

n. 365

14 novembre 2016

Magazine **Italia** **racing.net**



GP BRASILE
Hamilton vince,
Rosberg vede il titolo,
ma è Verstappen
a infiammare con
una gara d'altri tempi

**Verstappen,
che hai fatto!**

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

VERSTAPPEN VOLA
SULLE ACQUE
DI INTERLAGOS!



BAFFI

**SAFETY CAR
DEPLOYED**



**C'è un limite
al peggior,
nella F.1
di oggi?**



Stefano Semeraro

Intendiamo un limite alla pessima gestione di uno spettacolo in cui a dare sempre il meglio – quando è loro concesso – sono i piloti. Mentre a toppare in continuazione sono i padroni del vapore. Lo si è visto anche in mezzo al nubifragio brasiliano – tre ore di gara, la seconda più lunga della storia - con quella scriteriata safety-car ordinata da Charlie Whiting, con il pubblico che ululava di delusione e girava in basso il pollice davanti al serpente dei piloti incatenati ad una assurda incertezza, e loro che protestavano via radio: «Ci fermiamo? O ci faranno correre? E se sì, quando, visto che tanto questa pioggia è destinata a durare?» Come se fossero ragazzini da tutelare e non professionisti che, al di là delle convenienze di campionato, sono pagati per correre anche sotto la pioggia. E che per giunta chiedono di farlo.

Le strane scelte di Mister Whiting

Certo, decidere non è mai facile. Whiting può essere compreso – fino a un certo punto – per il ritardo iniziale e per le



**Ruota contro ruota
tra Alonso e Bottas
uno dei tanti duelli
visti a Interlagos
in condizioni estreme**

decisione prese dopo i primi fuoripista, ma alla fine ha top-pato di brutto. In ballo c'erano ragioni contrapposte, un punteggio dimezzato faceva comodo a qualcuno (Rosberg), meno ad altri (Hamilton) e mettere d'accordo tanti polli nel pollaio di lusso della F.1 non è semplice. Non si può però, cadere nel ridicolo, nel grottesco, nell'insensato. Che invece sembra il domicilio preferito di chi studia regole arzigogolate e poi le cambia mille volte, pretende lo show e poi lo nega, manda in pista la safety-car e poi la toglie quando paradossalmente le condizioni sono peggiorate. Oppure scarica la colpa sui piloti – vedi il tragico caso di Jules Bianchi: a lui si una safety-car che non c'è stata avrebbe potuto salvare la vita... – pur sapendo di avere un peso sulla coscienza.

L'assurda regola del parco chiuso

Bernie Ecclestone vorrebbe vedere più incidenti, più piloti portati via in infermeria: domenica si sarà mangiato le mani. In tanti sono usciti, nessuno per fortuna si è fatto male. Ma lo spettacolo c'è stato, e per merito dei piloti. Una delle tante regole balenghe di questo Circus fra l'altro impedisce ai team di toc-

care la vettura in parco chiuso, apportando quelle modifiche che servirebbero a renderle più guidabili sotto un diluvio: perché? Perché non usare il semplice buonsenso? Il thrilling non lo danno le autoambulanze in pista, ma il talento dei piloti, che vanno messi in condizione di usarlo, non trattati a turno da incompetenti o come carne da macello.

Lasciateli correre I piloti sanno divertire

Max Verstappen è stato a volte criticato – anche da noi – perché nel suo furore gli capita di esagerare, di passare i limiti. In Brasile però, ha dato una lezione di coraggio, di indipendenza e di etica professionale difficile da scordare. Toto Wolff in settimana aveva chiamato papà Jos per dirgli di “tenere a bada” i bollori del figlio. Lui, semplicemente, se ne è fregato. Ha corso senza se e senza ma, e anche quando la Red Bull ha ciccato di brutto la strategia, togliendolo dal retrotreno di Rosberg, è tornato in pista compiendo una di quelle rimonte che resteranno negli annali e si è ripreso il podio. Da fenomeno. Ecco, lasciateli correre, i piloti. Lasciatela vivere, questa F.1.





Rosberg, missione podio

Hamilton ha trionfato portando a 9 le vittorie stagionali (come il suo compagno di squadra) e sorpassando Prost (52), ma rimane staccato di 12 punti prima dell'ultima gara di Abu Dhabi. Dove al tedesco basterà finire fra i primi tre per vincere il titolo indipendentemente dal risultato di Lewis

GP BRASILE

Mercedes



Adesso più che altro, più di tutto, contano le combinazioni. Quelle che ad Abu Dhabi, l'ultima gara dell'anno, possono consentire a Rosberg di aprire la cassaforte di un campionato che sembrava destinato a vincere a inizio anno, con quelle quattro gare vinte di fila, che si era quasi lasciato scappare e che poi ha ripreso dopo la pausa estiva quando Hamilton è stato tormentato di nuovo dai cedimenti del motore Mercedes (e dalle sanzioni spese per evitarli...). «Rosberg non ha nulla più di me», ha sibilato Lewis ancora fradicio di pioggia e sudore dopo l'arrivo del Messico. «Vincere qui (sulla pista di casa del suo idolo Senna, ndr) era un mio sogno di bambino. Sono contento perché ho battuto tutti e con la stessa macchina di Nico ho dimostrato di essergli superiore. E Nico adesso sta guidando al suo meglio. Ha fatto quello che doveva fare, ha completato tutte le gare senza un problema, mentre io ne ho avuti». Non ha tutti i torti, visto che aveva appena colto la terza vittoria filata dando di nuovo un saggio del suo talento, guidando con sicurezza assoluta in mezzo ad una autentica inondazione. E' andata però così, Rosberg è stato bravo a non farsi prendere dai nervi, sfruttando anche il gentile regalo della Red Bull che gli ha tolto dal mezzo la furia scatenata di Max Verstappen, e ora si appresta a vincere il suo primo titolo mondiale. Molti, Bernie Ecclestone in testa, si augurano che nel Golfo ad Hamilton riesca il colpaccio, l'affondo capace di sparigliare all'ultimo un finale che pare già scritto, ma stavolta il destino non è nelle sue mani.

La scalata nel deserto di Hamilton

L'inglese ha 12 punti di vantaggio, quindi a Rosberg per mettersi l'alloro al collo basterà salire sul podio ad Abu Dhabi, indipendentemente da cosa farà Hamilton. Se Lewis arriverà 2° gli sarà sufficiente il 6° posto, con il 7° i due della Mercedes arriverebbero invece pari per punti, per vittorie e secondi posti ed Hamilton sarebbe campione per il maggior numero di terzi posti. A scendere, con Hamilton 3°, a Rosberg sarebbe sufficiente chiudere 8°, mentre se Hamilton dovesse fallire il podio Rosberg diventerebbe campione anche senza segnare punti. Facile immaginare che Hamilton non si preoccuperà altro che di vincere mentre Rosberg penserà solo a finire fra i primi 3. «Non è facile trovarsi in questa posizione prima della ultima gara», ha aggiunto Hamilton. «Ma non ho intenzione di arrendermi. Tutto può succedere. Non è probabile, ma non si sa mai».

Wolff se la ride Rosberg sereno

Chi se la gode è Toto Wolff, che adesso ha anche voglia di scherzare. «Un finale di campionato che pare deciso da Ecclestone», ha sogghignato, omettendo di dire che Bernie tifa palesemente per Hamilton. «Questo del Messico, considerate le circostanze, è stato forse il miglior risultato della stagione. Ad Abu Dhabi non abbiamo da fare altro che dare ai nostri piloti la miglior macchina possibile per darsi battaglia in pista». Non difficilissimo: è dall'inizio dell'anno che lo fanno. «Oggi le condizioni erano davvero difficili», ha commentato invece Rosberg, che sul bagnato non è mai stato un drago. «Grazie al mio team per avermi lasciato fuori con le gomme 'full rain'. Lewis è stato bravo e ha meritato di vincere, a me va bene il secondo posto. Ora c'è Abu Dhabi, dove ho bei ricordi dallo scorso anno, e farò di tutto per vincere». Il campionato, intendeva, non la gara.



Verstappen emoziona

L'olandese della Red Bull è stato il grande protagonista del GP brasiliano collezionando un incredibile numero di sorpassi e offrendo spettacolo al bagnato pubblico sulle tribune che lo incitava giro dopo giro

Massimo Costa

La gara che tutti sognano l'ha fatta il più piccolo (di età) del Mondiale F.1, Max Verstappen. Certo, non ha vinto, ma per come è maturato, il terzo posto finale equivale a un successo. L'olandese nella prima parte della gara occupava la seconda posizione dopo un magico sorpasso a Nico Rosberg all'esterno della curva 3, quando la Red Bull ha deciso di far montare ai suoi piloti gomme intermedie al posto delle estreme da bagnato. Una scelta poco chiara considerando le previsioni meteo che davano un aumento della pioggia. Verstappen dopo la sosta al 44° giro è rientrato in pista al quinto posto dietro a Carlos Sainz. Poco prima, al giro 38, Max si era trasformato in ralista controllando la sua Red Bull all'inizio della curva finale, partitagli completamente col posteriore. In qualche maniera, Verstappen aveva evitato una giravolta e il contatto con le barriere mantenendo grande freddezza nel conservare la seconda posizione su Rosberg che sorraggiungeva. Sembrava che Sainz fosse una facile preda per Verstappen, invece la pioggia non ha aiutato l'olandese che con le intermedie non poteva fare più di tanto. Al 49° giro, Felipe Massa ha impattato contro le barriere nel punto dove già aveva picchiato Marcus Ericsson e dove Verstappen si era salvato in extremis. La Red Bull in regime di safety-car, ha deciso di cambiare nuovamente strategia richiamando Ricciardo e Max al box per rimontare le full-wet. Verstappen è precipitato così in tredicesima posizione e quando la corsa è ripresa, mancavano 16 giri al traguardo. In questo frangente, il giovane pilota della Red Bull ha cominciato il suo show, una rimonta spettacolare che lo ha portato a superare Wehrlein, il compagno Ricciardo, Bottas, Kvyat, Ocon, Hulkenberg, Nasr, Vettel, Sainz e Perez.



Inventa sorpassi dove nessuno osa

Quello che ha entusiasmato di Verstappen è stato l'intuito nell'effettuare sorpassi dove nessuno ci pensava, capendo prima degli altri quali potevano essere i punti della pista con maggiore grip, vedi l'esterno della curva 3 quando ha infilato con classe Rosberg. Non è la prima volta che Verstappen inventa, lo ha già fatto lo scorso anno con la Toro Rosso (ricorderete la coraggiosa manovra su Ericsson a Spa) e continua anche oggi. Ha una staccata lunga eterna e quando un pilota vede negli specchietti la sagoma della Red Bull di Verstappen, non sa come difendersi perché l'attacco può arrivare dove meno te lo aspetti, in punti del tracciato dove nessuno ha mai provato a scavalcare un avversario. Quello che poi è più piaciuto dell'olandese è che nei numerosi sorpassi effettuati, non ha finalmente fatto ricorso alle sue consuete mosse intimidatorie, sempre inutili, che gli hanno attirato le antipatie di molti. Verstappen ha superato tutti in maniera pulita, anche Sebastian Vettel, benché il tedesco si sia lamentato senza ricordare che nello stesso punto aveva compiuto la medesima manovra del baby olandese ai danni di Fernando Alonso.

Come Senna e Schumacher?

Ovviamente, dopo una corsa del genere, ci si è scatenati nel trovare similitudini in ciò che ha combinato Verstappen, e sono venuti in mente il Michael Schumacher del GP di Spagna del 1996 con la Ferrari e l'Ayrton Senna di Donington 1993 con la McLaren. Entrambi però, vinsero le rispettive gare. Dunque, Verstappen di strada ne deve ancora fare anche se è lecito domandarsi cosa sarebbe accaduto se la Red Bull non avesse topato la strategia. Avrebbe concluso Max davanti a Rosberg? Sarebbe andato all'attacco di Hamilton? Forse la risposta alla prima domanda è "sì", la risposta alla seconda domanda è "no" perché l'inglese della Mercedes viaggiava nettamente più rapido di Verstappen quando era secondo e a parità di condizioni. Altro appunto: Max guida una vettura molto competitiva, quindi certe cose riescono facili, ma è pur vero che a parità di mezzo Daniel Ricciardo questa volta è crollato adducendo un problema alla visiera che si appannava. Senza togliere nulla a Verstappen, sottolineiamo che nella storia del motorsport le imprese rimaste indimenticabili sono quelle compiute con la pioggia dai piloti alla guida di monoposto nettamente inferiori: il quasi successo di Senna a Monaco 1984 con la Toleman, il primo posto di Senna a Estoril 1985 con la Lotus sotto il temporale, la vittoria di Vettel a Monza con la Toro Rosso o quella ormai preistorica di Vittorio Brambilla a Zeltweg 1975 con la March. Episodi ben scolpiti nella pietra.



J. Clark

1965
JIM CLAR

Graham

Jackie

JACKIE

EMERSON

GP BRASILE

Ferrari





Ferrari bagnata, Ferrari frustrata

Neanche le condizioni particolari hanno dato una mano alla Rossa, tradita dai suoi piloti. Soprattutto da Raikkonen, che ha rischiato anche grosso, mentre Vettel ha riscattato l'errore iniziale con una grande rimonta. Ma il tedesco, sempre nervoso, è lo specchio di una stagione no

Stefano Semeraro

Sotto la pioggia, controvento, la Ferrari non riesce ad alzarsi il bavero, a proteggersi la testa. In teoria, vista la supremazia assoluta delle Mercedes quando le condizioni sono ideali, gare come quella brasiliana, devastata dagli elementi, dovrebbero essere viste come opportunità più che come sciagure, ma la Rossa di quest'anno non sembra in grado di cogliere neppure le rare occasioni che le si offrono. Stavolta a sbagliare sono stati soprattutto i piloti, che pure non sono gli ultimi arrivati neanche sotto l'acqua – se vi ricordate la vittoria di Vettel con la Toro Rosso sotto l'acquazzone di Monza che lo consacrò agli occhi di tutti – o in condizioni estreme (il ralista Raikkonen). «Le condizioni sono troppe pericolose», ha urlato nella radio Vettel sotto il diluvio. «Cosa aspettate a sospendere la gara, quanti incidenti ci devono essere ancora?». Più che una protesta da pilota, che comunque ci sta, la voce della frustrazione. Perché rischiare, avrebbe forse voluto dire Seb, se tanto non posso vincere?

Raikkonen rischia grosso

Il peggiore stavolta, dopo le bellissime qualifiche che lo avevano visto per l'ennesima volta davanti a Vettel, è stato però Raikkonen. Dopo la seconda ripartenza si è fatto infilare da Max Verstappen con facilità irrisoria (complice un assetto infelice?), poi è uscito in pieno rettilineo con le full rain, finendo per carambolare attraverso la pista e facendo passare 10 secondi di terrore a tutti finendo la gara contro il muro dei box. Scampato il pericolo, Kimi se l'è presa con la macchina, con le Pirelli, con la safety-car. «Sulla salita dopo la Juncao c'era un sacco di aquaplaning, anche se non pioveva poi così tanto. Era pieno di pozzanghere e se ne beccavi una non c'era niente da fare. Però, siamo stati troppi giri dietro la safety-car e questo ha raffreddato le gomme. Sappiamo che quando capita così non siamo competitivi, è un vecchio problema. Per fortuna tutto è andato bene e nessuno mi ha centrato».

Vettel sbaglia poi rimonta

Vettel, alla fine, se l'è presa con Verstappen per il solito sorpasso al limite («ha visto che ero lì ma ha allargato apposta, non è stato corretto»), però lui poco prima aveva fatto lo stesso con Fernando Alonso... mentre avrebbe dovuto fare autocritica per il testacoda che all'11° giro gli è quasi costato la gara. In tanti si sono girati, è vero, ma Verstappen e Rosberg se la sono cavata con numeri circensi, lui invece dopo il 28° giro ha dovuto rimontare dalla 19esima posizione. Ci è riuscito alla grande, finendo quinto proprio alle spalle dell'olandese della Red Bull, ma per farcela ha dovuto fare a sportellate con Alonso, e stavolta è stato lui a far arrabbiare il rivale. «Meno male che c'era una via di fuga e non un muretto», ha detto lo spagnolo. «La prossima volta farò anch'io così: andrò addosso a Sebastian e lui perderà più punti di me», prendendo le sembianze vendicative di Verstappen. Ecco: sarà per il contatto con il suo predecessore in Ferrari, sarà per la giornata, ma pare che Seb – nervoso, insoddisfatto, frustrato, a tratti rabbioso - si stia un po' alonsizzando. Del resto se Fernando nei suoi ultimi anni a Maranello era stanco di arrivare sempre secondo, figuriamoci Seb di arrivare quarto o quinto...





È finita così la gara di Raikkonen



Carlos
Sainz

**Perez
Sainz
Nasr
Ocon**

Gli eroi nascosti



a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Lewis Hamilton

10

Una pole straordinaria, la 60esima (cinque in meno di Senna, otto in meno di Schumacher), una vittoria (la 52esima che lo stacca da Prost con 51 e gli permette di essere il secondo più vincente di tutti i tempi) che è parsa facile, ma in realtà è lui ad averla resa semplice nonostante un terreno infido, pericoloso, e una tensione enorme da gestire. Dispiace dirlo per Rosberg, ma comunque andrà a finire ad Abu Dhabi è Hamilton il vero numero uno. Peccato per quel "momento" del dopo pausa estiva nel quale si era perso.

Max Verstappen

10

Superlativo nella prima parte della corsa quando si è insediato al secondo posto viaggiando nettamente più veloce della Mercedes di Rosberg superandolo con una manovra di alta furbizia. Poi, dopo essere stato tradito dal team con una scellerata scelta strategica delle gomme da utilizzare, Verstappen da 14esimo ha dato il via allo show che lo ha portato al terzo posto finale. E', assieme a quella di Silverstone, la sua migliore gara da quando è in F.1 in quanto nessuno gli ha regalato nulla, superando una infinità di avversari sempre in maniera pulita e intelligente. Una dimostrazione che può essere grande tra i grandi anche senza ricorrere alla guida sporca e scorretta che spesso esibisce.

Nico Rosberg

9

Aveva tutto da perdere, un minimo errore avrebbe spalancato la porta verso il titolo iridato ad Hamilton. E invece, nonostante correre con la pioggia non sia il suo piatto forte, Rosberg è riuscito a prendersi il secondo posto come da copione. Deve anche ringraziare la Red Bull per la pessima gestione delle gomme che ha penalizzato Verstappen e Ricciardo favorendo il podio di Rosberg.

Sergio Perez

9

Oramai ci ha abituato a prestazioni del genere. Perez è un pilota di grande valore, scordatevi il ragazzo esagerato che si buttava a occhi chiusi all'interno degli avversari provocando spesso contatti. Da almeno un paio di anni è un altro pilota e lo ha dimostrato anche domenica con una gara straordinaria conclusa in quarta posizione per la gioia della Force India.

Carlos Sainz

9

La Toro Rosso dispone del motore Ferrari 2015, quindi da mesi sono senza sviluppi. Ma c'è un pilota di Madrid che sembra non saperlo... Sainz ha disputato la gara dell'anno: a lungo quarto, soltanto nelle battute finali ha dovuto cedere alle più competitive Red Bull e Ferrari di Verstappen e Vettel ottenendo un sesto posto favoloso. Bella anche la sua difesa all'ultimo giro su Hulkenberg e Ricciardo. Assieme a Perez, Sainz è l'eroe "nascosto" del Gran Premio.





Sergio
Perez





Esteban
Ocon

Felipe Nasr

9

Non lo hanno praticamente mai inquadrato nonostante giocasse in casa e nonostante fosse il miglior brasiliano in pista. Con una Sauber che in qualifica partiva dall'ultima fila, dietro anche alle Manor, Nasr è riuscito a sgattaiolare nelle primissime posizioni guidando come da tempo non gli veniva. O forse, non gli veniva per via del mezzo... Sempre difficile tracciare una linea chiara in queste circostanze. Fatto sta, che con la pioggia e nel GP più pazzo dell'anno, Nasr concludendo nono ha portato i primi punti 2016 alla Sauber e a se stesso, punti che valgono oro per la squadra svizzera. Il 24enne di Brasilia non è alla miglior prestazione in F1 avendo già visto la top 10: nel 2015 aveva ottenuto un quinto, un sesto un ottavo, due noni e un decimo posto.

Esteban Ocon

9

Ha disputato una corsa da urlo, anche se magari in pochi se ne sono accorti. E' costantemente rimasto aggrappato al nono e all'ottavo posto al volante della Manor al suo ottavo Gran Premio in F1, il primo in condizioni meteo e ambientali così difficili. Ha sfiorato in piena velocità la Ferrari di Raikkonen ferma contro mano, roba che chiunque si sarebbe fermato dopo cento metri cercando una toilette... Ocon ha continuato imperterrito tenendo la zona punti fino a 4 giri dalla fine, venendo poi superato da Alonso e Bottas. Il dodicesimo posto non rende giustizia a questo grande talento già campione FIA F3 (battendo Verstappen) e GP3 (battendo Ghiotto, ma l'italiano non è dove meriterebbe... però questa è un'altra storia). Non c'erano dubbi sul fatto che merita la Force India a piene mani.

Nico Hulkenberg

8

La foratura iniziale lo ha certamente penalizzato facendogli perdere quei secondi che poi non ha più recuperato. Il settimo posto è figlio di una bella e consistente gara, ma sicuramente amaro considerando che nei primi giri era davanti a Perez. I punti presi dal tedesco, sommati a quelli di Perez, aiutano il team Force India a consolidare il quarto posto nella classifica costruttori.

Sebastian Vettel

6,5

Il suo voto è la media del 5 per l'errore al 10° giro e l'8 per la bellissima rimonta compiuta, che dall'inferno delle ultime posizioni lo ha portato al quinto posto finale. Peccato però, la sensazione che si poteva fare di più è la perfetta sintesi di tutta la stagione di Vettel e della Ferrari.

Daniil Kvyat

6

Una scelta di gomme non ottimale nella primissima parte di gara, poi la tamponata ricevuta da Palmer in regime di safety-car. La Toro Rosso di Kvyat ha retto l'urto, ma non era certamente più facile da guidare come prima. E in quelle condizioni atmosferiche poi... Poteva fare una bella corsa il russo e concludere a punti, peccato.

Daniel Ricciardo

5

Lamenta un problema alla visiera che si appannava rendendogli complicato vedere al meglio. Sarà, ma di certo non ha mai avuto il ritmo del compagno di squadra Verstappen. La Red Bull era molto competitiva con pista bagnata, ma Ricciardo questa volta non l'ha saputa sfruttare chiudendo in una poco onorevole ottava posizione.

Pascal Wehrlein

5

Fossimo a descrivere una partita di calcio, diremmo che non l'ha mai vista, la palla. Più o meno è andata così per Wehrlein. Nella gara in cui avrebbe dovuto mostrare il suo potenziale, è stato inesorabilmente schiacciato dal compagno Ocon nel team Manor. Dando ragione a chi ha preferito il francese a lui alla Force India.

Fernando Alonso

5

Considerando il meteo, ci saremmo aspettati un Alonso stellare. Invece, non è andata così e complice anche un testacoda, lo spagnolo della McLaren ha recuperato un misero punticino. Deludente, non ha fatto la differenza come sarebbe stato suo dovere.

Valtteri Bottas

5

Con la pioggia se l'è sempre cavata bene, evidentemente questa Williams non ne aveva... Bottas è stato costretto a essere una comparsa e a non prendere neanche un punto. Umiliante per un talento come il suo.

Kevin Magnussen

5

Per sua stessa ammissione, ha pensato solo a portare al traguardo la macchina. Piuttosto bizzarro, ma è andata così. Magnussen non ha voluto rischiare più di tanto, la frattura con Renault ormai è chiara.

Felipe Massa

4

Fosse stato per lui, non avrebbe corso, troppo pericoloso. E lo si può anche capire, a due gare dalla fine annunciata della carriera perché mai correre rischi elevati? Imitando Ericsson, ha picchiato nella curva finale e se ne è andato piangendo verso i box con la bandiera brasiliana sulle spalle per la sua ultima volta in F.1 sul circuito di casa, gli applausi del pubblico, dei meccanici Mercedes e Ferrari schierati per lui. Un bel vedere. Un tocco di telethon l'abbraccio in pit-lane della moglie, del figlio, della mamma eccetera....

Jenson Button

4

Era il mago della pioggia, a una gara dal ritiro dalla F.1 la magia è persa annacquata come non mai. Lamentoso in ogni circostanza, Button si è avviato sul viale del tramonto terminando ultimo. Fine di una bella storia.

Kimi Raikkonen

4

E' l'unico che è riuscito a fare aquaplaning in pieno rettilineo, di fronte ai box. Il punto più complicato era infatti prima, all'inizio della piega a sinistra finale dove Ericsson ha picchiato e dove Verstappen prima, Rosberg poi, hanno perso la loro vettura riuscendo a tenerla sulla retta via. Che dire, un incidente pericolosissimo quello di Raikkonen perché avvenuto in un punto dove tutti arrivavano in piena velocità dopo il restart dato dalla safety-car, con la visibilità pari allo zero per le nuvole d'acqua sollevate dalle monoposto. E' andata molto bene... Certo che un errore del genere da un pilota esperto come Raikkonen nessuno se l'aspettava.





Ritiro con ovazione
per Felipe Massa



Il recupero della vettura
di Marcus Ericsson

Marcus Ericsson **4**

E' stato il primo a sbattere finendo contro le protezioni all'ingresso della corsia box. Aquaplaning. Peccato, poteva essere la giornata del trionfo completo Sauber se lo svedese avesse seguito le orme del compagno Nasr.

Jolyon Palmer **4**

Tra i tanti fatti accaduti durante il GP del Brasile, a Palmer va la palma d'oro per avere tamponato un avversario (Kvyat) in regime di safety-car dopo appena 20 giri.

Esteban Gutierrez **2**

Nervoso per non avere ricevuto la conferma dal team Haas per il 2017 (e perché mai dovevano tenerlo...) il messicano ha corso male, mai protagonista nonostante le condizioni meteo consentissero a chi non ha una monoposto al top di emergere. Il problema elettrico emerso non lo ha certo aiutato in questo. Una volta ai box per ritirarsi, ha messo su in mondo visione un teatrino ridicolo venendo ripreso dal team principal Steiner.

Romain Grosjean **2**

Eroe in qualifica con il settimo tempo stampato in classifica, disastroso la domenica quando ha colpito il muro nel giro di preschieramento di partenza. Una cosa inammissibile per un pilota del suo calibro. Ma è accaduto, mandando al manicomio il team Haas. Visti gli sviluppi della corsa, poteva essere una gran giornata per il team americano.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 13 NOVEMBRE 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 3.01'01"335
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 11"455
- 3 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 21"481
- 4 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 25"346
- 5 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 26"334
- 6 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 29"160
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 29"827
- 8 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 30"486
- 9 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 42"620
- 10 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 44"432
- 11 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 45"292
- 12 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 45"809
- 13 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 51"192
- 14 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 51"555
- 15 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1'00"498
- 16 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1'21"994

Giro più veloce: Max Verstappen 1'25"305

Ritirati

- 60° giro - Esteban Gutierrez
- 46° giro - Felipe Massa
- 20° giro - Jolyon Palmer
- 19° giro - Kimi Raikkonen
- 11° giro - Marcus Ericsson

Non partito

Romain Grosjean

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	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'12"618
Messico	30/10/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1'40'31"402
Brasile	13/11/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 3.01'01"335
Abu Dhabi	27/11/2016	



CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	367
2	Lewis Hamilton	Mercedes	355
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	246
4	Sebastian Vettel	Ferrari	197
5	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	192
6	Kimi Raikkonen	Ferrari	178
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	97
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	85
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	66
10	Fernando Alonso	McLaren-Honda	53
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	51
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	46
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	29
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	21
16	Kevin Magnussen	Renault	7
17	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	2
18	Jolyon Palmer	Renault	1
19	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
20	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
22	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
22	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0
24	Esteban Ocon	Manor-Mercedes	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	722
2	Red Bull Racing	446
3	Ferrari	375
4	Force India	163
5	Williams-Mercedes	136
6	McLaren	75
7	Scuderia Toro Rosso	63
8	Haas	29
9	Renault	8
10	Sauber	2
11	Manor	1

Tre se






edili per...

Ancora ufficialmente libere le due Sauber e una Manor, a giocarsi il posto per il 2017 sono Ericsson, Gutierrez e Nasr. Le sorprese potrebbero arrivare da King e da Giovinazzi

Massimo Costa



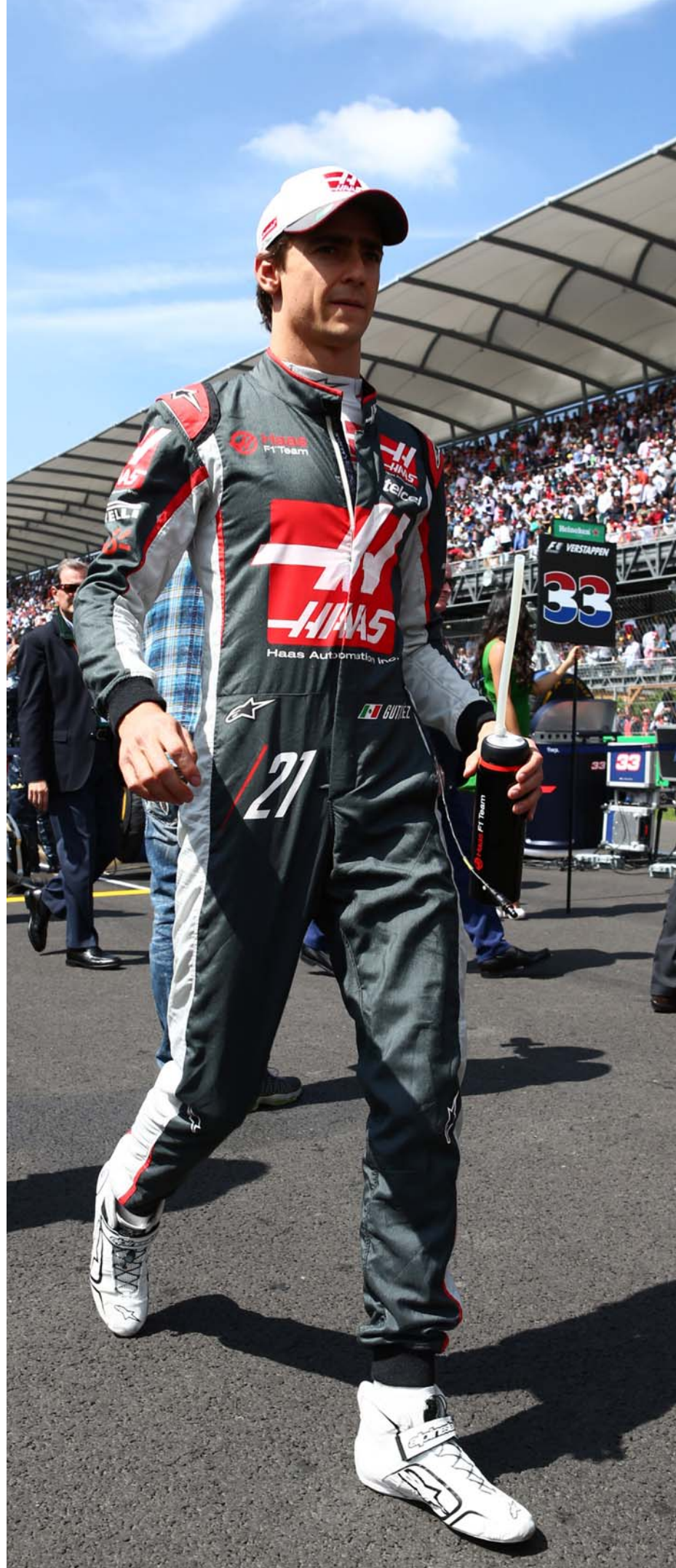
La vigilia del GP brasiliano è stata piuttosto movimentata per quanto riguarda il mercato piloti. Il sedile più ambito, quello della Force India-Mercedes, è stato assegnato ad Esteban Ocon. Il giovane francese, entrato nel mondiale F.1 a stagione in corso per rimpiazzare Rio Haryanto, non ha dovuto fare molto per confermare il proprio talento espresso nella sua carriera, dalla F. Renault alla F.3 passando per la GP3 e i test con vetture di F.1: Lotus, Mercedes, Renault, Force India. Conteso tra Renault e Mercedes, Ocon alla fine è stato lasciato al costruttore tedesco che lo ha piazzato nel DTM e poi trasportato in F.1 alla Manor. Il sedile della Force India lasciato libero da Nico Hulkenberg passato in Renault, sembrava certo per Pascal Wehrlein, altro pupillo della Mercedes, più volte impiegato per i test al posto di Hamilton e Rosberg. Ma sembra che in Force India, quando Toto Wolff ha offerto il pilota tedesco, abbiano fatto no col ditino chiedendo invece Ocon. I dati in loro possesso a seguito dei test effettuati negli ultimi due anni da entrambi, propendevano per il francese, anche a livello caratteriale a quanto pare. Wehrlein non l'ha presa bene e da erede di Hamilton in Mercedes, come era stato frettolosamente battezzato dalla stampa tedesca, si ritrova a vivere un'altra stagione con la Manor, dove per altro non è ancora stato confermato. Ma non pensiamo che Wolff lo metta a piedi, sarebbe un terribile atto di sconfessione per lui.

Magnussen dice no a Renault

Un'altra sorpresa è arrivata dalla Renault che ha rotto con Kevin Magnussen. Al danese era stato offerto un anno di contratto per il 2017, il pilota voleva un accordo pluriennale. Più che comprensibile la richiesta di Magnussen considerando la non competitività della Renault questa stagione, e quindi la pochezza di risultati da lui raccolti con relativo danno di immagine, e probabilmente un 2017 che non sarà troppo brillante. Magnussen sarebbe rimasto per raccogliere i primi frutti nel 2018 quando si presume che il team comincerà a marciare nel migliore dei modi, ma di fare un altro anno complicato per poi lasciare la gloria ad altri no. Così si è arrivati alla rottura e Renault ha confermato Jolyon Palmer non trovando niente di meglio sul mercato, con Valtteri Bottas che è rimasto in Williams e Carlos Sainz trattenuto dalla Red Bull. Magnussen ha quindi trovato un valido interlocutore nella Haas, con la quale aveva già a lungo parlato nel 2015, e la firma è arrivata velocemente mettendo in castigo Esteban Gutierrez, arrivato nel team americano su spinta della Ferrari. Ma il pilota messicano non ha mai convinto ed ora si ritrova senza volante.

Gutierrez appiedato occasione Giovinazzi?

Se consideriamo già occupato il sedile Manor per Wehrlein, ne rimangono tre liberi: il secondo della Manor e i due della Sauber dove la situazione è piuttosto incerta. I punti portati da Felipe Nasr potrebbero convincere la squadra svizzera a trattenere il brasiliano, che era in bilico oltre che per le prestazioni anche per una certa difficoltà del suo sponsor storico nel riconfermare il budget. Sulla carta anche Marcus Ericsson non dovrebbe avere problemi, ma la Sauber ancora non si è pronunciata. Gutierrez ha corso per due stagioni con loro e un suo ritorno potrebbe far gola per l'appoggio Ferrari oltre che degli sponsor, ma non va scartata l'opzione Manor. Il team inglese ha tra le mani Jordan King, pilota GP2, che ha provato la vettura in più occasioni, ma certamente Gutierrez è una opzione migliore quanto meno per l'esperienza. Da tutto questo sembra non esserci spazio per Antonio Giovinazzi, leader GP2 e incredibilmente senza offerte. Almeno per quel che sappiamo. La speranza è che Ferrari o Mercedes decidano di assegnare al pugliese un sedile, Sauber o Manor. Lo si poteva fare con la Haas, team satellite di Maranello, ma nessuno ha agito purtroppo. Vediamo che succederà...





La situazione

Mercedes

Lewis Hamilton – Nico Rosberg

Red Bull-Renault

Daniel Ricciardo – Max Verstappen

Ferrari

Kimi Raikkonen – Sebastian Vettel

Force India-Mercedes

Esteban Ocon – Sergio Perez

Williams-Mercedes

Valtteri Bottas – Lance Stroll

McLaren-Honda

Fernando Alonso – Stoffel Vandoorne

Toro Rosso-Renault

Daniil Kvyat – Carlos Sainz

Haas-Ferrari

Romain Grosjean – Kevin Magnussen

Renault

Nico Hulkenberg – Jolyon Palmer

Sauber-Ferrari

TBA – TBA

Manor-Mercedes

TBA – TBA

Non per soldi ma per talento

Il canadese ha vinto la F.4 Italia e la F.3 europea ed ora è pronto al debutto con la Williams, ma non riesce a scrollarsi di dosso l'etichetta del pilota milionario che tutto ha avuto per raggiungere i suoi obiettivi. Certamente la sua carriera è stata perfettamente costruita, ma i risultati sul campo se li è ampiamente meritati





Massimo Costa

Non capita spesso di assistere al piano di crescita di un pilota così minuziosamente perfetto, travolgente, studiato nei minimi particolari. E che i massimi obiettivi siano stati centrati nell'arco di tempo di pochi mesi. Il protagonista di questa sceneggiatura da Oscar ha un nome e un cognome: Lance Stroll. Mentre il regista è Lawrence Stroll, il padre del ragazzo, grande uomo d'affari dal patrimonio personale di 2,4 miliardi di dollari (fonte Forbes) che ha saputo dirigere tutte le pedine e una trama complicata come solo Steven Spielberg nel film "Il ponte delle spie" può riuscirci. Stroll junior si è laureato campione della F.3 europea con la Prema, squadra acquisita da "Senior" almeno cinque anni orsono, ma che già aveva dimostrato di sapere vincere nella categoria ben prima dell'avvento della famiglia canadese. Il secondo successo targato Stroll è l'ingresso in Williams quale compagno di squadra di Valtteri Bottas nel Mondiale F.1 2017. Lui non ne ha voluto parlare prima dell'annuncio ufficiale, ma tutto era pronto da tempo. Dai test privati con la Williams di qualche anno fa, al programma stilato col simulatore, allo staff che vedrà al fianco del pilota Luca Baldisserrì, ex ingegnere dei trionfi di Michael Schumacher alla Ferrari e successivamente responsabile del programma FDA di Maranello.

Chiuso dalla FDA Via alla Williams

Grazie ai buoni rapporti tra la Ferrari e Lawrence Stroll (collezionista delle Rosse), il piccolo Lance era entrato nell'Academy quando ancora correva nel karting, poi l'arrivo nelle formule con Prema e la vittoria al primo tentativo nella F.4 Italia tra una valanga di invidie tipicamente nostrane. A seguire, il passaggio nel FIA F.3 e il trionfo al secondo anno, quello di uscita dalla FDA dove per lui non vi erano sbocchi. E allora, inutile continuare a rimanere con Ferrari, più logico il passaggio alla Williams, un più sano "fai da te" e l'approdo certo al Mondiale. La conquista del campionato F.3 europeo da parte di Stroll era per molti una cosa fatta già a gennaio. Senior non ha fatto mancare niente alla Prema per quanto riguarda la ricerca della perfezione delle monoposto e, dunque, l'aspetto finanziario. Lance è così arrivato all'inizio di stagione con la poco edificante etichetta di pilota ricco e "aiutato". E nulla li avrebbe fermati. Ci sono stati piloti, o meglio dire i loro management, che hanno lasciato la F.3 perché non volevano confrontarsi con Stroll, il predestinato, preferendo andare a vincere facile altrove. A Lance non è importato. Lui ha lavorato sodo tutto l'inverno per ripulirsi dagli errori commessi nel 2015 e quello che abbiamo visto nel corso del 2016 è stato un pilota semplicemente perfetto. Veloce in qualifica, capace di siglare il tempone al momento giusto, di vincere gare con autorità e intelligenza, di avere la freddezza di trattenersi pensando ai punti da portare in cascina. E divenendo il punto di riferimento di tutta la Prema, senza avere bisogno dell'aiuto dei compagni. Maturità. Insomma, una vera macchina da guerra. Stroll la corona 2016 se l'è ampiamente guadagnata sul campo con 11 vittorie e 9 pole, finendo per meritarsi il rispetto dei rivali che a inizio anno lo guardavano storto. Il resto sono solo chiacchiere da bar ed ora ad attenderlo c'è la Williams.



Questione di percezione

Il direttore tecnico Cavani (in Ferrari per 15 anni) ci introduce alla scoperta del mondo Evotek e della filosofia che risiede alla base del formidabile simulatore Sym 027

Di Alessandro Bucci / foto Giuseppe Bucci

A Castelnuovo Rangone, comune della provincia di Modena che conta 14.900 anime, troviamo l'azienda Evotek Engineering. Nata nel 2007 ed avente inizialmente base a Maranello, il progetto è stato fondato da tre soci formanti il miglior asse possibile per raggiungere l'eccellenza: Gian Luigi Cavani per quanto concerne l'area tecnica, Flavio Odorici per la parte elettronica e Miria Burani al comando del marketing e del reparto comunicazione. Inizialmente studio di progettazione, Evotek Engineering si preoccupava soprattutto dello sviluppo di progetti per Ferrari, lavorando anche per altri partner del Cavallino come il Coni ed in seguito Pagani. Nel 2008, avendo sempre come cliente principale Ferrari, Evotek ha variato la propria direzione mantenendo la parte Engineering orientata prevalentemente sulla Casa di Maranello, cercando tuttavia di diversificare le sue entrate economiche anche con propositi propri. Due, principal-

mente, i progetti che Evotek Engineering ha messo in produzione e successivamente in commercializzazione: un kit di trasformazione seguendo l'onda lunga della mobilità sostenibile, quindi trasformando la Smart con motore endotermico in Smart Pure Electric (Evotek è tutt'ora l'unica azienda ad avere un'omologazione M1 sulle proprie Smart) e dal 2010 la progettazione dei simulatori, forte del supporto a Ferrari ed a clienti e fornitori del Cavallino. Quest'ultimo progetto è stato possibile grazie a Cavani e Odorici, ottenendo un successo internazionale immediato. Evotek può infatti vantare vendite in tutto il mondo, essendosi conquistata la fama di numero uno a livello internazionale per quanto concerne la propria fascia di prodotto ed il target di pubblico interessato ai simulatori di guida. Il trasferimento dell'azienda a Castelnuovo Rangone (avvenuto nel 2010) si è reso necessario per motivi di spazio, avendo Evotek iniziato a realizzare propri prodotti oltre che per i prototipi Ferrari, attività quest'ultima iniziata nei primi anni 2000.

Cavani spiega la simulazione

Cavani è un personaggio che abbisogna di ben poche presentazioni: impegnato nella gestione sportiva in Ferrari F1 dal 1979, lavorando in seguito anche nel mitico ufficio interno di Fiorano (il famoso "bunker", altresì conosciuto come "l'ufficio del Drake"), Cavani è stato fautore oltre che della prima leva al cambio anche dei progetti legati alle sospensioni attive, affiancato all'epoca da Luca Baldisserrri che si occupava del software di controllo delle suddette. Divenuto responsabile di ricerca e sviluppo per Ferrari GT ad inizio millennio, poi anche consulente per Ferrari e per la Comunità Europea in veste di esperto valutatore di progetti, Cavani ci introduce alle due differenti filosofie che stanno alla base della simulazione professionale: "Una è legata allo sviluppo della vettura, l'altra è dedicata all'apprendimento ed al punto di vista tattico che riguarda il pilota. Ma non solo, troviamo infatti la ricerca sperimentale professionale che viene abbracciata dalla maggior parte degli addetti ai lavori nel campo, ovvero cercare di replicare la realtà (parliamo di grossi simulatori con grandi spostamenti che cercano di riprodurre il fenomeno reale, dunque la condizione reale della vettura, una replica della realtà), mentre l'altra, sebbene possa sembrare simile, è totalmente diversa dalla prima, poiché lavora sulla percezione che ha il pilota, quindi cerca di trasmettergli la sensazione che stia avvenendo qualcosa lasciandolo praticamente fermo. Parliamo in modo ambizioso di arte della simulazione. La filosofia legata allo sviluppo vettura utilizza in buona parte l'elettronica stessa della macchina, facendola interagire con il modello matematico delle fisiche della monoposto. La maggior parte di questi simulatori provengono dall'Aerospace e sono molto pesanti, si tratta senz'altro della categoria di simulatori più professionali ed avanzati. Tuttavia essi sono molto validi per ricreare la dinamica di movimento dell'aereo, ma non lo sono altrettanto per una Formula 1, che ha tempi di risposta molto più rapidi. La dimostrazione è data dal fatto che molti piloti che fanno uso di questi simulatori si sentono male. Per evitare problemi, ai driver viene rallentata di pochi millesimi di secondo anche la parte grafica, in modo da avere coerenza tra il movimento e ciò che si vede. Questo è importante al fine dei nostri sensi di allarme e del nostro sistema sensoriale, principio dal quale parte la corrente di pensiero abbracciata invece da Evotek. Non interessandoci un simulatore di ricerca, ci siamo concentrati sulle esigenze del pilota cercando di lavorare in 'real time'. Ci serviamo di un software più leggero e magari più generico, con la centralina che, ad esempio, è costituita semplicemente da un algoritmo di calcolo ottenendo immediatezza e trasparenza nei momenti di risposta. Grazie all'altissima professionalità di Marcus e Stefano Casillo di Kunos siamo riusciti nel tempo a portare all'estremo la nostra filosofia. Il nostro scopo è far muovere il meno possibile il pilota facendogli percepire un mondo diverso, immergendolo in un ambiente. Questa concezione coinvolge tutti gli apparati sensoriali del corpo umano, quindi dal punto di vista della ricerca è molto più intrigante".





Il potere di analisi è tutto

La ricerca della guida al limite è per Evotek Engineering l'obiettivo principale. Cavani ci ha spiegato nel dettaglio che cosa si intende con tale concetto: "Guida al limite per noi significa riuscire a sentire i piccolissimi input trasmessi dalla vettura. Ovvero, che quando sei a 200 km/h in una curva riesci ad avere un'attenzione estrema sulle piccolissime cose che ti stanno succedendo, quindi hai tutte le tue 'antenne' che ascoltano ciò che ti trasmette la vettura. In caso contrario, capisci che devi iniziare a correggere o iniziare a frenare. Quando guidi al limite non hai bisogno di spostamenti enormi, devi solamente sentire le piccolissime cose che ti vengono trasmesse dalla vettura". Un altro punto fondamentale su cui si basa la concezione Evotek è ben rappresentato dalla proverbiale affermazione del tre volte Campione del Mondo Niki Lauda, riportata anche da Ron Howard nel celebre film Rush: "Grazie a Dio sono una persona intelligente, ma la mia vera fortuna è il possedere un sedere che mi permette di sentire tutto quello che proviene dal veicolo". Cavani ci conferma l'importanza dell'assunto dell'austriaco: "E' una conclusione importantissima che dovrebbero impiantare sui muri. Se la macchina inizia a saltellare o a perdere aderenza, lo sento più dal sedere che attraverso la vista. Quando vedo che la vettura perde aderenza con la vista, è già troppo tardi. Nessun simulatore al mondo, compresi quelli più professionali di cui si sente tanto parlare oggi, forniscono questa percezione e le aziende nemmeno compiono un lavoro su questo aspetto. Innanzitutto, ci vuole una cultura sulle automobili che chi fa il simulatore magari non ha. Loro fanno un sistema che può fare tutti i movimenti che vuoi, ma chi fa il simulatore, fa il simulatore. Sarebbe necessario un tecnico che si pone l'obiettivo di lavorare sulla percezione, uno che venga dall'automobile e che conosca benissimo la Formula 1 e il comportamento della vettura quando è portata al limite. Tutti i piloti ricevono le stesse informazioni, è come le interpretano che fa la differenza. Il potere di analisi è tutto".





Il brasiliano Costa
con la Lamborghini VSR

Senza confini

La squadra dell'ex pilota romagnolo è in continua espansione. Dopo le esperienze nel mondo delle monoposto, la VSR ha ampliato i propri impegni nel mondo Gran Turismo e grazie a una solida collaborazione con la Lamborghini è arrivato il titolo italiano Super GT oltre ad altre soddisfazioni in campo internazionale sia in Europa sia in Asia





Sato vincitore di una gara F.4 Italia per VSR

Jacopo Rubino - Photo 4

VSR è l'acronimo di Vincenzo Sospiri Racing. La scuderia dell'ex pilota forlivese ha vissuto un 2016 intenso fra molteplici impegni, che hanno portato alla fine il primo trofeo in bacheca: quello nella classe Super GT Cup del Campionato Italiano Italian Gran Turismo, con il brasiliano Nicolas Costa riuscito a imporsi al volante della Lamborghini Huracan. Ma il team VSR ha brillato anche nel Super Trofeo della Casa bolognese, e ha mantenuto viva la sua tradizione nelle monoposto con le partecipazioni all'Italian F4 Championship e alla serie giapponese. In terra tricolore è arrivato un successo assoluto in gara 3 a Imola con Marino Sato, mentre Simone Cunati è stato in lotta fino alla fine per aggiudicarsi il trofeo rookies. Italaracing ha intervistato Sospiri per fare il punto sulla stagione e scoprire cosa bolle in pentola per il 2017.

Vincenzo, partiamo dall'apice di questo 2016: il titolo Super GT Cup del Campionato Italiano Gran Turismo. Come è andata?

«È stato un anno impegnativo, ma siamo riusciti ad affermarci alla nostra prima stagione completa nel campionato dopo aver disputato due prove disputate nel 2015. Il livello nel frattempo si è alzato moltissimo, con un gran numero di macchine e una concorrenza davvero competitiva, sia a livello di squadre sia di piloti. Alla fine è andata benissimo, anche grazie a Nicolas Costa: pur dovendo cambiare più volte compagno per diversi motivi, è stato capace di rendere sempre al massimo e di portare a casa punti importanti per vincere. Il tutto per giunta, senza poter disputare le due gare di Imola, a causa dell'incidente in qualifica tra Fernando Croce e una vettura del team Antonelli che non ci ha permesso di proseguire il weekend, visti i danni riportati».

La tua squadra storicamente si è sempre cimentata nelle monoposto. Da cosa è nata questa apertura al mondo delle Gran Turismo?

«Circa tre o quattro anni fa, purtroppo, mi sono reso conto che nelle formule stava diventando sempre più difficile essere al vertice e trovare il budget per i piloti. Ho fatto una piccola riflessione su quello che poteva essere il nostro futuro e la mia idea è stata

quella di puntare sulle GT. Ci siamo accorti che nelle monoposto ci sono ormai meno spazi e opportunità, anche per chi vuole compiere il cammino verso la Formula 1. La nostra idea è stata quella di offrire ai nostri clienti, ai nostri piloti, un programma che offra maggiori chance di diventare professionisti».

Siete comunque impegnati in Formula 4, sia nella serie italiana che in quella giapponese. Nel campionato di casa nostra come è andata?

«La F.4 si sta rivelando dappertutto un palcoscenico di alto livello. Da parte nostra ci siamo difesi abbastanza bene, anche se non abbiamo raggiunto i risultati che auspicavo. Vorrei capire meglio cosa ci abbia frenato, quali siano le cause che non ci hanno permesso di ottenere gli obiettivi fissati, ma in linea di massima sono soddisfatto».

Hai già portato nel GT alcuni dei tuoi giovani piloti. A tuo parere la Formula 4 rappresenta una buona palestra per saltare subito alle ruote coperte?

«Normalmente i ragazzi che corrono nel karting sognano sempre la F.1, e il primo step adesso è diventato proprio la F.4. A mio parere si tratta di una categoria formativa, che dà buoni insegnamenti, ma ci si può rendere conto che arrivare fino al Mondiale F.1 non è così semplice. È qualcosa di cui si prende consapevolezza dopo un po' di tempo. Noi è come se avessimo due scuole: in Giappone l'impegno nasce da un collegamento diretto con la Lamborghini per sviluppare il progetto sui giovani, mentre in Italia siamo sempre stati presenti e vogliamo continuare ad esserci».

Con Lamborghini avete appunto instaurato un legame piuttosto solido. Come funziona il vostro rapporto?

«La Lamborghini dispone di una struttura molto forte, come dimostrano i risultati. A capo del reparto corse c'è Giorgio Sanna, un mio grande amico di cui ho enorme stima: insieme a Maurizio Reggiani ha permesso a questo marchio di esplodere anche in campo agonistico. Negli ultimi anni la richiesta di correre con le loro vetture è infatti cresciuta moltissimo, così come le iscrizioni al Super Trofeo. La nostra collaborazione è nata da un incontro in

Sospiri con
i suoi piloti



Costa festeggia il titolo italiano Super GT Cup



pista con Sanna, a cui ho spiegato le mie intenzioni di entrare nel GT. Lui mi ha chiesto di seguire il programma giovani, vista anche la mia esperienza da pilota, e da lì è partito tutto».

Cosa puoi raccontarci invece dell'avventura nel Super Trofeo?

«Quest'anno abbiamo deciso di schierarci con un gentleman (Amir Krenzia, ndr) per competere nella classifica Am, e questo è stato il nostro focus principale. Abbiamo poi schierato altri piloti sulla seconda macchina. Al momento siamo primi nel campionato europeo, ci resta da affrontare ancora un appuntamento a Valencia che vale come finale. Tutto in ogni caso è ancora in gioco, con pochi punti di vantaggio sugli avversari».

A fine ottobre avete invece esordito nella Asian Le Mans Series, prendendovi subito il podio con la Huracan GT3.

«Il bilancio è molto positivo, soprattutto perché eravamo partiti abbastanza in ritardo. Prima di spedire tutto il materiale via container avevamo disputato soltanto tre giorni di test, ma i risultati sono stati ottimi. Anche i piloti si sono trovati a loro agio, grazie anche a un grosso supporto avuto dalla stessa Lamborghini a livello ingegneristico. È venuto fuori un pacchetto competitivo e siamo saliti subito sul podio».

Sono già delineati i piani per il 2017?

«Nella prossima stagione affronteremo sicuramente il Super Trofeo europeo, e probabilmente anche quello asiatico. Siamo in fase di valutazione. La novità sarà per noi la Blancpain Sprint Series con la vettura GT3, come nella Asian Le Mans Series. In Formula 4 è sicuro il nostro impegno in Giappone, mentre stiamo decidendo cosa fare per quanto riguarda la serie italiana. Quasi sicuramente resteremo, ma non è ancora sicuro al 100 per cento».



Diario

Il weekend di Motegi che ha concluso la stagione ha portato parecchi spunti, in particolare per chi per la prima volta affrontava una gara di un campionato così diverso



giapponese

Marco Cortesi

L'appuntamento è con Ronnie-san per il giovedì alla stazione di Tokyo. Arriva non prima di fare un salto alla Gioconda, ristorante "spacciatore" di prodotti gastronomici per gli italiani del luogo, insieme al maestro Miyagi, al secolo Shinya Ohta, massaggiatore che segue da tempo i piloti di casa Nismo. Trattati come una reliquia, pomodori e mozzarella che saranno la base per il pranzo in pista: caprese. Mo-

tegi non è molto lontano da Tokyo e buona parte della strada è a una corsia, con un enorme potenziale per la formazione di code (ci saranno 40 chilometri di fila al ritorno verso la capitale giapponese dopo gara 2). Inoltre, non gode di grandi infrastrutture oltre al complesso stesso della pista. Ronnie, che oltre ad avere imparato la lingua a menadito ha in parte assimilato la cultura locale (fortunatamente non l'attitudine alla guida) è incredibilmente prudente.



La Nissan Nismo di
Quintarelli e Matsuda

Paddock a misura di gare

Il paddock del Super GT lascia interdetti. Non ci sono le megastrutture dei campionati di punta europei e tutto è basato sull'adattamento alla performance. Vi sono tende, con le poche hospitality presenti realizzate in tono minore. Forse le scuderie spendono già abbastanza sulle macchine. Ma da questo punto di vista, il DTM ad esempio è un altro pianeta. Quando arriva la gente, cambia tutto. Le persone sono super appassionate, e sono capaci di sedersi sull'asfalto per ore per essere i primi ad avere l'accesso alla pit-walk. Con "clienti" così affezionati, si spiega la verticalizzazione commerciale: nel SuperGT non hanno ancora bisogno di far sentire i fans più bravi dei piloti.

Serve più ottimismo

Il Giappone è posto di grandi pressioni psicologiche, e anche al team Nismo non si scherza. Dopo le libere si capisce già che qualcosa non va, con delle Lexus velocissime ed una situazione di gomme, per le scuderie di casa Michelin, che si fatica ad interpretare. Da lì cambia qualcosa. Il team sembra un po' perdere l'ottimismo. Qualcosa che non deve essere fatto MAI. "It's very bad", dicono. Very bad è quando distruggi due auto in 15 minuti, cosa per altro già accaduta ad altri. Cerco di far notare, ma niente. Le gare non andranno benissimo (potete leggere il resoconto su Italiaracing) ma il duo Matsuda/Quintarelli alla fine troverà nuovamente l'aggressività ed una sicurezza nei propri mezzi da quadricampioni.





Il pasto previsto dal circuito per i giornalisti della sala stampa



I campioni Kovalainen e Hirate



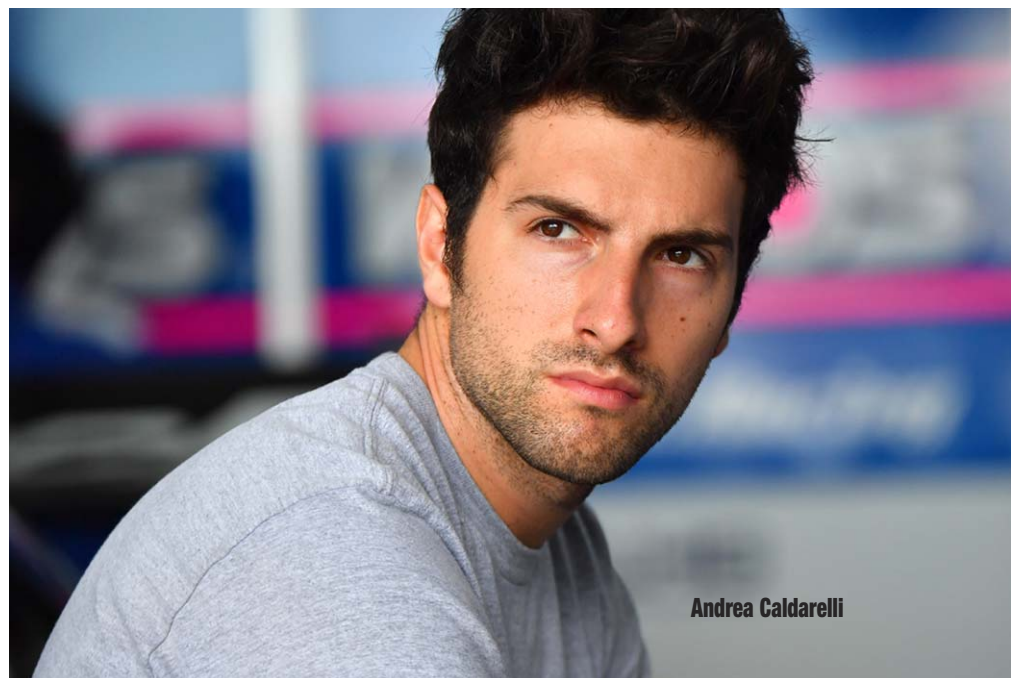
Kobayashi

Cena e poi a letto

Pranzo alle 10:30, cena alle 18:30, stile ospedale, poi a letto. I piloti del SuperGT fanno i bravi, e aiuta l'assenza di particolari attrattive mondane nella zona. La cena alterna la cucina tradizionale a slanci internazionali a volte un po' tirati per i capelli, ma spicca il carattere dell'alimentazione nipponica: poco di tutto. Utilizzare le bacchette è bello perché permette di rallentare i ritmi e mangiare poco per volta. Questo principio non si applica per Tsgio Matsuda, che in pochi secondi sbrana tutto ed è pronto ad andare a riposarsi. Il pilota giapponese, compagno di Quintarelli, ha avuto alti e bassi ma la velocità, anche nel senso più "automobilistico", non si può discutere.

Atleti veri

Quello che sicuramente spicca è il livello di preparazione atletica. Entra in gioco Marco Staccioli. Imprenditore di successo ormai da decenni, è specializzato nel supporto di iniziative commerciali tra Italia e Giappone. Marco-san è un ex ciclista arrivato alle soglie delle grandi classiche, e offre a Quintarelli e Matsuda tanti consigli: in particolare per il secondo, si nota che ha pagato qualche chilo perso, che non fa mai male. "Ronnie potrebbe fare l'Ironman e piazzarsi in alto sin da subito", dice Staccioli, evidenziando un cambio di mentalità che viene via via esteso a tutto il resto del paddock. Non si lascia nulla al caso, e sono finiti sia per motivi tecnici che di professionalità i tempi in cui i piloti più blasonati o europei, restavano "in proprio".



Andrea Caldarelli

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

