

Quarta vittoria in 5 Gp per Rosberg che con 33 punti di vantaggio su un Hamilton distratto dai... Pokemon ora inizia a vedere davvero il Mondiale

Poker Win



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

**MERCEDES CAMPIONE
IN GIAPPONE.**



BAFF.1



A Estoril il test Renault

Per il sesto anno consecutivo, Italiaracing e Renault Sport offrono la possibilità a un giovane pilota italiano di partecipare al test collettivo della Eurocup Formula Renault 2.0 che si disputa nei giorni successivi all'ultima prova stagionale. L'italiano scelto è Leonardo Lorandi, 16 anni, protagonista nel 2016 nella categoria KZ2 nella quale ha vinto la WSK Super Master Series risultando poi settimo nel campionato europeo, primo tra i rookie. Un'annata kartistica che ancora non ha concluso in quanto il prossimo novembre sarà al via del Mondiale in Bahrain nella classe OK. Lorandi è stato dunque votato come miglior prospetto nazionale in vista di un debutto nelle formule che appare certo nel 2017. Curiosamente, Leonardo è il fratello minore di Alessio, votato Kartista Italiaracing nel 2014 e da due anni protagonista nel FIA F3, serie nella quale ha vinto lo

scorso maggio il prestigioso Grand Prix de Pau. Leonardo parteciperà al test organizzato da Renault Sport martedì 25 ottobre sul circuito portoghese di Estoril.

L'albo d'oro dei nostri Kartisti si impreziosisce quindi di un altro giovanissimo pilota italiano molto interessante. Il primo di tutti fu Ignazio D'Agosto che partecipò al test collettivo con One Racing sulla pista di Barcellona. Il pugliese ha poi disputato quattro stagioni nella Eurocup Renault risultando sempre tra i protagonisti assoluti. Nel 2016 purtroppo, per mancanza di budget è rimasto fermo, ma lo aspettiamo al più presto con casco e tuta. La stagione seguente, il premio è andato a Damiano Fioravanti. Il romano ha guidato nei test di Alcaniz con KTR. Dopo aver sostenuto alcuni test con altri team di Renault 2.0, ha optato per correre nella Euroformula Open che tuttora



lo vede al via tra i primissimi (recente la pole ottenuta a Monza). Nel 2013 è stata la volta di un altro romano, Leonardo Pulcini. Il test si svolse a Barcellona col team Interwetten. Pulcini ha poi gareggiato in F.4 Italia e da due anni è nella Euroformula dove comanda con decisione la classifica assoluta. Nel 2014 è stata la volta di Alessio Lorandi, test organizzato a Jerez con AVF. Il lombardo ha successivamente svolto 14 giornate di test con la Renault 2.0 di Fortec e GSK (per il quale ha corso a Spa nella Renault ALPS) debuttando direttamente nel FIA F3 e vincendo questa stagione la gara principale di Pau. Recentemente ha anche debuttato in GP3 a Sepang. Dodici mesi fa è toccato a Luca Corberi vincere il nostro premio. Test a Jerez con BVM, ma Corberi ha spiazzato tutti non partecipando ad altri test e rimanendo legato al mondo kartistico.

I precedenti vincitori

- 2015 – Luca Corberi**
- 2014 – Alessio Lorandi**
- 2013 – Leonardo Pulcini**
- 2012 – Damiano Fioravanti**
- 2011 – Ignazio D’Agosto**

GP GIAPPONE

Mercedes



A close-up photograph of Nico Rosberg, a Formula 1 driver, wearing a white racing jacket with various sponsor logos including Jordan, Allianz, and Edcat. He is pointing his right index finger directly at the camera against a solid blue background.

Massimo Costa

Suffragati dai fatti riportati dalla storia della F.1, non abbiamo mai riconosciuto in Nico Rosberg un talento capace di potersi aggiudicare il campionato del mondo. Niente a che vedere con gente che risponde al nome di Lewis Hamilton, Sebastian Vettel o Fernando Alonso. Certamente Rosberg era nella casella dei piloti di valore, ma per lo più tra quelle considerate ottime seconde guide come lo sono state Rubens Barrichello in Ferrari con Michael Schumacher, David Coulthard in McLaren con Mika Hakkinen o Gerhard Berger in McLaren con Ayrton Senna. La svolta estiva del campionato attuale, con Hamilton travolgente e vincente in quattro appuntamenti su quattro e con Rosberg in evidente difficoltà dopo un ottimo avvio stagionale, avevano confermato ciò di cui sopra.

Benvenuto Rosberg

Le ultime prestazioni del pilota Mercedes lo stanno inserendo di diritto (finalmente) tra i grandi della F.1. La vittoria di Singapore e la qualifica di Suzuka hanno tracciato il solco e messo al tappeto Hamilton



Nella pausa estiva Il cambio di Nico

Ma la pausa estiva ha evidentemente giocato un ruolo determinante nel definire i contorni della stagione in corso. Perché al ritorno in pista, Rosberg è apparso completamente trasformato. Il tedesco, che poi di tedesco ha giusto la nazionalità essendo cresciuto nel Principato di Monaco, aveva affermato alla fine del 2015 che avrebbe lavorato su se stesso per tentare di colmare il divario che lo separava da Hamilton. Tante piccole cose da sistemare. Un passo in avanti lo si era notato con quel grande avvio di campionato (quattro vittorie in fila), ma vi era ancora la convinzione che Hamilton non fosse al cento per cento, spesso turbato da problemi meccanici e sfortune varie. Quando il britannico ha ripreso il ritmo, Rosberg è tornato quello che conoscevamo. Quasi impaurito, timoroso, arrendevole. Dopo Hockenheim, Hamilton si era riaffacciato in vetta al mondiale, baldanzoso e anche strafottente come sempre nei confronti di Rosberg. Ma a questo punto deve essere scattato qualcosa in testa a Nico. I giorni di agosto lo hanno trasformato, ha iniziato a pensare diversamente dal solito. Non più l'ossessione di battere Hamilton, di vincere il titolo, di contare i punti in classifica. No, niente di tutto questo. Rosberg ha cominciato a vivere alla giornata liberandosi di tutte le ansie che lo circondavano da ormai tre anni. E come d'incanto, ha cominciato a guidare alla Hamilton. Tre vittorie in fila tra Spa, Monza e quella spettacolare di Singapore che ha tracciato il definitivo solco dal ruolo alla... Barrichello a quello di prima donna.

Hamilton stordito dalla veemenza di Rosberg

Hamilton ha accusato il colpo, è parso stordito, sorpreso da tanta veemenza oltre che dai problemi continui alle sue power unit. Dentro di sé pensava sempre di riuscire a ridurre il gap, ma Rosberg martellava da matti, come non mai. A Sepang, con Hamilton avviato verso la vittoria e Rosberg in rimonta dopo la tamponata di Sebastian Vettel, il mondiale pareva riaperto. Fino alle fiamme della power unit del campione in carica. Steso dal problema tecnico, Rosberg a Suzuka ha calato il colpo del KO sulla pista che assieme a Spa è sicuramente quella più tecnica e antica, dove il pilota può fare ancora la differenza. Ebbene, in qualifica ci aspettavamo un Hamilton galattico, e invece il biondino lo ha battuto per 13 millesimi entrando diretto nell'olimpo. Ma non era finita: l'attesa replica in gara dell'inglese non c'è stata per una partenza sbagliata, per una rimonta da pilota normale considerando il missile che guida. Un pilota moralmente distrutto da



Rosberg che lassù veleggiava andandosi a prendere l'ennesima vittoria, la nona.

Rosberg non fa calcoli E pensa solo ad Austin

Ma guai a parlargli del mondiale. Non fa progetti, non fa calcoli, non pensa a nient'altro che ad Austin, la prossima tappa. E sorridendo non può non pensare che... "a mio padre Keke è bastata una vittoria nel 1982 per vincere il titolo mondiale...". Il cammino è ancora lungo per Nico e nove successi potrebbero non servire. Quattro gare ancora, in cui praticamente solo lui può perdere il tanto inseguito e sognato primo posto finale. Vedremo se Rosberg manterrà il sangue freddo dei grandi campioni o tornerà ad essere un pilota "normale", se Hamilton si inventerà qualcosa di meraviglioso per mettere in crisi il compagno di squadra. Tutto questo al netto dei problemi tecnici che, chissà, magari potrebbero ora sfogarsi su Rosberg lasciando un po' in pace Hamilton.



La conferenza stampa delle beffe, poi la pole perduta, quello start da dimenticare e la polemica con Verstappen per il mancato sorpasso. Ad Hamilton ultimamente non ne va bene una, e il suo umore tende al cupo. Che gli succede? E soprattutto, riuscirà a 'guarire' e tornare a ruggire in tempo per contendere il mondiale al compagno fino all'ultimo giro?

Il paziente inglese

Stefano Semeraro

Mister Hamilton, dica 33. Che sarebbero poi i punti di distacco che il driver inglese deve rimontare in quattro gare a Nico Rosberg se vuole davvero vincere il suo quarto mondiale. Ma che è anche un modo di testare lo stato di salute – mentale – del tri-campione dopo il Gran Premio di Suzuka che ha segnato l'ennesimo passo falso dell'inglese e l'ennesimo scatto in avanti di Rosberg. Dica, Lewis: che succede? Come mai è così cupo, così irritato? Perché affetta noia durante le conferenze stampa passando il tempo a postare immagine di se stesso e dei suoi rivali travestiti da personaggi Disney, simil Pokemon, come se la realtà vera non le piacesse più di tanto? E' da quando è cominciata la volata finale, dopo la pausa estiva, che Hamilton non è più sereno. Vede complotti, si sente tradito, minacciato. Pensava di avere il triplete con la Mercedes in tasca, invece si ritrova ad inseguire affannosamente un pilota di cui si sente superiore. L'impresa non è impossibile, certo, il mondiale può ancora riacciuffarlo - ma complicata sì. E allora riemerge il vecchio Hamilton, quello lunare e instabile, che si fa soffiare la pole dal compagno e poi si impunta tignoso perché i commissari gli asciughino la pozzetta d'acqua sotto le ruote alla partenza. Fatica inutile, tra l'altro, perché la partenza Lewis l'ha ciccata ancora, condannandosi alla rincorsa.

Emirates





Wolff prevede battaglia Hamilton non cerca scuse

Toto Wolff, grande boss della Mercedes F.1, una risposta per spiegare il prolungato psicodramma della sua star ce l'ha. «Lewis ha bisogno di un nemico, lui funziona così», ha detto dopo la gara giapponese. «Corre meglio quando è sotto pressione ed ha un obiettivo ben chiaro. La corsa per il titolo non è finita, ci sono ancora quattro weekend, e abbiamo già visto ribaltarsi situazioni del genere. Fra il 2015 e il 2016 Nico ha vinto sei gare di fila e poi Lewis ne ha vinte sette consecutive a metà stagione. Non ho dubbi che sarà una lotta molto intensa». Per quanto è successo in Giappone Hamilton almeno pubblicamente non ha cercato scuse: «Non si tratta della pista umida o cose del genere, ho sbagliato io e basta. Non avevo un partenza facile, ma ho fatto patinare le gomme. Poi, ho cercato di ottenere il meglio che potevo, fino alla fine e sono contento di aver preso dei punti».

Niente nervosismi E nervi saldi per Austin

Per Rosberg, «dire che Hamilton si sta auto-distruggendo è sciocco, non ho visto nulla del genere», qualche dubbio su cosa ronzia dietro gli occhiali del suo rivale però rimane. Magari la sensazione che qualcosa gli sta sfuggendo; di non essere stato bravo a capirlo e anticipare le mosse. Ora si tratta di mantenere i nervi saldi e non farsi trascinare dal nervosismo. «Lewis in Malesia era al massimo, aveva dominato il weekend, e noi gli abbiamo rovinato tutto con il guasto al motore», aggiunge Wolff. «A Suzuka l'ho visto bene, non so quanto gli abbiano dato fastidio le polemiche sulla conferenza stampa. Non è il suo stile. Non si butterà giù. Dopo la partenza così ha fatto una grande gara, e una delle nostre priorità è far sì che si senta al massimo alla prossima gara. Ad Austin mancano 10 giorni, non c'è tutta la fretta che c'era stavolta. Non ho dubbi che lo rivedremo fortissimo, perché è fortissimo». Se lo dice lei, herr doctor.

Pit flop

La Rossa aveva il ritmo giusto, a frenarla stavolta, come capita purtroppo non di rado, sono state le scelte sbagliate del muretto e problemi tecnici







Santander



Stefano Semeraro

A uno come Sergio Marchionne, re dei blitz-krieg finanziari a cavallo di due e più continenti, sentirsi dire che la Ferrari sbaglia (quasi) tutte le strategie deve dare un fastidio terribile. Eppure è così, nonostante le parole di Sebastian Vettel a fine gara quando ha sostenuto di aver condiviso le scelte del muretto, e quelle di Maurizio Arrivabene che – ne dubitate? - la squadra è su di morale e a Suzuka «considerati gli arretramenti in partenza, abbiamo fatto il massimo». Già degli arretramenti sarebbe meglio non parlare: le tre posizioni perse da Vettel sono la conseguenza della penalità incassata una settimana fa, ma le cinque di Kimi Raikkonen dovute al problema al cambio fanno rabbia. Se poi ci si mette l'harakiri compiuto da Jock Clear & Co. quando hanno deciso di richiamare Vettel per montargli le supersoft a 19 giri dalla fine, sperando di acchiappare Max Verstappen e invece facendosi saltare da Lewis Hamilton, lo sconforto inizia a dilagare. La scusa del rischio necessario, dell'azzardo che andava preso, inizia a mostrare la corda. Certo, il giro da record di Hamilton che gli ha consentito di soffiare un podio già fatto al ferrarista ha sorpreso tutti; ma il compito degli strateghi del muretto è proprio quello di non farsi cogliere impreparati. Invece, da quel famoso GP di Abu Dhabi in cui per marcare Mark Webber, Fernando Alonso fu fatto fermare, consentendo a Vettel di involarsi per il mondiale, sembra che a Maranello si sia insediata una forza oscura, un grumo di malocchio che quasi sempre impedisce al tema di fare la cosa giusta.

Vettel spegne i fuochi Strategia alla Tafazzi

I dati in possesso del muretto oggi sono tantissimi, di sicuro serve una mente geniale per azzeccare l'opzione giusta in pochi attimi cruciali. Ma se errare è umano, perseverare è diabolico. Big data, grande flop, insomma? Persino Chris Horner si è detto stupito della mossa dei rivali. E le parole di Vettel sembrano davvero un cerottino messo a coprire una ferita viva. «Speravamo che le soft andassero meglio», ha detto. «Seguire la strategia di Verstappen non aveva senso, meglio azzardare. Credevamo di fare la cosa giusta e sono contento di quanto abbiamo fatto». Alimentare una polemica è l'ultima cosa che serve ora i ferraristi, Seb è stato bravo a prendersi la sua dose di colpa – ammesso che l'abbia avuta – e pazienza se per qualcuno dopo quel pit-stop sbagliato, infilato nella rush-hour dei doppiati, il tedesco ha dato l'impressione di tirare i remi in barca. «Un'altra strategia alla Tafazzi», ha commentato invece Luca Baldisserri, l'uomo che sussurrava all'orecchio di Michael Schumacher, la cui fede ferrarista non può essere messa in dubbio. Nella sua frenesia di cambiare, rivoluzionare, rottamare forse Marchionne ha esagerato, perché prima di rivoluzionare bisognerebbe capire cosa veramente va cambiato, e se i ricambi sono all'altezza. James Allison ha pagato colpe che forse non erano tutte sue, Jock Clear ora dovrà sforzarsi molto per spiegare al suo Presidente come mai con una macchina che ora sembra decentemente veloce il muretto non riesce quasi mai a mettere Raikkonen e Vettel nella condizione di godere di un qualche vantaggio di astuzia sulla concorrenza. Perché gli azzardi mancati, quando si ripetono troppo spesso, iniziano ad assomigliare tremendamente a un fallimento.

GP GIAPPONE

Red Bull



L'anti Mercedes

E' la terza gara consecutiva in cui il team di Horner trova la via del podio proponendo questa volta un grande Verstappen al secondo posto. Poco incisivo invece, Ricciardo che a 7 giorni dalla vittoria in Malesia non è riuscito a essere ficcante per vari problemi



Massimo Costa

Non c'è che dire, l'aria asiatica ha messo le ali alla Red Bull-Renault. Singapore, Sepang, Suzuka, hanno visto i piloti del team di Christian Horner salire sempre sul podio. Daniel Ricciardo secondo a Singapore e primo a Sepang, Max Verstappen secondo in Malesia e a Suzuka. Non che sia una novità, altri cinque podi consecutivi c'erano stati da Spielberg e Spa, piuttosto è la conferma della crescita costante e continua della Red Bull che ormai è l'anti Mercedes per eccellenza. Superata la Ferrari senza troppi patemi, quel team il cui responsabile diceva qualche mese fa che non ci si doveva preoccupare della squadra dei bibitari. La RB12 gode di un ottimo telaio che va a nozze sui circuito veloci, ma che se la cava tremendamente bene anche sui cittadini. Insomma, non sembra avere troppi punti deboli anche nella

gestione delle varie mescole delle gomme Pirelli. Ma non è solo merito dell'aerodinamica.

Il grande lavoro della Renault

Dietro a questa risalita c'è l'immenso lavoro fatto da Renault che sta portando la propria power unit ai livelli di eccellenza che ci si augurava. Ci sono arrivati tardi, dopo due stagioni piene di polemiche con i signori (non sempre il termine esatto per definirli) della Red Bull. Si era arrivati anche alla rottura con Renault lo scorso inverno e il team di Dieter Mateschitz era praticamente senza motori fino al cambio di tendenza della Casa francese che ha riaperto la porta a Christian Horner ed Helmut Marko, che spaesati e a testa bassa sono tornati a Canossa. Red Bull gode anche per i suoi

due piloti, che nulla hanno da invidiare a quelli che abitano in Mercedes e in Ferrari. Ricciardo a Suzuka ha però sofferto una strana mancanza di potenza in qualifica del suo motore rispetto a quello del compagno Verstappen, problema ripetutosi in gara unito a una atipica perdita di aderenza. Dalla vittoria di Sepang al mesto sesto posto di Suzuka, Ricciardo non deve averla presa bene. L'olandese, invece, ha firmato nuovamente una seconda posizione dopo Sepang cancellando definitivamente un periodo un poco opaco. Non c'è che dire, Verstappen ha corso benissimo tenendo un ritmo elevato dal primo all'ultimo giro e difendendosi da pilota esperto (e finalmente senza scorrettezze) su Hamilton nell'attacco finale.



GP GIAPPONE

Il pagellone





Disastro McLaren

a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Nico Rosberg

10

Sta distruggendo Hamilton non solo dal punto di vista mentale, ma anche della guida. Il salto in avanti di Rosberg è pazzesco. La qualifica di Suzuka, uno dei circuiti più difficili del calendario iridato, nella quale ha siglato la pole battendo Hamilton per appena 13 millesimi è la ciliegina sulla torta di una stagione incredibile. In gara poi, grazie anche alla pessima partenza di Hamilton, Nico ha salutato tutti vincendo in tranquillità.

Max Verstappen

10

Una corsa impeccabile. E' stato indubbiamente aiutato dalle penalità dei ferraristi e da quinto in griglia di partenza si è ritrovato magicamente terzo. Subito alle spalle di Rosberg, non aveva ovviamente il suo ritmo considerando che la Red Bull non è ancora all'altezza della Mercedes. Ma nulla ha sbagliato Verstappen, tenendo dietro di sé prima Vettel, poi Hamilton. La difesa all'attacco finale del britannico, anche se come al solito grintosa e avvenuta nel momento della frenata (cosa che può portare a incidenti), questa volta è stata scevra da scorrettezze. Peccato per le lamentele rivolte ai doppiati.

Sebastian Vettel

8

In qualifica è stato battuto da Raikkonen, in gara è parso un leone ferito. Bellissima la sua gara, sempre all'attacco, piena di sorpassi anche non facili, come quello su Ricciardo alla velocissima curva 130R. Più di così non si poteva, peccato che il terzo posto a lungo accarezzato gli sia stato portato via dall'ennesima scelta strategica azzardata e sbagliata. Una nota stonata: le eccessive lamentele rivolte ai doppiati.

Kimi Raikkonen

8

Stratosferica qualifica, conclusa a 3 decimi dal poleman Rosberg. Raikkonen ha guidato benissimo a Suzuka per tutto il weekend. Ma come spesso gli capita, la sfortuna si è abbattuta su di lui dovendo sostituire il cambio. Da terzo in griglia è così dovuto partire ottavo. E tutto è cambiato. Raikkonen ha quindi avviato una bella rimonta che lo ha portato al quinto posto in scia a Vettel.

Sergio Perez

7,5

Dietro ai tre top team ci finisce spesso Perez con la Force India. Anzi, qualche volta se li mette anche dietro. Il messicano, come ormai ci ha abituato, corre con saggezza portando punti pesantissimi al team che sta lottando da diversi GP con la Williams per il quarto posto nella classifica costruttori. La settima posizione di Suzuka è un altro piccolo capolavoro.

Nico Hulkenberg

7

Meno costante di Perez, e anche meno veloce, nell'arco della stagione, il tedesco in Giappone ha portato alla Force India il secondo ottavo posto consecutivo, in scia al compagno.

Romain Grosjean

6,5

Gran qualifica, in gara perde la zona punti per un soffio. Prova consistente per lui e per il team Haas dopo il disastroso fine settimana malese.





Sergio Perez

ates Fly Emirates Fly Emirates Fly Emirates



Felipe Massa



Daniel Ricciardo

6

Un sesto posto che parrebbe di difficile lettura a sette giorni dal trionfo di Sepang. Che è successo? Ricciardo ha lamentato problemi di potenza alla sua power unit fin dalla qualifica, proseguiti in gara e associati a una poco rassicurante mancanza di aderenza. Insomma, un totale disastro al quale va aggiunta una strategia sbagliata. Ma in ogni caso, il buon Daniel è parso piuttosto sgonfio.

Felipe Massa

6

Dietro alle due Force India, ecco la prima delle Williams. Operazione sorpasso non riuscita perché il team rivale ha preso ulteriori punti e allungato in classifica. Una strategia a dir poco scellerata ha penalizzato Massa e il suo compagno Bottas.

Valtteri Bottas

6

Meglio di Massa, di poco, in qualifica, ma dietro di lui in gara. Dal bellissimo quinto posto di Sepang al decimo di Suzuka. Non deve essere facile mantenere la necessaria calma quando si corre per la Williams, un team che fa tanti errori e a cui va il premio per avere costruito la macchina più schizofrenica del mondiale.

Jolyon Palmer

6

Ancora una bella gara per Palmer dopo il decimo posto di Sepang. Questa volta non sono arrivati i punti, ma la dodicesima piazza è il massimo che la Renault poteva raggiungere considerando i zero ritiri in gara. Un messaggio importante quello mandato ai vertici Renault che lo vorrebbero appiattare.

Kevin Magnussen

6

Arriva dietro al compagno di squadra Palmer dal quale è stato battuto anche in qualifica. Ma ha comunque corso bene e portato la macchina al quattordicesimo posto. Di più per ora è impossibile pensare in Renault.

Daniil Kvyat

6

Una gara onesta, primo dei piloti Toro Rosso al traguardo, tredicesimo tra le due Renault. Non è facile per Kvyat (e Sainz) tenere il passo degli avversari con una power unit del 2015 non sviluppata.

Marcus Ericsson

6

E' un periodo positivo quello che sta vivendo Ericsson. Corre bene, batte costantemente il compagno in Sauber Nasr e arriva al traguardo.

Esteban Ocon

6

La sufficienza la merita per avere vinto in gara e in qualifica il confronto con il compagno della Manor, Wehrlein.

Esteban Gutierrez

5

Aveva portato la seconda Haas in Q3 e per la prima volta entrambe le vetture americane erano in top 10. Ma ha presto rovinato tutto con un tardivo tentativo di sorpasso a Sainz che lo ha portato in testacoda.

Carlos Sainz

5

E' stranamente parso nervoso Sainz a Suzuka, commettendo errori che non sono da lui. Ha sbagliato in qualifica, poi in gara ha ecceduto un paio di volte finendo fuori.

Felipe Nasr

5

Brutto finale di stagione per il brasiliano della Sauber, vediamo se nelle ultime quattro tappe riesce a migliorarsi.

Fernando Alonso

5

Dalle stelle (apparenti) alle stalle. L'euforia per la bella gara di Sepang è presto stata travolta dalla inconsistenza mostrata a Suzuka dove sono emerse tutte le pecche del telaio McLaren e anche della power unit Honda, che una settimana prima pareva essere finalmente sbocciata.

Jenson Button

5

Vale lo stesso discorso fatto per Alonso.

Pascal Wehrlein

5

Con Haryanto aveva gioco facile, ora con Ocon che sta acquisendo sempre più confidenza con la Manor, finisce che le prende. E su un circuito dove il talento dovrebbe fare la differenza. Messaggio alla Mercedes...

Lewis Hamilton

4

Quando decide di essere antipatico e intrattabile ci riesce bene. L'atteggiamento indolente tenuto nei quattro giorni di Suzuka è incomprensibile, come l'attacco immotivato alla stampa, che è lì per raccontare le sue gesta, le sue parole, agli appassionati sparsi in tutto il mondo. E' stato Hamilton a parlare di complotti dopo Sepang, nessuno se li è inventati. Avrebbe bisogno di una persona, una sorta di tutor, che gli spieghi come stare al mondo quando le cose vanno male. In qualifica è stato battuto da Rosberg e questo lo ha gettato ancora di più nello sconforto perché vede che Nico da brutto anatroccolo da prendere in giro, si è via via trasformato in un pilota al suo livello. In gara è poi partito male e la sua rimonta è stata poco aggressiva considerando che si stava giocando il mondiale. Unica nota lieta, nella serata di domenica quando ha costretto il team a cancellare il ridicolo reclamo contro Verstappen.

Ferrari

4

Ma come è possibile... Nel weekend dove i piloti hanno dato l'anima in qualifica, dove la SF16-H è stata vicinissima alle Mercedes, riescono a buttare via tutto per colpa del cambio (ancora) che regala problemi a Raikkonen prima del via frustrandolo con una penalità di cinque posizioni, e poi si inventano una scellerata strategia che ha buttato giù dal podio Vettel, autore di una gara spettacolare. La giustificazione che non avevano niente da perdere, che rischiare era giusto (già sentita numerose volte quest'anno), non regge più. Alla Ferrari è evidente che manca una guida con le giuste competenze sportive e tecniche. Temiamo che il licenziamento di Allison, fatto con così tanta leggerezza, lo si pagherà molto caro.





Kvyat e Sainz

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 9 OTTOBRE 2016

- 1 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri 1.26'43"333
- 2 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 4"978
- 3 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 5"776
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 20"269
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 28"370
- 6 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 33"941
- 7 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 57"495
- 8 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 59"177
- 9 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1'37"763
- 10 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1'38"323
- 11 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1'39"254
- 12 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro
- 13 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1 giro
- 15 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 17 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 18 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 19 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 20 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 21 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 22 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro

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	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 61 giri in 1.55'48"950
Malesia	02/10/2016	Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 56 giri in 1.37'12"776
Giappone	09/10/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.26'43"333
USA	23/10/2016	
Messico	30/10/2016	
Brasile	13/11/2016	
Abu Dhabi	27/11/2016	





CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	313
2	Lewis Hamilton	Mercedes	280
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	212
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	170
5	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	165
6	Sebastian Vettel	Ferrari	165
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	81
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	80
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	54
10	Felipe Massa	Williams-Mercedes	43
11	Fernando Alonso	McLaren-Honda	42
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	30
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	19
16	Kevin Magnussen	Renault	7
17	Jolyon Palmer	Renault	1
18	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
19	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
20	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	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	593
2	Red Bull Racing	385
3	Ferrari	335
4	Force India	134
5	Williams-Mercedes	124
6	McLaren	62
7	Scuderia Toro Rosso	47
8	Haas	28
9	Renault	8
10	Manor	1
11	Sauber	0

MESCOLE

HARD



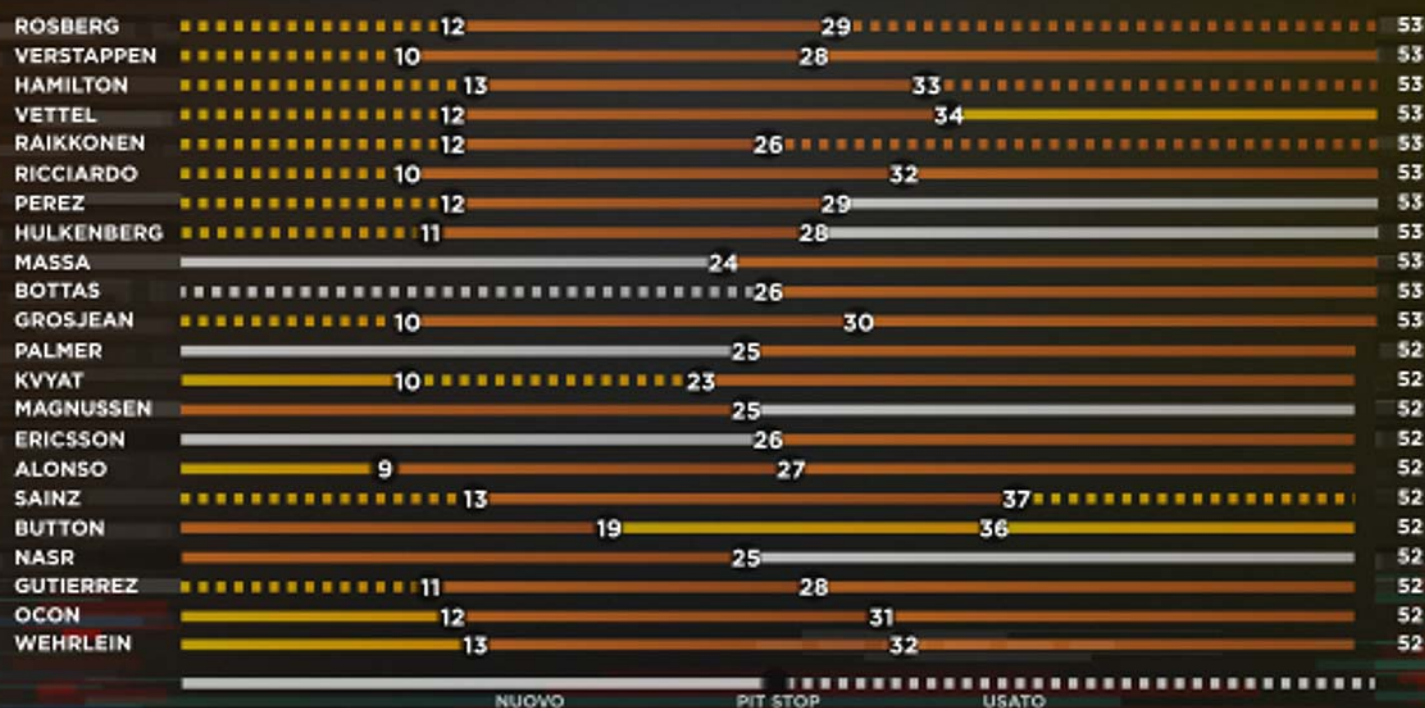
MEDIUM



SOFT



GRAFICO PIT STOP



TOTALE PIT STOP

38



PNEUMATICI

HARD



MEDIUM



SOFT



GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:35,152

HAMILTON - MERCEDES

01:35,511

RICCIARDO - RED BULL

01:35,990

RAIKKONEN - FERRARI

01:36,756

PEREZ - FORCE INDIA

01:37,351

HULKENBERG - FORCE INDIA

01:38,036

MAGNUSSEN - RENAULT

01:35,118

VETTEL - FERRARI

01:37,112

ROSBERG - MERCEDES

01:37,177

BUTTON - MCLAREN

STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO

29 GIRI

MASSA
WILLIAMS
KVYAT
TORO ROSSO

27 GIRI

NASR
SAUBER
MAGNUSSEN
RENAULT

19 GIRI

VETTEL
FERRARI

CONDIZIONI GARA



TEMPERATURA ARIA
21,8°C 21,1°C



TEMPERATURA CIRCUITO
26,8°C 25,4°C



METEO
NUVOLOSO



VELOCITÀ VENTO
8,8 M/S 0,4 M/S



UMIDITÀ RELATIVA
66,0% 55,0%





Un finale tutto da bere

Giovinazzi e Gasly, compagni nel team Prema, tra un mese e mezzo a Yas Marina si giocheranno il titolo della categoria che potrebbe valere la promozione in F.1



Jacopo Rubino

Le loro strade, prima di quest'anno, non si erano mai incrociate. Uno ha corso nella F4 nazionale, in Formula Renault 2.0 (campione europeo 2013), poi nella Renault 3.5 ed è arrivato in GP2 a fine 2014. L'altro ha iniziato la carriera in monoposto dalla parte opposta del globo, conquistando la Formula Pilota China, poi misurandosi nella British F3 e diventando un veterano della serie europea, dove si è congedato nel 2015 con una medaglia d'argento. In questa stagione si sono trovati a dividere lo stesso tetto, quello della italiana Prema, formando una coppia capace di portare a casa il titolo squadre con una prova d'anticipo. Stiamo parlando ovviamente di Pierre Gasly e Antonio Giovinazzi, i volti simbolo dell'edizione 2016.

Gasly, l'anno della maturità Il no Audi la fortuna di Giovi

Per Gasly questo doveva essere, e in fondo lo è comunque stato, l'anno della maturazione. Sotto l'ala protettiva della Red Bull il francese ex DAMS ha sempre mirato al massimo obiettivo, dopo aver mostrato lampi interessanti. Quella di Giovinazzi invece, è una pagina ben diversa, già raccontata più volte:

dodici mesi fa sembrava cosa sicura l'impegno nel DTM con Audi, sulla scia dell'esperienza da sostituto di Timo Scheider a Mosca e dei buoni "uffici" con il gruppo Volkswagen. Varie circostanze hanno stoppato i piani: che fare? Il provvidenziale intervento del suo finanziatore di sempre, Ricardo Gelael, padre del pilota Sean, all'improvviso ha spalancato i cancelli della GP2. E Antonio ha scelto la scuderia di cui è stato la spina nel fianco durante l'ultima campagna nel FIA F3.

Antonio in vantaggio Gasly più forte in qualifica

Flash forward ed eccoci qui, dopo lo straordinario weekend in Malesia dove il driver pugliese si è preso la vetta della classifica vincendo gara 1. L'attesa per l'epilogo di Abu Dhabi è ancora lunghissima (un mese e mezzo), c'è il tempo di snocciolare le statistiche: innanzitutto i punteggi, ora 197 per Giovinazzi e 190 per Gasly. La differenza non è affatto abissale, ma è pur sempre un piccolo tesoro da gestire. In qualifica Pierre è apparso probabilmente più incisivo con quattro pole-position contro due, le ultime delle quali siglate proprio a Monza e Sepang. Ma Giovinazzi, re del giro secco a Baku e Spa, è rimasto quasi sempre vicinissimo.



Da Baku la svolta e l'impresa dell'en-plein

Senza dubbio fino alla trasferta in Azerbaijan sarebbe stato azzardato immaginarlo campione. L'italiano era approdato sulle sponde del Mar Nero fermo a quota 0, con due piazzamenti a punti persi per le decisioni dei commissari e lo spettacolare incidente nella Sprint Race di Barcellona, e proprio con l'amico fraterno Gelael, per fortuna privo di serie conseguenze. Quindi la faticosa svolta, con un bottino da sogno: pole, vittoria in gara 1 e soprattutto in gara 2, risalendo dal fondo del gruppo dopo un problema tecnico. La doppietta nella stessa tappa è un'impresa in precedenza riuscita a soli altri sei nomi nella storia della categoria cadetta: Nico Rosberg, Lewis Hamilton, Nelson Piquet Jr, Giorgio Pantano, Nico Hulkenberg, Davide Valsecchi. Cinque campioni e un vicecampione, tanto per ricordarlo. Dopodiché sono maturati altri tre successi, con una rimonta da urlo in gara 1 a Monza, tre podi e solo tre battute a vuoto. Fuori dai favori dei pronostici in inverno, Antonio potrebbe combinare qualcosa di pazzesco prendendosi il titolo al primo colpo: ci sono riusciti solo Rosberg, ma non va considerato più di tanto essendo la stagione inaugurale, poi Hamilton (2006) e Hulkenberg (2009), ma si trattava di nomi subito ben quotati. A prescindere dal verdetto, Giovinazzi è già riuscito a guadagnarsi le luci della ribalta, sia degli appassionati che degli addetti ai lavori: ossia, di chi sta nel paddock della Formula 1. Non è cosa da poco.

Tre vittorie per Gasly Dopo la pausa Prema super

Gasly, subito leader di campionato in Spagna, grazie alla pole e a due podi, ha quindi trovato un osso durissimo nel proprio box. La sua prima vittoria è arrivata soltanto a luglio nella Feature Race di Silverstone, sicuramente più tardi di quanto meritato, replicando a Budapest e Spa, sempre al sabato. Ad arricchire lo score, altri tre podi e sei risultati utili, confermando una proverbiale regolarità. Pesa senza dubbio l'esclusione da gara 1 a Hockenheim, con un terzo posto che oggi sarebbe essere determinante. Ma del resto anche Giovinazzi si è trovato a digerire un paio di questi bocconi amari. Nel complesso, ad emergere è soprattutto un fatto: fino alla pausa estiva la caccia al trono era stata la più serrata di sempre in GP2, con cinque contendenti in 15 lunghezze. Alla ripresa il duo Prema ha tritato gli avversari, viaggiando a una media per tutti sconosciuta. Sul circuito Yas Marina il solo Raffaele Marciello potrà vantare ambizioni da terzo incomodo, essendo a -39 dal vertice. Ma su un totale di 48 punti ancora disponibili, è uno scenario troppo ottimistico. È semplicemente una sfida a due, e in palio c'è forse anche un futuro in F1. Forse addirittura lo stesso sedile in Toro Rosso, con il talent scout Helmut Marko che ha osservato con estrema attenzione non solo il cammino di Gasly, ma anche quello di Giovinazzi.





Giovinazzi 2016

22 anni
197 punti
5 vittorie
8 podi
2 pole
4 prime file
2 giri veloci

Gasly 2016

20 anni
190 punti
3 vittorie
8 podi
4 pole
7 prime file
3 giri veloci

Le vittorie di Giovinazzi

Baku gara 1
Baku gara 2
Spa gara 2
Monza gara 1
Sepang gara 1

Le vittorie di Gasly

Silverstone gara 1
Budapest gara 1
Spa gara 1

La carriera di Giovinazzi

2015 – 2° FIA F.3 con Carlin
2014 – 6° FIA F.3 con Carlin
2013 – 2° British F.3 con Double R
2013 – 17° FIA F.3 con Double R
2012 – 1° F.Pilota China con Eurasia

La carriera di Gasly

2015 – 8° GP2 con Dams
2014 – 2° World Series Renault con Arden
2013 – 1° Eurocup F.Renault con Tech 1
2012 – 10° Eurocup F.Renault con R-Ace
2011 – 3° F. Academy



Missione



Con il progetto Racing Studios, Thomas Biagi affronta il tema dello sviluppo dei talenti del motorsport con un approccio orientato non solo alla tecnica, ma anche all'esperienza e al fattore dell'assistenza in prima persona

Marco Cortesi

Oltre a cercare nuovi successi in pista, con l'obiettivo di portare a casa il titolo di campione del GT Open 2016, Thomas Biagi ha iniziato da tempo un'attività collaterale legata alla formazione di piloti e tecnici. E come logica evoluzione è nato il progetto Racing Studios. Punto cardine, un simulatore evoluto in particolare dal punto di vista "umano" e servizi a 360 gradi per il motorsport. Con l'obiettivo, per il futuro, di dare nuove possibilità ai giovani piloti.

formazione

Cos'è al momento Racing Studios?

"Diciamo che il nome stesso racchiude tantissime attività legate alla mia passione per il mondo dei motori. Racing Studios si occupa di diversi aspetti, primo tra i quali il simulatore, quindi la formazione dei giovani piloti, di quelli in età più avanzata, ma che devono apprendere le basi, o anche dei più esperti che hanno bisogno di imparare un circuito. Inoltre, ci occupiamo di eventi in pista per aziende o gruppi, con esperienze di guida, ma anche di sponsoring e servizi di hospitality sui campi di gara. Per le aziende che, oltre a mettere un marchio una vettura, vogliono offrire ai loro ospiti un'esperienza superiore. Tutte attività e servizi che hanno un nesso tra loro e sono legate dalla mia passione per le corse."

Come fai ad occuparti di tutto?

"Personalmente, lavoro 7 giorni a settimana anche 16 ore al giorno, ma oltre a questo ho dei collaboratori fidati che ho formato e che mi aiutano a gestire le situazioni più impegnative."

Parlando del simulatore, quali sono i suoi punti di forza?

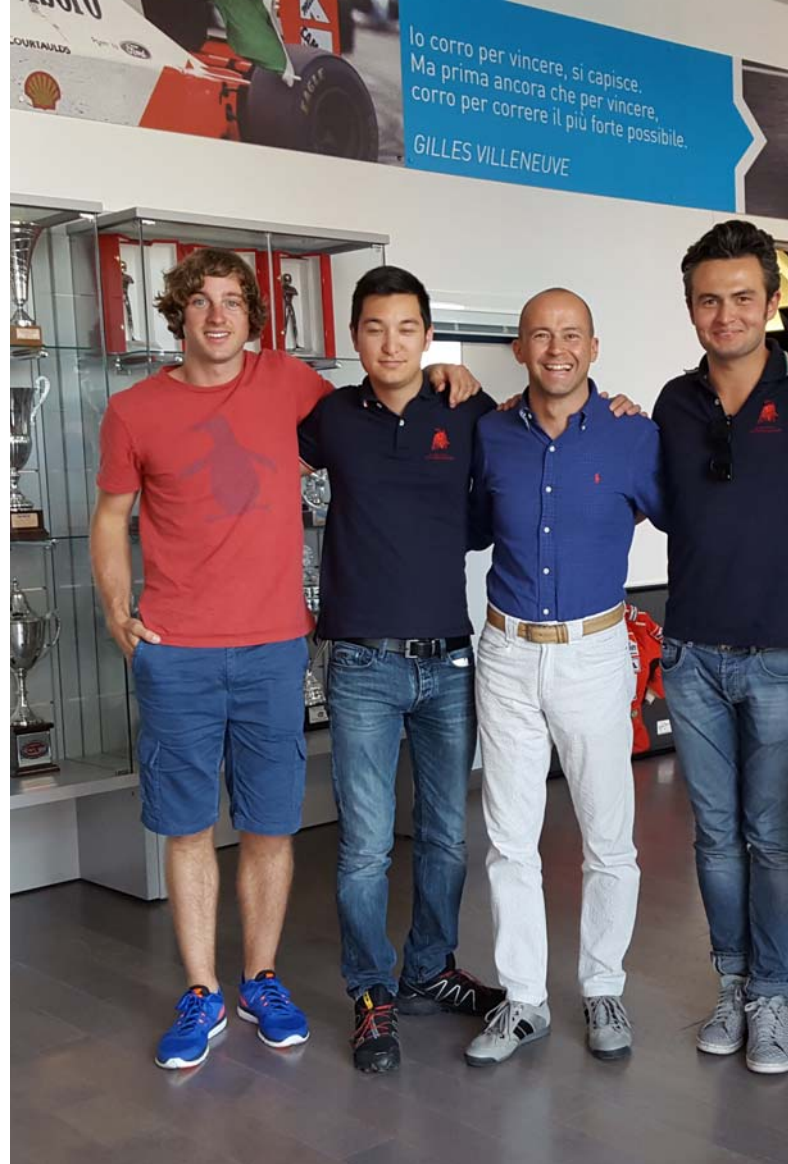
"E' sicuramente un importante strumento, che ho sviluppato negli ultimi anni anche con l'aiuto della Magneti Marelli e del mio ex socio Luigi Mazzola. Il nostro simulatore si muove su 5 assi, con un vero volante dell'A1GP Ferrari, quindi quasi da Formula 1, fornito sempre da Marelli, così come la telemetria Wintax bidirezionale: ho avuto a che fare con squadre di alto livello che non l'avevano ed è importantissima. L'obiettivo non è solo formare dei piloti, ma anche dei tecnici e degli ingegneri di alto profilo. Essendo molto meticoloso, ho poi cercato di preparare al meglio in particolare il volante per avere le migliori sensazioni. Ma anche i giusti carichi. Posso far diventare volante e freno più pesanti di quelli della GP2, per dare ai piloti anche una preparazione ed una valutazione fisica."

Quant'è importante il lato umano, quello di chi assiste al pilota che è sul simulatore?

"E' fondamentale, e penso che sia uno dei nostri punti di forza. Puoi avere un simulatore da milioni di euro, ma è difficilissimo migliorare se non hai un pilota accanto che, grazie alla sua esperienza, ti spiega come le cose sono nella realtà, quali sono gli errori, come puoi correggere le traiettorie. Inoltre, l'attenzione al pilota è tutto: lo seguo, nelle varie sessioni, minuto per minuto. In più, ho persone preparate anche in tema di psicologia, consigliamo ai piloti come relazionarsi con la stampa, o con gli ingegneri..."

Come pensi di far crescere Racing Studios nel mondo... "reale"?

"La cosa più importante adesso è farmi conoscere, lavorare bene. Finora ho sempre lavorato col passaparola anche perché non ho fretta di crescere, facendo ancora il pilota. Il giorno che mi fermerò spero di poter aiutare, insieme ai miei partner, un pilota giovane e promettente. Nel frattempo, per esempio con Lazarus e con altre scuderie "amiche", vorrei dare la possibilità ai piloti che si affidano alla mia struttura di effettuare almeno un test premio, chi in monoposto chi in GT. Penso che per un giovane, passare da noi, magari anche arrivando dal karting verso le formule, possa diventare uno step fondamentale. Non dico obbligatorio, ma comunque importante. Poi, non ho rinunciato all'idea di costruire in futuro un team tutto mio."





Quali sono, se si possono dire, i migliori prodotti del tuo vivaio?

“E’ una lista lunghissima, e uno dei piloti che ho valutato sul simulatore quando correva in GP2 è stato Fabrizio Crestani. Sono orgoglioso di aver subito detto, quando è salito per la prima volta sul mio simulatore, “Questo è un fuoriclasse”. Ho verificato che quello stile, quell’approccio che aveva al simulatore è identico in tutto e per tutto a quello che vedo nella realtà sulla Lamborghini Huracan che dividiamo. Sul giro secco, come velocità pura e dono naturale, Fabrizio ha davvero una marcia in più. Il mio primo allievo poi, è stata Michela Cerruti, venuta da me tantissime volte negli anni. Ci ho messo una passione incredibile e i risultati mi hanno dato ragione. Sono passati da noi anche Sergio Campana, Vittorio Ghirelli, Stefano Gai, René Binder Kevin Giovesi, Fabio Onidi e tanti altri...”

Oggi nel mondo della simulazione stanno irrompendo i visori in 3D, sarà questo lo step del futuro?

“Stiamo effettuando dei test e ho con me una persona molto esperta in questo campo. Quando tutto sarà abbastanza collaudato e funzionale, sarà una delle prime linee di sviluppo. Al vaglio c’è anche l’ipotesi di installare altri due o tre simulatori, più economici, per dare la possibilità di formazione a dei giovani che non hanno budget importanti. Magari creando un percorso che comprenda anche delle lezioni teoriche sul set-up, sul dialogo con gli ingegneri, su dieta e preparazione: dal pilota all’ingegnere il mio vuole essere un centro di formazione completo.”

BLANCPAIN GT

Il campione Silver

Col To



oro nel cuore

La prima esperienza di Beretta nelle gare Endurance è stata più che positiva. Con la Lamborghini Grasser ha conquistato il titolo Silver Cup dimostrando subito una notevole capacità di adattamento

Antonio Caruccio

Beretta si è aggiudicato nella stagione di esordio in GT, la Silver Cup del campionato Blancpain. In coppia con Luca Stolz in seno al Grasser Racing Team e con Lamborghini Squadra Corse, per il ventunenne lombardo questo è il primo titolo di quella che si prospetta essere una lunga serie di successi per il futuro.

Prima stagione in GT, primo titolo. Ne sarai orgoglioso...

"Mi aspettavo di trovarmi subito bene anche se il passaggio dalle monoposto di solito richiede un po' di tempo, ma mi sono adattato in fretta. Il programma di quest'anno è stato molto impegnativo perché ho subito corso nel campionato più difficile nell'ambito internazionale. Ho conquistato un titolo di classe che non era preventivato, ma che è stato ricercato. Sin dall'inizio pensavamo di poter far bene tra i Silver, ma anche di puntare a risultati importanti nell'assoluta. Verso fine stagione sono arrivati entrambi, lavorando al meglio con la squadra, anche se nell'Endurance abbiamo avuto qualche problema però unito a una crescita costante".

Una stagione intensa, divisa tra gare Sprint ed Endurance. Che differenza di approccio c'è?

"Sono due tipi di corse differenti, nello Sprint si guida mezz'ora e si è in due, nell'Endurance si guida un'ora e si divide l'abitacolo in tre. In ogni caso si cerca di fare il meglio che si può nel proprio turno. L'unica sostanziale differenza è ovviamente nella 24 Ore di Spa, dove l'approccio cambia completamente".





Come mai la decisione di passare, così giovane, già al mondo del GT?

"Diciamo che non sono poi così giovane se guardiamo la situazione generale. Molti alla mia età sono già nel Gran Turismo da qualche anno, come il mio compagno Stolz, che è già al terzo. Diciamo che l'età è quella giusta, perché nelle formule è sempre più difficile proseguire sia a livello di budget che di sbocchi futuri a livello professionale. Sicuramente ricevi una formazione importante a livello tecnico per poi provare a diventare un professionista nel mondo del GT".

Passando dalle monoposto alle ruote coperte ti devi adattare a dividere il tuo sedile con gli altri. Com'è stato il primo impatto?

"Non è semplice, devi sacrificarti. Mi sono trovato molto bene con Andrea Piccini che mi ha seguito negli ultimi anni ed il rapporto è stato chiaramente facilitato. Anche con Stolz non ci sono stati problemi. A volte magari vorresti fare qualche giro in più, ma ti sacrifichi per il bene finale dell'equipaggio. Nell'ultima gara dello Sprint ad esempio, abbiamo visto che l'aspetto su cui dovevamo lavorare era il cambio pilota. È la cosa su cui puoi fare la differenza perché in pista bene o male le prestazioni sono livellate, ma in pit-lane si possono guadagnare secondi importanti, sia tra noi piloti sia tra i meccanici. Non c'è solo un lavoro tecnico, ma soprattutto di squadra".

Come si fa a trovare un assetto che sia ottimale per due o tre piloti?

"Tra i piloti di alto livello e di esperienza la macchina va bene per tutti. Nel 99% dei casi se c'è qualcosa che non va tutti riscontrano la stessa difficoltà e si lavora in quella direzione. Forse con un gentleman ci si deve adattare a determinate situazioni, ma è un'esperienza che non ho ancora provato".

Raccontaci la tua prima volta nella 24 Ore di Spa.

"Una gara stupenda, ma va gestita in maniera completamente diversa rispetto alle altre. Io l'ho vissuta con delle emozioni davvero particolari. Non nego che è un po' stressante, non per l'aspetto della guida, ma per l'attesa della gara. Gestire una giornata intera non è facile ed è un evento che dura una settimana, con una preparazione di un mese. Voglio lavorare in ottica dei prossimi anni per migliorarmi".

Ci sono stati degli errori che non ricommetteresti?

"Diciamo che la cosa su cui devo migliorare è la gestione del traffico, soprattutto quando in pista trovi dei gentleman. Ho commesso qualche errore ma nulla di grave. Solo a Le Castellet, alla fine del mio doppio stint, prima di cedere la macchina, ho toccato un doppiato piegando una sospensione. Successivamente ci siamo ritirati per un problema elettronico, che non ci è dato sapere se sia stato relativo a quello, ma sicu-



ramente potessi tornare indietro non avrei osato così tanto, trattandosi di un doppiaggio e dato che eravamo in lotta per il podio”.

Qual è stato invece il momento più bello dell'anno?

“Finire la 24 Ore di Spa, è quasi stata una liberazione. Speri sempre che la macchina non abbia problemi perché quello che può fermarti è la mancanza di affidabilità. Abbiamo fatto un buon lavoro in linea di massima, anche se c'è stata qualche imperfezione ai pit-stop perdendo la possibilità di lottare al vertice... con 23 ingressi in pit-lane ed una foratura abbiamo praticamente perso più di due giri. Altrimenti avremmo potuto fare molto bene, alla sesta ora eravamo quarti. Devo dire che nell'Endurance abbiamo sempre recuperato tante posizioni, come a Monza o Silverstone”.

Sei un giovane pilota italiano che ha corso con Lamborghini. Che possibilità ci sono per te in futuro di lavorare a stretto contatto con la casa di Sant'Agata?

“Colgo anzitutto l'occasione per ringraziare Lamborghini e Giorgio Sanna che hanno riposto la loro fiducia in me dandomi questa possibilità. È stato un grande percorso di crescita con la Squadra Corse e spero ancora di continuare nelle stesse condizioni e legarmi maggiormente a loro per il futuro. E' una casa italiana che punta sui giovani e vorrei ottenere qualche risultato in più per concretizzare la mia posizione. È sempre un piacere correre per un marchio italiano così prestigioso”.

Grasser è riconosciuto come uno dei migliori team all'interno del progetto Squadra Corse. Come ti sei trovato con loro?

“Molto bene, meccanici e ingegneri sono preparati, tutta la squadra era motivata e abbiamo sempre cercato di ottenere il miglior risultato, secondo me è in assoluto uno dei migliori team Lamborghini come dimostrano anche i risultati. Tecnicamente avevamo già un anno di esperienza oltre che internamente un riferimento come Mirko Bortolotti molto importante”.

Altrettanto importante è stata anche la figura di Andrea Piccini...

“Mi ha fatto piacere correre con lui, ha condiviso parte della sua grande esperienza con me e devo a lui tanto di quello che ho imparato. Ormai io e Andrea lavoriamo insieme da più di 3 anni. All'inizio era un coach e una figura di riferimento, ora è un grande amico e un compagno di squadra. C'è un confronto di idee e ci valutiamo a vicenda, ci sproniamo, un rapporto molto stretto ma mi conosce bene ed è una figura importante per me”.

Continui ancora a fare l'istruttore di sci?

“Mi piacerebbe, se dovessi trovare il tempo quest'inverno. L'ho fatto spesso, ma lo scorso anno no, stavamo programmando il 2016 e sono stato impegnato con l'università, quindi non ho potuto. Studio design al politecnico e diciamo che è il mio Piano B rispetto alle corse”.

Quali sono invece i piani per la prossima stagione?

“Vorrei ripetere l'esperienza Blancpain come obiettivo principale, e magari avere anche un secondo programma. Potrebbe essere l'Asia, dove Lamborghini sta investendo molto, o magari il Campionato Italiano. Vediamo come si incasteranno i vari tasselli nelle prossime settimane, non c'è ancora nulla di definito al momento”.

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

