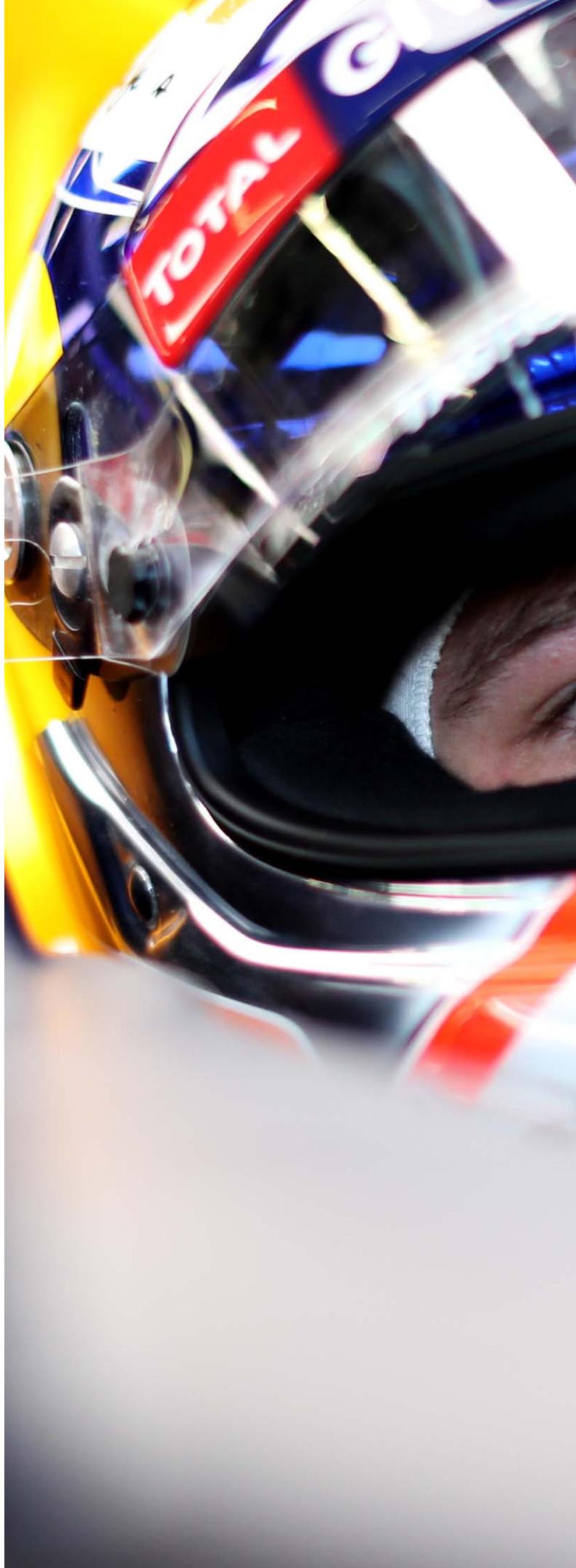
«Non si corre così», è sbottato Raikkonen. «In partenza credo che Sebastian non abbia visto che Verstappen era al mio interno, sono rimasto nel mezzo e non ho potuto farci niente; non la partenza ideale ma è andata così. Non è accettabile invece quello che è capitato dopo. Prima della curva 5 ero nella scia di Verstappen, stavo usando il Drs ed ero 15-20 Km/h più veloce di lui, sono uscito di traiettoria e lui ha aspettato per spostarsi nella mia direzione. Se non avessi inchiodato l'avrei colpito. Non deve succedere, non è corretto. I commissari per qualche motivo hanno pensato che era tutto okay, ma se andiamo avanti così prima o poi succederà un incidente enorme, e allora sarà interessante vedere a chi daranno la colpa».

Verstappen risponde “Io sono corretto”

I due si sono anche parlati («sì ma dopo la gara ci sono opinioni diverse e poi conta relativamente»), il problema è che Verstappen non sembra aver capito il problema, né si è pentito. «In partenza la colpa non è stata mia, semmai sono la vittima», si è giustificato. «Mi hanno tolto spazio e mi sono venuti addosso, poi non credo di essere stato aggressivo con la Ferrari, anzi è successo il contrario. Alla prima curva hanno distrutto la mia gara, quindi dopo non volevo farli passare. Io mi difendo in maniera decisa, ma sono corretto, infatti i commissari non mi hanno sanzionato». Alla Red Bull vista la sua reazione infantile hanno provato a calmarlo richiamandolo ai box per il cambio gomme, il problema è che qualcuno deve fargli capire che così non va.

Wolff della Mercedes “E' diventato pericoloso”

Rosberg e Hamilton sono stati puniti per molto meno, quando proprio a Spa, dopo un paio di altri episodi, Grosjean si fece prendere dai nervi, la FIA nel 2012 lo costrinse a stare fermo un turno. Ammirare il suo indubbio talento è una cosa, tollerare i suoi capricci – pericolosissimi a 300 all'ora – è un'altra cosa. Max ha tutte le carte per diventare una vera star, ma non può pensare di farlo a scapito della carriera e del collo altrui, soprattutto decidendo di 'punire' lui chi osa tentare di sorpassarlo. Anche perché qualcuno potrebbe decidere a sua volta di fargli pagare uno sgarro di troppo. «Io gli avrei tirato un pugno», ha detto Villeneuve. Altri potrebbero scegliere metodi più drastici. Difficile immaginare che un tipo come papà Jos, il Versbatten original, lo prenda da parte per spiegargli meglio cosa si può e cosa non si può fare in pista. Dovrebbe/potrebbe pensarci chi ha l'autorità per intervenire codice sportivo alla mano. «Max porta una ventata fresca in F.1, mi ricorda Senna e Hamilton», dice Toto Wolff. «Ormai qualche suo avversario ci pensa due volte prima di tentare di passarlo, ma ho paura che un giorno possa finire violentemente a muro. Per ora la FIA non l'ha mai punito, al massimo ha passato qualche momento difficile durante il briefing dei piloti, ma è pericoloso». Per sé, oltre che per gli altri.





Red Bull

EXBET

EXBET

Se ci si m anche Ve

A Spa finalmente la Rossa ha dato l'impressione di essere competitiva, almeno a partire da sabato, stavolta però a tradire è stato l'uomo di punta di Maranello, che sta attraversando un periodo di frustrazione e sbaglia più di quanto ci si aspetterebbe



nette ttel...



Stefano Semeraro

Alla Ferrari non ci sono intoccabili, lo ha ribadito il presidente Marchionne prima di Spa: «Chi non ottiene risultati va a casa, me compreso». Il problema è che ultimamente a deludere oltre alla macchina è stato Sebastian Vettel, il pentacampeon giunto a Maranello per mostrare miracoli che però, da quando ha capito che anche per quest'anno si vincerà l'anno prossimo e che lo scudiero Raikkonen può starli davanti (7-6 per Kimi fino ad ora il conto in qualifica) si è incupito. E ha iniziato a sbagliare. In Cina l'autoscontro con Raikkonen, a Montecarlo il podio sfuggito per il troppo tempo perso dietro a Felipe Massa, in Austria il concorso di colpa per non aver cambiato prima le gomme, poi qualche altra distrazione sparsa in qualifica e a Spa l'erroraccio alla prima curva, quando ha stretto Raikkonen rovinando la gara al team.

Vettel nervoso ma è onesto

In Belgio la SF16-H è sembrata finalmente competitiva, un doppio podio, considerando la penalità di Lewis Hamilton era possibile, forse probabile, ma Seb ha rovinato la festa a tutti. Riportando a galla vecchie crepe psicologiche. Quando non sente di avere il destino completamente nelle proprie mani, o senza l'incalzare del compagno, il tedesco si fa prendere dal nervoso. Gli era capitato alla Red Bull prima con Mark Webber, poi nell'ultima stagione corsa a fianco di Daniel Ricciardo. Il suo talento è fuori discussione, e anche la capacità di lottare in gara maturata nel corso degli anni, a volte però tende a reagire in maniera esagerata. A suo merito va detto che gli errori è abituato a riconoscerli. «Ho fatto una partenza fantastica», ha detto in Belgio. «Volevo la seconda posizione subito e ho capito in ritardo che Verstappen stava chiudendo su Kimi, anche se Max non sarebbe mai riuscito a fare la curva. Avrei potuto lasciare più spazio, ma per me era impossibile

vederlo, così ci siamo toccati in tre. Ho danneggiato il fondo e la gomma posteriore destra e questo mi ha tolto un po' di prestazioni e di guidabilità, ci è sfuggito il podio però siamo riusciti ad andare a punti».

Monza come Spa obiettivo podio

Un sesto e un nono posto non curano le ferite di una stagione difficile. Nel caldo torrido e inatteso di Spa il venerdì di nuovo le Rosse di Vettel e Raikkonen hanno faticato a far funzionare al meglio gli pneumatici, ma sabato in qualifica le cose sono andate meglio e nonostante una gara sfortunata anche domenica si è capito che un miglioramento c'è stato. A Monza, nel prossimo appuntamento del Mondiale, quello di casa, sarà vietato sbagliare, a partire da Seb. «Siamo progrediti, e abbiamo altri sviluppi da portare. Monza è la pista più simile a Spa di tutto il calendario, quindi dovremo confermarci competitivi anche lì». Vettel dovrà stare attento a non imboccare precocemente una deriva 'alonsiana' (partenza da motivatore super ottimista, finale da mugugnatore rancoroso), la Ferrari però deve consegnargli una monoposto con cui sia possibile come minimo salire sul podio. Verstappen permettendo. «Su certi episodi ci siamo fatti sentire con la FIA», ha spiegato Maurizio Arrivabene, che per quanto riguarda gli sviluppi, tre gettoni da spendere sul motore, probabilmente fa preattica. «A Spa abbiamo reagito bene ai problemi di venerdì, sabato abbiamo avuto dei buoni riscontri, anche in gara nonostante i danni riportati al via. Le performance sono state buone, ora voltiamo pagina e pensiamo a Monza. Non sappiamo ancora se utilizzeremo lì o no i gettoni relativi alla power unit, ci stiamo lavorando, vedremo che fare». Che peccato non avere a disposizione anche qualche gettone di serenità.





Ha guadagnato 10 punti al campione del mondo che dopo il poker di vittorie consecutive ha lasciato al compagno di squadra il gradino più alto del podio. Il divario tra i due piloti Mercedes è ora di soli 9 punti a vantaggio di Hamilton. Monza sarà caldissima...

Rosberg torna in corsa





Massimo Costa

Prima di Spa, nelle precedenti quattro gare, era finita 100 a 57 per Lewis Hamilton. Una vera batosta, in quanto a punti acquisiti, per Nico Rosberg tanto che il britannico si era portato al comando del campionato con 19 lunghezze di vantaggio. Quattro vittorie, quelle di Hamilton, che avevano completamente stordito Rosberg, ridimensionato dopo l'eccellente avvio di stagione. Ma le penalità comminate a Lewis per la sostituzione della power unit e di alcune delle sue componenti, hanno riacceso la luce a Rosberg. Con Hamilton in ultima fila, Nico avrebbe dovuto fare tutto alla perfezione, ovvero partire dalla pole e vincere facile. E così è stato. Rosberg ha faticato in qualifica, spuntandola per pochi centesimi su Max Verstappen, ma in gara, complice i disastri altrui, se ne è andato via con semplicità portando a compimento il suo piano e ritirando i 25 punti programmati. La speranza era che Hamilton non si piazzasse quinto o giù di lì, invece è arrivato terzo e prendendosi 15 punti: "Sono rimasto sorpreso nel vederlo sul podio", ha ammesso Rosberg, "è stato impressionante. La mia gara è stata liscia anche se non sono mancati i momenti complicati come le ripartenze, Ricciardo che mi metteva pressione con le gomme soft". Il divario tra i due è ora di 9 punti, veramente pochi, per questo il

GP di Monza sarà molto caldo per entrambi. Rosberg rivede la luce alla fine del tunnel, il mondiale è quanto mai aperto per lui. Hamilton dovrà fare il possibile per finirgli davanti per non rischiare un ulteriore recupero del tedesco. Tensione nell'aria...

Hamilton calcolatore fa paura a tutti

Dal canto suo, Hamilton ha recuperato ben 18 posizioni, da ventunesimo in griglia a terzo. Non è la rimonta più incredibile del nuovo secolo: "Puntavo a prendere punti e dunque finire nei primi dieci, non certo terzo. Per questo devo ringraziare le safety-car. Potevo andare a prendere Ricciardo, ma ho preferito gestire le gomme e non rischiare". Un Hamilton calcolatore fa una certa paura. Se al talento istintivo che praticamente nessuno può vantare in F1, ci aggiunge anche un senso della misura che lo porta a fare valutazioni di questo tipo, insomma un misto di Senna e Prost, allora non ce ne sarà per nessuno. Per quanto riguarda le rimonte compiute in F1 dal 2000 a oggi, meglio di Hamilton aveva fatto Sebastian Vettel ad Abu Dhabi 2012, da ventiquattresimo a terzo (quindi 21 posizioni guadagnate), e Kimi Raikkonen ad Al Sakhir 2006, da ventiduesimo a terzo con un incremento di 19 posizioni.



La quarta forza

La squadra di Mallya, super ricercato dalla giustizia indiana è salita alle spalle della Ferrari nella classifica costruttori grazie alla gran gara di Hulkenberg e Perez, rispettivamente quarto e quinto al traguardo. Il team con sede a Silverstone potrebbe essere rilevato dal russo Mazepin





Massimo Costa

In F1 ci sono cose inspiegabili davanti alle quali neanche gli ingegneri più esperti sanno dare una risposta, fornire un perché. A Spa, le Force India hanno sempre viaggiato fortissimo. Vai a capire il motivo. Il team diretto da Vijay Mallya, l'uomo più ricercato dalla giustizia indiana (si fa per dire perché sanno benissimo che se ne sta rintanato in Gran Bretagna e non ne varca i confini) domenica scorsa si è ritrovata ad essere la terza forza del mondiale dopo Mercedes e Red Bull finite sul podio. Ventidue i punti totalizzati in Belgio da Nico Hulkenberg e Sergio Perez, quarto e quinto al traguardo, e più di tutti i rivali della Mercedes che ne ha incassati quaranta. Force India aveva fatto meglio a Monte-Carlo, ventitre punti, ma con i suoi piloti sparpagliati: terzo Perez, sesto Hulkenberg. A Spa, ha invece colpito la compattezza della formazione, neanche fossero frecce tricolori. Un risultato pesante che porta la Force India a motore Mercedes al quarto posto nella classifica costruttori con 103 punti, due in più della Williams-Mercedes appena scavalcata. Davanti la Ferrari, imprevedibile con 252. Hulkenberg, che in carriera non ha mai conquistato un podio, ha concluso per la terza volta in carriera al quarto posto mentre Perez che di podi ne ha ottenuti ben sette, questa volta, pur essendo stato perfetto interprete della giornata, ha subito il compagno di squadra chiudendo quinto. Non si possono fare che i complimenti a tutta la Force India, squadra con base di fronte all'ingresso del circuito di Silverstone, per quanto sta riuscendo a fare nonostante le difficoltà del suo patron. Che, udite udite, potrebbe anche vendere il tutto alla famiglia Mazepin dove il piccolo di casa corre nel FIA F3 ed è già inserito nella Force India avendo svolto sedute al simulatore e anche due giornate di test collettivi a Silverstone.





Alonso Samurai





di Massimo Costa

Nico Rosberg

10

Pole e vittoria solitaria. Se manca il leader carismatico, travolto dalle penalità motoristiche, la Mercedes vince comunque con Rosberg. Il tedesco non si è fatto sfuggire la grande opportunità di mangiare punti al compagno di squadra-rivale ed ha ottenuto il massimo possibile.

Lewis Hamilton

10

La sua non è la rimonta del secolo (dal 2000 a oggi Vettel e Raikkonen hanno fatto meglio, e pure lo stesso Lewis in altra occasione), ma poco ci manca. Certamente favorito da safety-car e bandiera rossa, Hamilton con saggezza ha risalito posizioni su posizioni fino a raggiungere il terzo gradino del podio dal ventunesimo posto occupato al via. Una gara impeccabile e difatti festeggiava come avesse vinto.

Daniel Ricciardo

9

Impeccabile, ha tratto il massimo dalla sua Red Bull-Renault con una corsa intelligente e il secondo posto è un vero toccasana per lui. Ehi ci sono anche io, vi ricordate di me, deve avere pensato Ricciardo considerando che nel suo team non si fa che parlare di Verstappen. Terzo podio consecutivo, il quarto in totale nel 2016, l'allungo in classifica generale che lo vede terzo su Vettel e Raikkonen.

Nico Hulkenberg

9

Secondo nei primi giri quando con abilità ha infilato i rivali impegnati a urtarsi, il tedesco della Force India ha corso con un ritmo elevatissimo prendendosi il proprio miglior risultato stagionale, la quarta posizione. Mai salito sul podio in carriera, Hulkenberg si è piazzato quarto anche a Yeongam 2013 e ancora Spa 2012. Settimo in qualifica, è entrato nel Q3 per la quinta volta consecutiva.

Fernando Alonso

9

Gara di autorità. Frustrato per gli ennesimi problemi avuti nelle prove libere che lo hanno costretto a partire dal fondo, in qualifica non ha potuto sfruttare come pensava la versione aggiornata del motore Honda. Da ventiduesimo, assieme ad Hamilton, ha quindi dato vita ad una poderosa rimonta che lo ha portato al settimo posto finale prendendosi il lusso di tenere dietro nei giri finali due Williams e una Ferrari. Non è comunque il suo miglior piazzamento stagionale avendo concluso quinto a Monaco e sesto a Sochi, ma non certo partendo dall'ultima fila.

Sergio Perez

7,5

Partiva davanti, di una posizione, al compagno di squadra Hulkenberg, ma durante la gara ha patito il vicino di box. Perez ha comunque conquistato la quinta piazza dietro a Nico portando un risultato eccezionale alla Force India. Dopo il terzo posto di Baku, il messicano è tornato nella top 5.





**Bel podio
per Daniel Ricciardo**

GP BELGIO

Il pagellone





Prima gara in Formula 1
per Esteban Ocon

Kimi Raikkonen

6

Colpito da Vettel, colpito da Verstappen col quale poi si è ritrovato suo malgrado a rischiare di volare via a oltre 300 orari e poi spinto fuori a Les Combes. Che doveva fare il povero Raikkonen che si è urtato anche con Grosjean? E' già tanto se non ha preso a cazzotti tutti.

Valtteri Bottas

6

La solita gara Williams, monoposto che non sono né carne né pesce finendo per condizionare il menu dei propri piloti. Bottas arriva ottavo, perché nel finale il team decide di spostare Massa davanti a lui, in difficoltà, per andare alla caccia di Alonso. Manovra inutile, la Williams adesso sta dietro anche alla McLaren.

Felipe Massa

6

Vedi sopra. Come Bottas fa quel che può, nel finale va in difficoltà e deve cedere al compagno e anche a Raikkonen concludendo decimo. Roba triste, insomma.

Esteban Gutierrez

6

Con la Haas tiene un bel ritmo ed arriva dodicesimo. Peccato, in un GP con così tante sorprese, la Haas non riesce a sorprendere più di tanto. E intanto Gutierrez per la terza volta consecutiva ha concluso una gara davanti al ben più quotato compagno Grosjean.

Esteban Ocon

6

Niente di speciale, ma una sufficienza meritata per avere concluso il primo Gran Premio della sua carriera.

Romain Grosjean

5,5

In qualifica sfiora la Q3 e quindi ci si attendono grandi cose in gara. Invece, nulla accade per cronica mancanza di velocità e finisce anche dietro al compagno Gutierrez.

Daniil Kvyat

5

Che dire. In qualifica finisce fuori già al Q1 a dimostrazione che la pausa estiva che doveva rigenerarlo non è servita molto, poi in gara combatte bene nella prima parte e finisce 14esimo senza speranze. Certo la Toro Rosso a Spa ha pagato la mancanza degli sviluppi al motore, che è quello del 2015, ma alla fine Kvyat è sempre laggiù...

Jolyon Palmer

5

In qualifica sorprende piazzandosi tredicesimo a dimostrazione della crescita del motore Renault. Ma in gara svanisce nel nulla come spesso gli capita.

Kevin Magnussen

5

Come Palmer, eccellente in qualifica si piazza dodicesimo, ma in gara commette un grave errore nel punto più pericoloso del circuito, il Radillon. Distrugge la sua Renault, per fortuna rimedia solo un taglio alla caviglia sinistra. Gli è andata molto bene...

Felipe Nasr

5

Arriva in fondo, ultimo a 1 giro. Le modifiche portate dalla Sauber avevano illuso nelle prove libere che qualcosa poteva cambiare, invece da come è andata la corsa tutto è rimasto invariato.

Sebastian Vettel

4

Parte benissimo, ma incomprensibilmente alla Source chiude brutalmente la linea e va ad urtare Raikkonen. Come è possibile che un pilota della sua esperienza commetta una ingenuità del genere in una gara in cui le Ferrari potevano lottare per il podio? Poi, è bravo a recuperare fino al sesto posto finale, ma ancora una volta è stata gettata al vento una buona occasione per ben figurare.

Jenson Button

4

Da un pilota della sua esperienza, nel GP in cui potevi avere la certezza di poter lottare per i punti grazie agli sviluppi portati dalla Honda, ingarellarsi come un ragazzino nei primi giri per poi finire tamponato da Wehrlein è estremamente deludente. E considerando quel che ha fatto Alonso partendo da ultimo e l'evolversi della gara, Button ha gettato via sicuramente un gran risultato. Quando arriva Vandoorne?

Max Verstappen

2

Come passare in 24 ore da eroe per avere conquistato la prima fila a una sorta di Terminator senza controllo. Sbaglia la partenza, vede un buco lasciato da Raikkonen e vi si butta dentro di istinto, senza pensare. Si ritrova inevitabilmente senza spazio e urta il finlandese rompendo l'ala anteriore. Nel 1° giro con la vettura danneggiata compie una serie di scelleratezze tagliando varianti e rientrando pericolosamente in pista fregandosene degli altri. Durante il prosieguo del GP, si ritrova in lotta con Raikkonen e allora mette in atto ciò che ha fatto a Budapest, ovvero scorrettezze d ogni genere molto molto rischiose. Solo la freddezza di Kimi ha impedito un brutto incidente o che il ferrarista buttasse fuori Verstappen preso dalla esasperazione. L'olandese poi, ha accompagnato nella via di fuga di Les Combes anche Perez. A motori spenti, non si è assunto alcuna responsabilità affermando che se la FIA non lo ha punito lui era nel giusto, aggiungendo poi una sorta di vendetta nei confronti dei piloti Ferrari. E proprio qui sta il punto. Finché il ragazzino pensa di poter fare ciò che vuole, come gli capitava in F3 o nel karting, tutto potrà accadere. Ma qui stiamo parlando di vetture che viaggiano a oltre 330 orari, Max non conosce l'effetto che fa un contatto a quella velocità. Attenzione, perché ci sono tutti i presupposti che portano a un incidente, come lo fu per Grosjean quando dopo atteggiamenti simili fece la frittata a Spa 2012 venendo poi sospeso per il successivo GP a Monza. Non è passata inosservata, almeno a noi, la manovra di Vettel nei suoi confronti, quando dopo averlo sorpassato, gli ha tagliato brutalmente la via costringendolo a inchiodare le gomme anteriori. Primo avvertimento...

Carlos Sainz

n.g.

La sua corsa finisce dopo 1 giro perché la sua Toro Rosso becca uno dei detriti lasciati nel rettilineo del Kemmel da Raikkonen e Verstappen. Peccato, almeno in qualifica al Q2 c'era arrivato a dispetto del suo compagno Kvyat.

Pascal Wehrlein

n.g.

Gran qualifica, ma al 1° giro si ritrova Button improvvisamente davanti dopo una toccata con un altro pilota e non può far niente per evitare di colpirlo.

Marcus Ericsson

n.g.

Parte dai box e si ferma poco dopo per problemi tecnici.





È finita così
la gara di
Carlos Sainz

GP BELGIO

Marcus Ericsson



“La Manor nel mirino”

Lo svedese della Sauber fa il punto della sua stagione sottolineando le difficoltà economiche, e quindi anche tecniche, incontrate dalla squadra svizzera. Ed essendo ancora a zero punti, si augura al più presto di poter superare nella classifica il team inglese

Chiara Rainis

Dal suo debutto nel Circus avvenuto nel 2014, Marcus Ericsson è stato in grado di raccogliere appena nove punti. Sarà per questo e per la voglia di smentire quanti lo reputano un pilota con la “valigia” (si veda la sua partenza dalla Caterham proprio al momento del naufragio economico e l’approdo immediato alla Sauber) non particolarmente meritevole della massima serie considerate le sole tre vittorie in GP2 in quattro anni (Valencia 2010, Belgio 2012 e Germania 2013), che lo svedese almeno a parole, si presenta piuttosto motivato ad ottenere un risultato. Una specie di riscatto, un modo per affermare le proprie capacità a dispetto dell’opinione di buona parte dell’ambiente. Più chiacchierone del previsto considerata la sua provenienza nordica, Ericsson ci ha raccontato il momento difficile che sta attraversando il team elvetico e le proprie ambizioni per il futuro.

Da Spa potete contare su un pacchetto aggiornato oltre alla famosa ala anteriore già provata nelle ultime gare prima delle vacanze. Pensi potrà bastare per abbandonare l’ultima piazza costruttori?

“Non so, di sicuro questo è il nostro obiettivo. Non avendo avuto finora grossi aggiornamenti per i noti problemi finanziari, le novità dovrebbero comunque consentirci di fare un passo avanti almeno in termini di stabilità dell’auto. Quanto grande sarà, invece, resta tutto da vedere, ad ogni modo è sempre eccitante poter verificare degli update”.

Passare attraverso criticità economiche non è un’anomalia per un team come la Sauber, dal debutto del 1993 ad oggi spesso alle prese con crolli e improvvisi cambi di proprietà, ma quest’anno forse le conseguenze sono state ancora peggiori dato che pure la “piccola” Manor vi sta precedendo in classifica...

“Bisogna riconoscere che nella prima parte di campionato hanno fatto un ottimo lavoro e rispetto al 2015 sono decisamente cresciuti. I progressi hanno consentito loro di raccogliere un punto in Austria con Pascal Wehrlein. La nostra intenzione è superarli a breve e per farlo dovremo continuare a spingere a fondo”.

Quanto ti ha dato fastidio non poter partecipare ai test stagionali di Barcellona e Silverstone per motivi extra sportivi?
"Certamente non è stato positivo. E' sempre utile passare tempo al volante, tuttavia la situazione della squadra e l'assenza di parti nuove da provare ci hanno costretto a rinunciare. Non è stato il massimo però è andata così. Non si poteva fare altrimenti".

Quanto ha pesato l'aspetto finanziario e quanto invece una mancanza tecnica nelle magre prestazioni viste dall'Australia ad oggi?

"Direi che è stato un mix dei due aspetti. Il personale è formidabile e possiede ottime infrastrutture a Hinwil, ciò malgrado la situazione economica ha rallentato il lavoro e non ha permesso di sviluppare la monoposto a dovere. Con il passaggio di proprietà speriamo si possa tornare ad essere competitivi".

Quale dovrà essere secondo te la priorità della Longbow Finance che adesso possiede quasi l'intera totalità delle quote della scuderia?

"Li ho incontrati una volta per cui non so come agiranno. A mio parere, prima di tutto dovranno cercare di creare stabilità nel gruppo, migliorare la struttura dell'equipe e ovviamente dare il giusto input per agire sulla vettura. Alla luce della nostra attuale posizione sarà un po' come cominciare da zero. Operato su questi aspetti si potrà provare a risalire".

E per quarto concerne la macchina, quali sono le vostre debolezze?

"Essenzialmente il downforce, in secondo luogo dovremo rafforzarci nell'interpretazione delle gomme. Le Pirelli sono complesse da leggere, in special modo fatichiamo a capire la finestra operativa ideale".

Nei mesi scorsi si è avvicinato il tuo nome alla svedese Tetra Pak, secondo alcuni intervenuta per salvare la scuderia e permetterle di prendere parte alle ultime gare prima della pausa estiva...

"Sì ma in realtà non c'era nulla di vero anche perché non sono mai stato sponsorizzato da loro. L'unica cosa che so è che l'investitore subentrato è svizzero e non ha alcuna connessione con me".

Secondo la team principal Monisha Kaltenborn il 2017 sarà per voi una vera occasione di recupero dato che le macchine saranno del tutto diverse (più veloci, aggressive e dotate di gomme più larghe) rispetto a quelle attuali. Sei d'accordo?

"Il nuovo regolamento farà partire tutti da un foglio bianco, dunque sarà una chance da non sprecare. Storicamente però, i big hanno più risorse a disposizione e maggiori possibilità di migliorare man mano la monoposto. Non sapendo ancora dove sarò mi sto preoccupando relativamente del futuro. Di sicuro ovunque sarò proverò a tirare fuori il 100% dal materiale".

L'abbandono di patron Sauber cambierà qualcosa nelle dinamiche interne?

"Peter ha fatto tanto per il team e per la F.1 dunque è triste che non sia più una presenza fissa nel paddock, tuttavia già lo scorso anno aveva iniziato a frequentarlo di meno, quindi non credo ci saranno troppi scossoni".



Sono in molti ad imputare le difficoltà della scuderia ad una incapacità di gestione da parte della Kaltenborn. Che idea ti sei fatto a proposito?

"La gente parla troppo e ingiustamente non conoscendo i dettagli della vicenda. Il compito di Monisha non è affatto semplice. Le ultime due stagioni sono state davvero critiche e lei si è comportata in maniera egregia. Insieme abbiamo sempre lavorato bene, di conseguenza continuerà ad avere il mio supporto al 100%".

Ad inizio campionato il tuo compagno di box Felipe Nasr ha puntualizzato pubblicamente che il telaio della sua C35 non era valido quanto il tuo. Ti hanno infastidito quelle affermazioni?

"Mah, se ne era convinto rispetto la sua opinione. Comunque in Germania ho usato il suo chassis e ho concluso davanti a lui senza notare alcun particolare problema, quindi...".

A Silverstone sei stato vittima di un incidente decisamente spettacolare. Come si fa dopo un episodio del genere a voler subito risalire in auto?

"Certi eventi si mettono in conto quando si inizia questo mestiere. In effetti in Inghilterra l'impatto è stato violento, direi il peggiore della mia carriera, però il mio unico desiderio nelle fasi successive era solo tornare a guidare. Può sembrare strano ma per noi funziona così".



Dall'esterno la parte più scioccante è stata vedere il volante staccarsi...

"In realtà me ne sono accorto solo quando mi sono fermato! Un plauso va comunque alla sicurezza. Le parti vitali non si sono danneggiate, il che significa che sono stati fatti enormi progressi".

Sarai dunque contento dell'introduzione della protezione dell'abitacolo a partire dal 2018?

"Assolutamente, come detto, le auto di oggi sono molto sicure, però la testa non è ben protetta. Qualunque sarà il sistema scelto dalla FIA, che sia l'Halo o altro, sarà un plus importante".

Prima di arrivare in F.1 hai corso per diverse stagioni in GP2. Come hai avvertito lo step nella massima serie?

"Dal punto di vista della guida non ho notato grosse discrepanze, mentre per tutto il resto si essendomi trovato all'improvviso ad aver a che fare con i media, gli sponsor e le attività collaterali. Anche la mia popolarità è cresciuta. Ad esempio in Svezia ora tutti mi conoscono. In poco tempo sono cambiate molte cose ma lo considero un piacere non un fastidio".

Da quando sei approdato nel Circus hai dovuto confrontarti con situazioni finanziarie complicate. Quanto questi imprevisti hanno disturbato il tuo lavoro?

"Di certo non è stato l'ideale perché invece di focalizzarmi soltanto sulla guida ho dovuto fare i conti con altre vicende. Da pilota però, devi dimostrare di essere in grado di sconnetterti e pensare solo al tuo mestiere, che è quello di essere più veloce possibile. Alla fine penso di esserci riuscito nonostante tutto".

Nella F.1 attuale secondo te quanto conta disporre di una buona dose di denaro e di un patrocinatore importante?

"I soldi servono, tuttavia è fondamentale la performance in pista. E' sempre stato così. Quanto pesi avere le spalle coperte in questo senso non lo so".

Per l'ennesima volta è stato modificato il regolamento sui messaggi radio. La reputi una decisione opportuna?

"In effetti dal 2015 la regola è stata rimaneggiata parecchio. Dal non poter dire più nulla al tutto consentito. Personalmente non mi sono posto molte domande sulla questione. Ciò che conta è tirare fuori il massimo da quello che lo sport permette. Penso che in ogni caso sarà più semplice per noi visto che dai box potranno darci maggiori indicazioni".

Ritieni almeno che migliorerà lo spettacolo?

"Non so se potrà essere un intervento positivo in toto. In termini di show penso sarà uguale. In fin dei conti la gente desidera vedere la battaglia in pista e corse animate, qualcosa di diverso rispetto ai team radio".

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 28 AGOSTO 2016

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 44 giri in 1.44'51"058
- 2 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 14"113
- 3 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 27"634
- 4 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 35"907
- 5 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 40"660
- 6 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 45"394
- 7 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 59"445
- 8 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1'00"151
- 9 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 1'01"109
- 10 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1'05"873
- 11 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 1'11"138
- 12 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1'13"877
- 13 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1'16"474
- 14 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'27"097
- 15 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1'33"165
- 16 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 17 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro

Ritirati

- Kevin Magnussen
- Marcus Ericsson
- Carlos Sainz
- Jenson Button
- 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	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
Germania	31/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 67 giri in 1.30'44"200
Belgio	28/08/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 44 giri in 1.44'51"058
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	



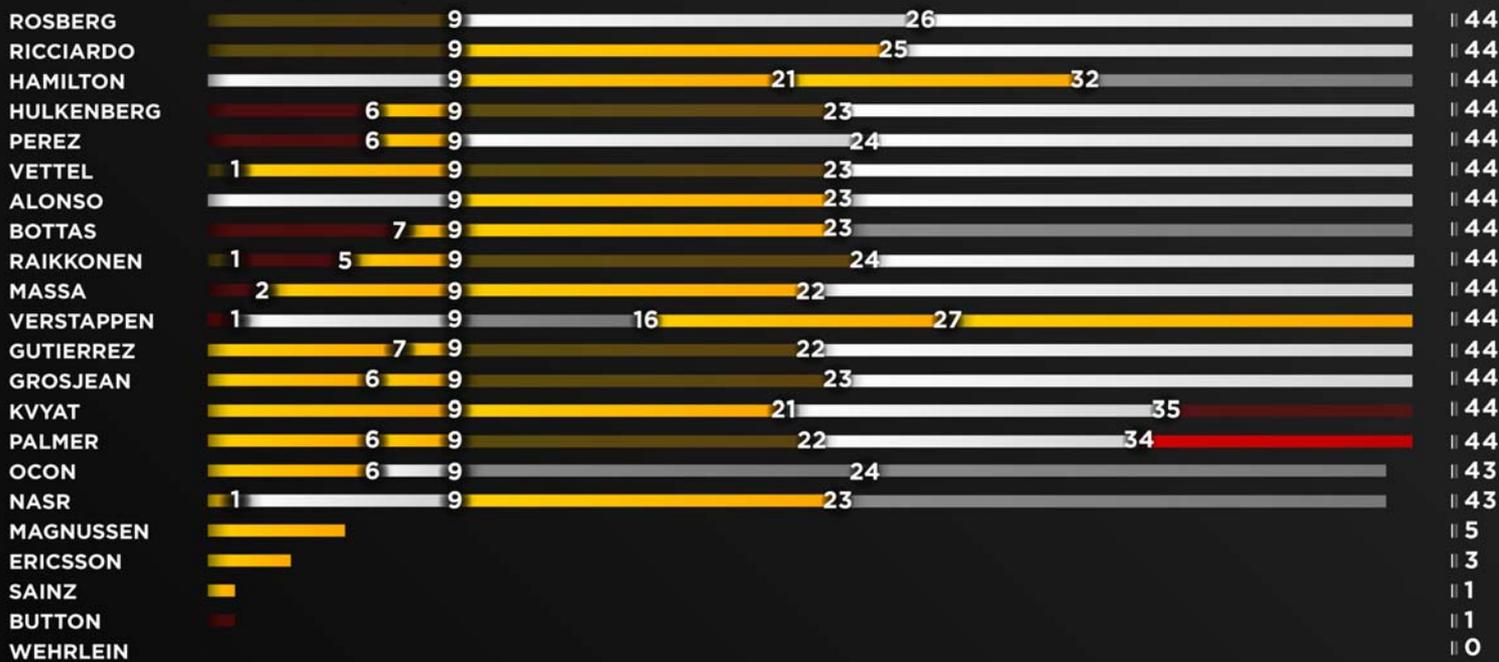
CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	232
2	Nico Rosberg	Mercedes	223
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	151
4	Sebastian Vettel	Ferrari	128
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	124
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	115
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	62
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	58
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	45
10	Felipe Massa	Williams-Mercedes	39
11	Fernando Alonso	McLaren-Honda	30
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	30
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
14	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	23
15	Jenson Button	McLaren-Honda	17
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
24	Esteban Ocon	Manor-Mercedes	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	455
2	Red Bull Racing	274
3	Ferrari	252
4	Force India	103
5	Williams-Mercedes	101
6	McLaren	48
7	Scuderia Toro Rosso	45
8	Haas	28
9	Renault	6
10	Manor	1
11	Sauber	0

GRAFICO PIT STOP



NUOVO
USATO

MESCOLE 2016

- MEDIUM
- SOFT
- SUPERSOFT

TOTALE PIT STOP

51



CONDIZIONI GARA

METEO



SERENO



TEMPERATURE

ARIA

CIRCUITO



26,8°C
25,2°C



40,0°C
36,2°C

VELOCITÀ VENTO

UMIDITÀ RELATIVA



7,4 M/S
0,4 M/S



62,0 %
51,0 %

PNEUS



MEDIUM



SOFT



SUPERSOFT

GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO



STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO



22^{GIRI}
MASSA WILLIAMS
GUTIERREZ HAAS

17^{GIRI}
VERSTAPPEN RED BULL

10^{GIRI}
PALMER RENAULT

Voglia di... stupore

Le ultime gare della serie maggiore a due ruote hanno proposto vincitori a sorpresa, comprimari, come Miller e Crutchlow, certamente favoriti da una serie di circostanze per loro positive. In F.1 raramente accadono episodi del genere. Vediamo perché e quando si sono verificati

Jacopo Rubino

Jack Miller ad Assen, Cal Crutchlow a Brno. In pochissimo tempo abbiamo assistito a due vittorie di nomi imprevedibili in MotoGP, a tutto vantaggio dello spettacolo. Fra gli appassionati la domanda è quindi sorta spontanea: perché qualcosa di simile non accade su quattro ruote, in Formula 1? Un po' come quando Olivier Panis fu l'eroe di Montecarlo nel 1996, venendo su dalle retrovie con la sua Ligier tra lo stupore generale. Un interrogativo legittimo, meno scontato di quanto si possa credere.



Cal Crutchlow



Miller
in Paradiso
ad Assen

Pioggia fattore chiave per Miller e Crutchlow

Analizziamo innanzitutto come si sono svolti i recenti Gran Premi di Olanda e Repubblica Ceca. Il fattore chiave, in entrambi i casi, è stato rappresentato dalla pioggia. Ad Assen è servita persino la bandiera rossa per il diluvio venuto ad abbattersi a corsa già iniziata, a Brno invece si è proseguiti filati fino al traguardo, senza nemmeno il cambio moto (a parte alcune eccezioni). Per Miller e Crutchlow, che scattavano molto indietro sulla griglia, è stata decisiva la giusta scelta di pneumatici, che ha permesso loro di recuperare via via terreno fino a prendersi il primo trionfo della carriera in top class.

E in F1? Maldonado e Vettel sì, ma...

Torniamo in Formula 1. Quanto dobbiamo portare indietro la macchina del tempo per vedere una vittoria altrettanto rocambolesca da parte di un outsider? Senza dubbio la su-

premia Mercedes ha lasciato poco margine per certi ribaltoni nell'era dell'ibrido, concedendo le briciole persino agli altri top team. Potremmo parlare del colpaccio di Daniel Ricciardo a Budapest, nel 2014. Anche quel giorno pioveva, in fondo, ma l'alfiere della Red Bull guidava comunque la seconda monoposto più competitiva del lotto. Fecero saltare il banco dei bookmakers Pastor Maldonado a Barcellona, nel 2012, e Sebastian Vettel nell'ormai leggendaria impresa del 2008 a Monza con la Toro Rosso. Ma stiamo parlando di due piloti che partirono dalla pole, che già prima del via avevano quindi le carte in regola per farcela. Come in effetti è stato.

L'impresa di Button vincitore a Budapest nel 2006

Dobbiamo perciò scorrere un decennio tondo tondo, fino al Gran Premio d'Ungheria 2006: Jenson Button ottiene il suo primo sigillo, destreggiandosi alla perfezione tra acqua, gomme giuste o sbagliate, errori degli avversari. Il britannico



Jenson Button
vincitore a Budapest
con la BAR Honda
nel 2016

quel giorno partiva 13esimo e guidava, guarda caso, proprio una Honda. Fu una domenica davvero pazzca, in cui anche i big capitolarono. Kimi Raikkonen ebbe un crash contro Tonio Liuzzi, Fernando Alonso si ritirò per una ruota mal fissata, Michael Schumacher fu quasi eroico nel voler resistere a tutti i costi con le Bridgestone intermedie ormai alla frutta. Ma ne pagò le conseguenze.

Anche in MotoGP sono risultati rari

Insomma, quel 6 agosto in terra magiara si verificarono tutti gli elementi utili a regalarci un vincitore shock. Come lo sono stati Miller e Crutchlow. Certo dieci anni sono tantissimi, ma non dimentichiamo che era proprio dal 2006 (in Portogallo con Toni Elias, portacolori di Gresini) che in MotoGP non si assisteva all'affermazione di una scuderia satellite, come Marc VDS e LCR. Perché anche nelle due ruote i round più movimentati hanno poi visto svettare chi era dotato del materiale tecnico migliore. Una parziale eccezione può essere considerata quella di Chris Vermeulen, il quale nel 2008 si impose a Le Mans da ufficiale Suzuki, ma con un mezzo certo non alla pari della concorrenza più quotata. Sempre per la Formula 1, sfogliando l'album dei ricordi, sarebbe impossibile non menzionare l'incredibile Gran Premio del Brasile 2003, arpiionato da Giancarlo Fisichella con una Jordan già sul viale del tramonto, in una corsa fra le più folli nella storia del Mondiale. Se volessimo fare un paragone, sarebbe come riuscirci nel 2016 con una Sauber o una Manor. Fantascienza. In definitiva, il passato ci insegna che quando piove è lecito aspettarsi di tutto. E a volte succede pure di più. Fin qui abbiamo però parlato soltanto di vincitori, ma è giusto estendere la nostra ricerca all'intero podio, citando ad esempio il clamoroso secondo posto di Sergio Perez con la Sauber nel 2012 in Malesia, dove arrivò quasi a insidiare la leadership della Ferrari di Alonso. E il messicano ha sbalordito più volte anche sull'asciutto.

F1 e MotoGP diverse ma le sorprese sono possibili

La Formula 1, rispetto alla MotoGP, dalla sua ha un'ulteriore variabile che può contribuire a mischiare le carte: la safety-car. I distacchi annullati o le mosse corrette al muretto box sono a volte in grado di propiziare prestazioni impensabili, anche se in palio solo un piazzamento in zona punti. Può essere comunque esaltante, anche per il pubblico: la nona posizione di Jules Bianchi al volante della Marussia, ottenuta due anni fa a Montecarlo, resterà sempre scolpita nella memoria. E non solo per il tragico destino del promettente francese. Allo stesso modo, la maggiore durata di un Gran Premio di F1 rispetto ad uno di MotoGP (praticamente il doppio) può tendere a "normalizzare" la situazione sulla distanza, dando maggiori chances di recupero ai primi della classe se l'asfalto torna ad asciugarsi. La sensazione è che, nonostante tutto, persino la Formula 1 attuale sia capace di produrre risultati degni di stupore. Ma con buona pace di Bernie Ecclestone, il meteo o l'amalgama di certi ingredienti favorevoli non sempre possono essere previsti o riprodotti. Lo stesso discorso vale ovviamente per la MotoGP: del resto, se ad ogni weekend in pista ci fossero vincitori a sorpresa, non sarebbero più tali.



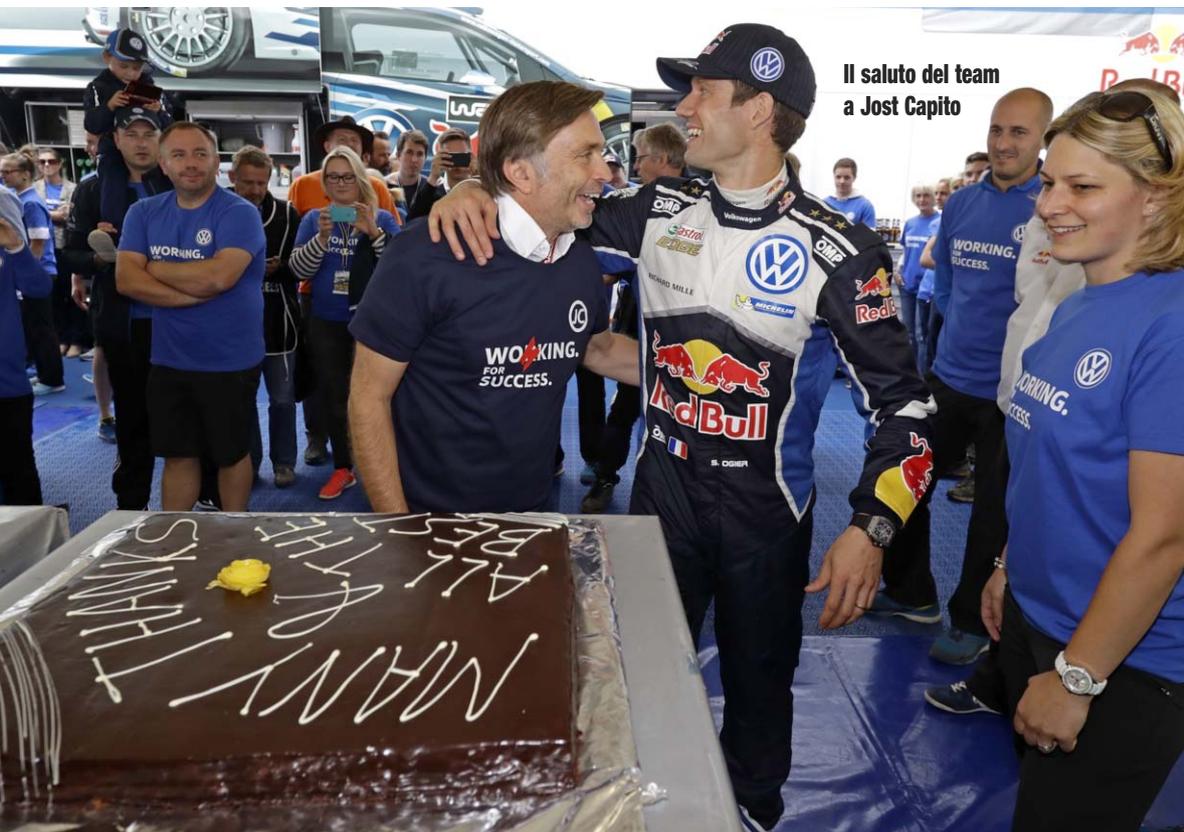
Festplatz Goldbrücken.

OGIER

li asfalta tutti

Dopo sei mesi di digiuno, il campione del mondo in carica ritrova il fondo per lui meno penalizzante, e si aggiudica per il secondo anno consecutivo il Rally di Germania. Il quarto titolo iridato si avvicina sempre più





Il saluto del team a Jost Capito



Marco Minghetti

“Mi ero fissato una linea di condotta ben precisa: non farmi prendere dalla tentazione di voler fare tutto tutto troppo in fretta per compensare tutta la frustrazione accumulata nei mesi precedenti...”. Nelle parole di Sébastien Ogier nell'immediato dopo gara del vittorioso Rally di Germania, c'è molto di più di una normale disamina, sono l'immagine esatta di quello che ha passato il campione del mondo nei sei mesi nei quali, dopo il successo nel Rally di Svezia, è rimasto imbrigliato nella morsa di regolamenti troppo penalizzanti sugli sterrati, impotente verso gli avversari e senza possibilità di replica. Non a caso il ritorno al successo del francese è coinciso con il ritorno all'asfalto. Si partiva tutti alla pari insomma sui fondi catramati che delimitano i vigneti intorno a Trier e così Ogier si è potuto scrollare di dosso il fastidioso ruolo di 'spazzino' per tornare a vestire i panni del grande protagonista. È stata una vittoria tanto attesa quanto importante quella del talento di Gap, affamato di rivalse e voglioso di salutare alla sua maniera Jost Capito, alla sua ultima apparizione come Direttore di Volkswagen Motorsport prima di passare dall'1 settembre al team McLaren in Formula. Dopo il passo falso compiuto in Finlandia, quindi una bella risposta del campione di Gap, arrivato al successo numero 35, e ritornando ad aumentare il vantaggio nella classifica di campionato che ora lo vede leader con 59 punti di vantaggio sul suo più diretto inseguitore, il compagno Andreas Mikkelsen, solo quarto in Germania. Ora, complice anche l'annullamento del Rally della Cina, le gare da affrontare sono soltanto quattro e, contando che le prossime due (Corsica e Spagna) che sono ancora sul terreno amico di Ogier, è facile pronosticare il quarto titolo piloti in arrivo prima di ritornare sulla terra di Galles e Australia.





Dani Sordo

Con Sordo e Neuville la Hyundai sempre più in alto

Se il francese della Volkswagen ha in pratica finito per fare corsa a se, in Germania la vera lotta è stata per le altre due posizioni del podio finite, dopo una bellissima battaglia con Andreas Mikkelsen, ai due portacolori Hyundai Dani Sordo e Thierry Neuville. Una gran bella soddisfazione per gli uomini guidati da Michel Nandan, ennesima dimostrazione che le Polo Wrc non sono più irraggiungibili. A contendere a Neuville lo scettro di miglior pilota Hyundai non è però stato Hayden Paddon, ma l'asfaltista Dani Sordo, al rientro dopo l'infortunio patito nei test pre-Finlandia, e la sua sfida con Neuville è sfociata in una gara al cardiopalma che li ha portati a concludere il rally divisi da un solo, misero, decimo.

Così il campionato

1.Ogier	169
2.Mikkelsen	110
3.Paddon	94
4.Neuville	94
5.Latvala	89
6.Sordo	86
7.Ostberg	78
8.Tanak	52
9.Meeke	51
10.Breen	25



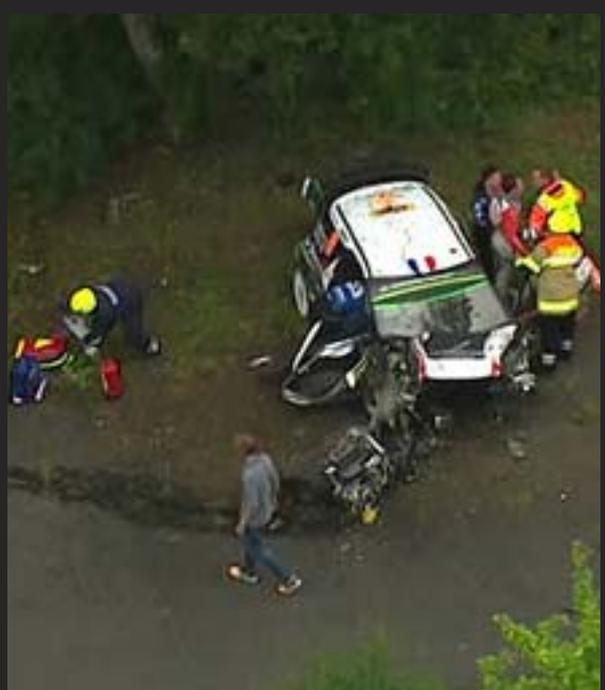
Thierry Neuville



Kris Meeke

Che botto per Lefebvre

Le prestazioni di Craig Breen, culminate con il fantastico podio ottenuto in Finlandia, avevano messo sul chi vive Stéphane Lefebvre, il pilota che con l'irlandese si sta giocando un probabile sedile in seno alla Citroën con la Citroën C3 nel 2017. Tanto che il francese ha cercato di essere al via in Germania anche se l'Abu Dhabi Total WRT aveva escluso l'appuntamento tedesco dai suoi programmi sportivi. Da mesi il giovane pilota francese cercava di reperire il budget per presentarsi al via del rally tedesco e, grazie all'aiuto del team PH Sport, era riuscito nel suo intento. Purtroppo la fortuna non gli è stata amica, ed il ventiquattrenne di Noex-les-Mines è stato protagonista di un incidente davvero spaventoso. Fortunatamente il pilota francese ed il suo navigatore Gabin Moreau ne sono usciti vivi, ma le fratture riportate da quest'ultimo li terranno lontani dalle gare, il tempo che basta per fargli perdere il treno per la prossima stagione. "Ricordo esattamente cosa è successo", ha poi dichiarato il francese dall'ospedale. "In una curva secca a destra da tagliare la vettura è scivolata verso l'esterno colpendo una fila di paracarri di cemento. La sfortuna ha voluto che l'ultimo girasse la macchina verso gli alberi: quest'ultima parte dell'incidente ha causato i danni maggiori. Sia io che Gabin vogliamo ringraziare tutti per i messaggi di supporto. Entrambi vogliamo guarire in fretta per tornare in macchina il prima possibile".





Vincendo in Finlandia Meeke è nella storia

Prima di lui c'erano riusciti uno spagnolo e tre francesi, e così dopo Carlos Sainz, Didier Auriol, Sebastien Loeb e Sebastien Ogier, ecco che Kris Meeke, vincendo il Finland Rally, entra nella storia della gara tra i pochi non finnici ad aggiudicarsela. Di più, il trentasettenne portacolori della Citroën sarà ricordato come primo pilota britannico a centrare l'impresa. Il pilota di Dungannon è letteralmente volato lungo i velocissimi sterrati intorno a Jyväskylä, lasciando la concorrenza letteralmente senza scampo. A cominciare dall'eroe di casa Jari-Matti Latvala, capace di mettere la sua firma sul rally scandinavo per ben tre volte. Un autentico capolavoro quello di Meeke che in questa stagione part-time sembra aver trovato la giusta chimica con la DS3 Wrc che presto sarà pensionata. Ora, concreto come non mai, aspetta con impazienza la nuova arma Citroën, quella C3 Wrc con la quale, il prossimo anno, già si candida alla vittoria del titolo mondiale.



Craig
Breen

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

