



Rosberg la canta giusta

Magazine



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

Italiaracing.net

www.italiaracing.net

A cura di:

Massimo Costa
Stefano Semeraro
Marco Minghetti

Fotografie:

Photo4

Realizzazione:

Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

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

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



il graffio

di Baffi

**LA MERCEDES DOMINA
IL G.P. D'ITALIA.**

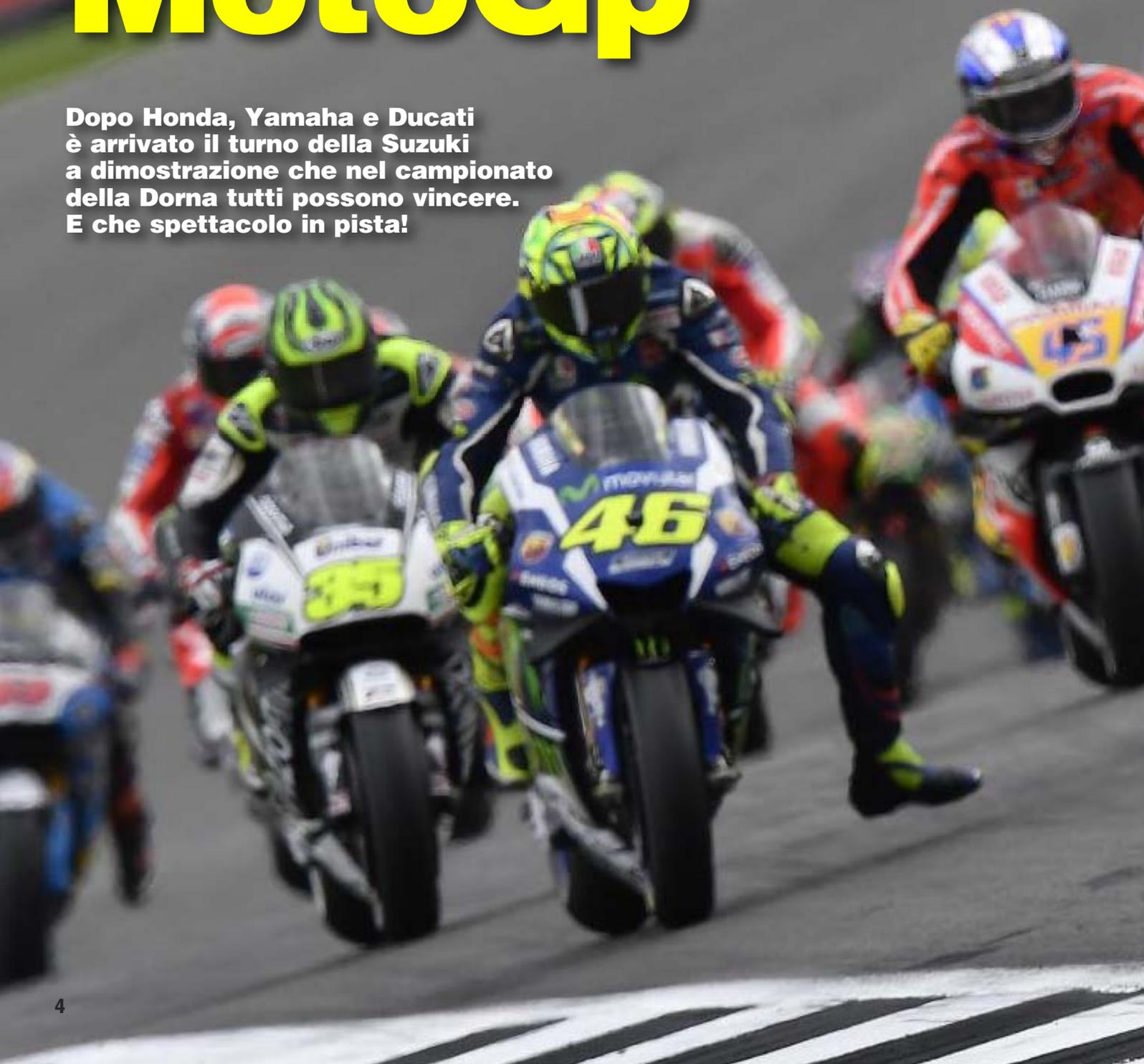
MONZA



BAFFI

F.1, impara dalla MotoGp

Dopo Honda, Yamaha e Ducati è arrivato il turno della Suzuki a dimostrazione che nel campionato della Dorna tutti possono vincere. E che spettacolo in pista!





Vinales si invola portando ad uno storico successo la Suzuki, e dietro il settimo vincitore stagionale è la bagarre



Marco Minghetti

Ebbene sì, lo ammetto, sono uno di quelli. Uno, credo dei tanti, assopito come sempre più spesso accade dopo pochi giri dal via del Gp di Formula 1, che ha poi versato tanto adrenalina in corpo durante l'oretta di spettacolo puro regalato dalla Moto Gp. Tanta adrenalina che, a notte, si è fatto fatica a prendere sonno. Con una domanda che continuava a martellare in testa per rimanere senza risposta. Eh sì, perché nel vedere le immagini dei tifosi in delirio sotto il podio monzese mi ha fatto esclamare quasi in maniera meccanica: "Ma questi, per caso, stanno tutti chiedendo a gran voce la restituzione del biglietto?"

Ok, a peggiorare il tutto ci ha messo del suo il tracciato brianzolo che, parliamoci chiaro, sarà anche lo storico tracciato dagli indelebili ricordi, ma al giorno d'oggi, con le F.1 tutta ingegneria e aerodinamica, è purtroppo diventato un noiosissimo tratto d'asfalto da percorrere a gas aperto con un contorno di appena sei (6, sic...) curve. Strapotere Mercedes a parte, il risultato, dicono le cronache di chi è riuscito a tenere gli occhi socchiusi, in quegli interminabili settantasette minuti e ventotto secondi, è stato il procedere delle ventidue monoposto senza il minimo brivido con alcuni, scontati, sorpassi frutto a dire il vero, dell'utilizzo della solita diavoleria di

turno chiamata, dicono gli esperti delle gallerie del vento, DRS.

E così, è stato davvero imbarazzante il confronto diretto che ha offerto a stretto giro di telecomando la MotoGP di scena a Silverstone. Una quarantina di minuti vissuti col cuore in gola, con le mani strette ai braccioli della sedia quasi a voler imitare le acrobazie che gli splendidi protagonisti hanno voluto regalare al pubblico sulle tribune e ai tanti, tantissimi telespettatori. Volendo escludere il terribile incidente al via, che fortunatamente non ha prodotto gravi conseguenze fisiche ai protagonisti Loris Baz e Pol Espargaro, della gara inglese sono tanti i fotogrammi che rimarranno scolpiti nella memoria degli appassionati, talmente esaltante il livello agonistico tra i quattro piloti che, alle spalle dell'indisturbato Vinales, hanno acceso la prima domenica di settembre. Da Crutchlow a Rossi bravi ad uscire vincenti dai combattimenti corpo a corpo e finire meritatamente sul podio, passando per Iannone e Marquez che con i due rivali hanno battagliato al limite (e forse anche oltre...) delle loro possibilità, finendo uno nella ghiaia e l'altro "solo" al quarto posto, ma con la consapevolezza di aver regalato uno spettacolo al limite delle possibilità di guida. Una specie di Viagra sportivo, vero antidoto a quel potente sonnifero che sempre più assomiglia la Formula 1 dei giorni nostri.

Il duello tra Marquez e Rossi ha tenuto tutti con il fiato sospeso per diversi giri



Iannone, Rossi, Marquez e Crutchlow gli scatenati protagonisti del Gp di Silverstone

Tra alti e bassi...

Gli errori, i problemi tecnici, i fantasmi che di tanto in tanto accompagnano a turno Hamilton e Rosberg, permettono al mondiale di rimanere quanto mai aperto. La pessima partenza dell'inglese ha permesso al tedesco di conquistare un'altra vittoria e di portarsi a soli due punti dal compagno di box





Con una felice partenza Nico Rosberg ha ipotecato il GP d'Italia





Massimo Costa

Un punto è innegabile nel mondiale di F1 2016: gli alti e bassi dei piloti Mercedes stanno rendendo appassionante la rincorsa al titolo iridato. Perché, diciamolo pure, se Lewis Hamilton di tanto in tanto non incontrasse i suoi fantasmi e non fosse tormentato da problemi tecnici, cambi di power unit e quant'altro, la differenza di talento puro tra lui e Nico Rosberg non permetterebbe alcun tipo di duello. E lo si è visto nelle quattro corse disputate nel mese di luglio. Ma a Rosberg va riconosciuta la grande intelligenza di conoscere bene il valore del proprio compagno di box, di indagare su quali sono i propri punti deboli rispetto ad Hamilton, di scovare come migliorarsi per cercare di raggiungere il livello del nemico che alza l'asticella sempre più. Ed è per questo motivo che Rosberg è sempre lì, pronto a punzecchiare il quattro volte campione del mondo, a incupirlo, a rendersi fastidioso come una suocera che ti entra in casa mentre sta per iniziare la partita di calcio che aspettavi di vedere da una settimana.

Dalla qualifica da fenomeno alla partenza lumaca

A Monza, Hamilton aveva dato un saggio delle proprie capacità in qualifica, interpretando al meglio le poche curve del circuito e rifilando a Rosberg un umiliante distacco: mezzo secondo. Nella sfida Mercedes, Hamilton con quel giro da superstar si è portato in vetta alla classifica delle pole ottenute, sette contro le sei di Nico. Sembrava dunque non esserci storia dopo un risultato così schiacciante e invece, in partenza, Hamilton si è mosso lentamente tanto da transitare sesto alla prima variante. Lui dice di avere eseguito la procedura abituale, quindi si potrebbe ipotizzare un problema al software. Ma anche un errore del pilota, mai fidarsi delle loro dichiarazioni... In ogni caso, Rosberg è volato via e come a Spa, quando era partito dalla pole senza il peso di Hamilton relegato in ultima fila per la sostituzione della power unit e di altre componenti, ha salutato la compagnia e buonanotte.

Rosberg ricorda Hill e va a meno due punti

Rosberg è implacabile quando si trova al comando di una corsa e in questo ci ricorda Damon Hill ai tempi della Williams, spesso perdente nei corpo a corpo, ma stilisticamente perfetto e pulito quando era al comando un Gran Premio. Rosberg ha messo a segno una doppietta in otto giorni che ha stordito Hamilton. Se a Spa il terzo posto era stata una vittoria, la seconda posizione finale a Monza è stata una cocente sconfitta. I volti sui due distinti podi lo confermano. Bravo nel recupero da sesto a secondo, da animale da corsa la costruzione del sorpasso finale a Valtteri Bottas, aiutato nella strategia azzeccata dalla Mercedes (un solo pit-stop con utilizzo delle gomme medie nel secondo stint), Hamilton guarda la classifica e vede quel noioso di Rosberg a soli due punti. Roba da farsi venire il mal di testa, come probabilmente sarà accaduto.

La Mercedes può fare quel che vuole

Toto Wolff era preoccupato nella giornata di venerdì, temeva qualche scherzo da parte della Ferrari. Ma in realtà, le cose non sono per nulla cambiate. Se la Ferrari ha compiuto un passo in avanti dal punto di vista motoristico, non è stato tale da poter pensare di andare a giocarsela con le W07. La risposta del team di Wolff è stata netta, quasi traumatica: un solo pit-stop, utilizzo di gomme medie che praticamente non erano mai state provate nel weekend. Chi poteva pensare a un rischio, a un salto nel buio, si è dovuto ricredere. In Mercedes possono permettersi di tutto. Per di più, è stata zittita anche la Red Bull, col fiato corto sui rettilinei monzesi per via di una power unit Renault certamente migliorata, ma ancora non al top e che ha sofferto anche i motori Ferrari. A Singapore però, Wolff e compagnia dovranno stare molto attenti alla Red Bull, dotata di un telaio eccezionale e quindi in grado di dire la sua con prepotenza su quel tracciato cittadino.





Il meglio non basta

La Rossa ha fallito, tanto per usare le parole del Presidente Sergio Marchionne, viva la Ferrari. Quella che sarà. La vettura dell'anno prossimo che con i nuovi regolamenti dovrà "andare a comandare", a qualsiasi costo, concludendo un inseguimento alla Mercedes che al momento sembra impossibile





Stefano Semeraro

Monza ha definitivamente resettato la stagione, nel senso che ormai i sogni di gloria sono stati abbandonati – vedi le dichiarazioni 'tombali' di Marchionne, anche se Maurizio Arrivabene continua a sostenere che "non molleremo questa stagione" (e del resto, cosa potrebbe dire nel suo ruolo?).

Il podio di Sebastian Vettel è stato il contenitore per la folla (150 mila spettatori tra sabato e domenica) accorsa nella speranza che come in passato il circuito di casa favorisse o' miracolo. Invece, le Mercedes non si sono liquefatte, anzi, e il distacco con il quale ha dominato Nico Rosberg e la facilità con cui ha rimontato Lewis Hamilton restano imbarazzanti. Quando Vettel ha provato a spingere sulle supersoft per cercare di avvicinare il suo connazionale della Mercedes, che girava con le medie, per tre volte in 7 giri Nico è stato comunque più veloce. Fra le due mescole c'è una differenza di rendimento di circa un secondo (a favore delle supersoft), quindi è facile capire che le Freccie d'argento fossero più veloci di circa un secondo e due decimi. Stavolta nessuno ha sbagliato niente, i piloti hanno dato quello che potevano, il box non ha sbagliato strategie (quella a due soste era risultata più veloce nelle simulazioni anche se ha concesso ad Hamilton di prendersi il secondo posto), e questo forse è ancora più avvincente. Bisognava prenderne atto, smetterla con i proclami e tornare alla realtà. Il GP d'Italia è stata tolta la maschera alle illusioni.

GP ITALIA

Ferrari





Obiettivo principale battere la Red Bull

La Rossa si è ritirata sull'obiettivo di riserva, che è poi stare davanti alla Red Bull nel campionato costruttori. Secondi va bene, umiliati ancora dai bibitari in pieno rilancio, no. Non è un bersaglio facile, il secondo posto, considerato che da qui alla fine della stagione ci sono ancora parecchi circuiti sui quali le monoposto di Max Vetstappen e Daniel Ricciardo possono dire la loro grazie all'ottimo telaio (Singapore, Suzuka, Austin), ma se non altro il podio di Vettel interrompe un digiuno durato cinque GP. Resta uno svantaggio di 11 punti dall'australiano, recuperabile se continueranno o si consolideranno i miglioramenti visti a partire dal Belgio. Si rischia una stagione con uno 0 nella caselle delle vittorie, a meno che qualche disgrazia altrui non apra le porte a quello che nel calcio si chiama il gol della bandiera. «Torneremo a vincere, non so dire quando ma sono sicuro che capiterà, noi terremo duro e continueremo a crederci», ha detto Vettel, nel tentativo di dare la carica per il rush finale della stagione. «E comunque Monza per noi è stato un grande GP, non abbiamo battuto la Mercedes ma siamo finiti terzi e quarti, che al momento è il massimo a cui possiamo aspirare».

Raikkonen fiducioso "Continuiamo così"

Positivo, non entusiasta, anche Iceman Raikkonen. «Sono due weekend che andiamo nella giusta direzione, quindi spero che sia così anche nei prossimi. Lo sviluppo che abbiamo portato alla power unit non è nulla di magico, ma è qualcosa. Bisogna accettare di fare piccoli progressi qui e là, lavorando un po' su tutte le aree della vettura. Non possiamo arrivare primi, a meno che le Mercedes non si rompano, ma vogliamo restare secondi». Dopo qualche toppata di troppo entrambi hanno capito che è il momento di dare il massimo, limitando i danni e ottimizzando il buono che c'è.

Marchionne carica tutto sulle spalle di Binotto

L'assalto al potere è dunque di nuovo rimandato al prossimo anno, ma è in questi mesi che se ne deciderà l'efficacia. Marchionne ha scaricato anche moralmente James Allison, giubilato qualche settimana fa e caricato tutto il peso della responsabilità di Mattia Binotto, che come è noto non è direttore tecnico come Allison ma CTO, capo dell'ufficio tecnico. Non boss assoluto, ma coordinatore di un gruppo di tecnici che dovranno gestire in maniera più collettiva l'impegno. Binotto è esperto di motori, e ha dimostrato di sapere la sua, per quanto riguarda il telaio la Ferrari potrebbe cercare consigli (o forse li sta già cercando) in casa Dallara, anche se a Varano de' Melegari, patria della riservatezza, si smentisce tutto. C'è una frase famosa del premio Nobel Samuel Beckett: «Ho sempre provato. Ho sempre fallito. Non importa. Riproverò. Fallirò di nuovo, fallirò meglio». Sembra tagliata apposta per la Rossa 'tormentata esistenzialista' degli ultimi anni. Con la differenza che quella è letteratura, questa è Formula 1, e che il nuovo regista dello spettacolo, Sergio Marchionne, non ha nessuna voglia di rischiare la bancarotta sportiva aspettando un futuro che non arriva mai.

Grazie ragazzi!

Button e Massa a Monza hanno annunciato il ritiro dal Mondiale. L'inglese rimarrà vicino alla McLaren, il brasiliano invece, lascerà definitivamente e non ha rivelato se correrà in qualche altra categoria come il DTM o l'Endurance





Massimo Costa

Due così diversi nel paddock della F.1 non si possono trovare. Eppure Jenson Button e Felipe Massa, neanche a farlo apposta, hanno scelto Monza, l'ultimo Gran Premio europeo della stagione, per annunciare il loro ritiro dalla massima categoria del motorsport. Per Massa è un addio totale, per Button non propriamente in quanto rimarrà tester e ambasciatore della McLaren tenendo una porticina aperta per il 2018. Ma che molto difficilmente si potrà riaprire. Button e Massa ci hanno accompagnato in F.1 per una quindicina di anni fornendoci una certa sicurezza. Loro c'erano sempre. Ne hanno vissute e attraversate tante insieme, anche se su due pianeti di vita diversi. Jenson era l'amante del divertimento (come suo padr John, più scavezzacollo di lui e purtroppo mancato nei primi giorni del 2014), delle belle donne che cambiava come gomme a un pit-stop finché non ha trovato la ragazza che lo ha intontito, la bella Jessica Michibata. Ma ecco che una volta raggiunto l'altare, dopo pochi mesi tutto è saltato per aria e Button è tornato brillante single. All'estremo opposto il casalingo Felipe, che si porta spesso tutta la famiglia ai box, è da sempre legato con la brasiliana Raffaella Bassi che gli ha donato il piccolo Felipeinho. Tutto in regola per lui, vita quasi noiosa per essere una star della F.1.

Button e le sfide vinte con Brawn e Hamilton

Button ha disputato a oggi 298 Gran Premi. Ha debuttato a 20 anni con la Williams nel GP di Australia del 2000 arrivando direttamente dal British F.3. Era considerato un fenomeno, è stato un buon pilota la cui pecca è sempre stata quella di accontentarsi. Flavio Briatore non se lo fece scappare e lo portò alla Benetton nel 2001, ma ne rimase deluso, capendo in fretta che non aveva lo stampo di Schumacher, del gran lavoratore. Così alla fine del 2003 lo lasciò andare alla BAR-Honda dove vivacchiò e vinse a Budapest 2006 il suo primo Gran Premio. La BAR è poi divenuta Honda Racing nel 2007, e Button è rimasto, ma alla fine del 2008 ha chiuso venendo rilevato per una sterlina da Ross Brawn, che ne era il direttore tecnico. E' stata la scommessa (vinta) del secolo perché la Brawn Gran Prix con Button a dar man forte ha conquistato il mondiale

permettendo a Jenson di vincere sei gare. Brawn ha poi ceduto subito il tutto alla Mercedes, ma Button ha preferito andarsene alla McLaren eccitato dalla sfida con Lewis Hamilton ed ha continuato a vincere corse: una nel 2010, tre nel 2011 chiudendo da vice campione la stagione alle spalle di Sebastian Vettel e schiacciando il compagno di squadra, tre nel 2012. La lenta discesa della McLaren lo ha portato lontano dal vertice (appena un podio nel 2014) e a prendere la decisione di fermarsi.

Quel mondiale perso Poi l'incidente di Budapest

Massa di Gran Premi ne ha corsi 243 debuttando con la Sauber-Ferrari nel GP di Melbourne del 2002. Aveva 20 anni, gli stessi di Button, e come lui era considerato un astro nascente, ma rimarrà come Jenson "solo" un buon pilota. Quando arrivò in Europa e subito si mise in luce nella Renault 2.0 vincendo la serie europea, se lo contesero Todt e Briatore. Vinse la Ferrari che lo parcheggiò nel team svizzero, poi nel 2003 se lo portò a Maranello per un anno da tester. Nel 2004 e 2005, il ritorno nel mondiale F.1 con la Sauber e qualche bella gara, ma anche dei test con la Ferrari. Finalmente, nel 2006, il sospirato ingaggio di Maranello al fianco di Michael Schumacher, il terzo posto

Jenson Button

13 gennaio 1980
Debutto GP Australia 2000
GP disputati a oggi – 298
15 vittorie
50 podi
8 pole
24 prime file
8 giri più veloci
762 giri in testa a un GP

nel mondiale (alle spalle di Alonso e il Kaiser) con la prima vittoria a Istanbul e la seconda nel circuito di casa, San Paolo. Massa diventa il nuovo Senna per il Brasile, ma nel 2007 è soltanto quarto nel campionato (tre successi) e il nuovo compagno di squadra Kimi Raikkonen vince il mondiale al primo colpo. Massa non si arrende e nel 2008 vive un'annata incredibile con sei vittorie e quel titolo perso all'ultima curva dell'ultimo giro dell'ultimo Gran Premio sul circuito di casa. A festeggiare è Hamilton. La botta morale è forte, nel 2009 la Ferrari non è competitiva e per di più Felipe a Budapest rischia la vita quando dalla Brawn di Barrichello, che lui seguiva, si stacca un bullone che lo colpisce in pieno volto. Si teme per la vita, ma per fortuna si accerta che non riporta danni gravi e torna alle corse l'anno seguente dove trova l'ingombrante Alonso. Non vincerà più una corsa, da erede di Senna diviene il nuovo Barrichello, costretto a dar strada a Fernando quando necessita. Va avanti ancora per quattro anni senza gloria in Rosso, poi la decisione nel 2014 di passare alla Williams. Una pole, cinque podi totali, ma anche Bottas che in qualifica è sempre più veloce di lui durante questa stagione. E allora, Massa dice stop.

Felipe Massa

25 aprile 1981
Debutto GP Australia 2002
GP disputati a oggi – 243
11 vittorie
41 podi
16 pole
27 prime file
15 giri più veloci
936 giri in testa a un GP



**Max Verstappen
in azione
tra gli ex calciatori
Karembeu
e Trezeguet**



Verstappen in goal il giovedì

di Massimo Costa
foto Photo 4

Nico Rosberg

9

Ha fatto tutto alla perfezione in gara, ma non si può dare 10 a un pilota che prende mezzo secondo dal compagno di squadra in qualifica. Aiutato dalle circostanze, prende il largo e gestisce come sa.

Sebastian Vettel

8

Ci ha creduto in ogni istante, ha messo grande pressione a Rosberg, anche se a distanza e poi ha fatto lo stesso con Hamilton. Ma la terza posizione era il massimo che poteva ottenere, anche in qualifica. Nessun errore questa volta e un ritorno al podio che lo ha rinvigorito.

Kimi Raikkonen

8

Un pelino sotto a Vettel, ma poca roba. Ha corso bene, grande ritmo, bella qualifica. Deve continuare così.

Lewis Hamilton

7

Grande qualifica, bella rimonta da sesto a secondo, gran sorpasso finale su Bottas, ma rimane l'ombra grave della partenza sbagliata (o problema di software) e di una vittoria che pareva certa buttata alle ortiche.

Daniel Ricciardo

7

La power unit Renault non è all'altezza di Ferrari e Mercedes in quanto a velocità pura e allora non resta che provare ad ottenere il meglio che si può, ovvero la quinta posizione. L'australiano della Red Bull non ci riesce in qualifica, fregato da Bottas, ma in gara è pungente quanto basta per prendersi il quinto posto.

Valtteri Bottas

6,5

Qualifica tosta, corsa da top driver e bella sesta posizione finale. Ha dormito un po' quando Ricciardo lo ha infilato alla prima variante con una staccata lunghissima. Poteva difendersi meglio.

Max Verstappen

6,5

In qualifica viene battuto dal compagno di squadra Ricciardo, in gara sbaglia la partenza, rimonta e finisce settimo dietro a Bottas. Ci aspettavamo un recupero migliore. Nel paddock ha passato tre giorni a rispondere alle domande su Spa, senza mai un ravvedimento, anzi, spesso contrattaccando. Contento lui. L'unico guizzo a Monza è stato un goal di testa nella partita a calcetto pro terremoto che si è svolta il giovedì precedente il GP.





Daniel Ricciardo



**Passeggiata in famiglia
per l'ormai "pensionato"
Felipe Massa**



Sergio Perez

6,5

Voleva i punti a tutti i costi e l'ottava posizione finale è un ottimo risultato per la Force India già grande protagonista a Spa.

Nico Hulkenberg

6,5

Vedi sopra. Questa volta il tedesco si è ritrovato dietro a Perez in gara e in qualifica, ma ciò non toglie che il decimo posto è stato frutto di un bel lavoro.

Felipe Massa

6

Non è entrato nella Q3 mentre il suo compagno volava in top 5 (12 a 2 per il finlandese il confronto in qualifica), in gara si è dato da fare chiudendo nono.

Romain Grosjean

6

La sostituzione del cambio a seguito dell'uscita di pista nel terzo turno libero è stata una brutta botta per Grosjean. L'undicesimo posto finale provoca ancora più rabbia perché si poteva provare di andare a punti.

Jenson Button

6

E' stata una di quelle gare in cui Button non si è lasciato andare, ma ha lottato fino all'ultimo divertendosi molto. E il 12° posto finale davanti ad Alonso lo conferma.

Carlos Sainz

6

Di più con questo motore Ferrari con le rughe, del 2015, non si può fare. Ma lo spagnolo ci mette sempre tanto impegno e questo è quel che conta.

Daniil Kvyat

6

Male in qualifica, in gara viaggiava con Sainz, poi si è dovuto ritirare per un problema al fondo danneggiato alla prima curva dopo il via quando si è trovato stretto tra due monoposto.

Pascal Wehrlein

6

Spettacolare in qualifica dove conquista la Q2, in gara poi perde inevitabilmente posizioni fino al ritiro per problemi tecnici.

Fernando Alonso

5,5

Partiva davanti a Button, ma gli è finito dietro. Per il resto, gara piuttosto inconcludente.

Esteban Gutierrez

5,5

La miglior qualifica dell'anno, ingresso in Q3 e l'obiettivo di prendere punti, è stata subito vanificata da una orribile partenza che lo ha fatto girare penultimo alla prima curva. Dopo di che, un GP all'insegna del recupero.

Marcus Ericsson

5,5

Tanta fatica a Monza per la Sauber, per Ericsson certamente non un weekend facile.

Kevin Magnussen

5,5

La Renault è drammaticamente la monoposto che più ha sofferto i lunghi rettilinei di Monza. Un calvario per il danese che si è limitato ad arrivare al traguardo.

Esteban Ocon

5,5

Secondo GP della carriera. In qualifica si ferma subito per un problema tecnico, in gara cerca la bandiera a scacchi e la trova.

Felipe Nasr

2

Se guidi per un piccolo team e sei in fondo allo schieramento, cerca almeno di stare attento nelle prime fasi, e di portare la macchina al traguardo. Invece, va addosso a Palmer che era al suo esterno alla prima variante provocando il ritiro di entrambi.

Paddock

2

Completamente vuoto il giovedì e il venerdì, il paddock monzese pareva una piazza di paese alle 13 di un giorno di luglio di 40 gradi. Un po' di vecchietti sono apparsi il sabato e la domenica. Sempre quelle facce, con qualche ruga in più. Ma alla FIA sta bene così: tutti fuori dal parco giochi più bello del mondo e zero pass anche per chi è in GP2 e GP3 spendendo centinaia di migliaia di euro per raccontare che loro corrono a fianco della F1 alla quale poi non hanno accesso. Noi siamo una élite e non vogliamo nessuno tra i piedi, si dicono tra di loro i manovratori del mondiale F1. Gente fuori dalla realtà.

Jolyon Palmer

NG





Gutierrez
in lotta
con Button

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 4 SETTEMBRE 2016

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.17'28"089
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 15"070
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 20"990
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 27"561
- 5 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 45"295
- 6 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 51"015
- 7 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 54"236
- 8 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'04"954
- 9 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1'05"617
- 10 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1'18"656
- 11 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 13 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 15 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1 giro
- 18 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

Giro più veloce: Fernando Alonso 1'25"340

Ritirati

Daniil Kvyat
Pascal Wehrlein
Jolyon Palmer
Felipe Nasr

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	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.17'28"089
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	250
2	Nico Rosberg	Mercedes	248
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	161
4	Sebastian Vettel	Ferrari	143
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	136
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	121
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	70
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	62
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	46
10	Felipe Massa	Williams-Mercedes	41
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	498
2	Red Bull Racing	290
3	Ferrari	279
4	Williams-Mercedes	111
5	Force India	108
6	McLaren	48
7	Scuderia Toro Rosso	45
8	Haas	28
9	Renault	6
10	Manor	1
11	Sauber	0

MESCOLE

MEDIUM



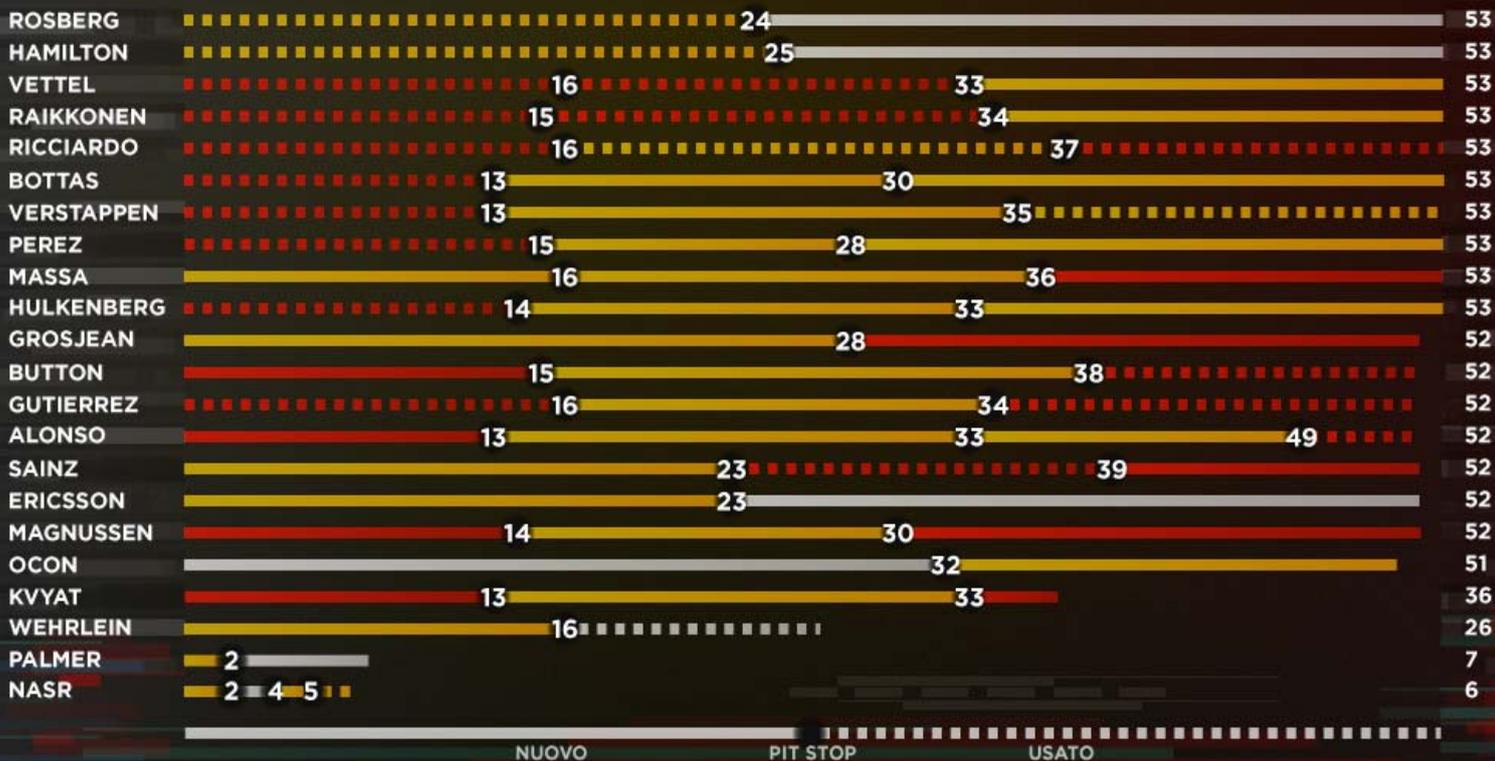
SOFT



SUPERSOFT



GRAFICO PIT STOP



TOTALE PIT STOP

39

NUOVO PIT STOP USATO



PNEUMATICI

MEDIUM



SOFT



SUPERSOFT



GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:26,303

HAMILTON - MERCEDES

01:26,599

ROSBERG - MERCEDES

01:28,552

ERICSSON - SAUBER

01:26,016

RAIKKONEN - FERRARI

01:26,310

VETTEL - FERRARI

01:26,405

VERSTAPPEN - RED BULL

01:25,340

ALONSO - MCLAREN

01:25,919

RICCIARDO - RED BULL

01:26,354

BUTTON - MCLAREN

STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO



32 GIRI
OCON
MANOR



28 GIRI
GROSJEAN
HAAS



24 GIRI
GROSJEAN
HAAS

CONDIZIONI GARA



TEMPERATURA ARIA
30,3°C 29,2°C



TEMPERATURA CIRCUITO
39,9°C 35,4°C



METEO
VELATO/CALDO



VELOCITÀ VENTO
3,4 M/S 0,2 M/S



UMIDITÀ RELATIVA
49,0% 44,0%



“La F1? Non potevo dire di no”

Capito, ex team principal della Volkswagen e ora nuovo CEO della McLaren, spiega perché i rally sono così speciali, anche se sin da bambino ha inseguito un sogno...



Jost Capito ha salutato la Volkswagen con l'ennesimo successo di Ogier e Ingrassia

Dopo i due titoli Costruttori vinti con la Ford nel 2006 e nel 2007, e i tre in plein consecutivi con Volkswagen (ed il quarto in arrivo...), Jost Capito si è raccontato alla vigilia del Gp di Monza, weekend che ha sancito il suo passaggio alla McLaren in Formula 1. Ecco l'interessante pensiero del cinquantasettenne manager tedesco

Capito, il suo primo rally nel Mondiale Rally?

"È stato il Rally dell'Acropoli nel 2003. Ero alla Ford e abbiamo annunciato BP Castrol come sponsor principale. Mi ricordo perfettamente, anche perché abbiamo pure vinto la gara con Markko Martin..."

Lei è un vero fan del mondo WRC, che cosa lo rende così speciale?

"Direi soprattutto le diversità che racchiude. La velocità, la resistenza, la durata, le strade pubbliche. I rally hanno davvero tutto. Per non parlare del lavoro di squadra che devono affrontare le due persone nell'abitacolo assieme al team. È ovviamente un qualcosa di molto complicato, ma che rimane accessibile per i tifosi. Davvero un bellissimo sport nel suo complesso".

Tra i tanti successi, quale lo ha reso più orgoglioso?

"Vincere il Monte-Carlo con la Ford nel 2006 è stato fantastico, perché aggiudicarsi per la prima volta questo evento è davvero unico. Ma anche il titolo costruttori nel 2006 è stato incredibile.

Questo perché erano 28 anni che Ford lo inseguiva. Poi, ovviamente, il 2013 quando abbiamo vinto tutti i titoli nell'anno del debutto di Volkswagen. Cosa che nessuno si aspettava".

Cosa ti ha convinto a lasciare i rally per approdare in F.1?

"Il rally è fantastico, ma la F.1 rimane l'apice del motorsport. Da piccolo poi, sono stato un grande fan di Bruce McLaren ed ho seguito la sua squadra per tutta la vita da quando avevo cinque anni. Adesso guidare quel team di Formula 1 è come coronare un sogno d'infanzia! Quando c'è stata l'occasione, non ho potuto certo dire di no".

Ma ci sono cose di cui lei è contento di lasciare alle spalle?

"Alcuni risponderebbero la politica ma, personalmente, è una cosa che a me piace. È sempre bello trovare una breccia per migliorare le cose, e battersi per questo. Questo è quello che mi mancherà. Tuttavia, non avrò nostalgia per le alzacce a cui ero costretto. Essere in piedi alle 4 del mattino non è il massimo..."

È più orgogliosi del successo ottenuto con Ford o con Volkswagen?

"È impossibile dire quale sia stato quello più importante. Se si vince il Campionato del Mondo, e lo si vince di nuovo, non si può dire se uno è migliore rispetto ad un altro. Ma le squadre erano completamente diverse. Alla Ford, ho lavorato attraverso il team M-Sport, ed anche se faceva parte della grande



famiglia Ford, ho dovuto affrontare diversi dirigenti ingombranti. In Volkswagen, invece, ho avuto lo stesso ruolo, ma allo stesso tempo ero anche il team principal, quindi è stato tutto un po' più facile".

Se potessi cambiare qualcosa nel WRC cosa farebbe?

"Per me ci vorrebbe una gara di shootout, una gara unica di finale. Penso che sarebbe un bene per portare il rally ancora più in alto di quello che è oggi. Sarebbe un buon modo per coinvolgere il pubblico con qualcosa di ancor più eccitante. Credo che non cambierebbe lo spirito dei rally, perché la maggior parte dello scarto tra i protagonisti sarebbe sempre quello ottenuto nelle gare precedenti. Ma l'ultimo appuntamento diventerebbe davvero attrattivo e molto telegenico, e questo, al giorno d'oggi, è davvero importante. Il rally deve arrivare al grande pubblico".

Lei pensa che un pilota di rally possa fare il salto in F.1?

"Di solito sono troppo vecchi. Tutto qui. Ne avrebbero la capacità? Sì, credo di sì. I piloti che sono i migliori nella loro categoria, potrebbero esserlo in molte altre discipline automobilistiche. Il trucco è quello di sapere guidare bene una macchina, sia di rally sia in circuito. Abbiamo visto quello che ha fatto Kimi Raikkonen. Molte persone hanno detto che quello che lui ha fatto nel Mondiale Rally non sia stato granché. Penso invece che Kimi abbia fatto un buon lavoro. Non ha avuto tempo per imparare ad ascoltare un copilota, e non ha avuto la possibilità di lasciare il segno nelle categorie di accesso alla élite del rally. Penso che un pilota deve decidere in anticipo ciò che vuole dalla sua carriera. E per questo, se si è in alto nel rally, sei troppo vecchio per entrare in Formula 1".



La prima foto di Capito con la nuova divisa McLaren a Monza con Fernando Alonso

WTCC

Il campione





Travolgente Lopez

Tre partecipazioni, tre campionati del mondo vinti e sempre con la Citroen. Mai scelta di pilota fu più azzeccata, una scommessa vinta dal costruttore francese che ha ripescato il 33enne argentino dai "bassifondi" del motorsport. E lui ha schiacciato tutti facendo sentire vecchi e deboli molti suoi colleghi che nel Mondiale Turismo parevano



Dario Sala

Si è vero, manca l'ufficialità. Non è ancora sicuro che la gara di Buriram possa essere tolta dal calendario come tutti danno ormai per certo. Ma cosa cambierebbe? Nulla. José María López diverrebbe Campione del Mondo per la terza volta consecutiva al prossimo round iridato a Shanghai. L'appuntamento sarebbe solo rimandato perché, non nascondiamoci, è chiaro che in questo momento nel WTCC nessuno può contrastare l'argentino e la sua Citroën C-Elysée. Anche quest'anno infatti, nonostante la zavorra massima di ottanta chili imbarcata ad ogni gara, la coppia è stata capace di fare piazza pulita di uomini e macchine.

Citroën ancora perfetta Honda e Lada arrancano

Chi guarda dall'esterno ha visto una superiorità schiacciante del mezzo meccanico. E' vero. La Citroën con la Elysée ufficiale

ha confermato di essere un'arma formidabile anche quest'anno nonostante un certo avvicinamento degli avversari. La Honda è cresciuta tanto, ma ha anche commesso degli errori, (leggasi fondo piatto), che sono costati cari. Inoltre, pur essendo quasi sempre più leggera, non è sembrata mai realmente in grado di competere con la rivale francese. Gli altri non sono praticamente esistiti. La Lada è ancora indietro mentre la Volvo si è dimostrata troppo acerba oltre ad usare piloti che di WTCC proprio non ne sapevano.

Lopez troppo forte rivali troppo deboli

Non tutto però, è stato regalato. La C-Elysée ha dovuto essere guidata al meglio. E qui Lopez ha fatto la differenza ancora una volta. Ha attaccato quando doveva farlo ed ha ragionato quando invece prendere punti era la cosa più saggia. Ha commesso qualche errore (fisiologico) ed è stato anche fortunato in qualche occasione, ma questo fa parte dell'ossatura di un



mondiale. Di base è stato veloce. Velocissimo, mostrando un livello a cui gli altri semplicemente non possono arrivare perché ormai giunti a fine carriera o perché non ne hanno le capacità. Yvan Muller con la stessa macchina ha vinto (e solo per grazia ricevuta) solo nell'ultima prova in Giappone. Ed il francese è considerato uno dei migliori in assoluto.

Per Pechito un nuovo inizio

E così, dopo tre anni, la favola si è ripetuta. Il WTCC deve tanto a Lopez, ma anche l'argentino deve tanto ad una serie che lo ha riproposto a livello internazionale dandogli la chance di far vedere tutto il suo potenziale. Un rilancio totale guidato sapientemente da una struttura manageriale (quella di Nicolas Todt) che lo portò a far parte della Formula E il prossimo anno. Un contesto nuovo, dove la presenza di piloti del suo livello è la regola e dove emergere non sarà facile. Dovrà sudare per ritornare a capire il mondo delle monoposto che ha abbandonato dieci anni fa e domarlo come ha fatto con le vetture TC1. Forse farà parte anche del WEC coronando così un suo sogno. Insomma, un nuovo inizio. Dovesse farcela anche in quel caso allora avremmo sempre il rimpianto di non averlo potuto ammirare in Formula 1, ma queste sono congetture.



Magico 17

Grande successo di pubblico per la mostra intitolata ad Ayrton Senna presso l'autodromo Nazionale di Monza. Angelo Parrilla ha messo a disposizione il kart in suo possesso, usato da Ayrton nei campionati mondiali disputati.

La passione per Ayrton aumenta, cresce sempre di più; perché non far conoscere a tutti gli appassionati il periodo trascorso da Ayrton con il Go-Kart? Angelo Parrilla, aperti i cassetti dei ricordi, sono uscite immagini incredibili, uniche, giu-

stamente da far vedere agli appassionati di tutto il mondo sportivo kartistico.

Nasce così, "Angelo Parrilla racconta Ayrton", mostra fotografica itinerante realizzata sotto la supervisione di Angelo Parrilla, curata nei minimi particolari e con immagini inedite e mai pubblicate da nessun media. "Ne vado molto fiero", ci racconta Parrilla, "sono stati anni incredibili, stupendi, pieni di passione e con una dedizione al lavoro da parte di Ayrton che a volte era impossibile seguirlo

nelle richieste".

Una struttura professionale avrà il compito di seguire l'allestimento ed il trasporto della mostra, che inizialmente sarà allestita nelle più importanti manifestazioni kartistiche Italiane ed Europee, ed eventualmente a chi ne farà espressa richiesta ad Angelo Parrilla stesso.

Queste sono le immagini, in anteprima, di Angelo Parrilla e della mostra fotografica assieme al go-kart usato da Ayrton nelle gare mondiali disputate.





AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

