

**GP AUSTRALIA**

Dopo un lungo digiuno che durava dal 2015 la Rossa torna a vincere piegando la Mercedes: Vettel danza, Hamilton inciampa

# Ferrari's Karma



FORMULA 1  
X  
ALIAN GRAND PR

RO

ROLEX

ROLEX

RO

ROLEX



# 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

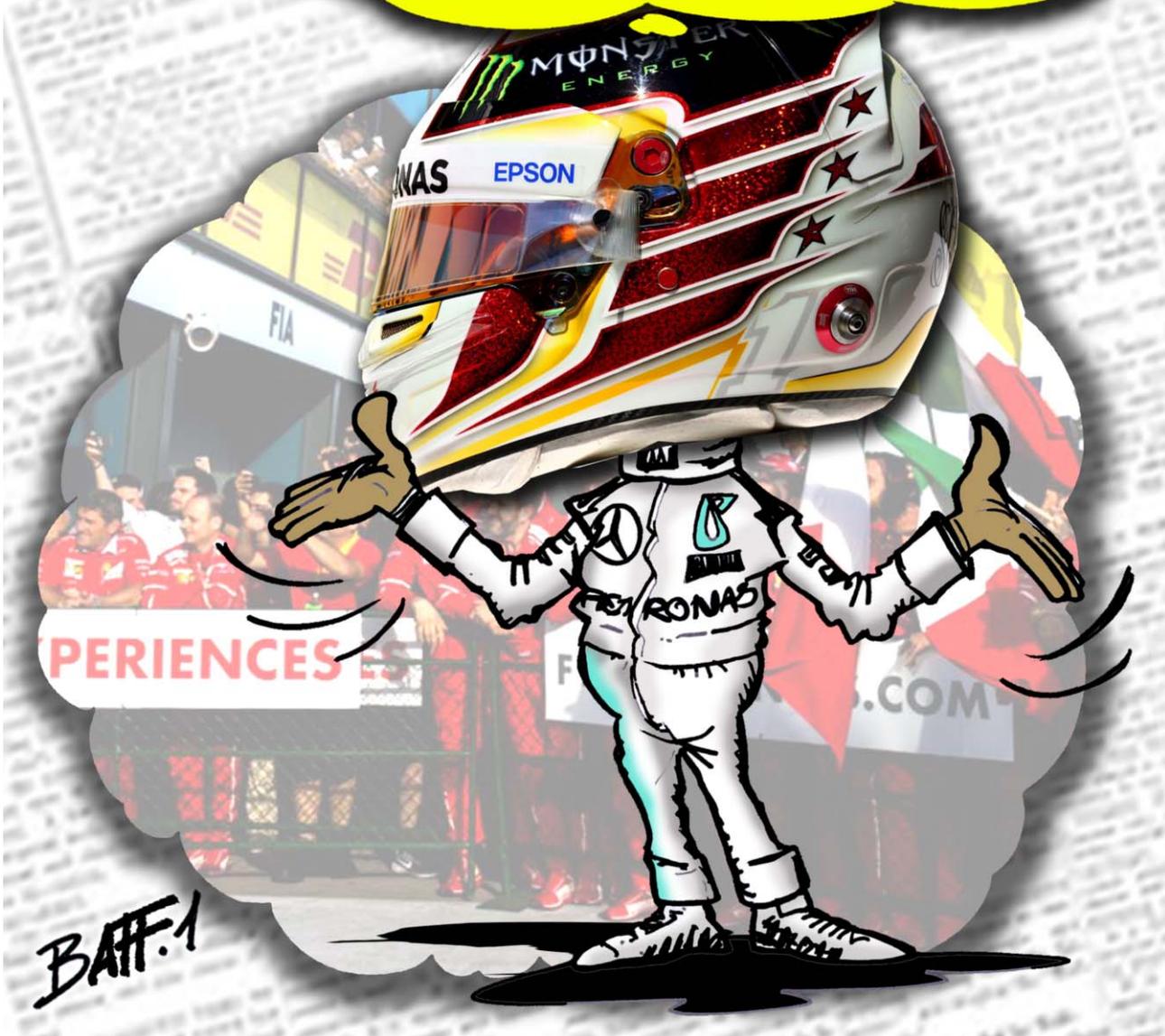


il graffio

di Baffi

VINCE VETTEL,  
HAMILTON DELUSO.

MAL...BOURNE.



BAFFI

**La gara del tedesco è stata impressionante, un vero martello, tanto da mandare in confusione Hamilton che è da tempo definito dagli inglesi “il martello” per eccellenza. Uno scambio di ruoli importante, una Ferrari che alla prima uscita ufficiale non ha mostrato debolezze**

# **The Hammer Vettel**



Massimo Costa

L'Italia che vince. In un sussulto di orgoglio nazionale, il successo della Ferrari a Melbourne ha portato politici e affini a lanciarsi in affermazioni che ricordiamo essere state espresse in occasioni delle Olimpiadi o dei Mondiali ed Europei di calcio. Tanto per far capire come la Ferrari venga considerata un qualcosa di assolutamente importante per l'immagine del Paese. Sergio Marchionne qualche mese fa, in un impeto di ira per i risultati che non arrivavano nonostante tecnici di fama come James Allison, ha ribaltato tutto con l'assenso del team principal Maurizio Arrivabene. E prendendosi rischi non indifferenti, ha abbattuto la piramide che contraddistingue le gerarchie nei team F.1 preferendo una soluzione orizzontale. Ovvero, stop alla scelta di affidarsi alla mente di una singola persona, per quanto geniale possa essere, e spazio a un gruppo di persone che lavora senza invidie, senza pretese di emergere rispetto al vicino di banco. Tutti uniti, tutti intenti a lanciare idee, soluzioni, e a risolvere problemi. Un vero gruppo di lavoro, cosa rarissima da trovare in F.1.

## Martello Vettel SF70H perfetta

Dunque, alla prima uscita di questa Ferrari diretta da Mattia Binotto (un responsabile ci vuole comunque) il risultato è stato a dir poco eccezionale. Un Sebastian Vettel in formato mondiale ha azzannato le caviglie di Lewis Hamilton in qualifica e nei primi 17 giri di gara fino a sfiancare l'inglese il quale in confusione ha pensato di ritrovarsi in crisi con le gomme, quando in realtà non era così. Ed ha finito per ingannare tutto il team Mercedes che lo ha accolto in pit-lane per un cambio pneumatici anti-

pato che ha spalancato le porte della vittoria a Vettel. Un errore dettato dall'ansia, non certo un comportamento arrogante come qualcuno, e chissà perché, ha voluto interpretare. La SF70H non ha avuto un sussulto, Vettel l'ha guidata alla perfezione e sembrava tornato quello del 2015 o ancora meglio, l'imbattibile campione che con la Red Bull ha vinto quattro mondiali in fila. E non certo per merito esclusivo di Newey. Sebastian è stato un martello terrificante per lo stesso The Hammer Hamilton, come lo chiamano gli inglesi, appunto il martello Hamilton.

## Monoposto sincera Il segreto della Ferrari

Ma qual è il merito di questa Ferrari? La semplicità nella guida, ha dichiarato fin da subito Vettel. La forza della SF70H è la precisione nell'ingresso in curva, nella risposta al colpo di sterzo del pilota. In poche parole, una vettura sincera, quella che Vettel vuole quando è al limite e si butta senza respiro dentro una curva. Il pacchetto telaio-sospensione funziona a meraviglia e non è certo un aspetto facile da far funzionare in concerto in quanto sono in ballo scocca, distribuzione dei pesi ed il passo. Per questo va dato gran merito al gruppo di ingegneri che ha completato la SF70H, il cui progetto era stato avviato da Allison molto tempo prima. Perché quando questi aspetti non rispondono a dovere tutti assieme, come si verificava sulla Ferrari del 2016 (mancanza di grip, sottosterzante in curva), il rimedio è praticamente impossibile, ogni tentativo di modificare l'assetto è vano. Se un telaio nasce male, non c'è soluzione. E non è il caso della SF70H. Ma la prova del nove la avremo tra breve sul circuito di Shanghai, che con le sue curve veloci chiederà tanto al telaio.



P ZERO

HUBLLOT

WEICHAI  
潍柴

SINGHA  
CORPORATION

SC

# **Mercedes, un KO che brucia**

**Il pit-stop anticipato con l'ansia di rimanere senza gomme ha tradito Hamilton e il muretto del team, che non hanno tenuto conto del diverso comportamento della Pirelli di quest'anno e delle caratteristiche delle nuove monoposto. Persino Wolff si è fatto prendere... le mani, e ora medita vendetta in vista di Shanghai**



## Stefano Semeraro

Lo chiamano overcut, ma stavolta è stato un uppercut, un cazzotto che ha mandato KO le strategie della Mercedes e steso al tappeto Lewis Hamilton. Fino all'anno scorso, in F1 vinceva chi anticipava la sosta – nome in codice: undercut – e poi picchiava giri come martellate per approfittare delle gomme fresche per mettersi dietro la concorrenza. Per evitare che la Ferrari tentasse la mossa a Melbourne quelli della Mercedes, imbeccati da un Hamilton preoccupato dal degrado delle gomme, hanno pensato bene di anticipare di un giro lo stop, peccato per loro però, che hanno sbagliato i calcoli. Per due motivi: il primo è che le Pirelli di quest'anno non si degradano così in fretta, il secondo è che le nuove monoposto sono più difficili da sorpassare. Il risultato è stato che uscito dai box Hamilton si è ritrovato dietro Max Verstappen e ha perso tempo cercando di passarlo, mentre Sebastian Vettel, che non si è fatto prendere dal panico e ha sfruttato l'ampio margine rimasto alle sue supersoft, restando in pista più a lungo (sei giri) è riuscito ad aumentare il distacco sul rivale piazzandogli davanti quando a sua volta è rientrato dopo la pista.

### Questione di pugni I rimpianti di Hamilton

Da pugni presi e quelli dati, stavolta sul tavolo. La frustrazione Mercedes è stata infatti visivamente riassunta dalle manate tirate sul desk da Toto Wolff al momento del sorpasso nel pit-stop: l'ingenuo errore di strategia delle Freccie d'Argento ha fatto perdere le staffe persino ad un uomo equilibrato come il team principal della scuderia anglo-tedesca. Wolff ha poi ha riacquistato rapidamente il suo aplomp, e insieme a Niki Lauda è andato a complimentarsi nel box della Rossa. Ma la rabbia è rimasta. «A volte si vince, a volte si perde. Stavolta è andata male a noi, ma la Ferrari è stata brava a metterci sotto pressione fin dall'inizio. Hanno avuto ragione loro, complimenti. Abbiamo sbagliato pensando che le gomme si sarebbero degradate più velocemente, Sebastian però, è stato molto bravo e veloce a rimanere in scia a Lewis». La conclusione è amara: «Forse potevamo fare di più». Giudizio condiviso da Hamilton, che pure è stato decisivo nel chiedere il pit-stop anticipato che gli ha complicato la vita. «Avrei potuto vincere la gara, ma avremmo dovuto comportarci meglio in determinate situazioni. Non si può vincere sempre, però sono convinto che abbiamo tutto per batterli». Poi, una frecciatina al grande assente: «Se Vettel sarà un osso più duro di Rosberg? Decisamente sì, quest'anno ci sarà il migliore contro il migliore al vertice assoluto, mi aspetto una battaglia molto dura».



Hamilton leader a Melbourne  
nei primi giri di gara



## In Cina il secondo round

Melbourne è un tracciato cittadino, in casa Mercedes sono convinti che già in Cina sarà un'altra storia, ma la chiave sarà la continuità. «A Shanghai troveremo un circuito con caratteristiche completamente diverse rispetto agli altri circuiti», ha spiegato Wolff. «Però, non dobbiamo puntare a rifarci solo lì, dobbiamo essere competitivi su tutte le piste e in ogni condizione». Wolff si è detto soddisfatto dell'esordio di Valtteri Bottas, subito sul podio dietro Vettel e Hamilton. «In Williams aveva già dimostrato il suo potenziale, lo abbiamo scelto senza pensarci su troppo. In qualifica è andato bene, nel finale è stato velocissimo, come prima volta non possiamo lamentarci». Il finlandese ha ammesso di essere «molto sorpreso dal ritmo delle Ferrari» (ma come, non erano tutti certi che si stesse nascondendo?), mentre via Twitter alla fine è arrivato anche il commento del campione in carica Nico Rosberg, sorridente e rilassato con moglie e figlioletta davanti alla tv. «Rispetto per Vettel e la Ferrari. Quest'anno potrebbe esserci una bella battaglia fra Mercedes e Ferrari: pronti?». Eccome.

# L'outsider "spinge" la Ferrari

**Anche per quest'anno il team diretto da Horner non sembra in grado di poter lottare per la vittoria iridata. La power unit Renault è ancora lontana rispetto a Ferrari e Mercedes, il telaio sembra valido e vedremo il suo potenziale a Shanghai. Più del quinto posto di Verstappen era comunque impossibile ottenere senza un ritiro dei rivali**

Massimo Costa

In un certo senso si può dire che la Red Bull-Renault un ruolo decisivo nel GP di Australia lo ha avuto. Max Verstappen, ritrovandosi davanti a Lewis Hamilton quando il pilota Mercedes è rientrato in pista a seguito di quel sciagurato pit-stop anticipato, ha in qualche maniera permesso a Sebastian Vettel e alla Ferrari di guadagnare terreno. Così, quando è stato il turno del tedesco fermarsi ai box, la Ferrari è riuscita a rientrare giusto davanti alla coppia Verstappen-Hamilton. Pendolo della bilancia, la Red Bull. Ma non è quello che avrebbero voluto Adrian Newey e Christian Horner. Nessuna sorpresa, però. Melbourne ha seguito perfettamente quello che avevano indicato i test pre campionato. Ferrari e Mercedes al vertice, Red Bull terza, ma costretta a seguire le vicende dei rivali con il cannocchiale. Nonostante l'impegno, Verstappen non è riuscito a fare nulla di straordinario, nel senso che il passo per rimanere in scia quanto meno a Kimi Raikkonen non ce l'aveva. Un inizio in salita dunque, per non parlare della frittata messa sul piatto da Daniel Ricciardo, con quell'errore da principiante nella Q3 del sabato. Che non solo non gli ha permesso di realizzare alcun riferi-

mento cronometrico, risultando così decimo, ma dovendo sostituire il cambio danneggiato ha racimolato cinque posizioni di penalità. Poi, ci si è messa di mezzo l'elettronica a completare il disastro del fine settimana del pilota australiano. Ricciardo nel giro che lo avrebbe dovuto portare sullo schieramento di partenza, si è ritrovato con il cambio bloccato in sesta marcia. Partito dai box quando la corsa era già iniziata, l'australiano si è dovuto ritirare al giro 28. Un inizio di campionato decisamente in sordina per la Red Bull. La power unit Renault non è ancora all'altezza di Ferrari e Mercedes e per di più, dopo i problemi emersi nei test spagnoli, in Australia hanno portato la MGU-K del 2016 per non incontrare inconvenienti. Scelta saggia se si osservano i risultati di Verstappen, delle due Toro Rosso in zona punti e del team ufficiale francese con Nico Hulkenberg undicesimo. Ma ancora gli ingegneri francesi dovranno lavorare per colmare il gap. La monoposto di Newey sembra "potente" nelle curve di largo raggio come si era intravvisto nei test. Melbourne non era il tracciato ideale per i telai, Shanghai offrirà una visione più interessante. Ma l'impressione è che anche per quest'anno la Red Bull dovrà rassegnarsi al ruolo di outsider.





# L'occasione della vita

**Anche per quest'anno il team diretto da Horner non sembra in grado di poter lottare per la vittoria iridata. La power unit Renault è ancora lontana rispetto a Ferrari e Mercedes, il telaio sembra valido e vedremo il suo potenziale a Shanghai. Più del quinto posto di Verstappen era comunque impossibile ottenere senza un ritiro dei rivali**

Jacopo Rubino

Ci sono sogni inseguiti per una vita, e che si avverano all'improvviso. Chiedetelo ad Antonio Giovinazzi, che in fretta e furia si è ritrovato a disputare il suo primo Gran Premio di Formula 1. È atterrato mercoledì a Melbourne da terzo pilota Ferrari, una novità anche questa, pronto a osservare da vicino il lavoro del team con Sebastian Vettel e Kimi Raikkonen, a prendere appunti, a fare pubbliche relazioni. Invece, riparte dopo aver corso al volante della Sauber, facendo il pieno di stima e complimenti da parte del paddock e degli appassionati. Dimostrando, per spazzare ogni dubbio residuo, di essere decisamente all'altezza di un volante nella categoria regina.

## La chiamata Sauber dopo il forfait di Wehrlein

È accaduto tutto in fretta. Alla vigilia della trasferta australiana Pascal Wehrlein ha l'ok dei medici, affronta le libere del venerdì, ma si rende conto di non avere la giusta preparazione atletica. Questa, almeno, la sua spiegazione. Il tedesco continua a trascinarsi le conseguenze di quello spettacolare crash di cui è stato protagonista il 23 gennaio nella Race of Champions di Miami. Il team viene informato, serve un piano B: è Giovinazzi, in prestito da Maranello che già fornisce i motori alla C36. La stessa situazione si era verificata durante la prima settimana di test a Barcellona, con il giovane pugliese subentrato per due giornate affrontate in maniera positiva. Fino ad allora, la sua unica esperienza con una F1 era stata quella del 2 febbraio a Fiorano, guidando la vecchia Ferrari SF15-T per una comparazione tra pista e simulatore.





## Qualifica già super Quasi davanti a Ericsson

Si saprà poi che la Sauber era stata avvertita in serata, ma si è preferito attendere la mattina per comunicare ad Antonio la notizia con un SMS. E permettergli di dormire tranquillo. Del resto la posta in gioco, questa volta, era ancora più alta: siamo in un weekend ufficiale, in mondovisione. Antonio ha già conosciuto la monoposto elvetica, ma può sfruttare solo la FP3 del sabato per acclimatarsi e scoprire il circuito dell'Albert Park, mai affrontato in carriera. Attento a non commettere errori, a non strafare, Antonio può misurare il suo valore soltanto guardando la vettura gemella di Marcus Ericsson, più rapido di 1"2. In qualifica però, stupisce: già in palla, si gioca l'accesso alla Q2 con la macchina ritenuta meno competitiva del lotto. E mette in imbarazzo il compagno di squadra alla quarta campagna iridata, tenuto dietro per alcuni minuti. Alla fine lo svedese con un colpo di reni ripassa davanti, sarà lui a entrare nel segmento successivo. "Mi dispiace, volevo batterlo", dice Antonio. Senza l'errore nell'ultimo tentativo forse poteva farcela, ma a contare è il distacco sceso ad appena due decimi.

## 12esimo in gara Prestazione convincente

Quindi, la gara. L'obiettivo era tagliare il traguardo, ed è stato raggiunto convincendo su ogni fronte, grazie a una dimostrazione di maturità che non lascia indifferenti. Al via, Antonio ha schivato i guai, poi ha viaggiato con un buon ritmo ed è stato impeccabile nell'agevolare i doppiaggi. Partito con gomme soft, ha effettuato l'unica sosta al giro 19 per montare le supersoft e ha concluso 12esimo, sfruttando anche i guai degli avversari. Più di così non si poteva chiedere. "Una prestazione notevole, ha mostrato le sue capacità", ha commentato soddisfatta la team principal Monisha Kaltenborn. "È stato un weekend incredibile, sono contento della mia prestazione", ha invece raccontato Antonio, pur ammettendo: "Fisicamente è stata dura, specialmente con il collo nel finale. Ci vuole tempo, perché le curve con una Formula 1 sono completamente diverse".

## Chissà che... non sia solo l'inizio

E adesso? Sulla carta questo dovrebbe rimanere un episodio isolato, dettato da una situazione di emergenza. "In Cina sarò di nuovo vestito di rosso", ha ribadito prudente il talento di Martina Franca. Ma Wehrlein, spinto da Toto Wolff e della Mercedes, rischia parecchio qualora non raggiungesse al più presto la perfetta forma. Un altro stop potrebbe infatti spalancare le porte a Giovinazzi. Comunque vada, ci piace pensare che la tappa di Melbourne possa costituire l'inizio di un cammino di importante, se non altro in ottica 2018. In fondo Tonio Liuzzi, fino a domenica ultimo italiano al via di un GP con Jarno Trulli, interpellato sul tema alla Gazzetta dello Sport ha detto una frase che ci auguriamo profetica: "Queste sono le occasioni che ti possono cambiare la vita".



# La favola di Antonio

**Tra i migliori kartisti italiani, Antonio ha potuto proseguire nelle Formule grazie all'appoggio fondamentale della famiglia indonesiana Gelael. E quando a fine 2015 era incredibilmente senza volante, grazie al manager Zanarini, allo stesso Gelael e alla Prema, si è trovato l'accordo che ha cambiato ogni prospettiva futura. Ecco il racconto incredibile della sua carriera**

Jacopo Rubino

Antonio Giovinazzi, a modo suo, ha già fatto la storia del nostro automobilismo spezzando un incantesimo che durava da 1946 giorni: il 27 novembre 2011, Jarno Trulli e Vitantonio Liuzzi disputavano il Gran Premio del Brasile che chiudeva quella stagione, dopo di che, un italiano in griglia non si è più visto. All'epoca, Antonio era un kartista in rampa di lancio, fra i più quotati del vivaio nazionale. Ma a corto purtroppo di risorse. A cambiare il suo destino, l'indonesiano Ricardo Gelael. Direte, che c'entra uno degli uomini più ricchi di quel Paese, titolare del marchio KFC, con Antonio? Nel karting era divenuto amico di Sean Gelael, figlio di Ricardo, ed essendo l'italiano nettamente più veloce ecco che Ricardo gli affida il ruolo di tutor per far crescere il pargolo. E quindi lo sostiene economicamente per il debutto in formula nel 2012, che avviene dall'altra parte del mondo, misurandosi nella Formula Pilota China con delle F.Abarth. Giovinazzi domina e conquista immediatamente il titolo. Il rapporto con Sean diviene fraterno, Antonio trascorre intere settimane a Giakarta ospite della famiglia Gelael. Per il 2013 viene quindi deciso lo sbarco di Sean in Europa, nel FIA F3 e sempre con Antonio come chiochia. Gelael pagherà a Giovinazzi ben tre stagioni complete nella categoria che lo vede laurearsi vicecampione al termine del 2015.





## Vice campione F.3 ma tutto gira storto

Ed è qui che il suo percorso assume connotati incredibili, grazie a una serie di coincidenze che a posteriori lasciano sbalorditi. Siamo a fine 2015, appunto. Antonio è nelle grazie del Gruppo Volkswagen che lo vorrebbe ancora in Formula 3 col team Carlin, ma i cambiamenti regolamentari appena introdotti dalla FIA consentono un massimo di tre anni di presenza. Un limite già raggiunto. Niente da fare anche nel DTM con Audi, obiettivo iniziale per diventare professionista. Antonio aveva già gareggiato ad agosto sul circuito di Mosca per sostituire lo squalificato Timo Scheider, c'erano tutti i presupposti per entrare a far parte della corte di Wolfgang Ullrich, ma la Casa tedesca è stata travolta dallo scandalo che ha colpito il Gruppo Volkswagen. Programmi sportivi tagliati, piloti di altre serie da sistemare. Per Giovinazzi la porta si è socchiusa, rimaneva un ruolo da pilota di riserva.



## Da ingiusto appiedato a star della GP2 Series

Il rischio di restare a piedi, ingiustamente, era forte. E il tutto nella indifferenza della Federazione italiana. Nel frattempo, da pochi mesi, Antonio si era accordato con Enrico Zanarini per la gestione manageriale della carriera. Un passo fondamentale. Cosa fare? Zanarini richiede nuovamente l'intervento provvidenziale di Gelael. Il magnate indonesiano, attraverso lo sponsor KFC, rinnova ancora una volta il suo appoggio propiziando lo sbarco in GP2 con la debuttante Prema, di cui è stato il principale avversario in Formula 3. La squadra italiana aveva praticamente già firmato, oltre a Pierre Gasly, un altro francese, Arthur Pic. Ma appena informati dell'opportunità di avere Giovinazzi, l'opzione Pic è stata bloccata. Si è quindi formato un binomio tutto tricolore, inedito per la categoria cadetta, e che in poco tempo lascerà tutti a bocca aperta: Giovinazzi a Baku si è sbloccato centrando una leggendaria doppietta, vincendo gara 2 dopo essere stato addirittura ultimo. Seguono podi e tre ulteriori successi, uno dei quali a Monza con un'altra strepitosa rimonta.



## L'ingresso in Ferrari poi la chance Sauber

Il titolo GP2 sfuma solo nell'epilogo di Abu Dhabi in favore del compagno Gasly. Peccato, ma la F.1 gli ha già messo gli occhi addosso: bussano nientemeno che Mercedes, Red Bull e Ferrari, ma Zanarini sta lavorando nell'ombra per portare il suo nuovo pupillo al Cavallino e si trova l'accordo per diventare terzo pilota. Il resto è presente, frutto di determinazione, umiltà e della ventennale esperienza del manager bolognese, capace di muoversi con maestria all'interno del difficile ambiente F.1. Una bella lezione di motorsport, la prova che avere un budget di famiglia faraonico non è tutto. Ci è voluta ovviamente anche un po' di fortuna, oltre al fondamentale appoggio di Gelael. E guardando indietro è incredibile notare come il no al suo impiego in F.3 per il quarto anno, il no all'ingresso dell'Audi, risposte negative che parevano una sciagura, in realtà (col senno di poi) si siano rivelate un passo decisivo verso il debutto in F.1. Chi lo avrebbe mai detto.



# La carica de

Tanti sono stati gli italiani che dal 1950 a oggi hanno calcato le scene del Mondiale F.1 anche se 17 di questi non sono mai riusciti a prendere il via di un Gran Premio avendo partecipato solo a qualifiche o turni di prove libere



# i 101

Novembre 2011:  
Vitantonio Luzzi  
e Jarno Trulli  
fanno compagnia  
a Fernando Alonso



Jacopo Rubino

Fino al repentino esordio di Antonio Giovinazzi, sono stati esattamente 101 i piloti italiani ad essere scesi in pista in un evento di Formula 1. Se non fosse chiaro, abbiamo ottimi motivi per gonfiare il petto: soltanto la solita Gran Bretagna ha fatto di più, con 156 rappresentanti, ma restiamo parecchio in vantaggio su Francia (76) e Germania (54). Va, però, precisato che 17 dei nostri, fra mancate qualificazioni o chiamati all'opera solo in prova, non hanno mai preso il via di un Gran Premio. Fra questi anche Raffaele Marciello, che nel 2015 ha disputato quattro sessioni del venerdì al volante della Sauber. A posteriori si è rivelato purtroppo un semplice contentino, mentre gli appassionati hanno dovuto continuare ad attendere un azzurro sulla schieramento dal 27 novembre 2011.

## Oltre cinque anni senza italiani al via

Quel giorno andava in scena il Gran Premio del Brasile, l'ultimo del calendario, con Jarno Trulli e Vitantonio Liuzzi al via, ma rimasti fuori dai giochi per l'anno successivo. Trulli in verità avrebbe dovuto proseguire con la Caterham per il 2012, ma a precampionato già iniziato la scuderia anglo-malese lo mise a piedi puntando su Vitaly Petrov. Da lì vuoto quasi totale, complice il progressivo calo di presenze nelle categorie addestrative e risultati non sempre all'altezza, per varie ragioni. A Davide Valsecchi, comunque, non è bastato nemmeno il titolo in GP2 Series del 2012: il comasco l'anno precedente era stato collaudatore Caterham, girando a sua volta in due turni del venerdì, nel 2013 fu invece arruolato dalla Lotus. Ma senza praticamente avere spazio, a parte mezza giornata di test invernali per sostituire un Kimi Raikkonen indisposto. Quando il finlandese diede forfait per le tappe di Austin e Abu Dhabi, la squadra preferì chiamare un inconsistente Heikki Kovalainen.

## L'Italia era sempre presente

Fino al 26 marzo 2017 sono stati cinque anni e mezzo davvero lunghi per l'Italia a quattro ruote, prima nazione a vantare un campione del mondo con Nino Farina (e l'Alfa Romeo) nel 1950, imitato dal ferrarista Alberto Ascari nel biennio 1952-1953. Da allora l'iride è un tabù, forse avvicinato sul serio unicamente da Michele Alboreto nella rimpiantata campagna dell'85, ma ad ogni stagione il nostro automobilismo non ha mai fatto mancare il suo contributo umano in griglia. Almeno con un alfiere, persino nelle fasi più buie come a cavallo degli anni Sessanta. Una bandiera è rimasta sempre piantata, per orgoglio e per le statistiche.

## Nel 1990 ben 15 italiani iscritti

Si resta a bocca aperta, oggi, a pensare che nel 1990 gli italiani iscritti fossero addirittura 15, ed è impressionante elencarli: in rigoroso ordine di classifica, Riccardo Patrese, Alessandro Nannini, Ivan Capelli, Alex Caffi, Stefano Modena, Nicola Larini, Pierluigi Martini, Michele Alboreto, Emanuele Pirro, Andrea De



A Valsecchi non è servito il titolo GP2 ottenuto nel 2012



**Giancarlo Fisichella, ultimo pilota italiano a salire sul podio in F1 nel 2009 a Spa con la Force India**



Cesaris, Paolo Barilla, Gabriele Tarquini, Gianni Morbidelli, Claudio Langes, Bruno Giacomelli. Era un periodo decisamente florido per l'intero movimento, tra sponsor, squadre e case costruttrici. Forse era anche maggiore la passione del Paese nei confronti di questo sport, a tutti i suoi livelli. Quella potenza di fuoco è andata piano piano esaurendosi, in quella misura adesso è chiaramente irripetibile.

## **Da Giovinazzi un nuovo inizio?**

Dalla fine dello scorso millennio, a difendere l'onore nazionale sono stati solo Giancarlo Fisichella e il già citato Trulli, entrati in F1 rispettivamente nel 1996 e 1997. Due certezze, o molto più probabilmente due appigli, spesso capaci di exploit significativi. A dar manforte alla causa dal 2005 è stato anche Liuzzi, senza dimenticare l'infelice esperienza di Luca Badoer nel 2009, quando per due gare fu promosso dalla Ferrari per sostituire l'infortunato Felipe Massa. Ma dopo undici anni confinato nel ruolo di collaudatore (e con esperienze precedenti in Minardi e Forti), era troppo tardi per essere competitivo. Senza Fisichella, Trulli e Liuzzi si è palesata la difficoltà di un ricambio generazionale, seppur i segnali fossero evidenti già da tempo e poco sia stato fatto per porre rimedio in anticipo. Ci auguriamo che ormai il peggio sia passato, magari con Giovinazzi stabilmente ai nastri di partenza del Mondiale almeno per il 2018. Diventando il traino di una riscossa.

**GP AUSTRALIA**

**Intervista/Villeneuve**





# «Il guaio della F.1? Macchine poco nervose e gare troppo sicure»

Stefano Semeraro\*

Jacques Villeneuve, ex campione del mondo e oggi commentatore per Sky: la Ferrari ha colmato il distacco con la Mercedes?

«Sicuramente la Mercedes è una gran macchina, ma la Ferrari è veramente nata bene. L'ho studiata un po' durante i test, si comporta bene, è facile da guidare, lascia spazio ai piloti per capirla e svilupparla, non come avveniva l'anno scorso. La Mercedes è sì veloce, ma non mi sembra facile da guidare. E' anche vero che Melbourne non è la pista ideale per capire a che punto stanno i vari team. In Cina, su un tracciato, più normale, ne sapremo di più».

La Ferrari con lo staff (quasi) tutto italiano voluto di Marchionne la convince?

«Non è importante se sono tutti italiani o no, quello serve per l'immagine, l'importante è se tecnici e ingegneri sono bravi, vanno d'accordo e capiscono cosa fare. In Ferrari ci sono anche tecnici non italiani, inoltre non conta solo chi disegna la vettura, ma anche chi sa fare da collegamento fra piloti e progettisti».



### La Red Bull sarà di nuovo la terza incomoda?

«Sembra molto veloce, ma anche poco consistente, difficile da guidare. E alla Red Bull hanno piloti veloci, ma non adatti a svilupparla. Al momento solo la Ferrari ha due guide di esperienza in grado di fare un lavoro del genere. Questo credo sarà il problema della Red Bull in prospettiva».

### Verstappen è pronto per diventare il nuovo Hamilton?

«Ha dimostrato di essere aggressivo, veloce, divertente, ma i punti poi li ha portati Ricciardo. L'anno scorso Max si è giocato un jolly, quest'anno se perderà punti non glielo perdoneranno tanto facilmente. Credo che sarà una stagione più complicata per lui».

### Il binomio Honda-McLaren uscirà dalla crisi?

«No, l'avevo già detto tre anni fa. Anche se cambieranno motore in McLaren hanno perso sponsor e credibilità. E' un grosso problema, non vedo una soluzione».

### Che cosa pensa dei nuovi regolamenti? Vedremo gare più divertenti? Che idea si è fatta delle nuove monoposto?

«In rettilineo questa macchine muovono più aria, quindi il DRS avrà meno effetto, ma continuerà ad averlo. Sono più veloci in curva, ma pesano tanto, 730 chili, 130 in più rispetto a quelle che montavano i motori V10 e V8, quindi non sono nervose, mentre è proprio con macchine difficili da guidare che si vede più il talento».

### Le power unit ibride non le piacciono proprio, vero?

«Sono pesanti, noiose. Ti fanno perdere 4 secondi al giro e spendere un sacco di soldi. Se avessero continuato con il V10 che 20

anni fa già aveva 1000 cavalli oggi non consumerebbe tanta benzina, invece ne hanno bloccato lo sviluppo. Sì, odio questo motore. E conosco pochi che ne vorrebbero uno così sulla propria macchina stradale».

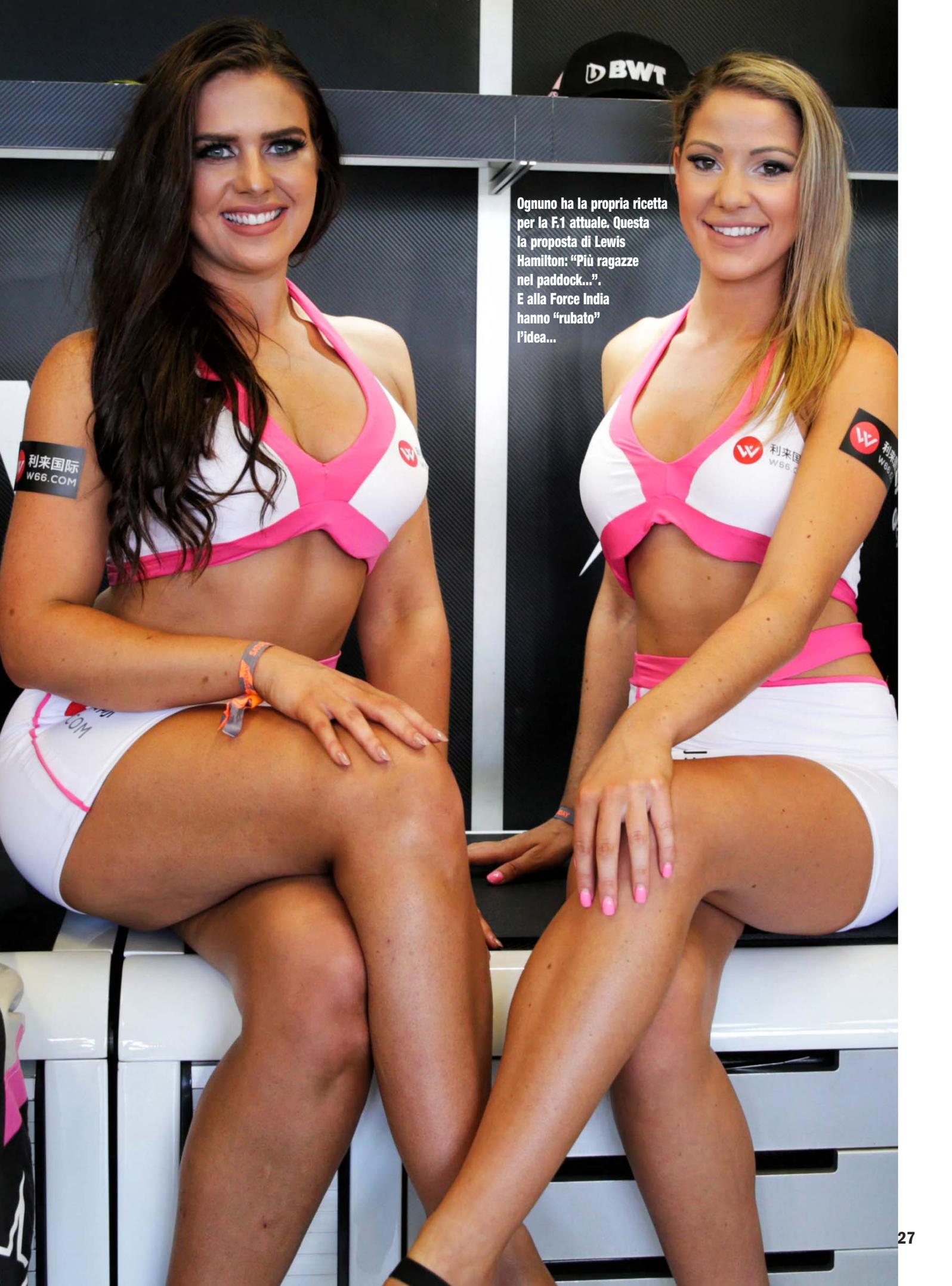
### Liberty Media si prepara a rivoluzionare la F.1 puntando sullo show: d'accordo?

«Non ho ancora capito come si muoveranno, ma pensare che lo show sia la cosa principale è sbagliato. La F.1 lo sta facendo da dieci anni e ogni volta perde tifosi. Bisogna creare gladiatori, personaggi che sappiano far sognare e immedesimare il pubblico. Che ci frega dei sorpassi finti, che si fanno premendo un bottone. Ai bei tempi ai test c'erano 40 mila persone in tribuna, e nei test non vedi certo i sorpassi».

### Ross Brawn ha ragione a voler dare più soldi ai piccoli team per evitare che si scelgano i piloti in base agli sponsor di cui dispongono?

«Se tu dai più soldi ai piccoli team loro comunque prenderanno i piloti con la valigia per risparmiare. Non cambierà niente. Oggi già il kart costa una cifra, è finita l'epoca in cui arrivavi in alto solo con il talento. Quando un padre mi viene a chiedere un consiglio per il figlio gli rispondo: fagli fare altro. Il mestiere è cambiato, è bruttissimo. Un tempo avevi strutture che ti finanziavano, c'era il tabacco per esempio, ma ormai tutti si sono abituati ai soldi portati dai piloti. L'altro problema è che in F.1 le gare sono troppe sicure. Un tempo anche i padri ricchi scoraggiavano i figli. Gli dicevano: se vuoi correre cambiat il cognome. Oggi invece sono i primi a spingerli: sarai un campione, una star. Non vogliono vederli in moto o sugli sci, perché è più pericoloso. La F.1 invece è come un gioco».

\* una versione più ampia di questa intervista è stata pubblicata sabato scorso sul Corriere dello Sport



Ognuno ha la propria ricetta per la F1 attuale. Questa la proposta di Lewis Hamilton: "Più ragazze nel paddock...". E alla Force India hanno "rubato" l'idea...



# Massa, altro che pensione!



Settimo in qualifica,  
sesto in gara grazie  
anche ad una bella  
partenza: il rientro  
di Felipe Massa è stato  
più che positivo

a cura di Massimo Costa  
foto Photo 4

### **Sebastian Vettel** **10**

Una prestazione magica. Battuto di tre decimi in qualifica da Hamilton, Vettel in gara ha morsicato le caviglie all'inglese giro dopo giro, non mollandolo un attimo e mandandolo in confusione. Quando la macchina lo assiste, Vettel è il campione che tutti conosciamo e domenica lo ha dimostrato senza se e senza ma.

### **Lewis Hamilton** **8,5**

Una gran qualifica, una corsa sbagliata. Hamilton non era abituato a combattere contro Vettel dopo tre anni di guerriglia urbana con Rosberg, pilota che ha sempre sottovalutato (neanche a torto) fino a farsi soffiare il titolo 2016. Domenica, Hamilton ha capito che contro il tedesco della Ferrari sarà guerra vera e dovrà vedersela con un rivale di pari qualità. Essere finito in confusione sul consumo delle gomme, non avere tentato di azzannare Verstappen, confermano il momento di sorpresa, figlio della consapevolezza di aver ritrovato sulla via un osso durissimo. Del resto è quel che voleva. Ci divertiremo quest'anno.

### **Valtteri Bottas** **8**

Ci aspettavamo un colpaccio da Bottas, ma forse era chiedere troppo. Poteva essere sua la prima fila senza un paio di errori nel giro finale che lo hanno fatto accomodare sulla terza piazzola. In gara, ha tenuto lontano Raikkonen, ma non è mai entrato nel duello Vettel-Hamilton. Non male comunque la sua prima gara in Mercedes. Ha rotto il ghiaccio e fatto capire al team che averlo scelto non è stato un errore.

### **Max Verstappen** **8**

Bravo in qualifica con il quinto tempo, bravo in gara con il quinto posto finale. Un Verstappen solido ha iniziato la stagione 2017. Peccato per una Red Bull-Renault ben lontana dalle prestazioni di Ferrari e Mercedes.

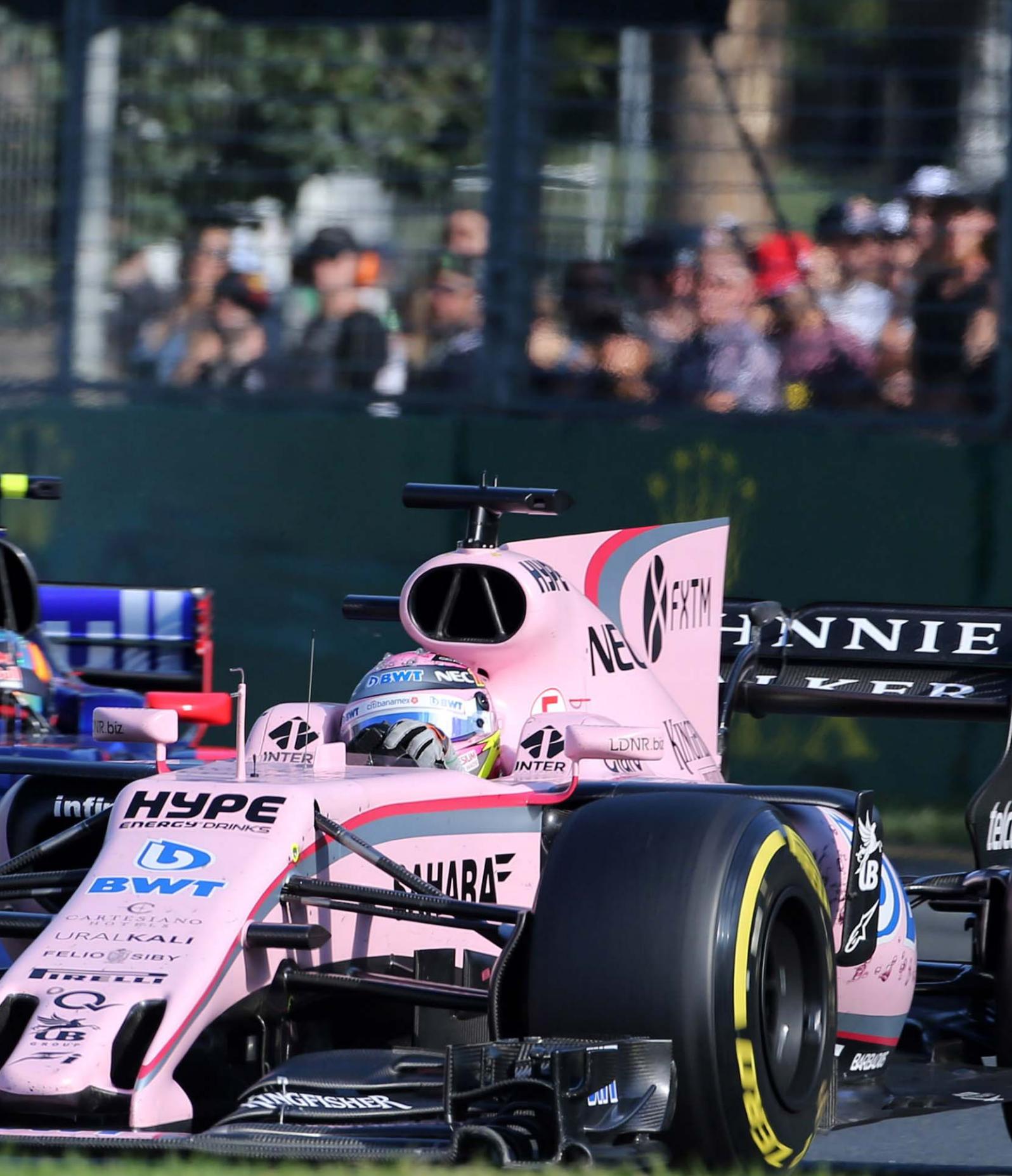
### **Felipe Massa** **7,5**

E pensare che non doveva neanche esserci a Melbourne. Invece, settimo in qualifica, sesto in gara. La parola ritiro appartiene al passato. Massa ha corso benissimo portando la Williams in alto in classifica, primo team degli "altri" dopo Ferrari, Mercedes, Red Bull.

### **Sergio Perez** **7,5**

Ci si aspettava qualcosina di più dalla Force India 2017, apparsa inferiore rispetto al modello del 2016. Poca cosa, certo, ma quel tanto che non ha permesso a Perez di entrare nella Q3 e che lo ha portato concludere la corsa dietro alla Williams di Massa. La squadra battuta nel 2016. Il messicano ci ha dato dentro, bello il sorpasso su Sainz.





Sergio  
Perez

# GP AUSTRALIA

Il pagellone





Carlos Sainz

## Carlos Sainz

**7,5**

In forma smagliante, lo spagnolo è parso galvanizzato dalla Toro Rosso-Renault. Le preoccupazioni emerse nei test di Montmelò sembrano svanite. Sainz ha conquistato la ottava posizione in qualifica e in gara. Di meglio non si poteva fare.

## Daniil Kvyat

**7,5**

La pausa invernale lo ha rimesso in sesto. Il russo è parso tonificato dall'arrivo della nuova stagione dopo il crollo psicologico motivato dal declassamento subito dalla Red Bull nel 2016. Ha portato la Toro Rosso nella Q3 ottenendo la nona posizione, ribadita in gara.

## Romain Grosjean

**7**

Una qualifica da favola, una gara sfortunatissima. Grosjean e la Haas-Ferrari avevano attraversato le tre sessioni della qualifica a testa alta fino a raggiungere la sesta prestazione, terza fila. Ma in gara, dopo appena 15 giri, una perdita di acqua dalla power unit ha annacquato ogni sogno di gloria.

## Nico Hulkenberg

**7**

E' il pilota che serviva alla Renault. Concreto, veloce, affidabile. Hulkenberg ha sfiorato la zona punti al termine di una corsa sofferta, disputata a centro gruppo. Nel pre campionato, il tedesco non aveva usato mezzi termini per definire la stagione 2017 in salita. Melbourne lo ha confermato, l'undicesimo posto è comunque un buffetto positivo e la zona punti non è un miraggio.

## Antonio Giovinazzi

**7**

Chiamato a weekend in corso per rimpiazzare Wehrlein, l'italiano ha conosciuto il circuito nel terzo turno libero, si è buttato in qualifica e per 2 decimi il compagno Ericsson (a fatica) lo ha estromesso dal Q2. In gara ha fatto il suo dovere, portando a termine il Gran Premio senza sbavature e girando su tempi interessanti. Promosso.

## Fernando Alonso

**7**

Corsa gagliarda, alla Alonso. Peccato per il problema finale alla sospensione che lo ha costretto al ritiro dopo aver perso la zona punti all'ultimo giro.

## Esteban Ocon

**7**

Ha conquistato il primo punto della carriera con un sorpasso cattivissimo su Alonso all'ultimo giro. Resistendo poi all'attacco di Hulkenberg. La prima uscita con la Force India per Ocon è stata positiva.

### **Kimi Raikkonen**

**5**

Un brodino tiepido quello portato in tavola a Melbourne da Raikkonen. Brillantissimo nei test spagnoli, arrivato in Australia si è come sgonfiato. Avevamo detto che queste monoposto muscolose si adattavano al suo stile di guida. E' così, ma Kimi col passare degli anni è diventato un precisino e se non ha tutto come vuole lui, si perde. Lontano da Vettel in qualifica e in gara, ha portato comunque alla Ferrari i punti della quarta posizione.

### **Jolyon Palmer**

**4**

Oggetto misterioso del weekend di Melbourne. Mai in partita, certamente assillato da problemi tecnici, ma non ha fatto molto per emergere. Non un buon inizio per il nuovo corso Renault.

### **Marcus Ericsson**

**4**

Ha avuto l'occasione per mostrare al mondo le proprie qualità, ma in qualifica ha rischiato seriamente di venire messo in scacco dal rookie Giovinazzi. Niente di nuovo, lo svedese ha confermato di essere un mediocre. Magnussen poi lo abbatte al 1° giro e si deve ritirare al 22° passaggio per un problema idraulico dovuto a quel contatto.

### **Daniel Ricciardo**

**4**

Con un errore nella Q3 della qualifica, al 1° giro, ha rovinato l'intero fine settimana. Per via dell'incidente ha dovuto sostituire il cambio e dunque è stato penalizzato di cinque posizioni. Da decimo si è ritrovato quindicesimo, ma nel giro di allineamento la sua monoposto ha accusato un problema di elettronica ed è scattato dai box a gara iniziata. Per poi ritirarsi poco dopo. Un disastro, insomma.

### **Stoffel Vandoorne**

**4**

Ma c'era? Il belga che aveva stupito il mondo debuttando in Bahrain lo scorso anno e finendo subito a punti, nel suo secondo GP in carriera ha deluso. Problemi tecnici d'accordo, ma quando poteva mostrare qualcosa di suo non lo ha fatto. Sempre in fondo al gruppo, come stesse guidando una Manor, stracciato dal compagno Alonso.

### **Lance Stroll**

**4**

Pessima qualifica, incidente nel terzo turno libero, gara inconsistente tanto che nei primi giri non è riuscito a superare la Sauber di Giovinazzi. Hanno voluto portarlo in F.1 subito, dopo un titolo FIA F.3 vinto, pensando che bruciare le tappe non fosse un problema per il canadese. A bruciarsi per ora è stato il 18enne Lance.

### **Kevin Magnussen**

**2**

Un errore in qualifica, un errore in gara al 1° giro che lo ha portato a speronare Ericsson. Un weekend disastroso quello del danese che era stato scartato, non senza strascichi polemici, dalla Renault. Che forse non ha avuto tutti i torti. Magnussen, sempre nelle retrovie, ha poi dovuto dare forfait per rottura di una sospensione al giro 47. Speriamo per lui che cambi rapidamente l'approccio alle gare.





Jolyon  
Palmer

### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 27 MARZO 2017

- 1 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24'11"672
- 2 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 9"975
- 3 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 11"250
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 22"393
- 5 - Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 28"827
- 6 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 1'23"386
- 7 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 9 - Daniil Kvyat (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 10 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Nico Hulkenberg (Renault) - 1 giro
- 12 - Antonio Giovinazzi (Sauber-Ferrari) - 2 giri
- 13 - Stoffel Vandoorne (McLaren-Honda) - 2 giri

#### Ritirati

Fernando Alonso  
Kevin Magnussen  
Lance Stroll  
Daniel Ricciardo  
Marcus Ericsson  
Jolyon Palmer  
Romain Grosjean

## IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2017

Australia	26/03/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24'11"672
Cina	09/04/2017	
Bahrain	16/04/2017	
Russia	30/04/2017	
Spagna	14/05/2017	
Monaco	28/05/2017	
Canada	11/06/2017	
Azerbaijan	25/06/2017	
Austria	09/07/2017	
Gran Bretagna	16/07/2017	
Ungheria	30/07/2017	
Belgio	27/08/2017	
Italia	03/09/2017	
Singapore	17/09/2017	
Malesia	01/10/2017	
Giappone	08/10/2017	
USA	22/10/2017	
Messico	29/10/2017	
Brasile	12/11/2017	
Abu Dhabi	26/11/2017	





## CLASSIFICA PILOTI

1	Sebastian Vettel	Ferrari	25
2	Lewis Hamilton	Mercedes	18
3	Nico Rosberg	Mercedes	15
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	12
5	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	8
6	Felipe Massa	Williams-Mercedes	6
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	4
8	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	3
9	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	2
10	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	1
11	Nico Hulkenberg	Renault	0
12	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
13	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	0
14	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
15	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	0
16	Lance Stroll	Williams-Mercedes	0
17	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	0
18	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
19	Jolyon Palmer	Renault	0
20	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	0

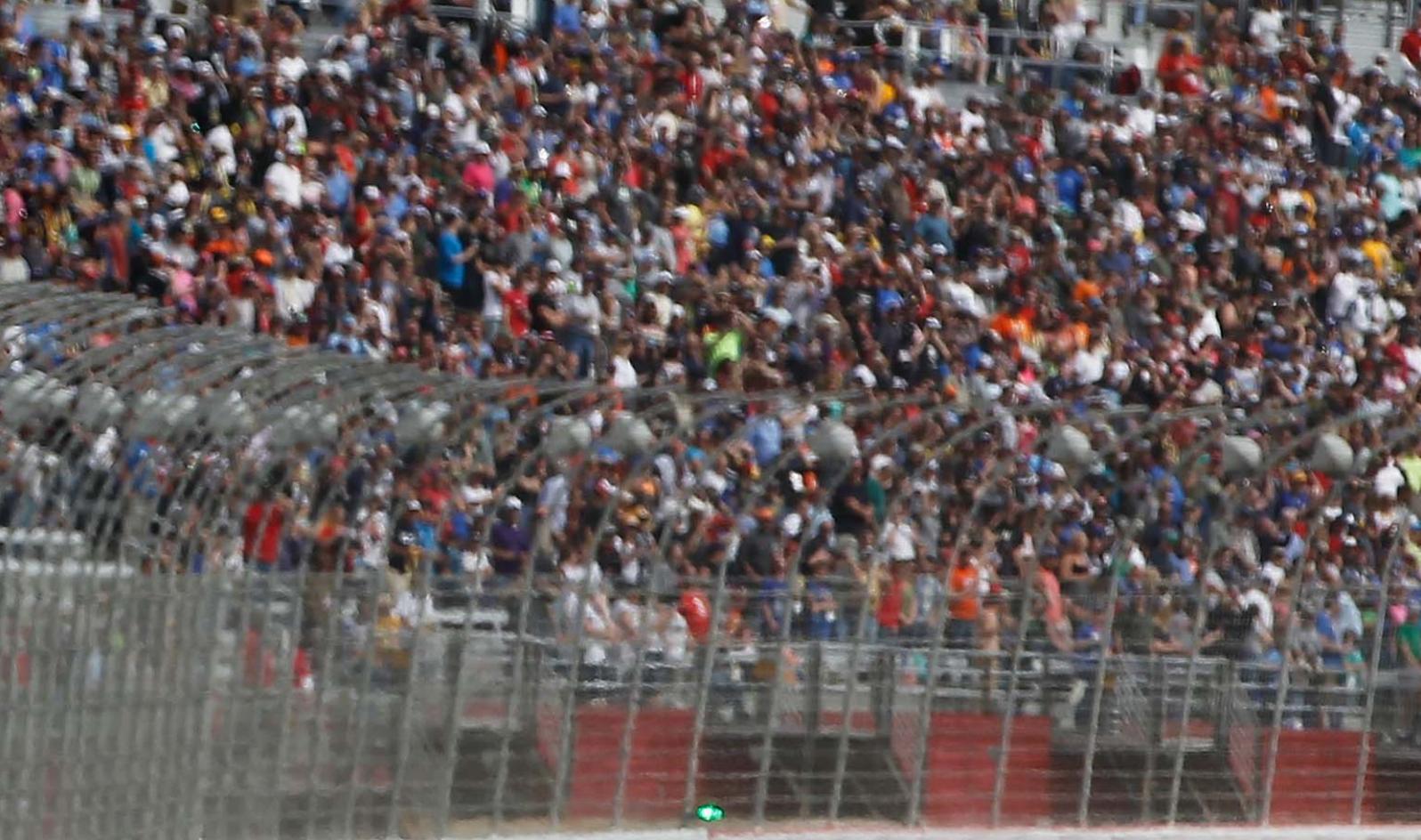
## CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Ferrari	37
2	Mercedes	33
3	Red Bull Racing	10
4	Williams-Mercedes	8
5	Force India	7
6	Scuderia Toro Rosso	6
7	Renault	0
8	Sauber	0
9	McLaren	0
10	Haas	0

# Zoccolo duro

**Nonostante i tanti e controversi  
cambiamenti regolamentari,  
la categoria continua  
a vivere di sorprese e spettacolo**





**Marco Cortesi**

La NASCAR è sempre lei. Non contano le regole assurde, la voglia di commercializzare anche la passione, la legge del marketing che ha appiattito caratteri e personaggi. Le storie sfidano la realtà dei fatti, e l'hanno fatto sin dalla prima gara di Daytona. Dove contatti ed incidenti hanno portato al successo uno dei piloti più controversi degli ultimi anni, Kurt Busch, che solo due stagioni prima non aveva nemmeno preso parte all'apertura stagionale per la denuncia di violenze da parte dell'ex fidanzata. Alla fine, il fatto di dare punti anche per i traguardi intermedi non ha creato grosso scompiglio: ci si aspettava di vedere strategie originali, divise per marca, ma dopo qualche tentativo iniziale per altro con pochi risultati, tutto è tornato alla normalità. A far la differenza è ancora chi vince e chi non vince, e in ottica playoff chi riesce a restare in alto riducendo al minimo i "giorni no". Finora ci è riuscito alla grande Kyle Larson, che con il team Ganassi ha messo in fila tre secondi posti ed una vittoria. Anche se, dopo una a serie di tracciati veloci, si appropderà a breve sugli insidiosi short-track, la pratica dell'accesso alla Chase For The Cup è archiviato. Lo stesso vale per il campione 2012 Brad Keselowski, sempre in grado di "prenotarsi" subito con la sua Ford del team Penske, e Martin Truex Jr. Il pilota del team Furniture Row quest'anno sta mettendo ancor più in luce la sua classe straordinaria. Nonostante la struttura di Barney Visser sia di fatto satellite dello squadrone ufficiale Toyota, Truex ha fatto la differenza con la pura guida, imbarazzando i campioni più blasonati (e pagati) a partire da Kyle Busch, Denny Hamlin e Matt Kenseth. Se lo merita, Truex, dopo le grandi difficoltà familiari delle ultime stagioni (a partire dalla battaglia contro il cancro della fidanzata Sherry Pollex) e molti sarebbero felici di acclamare lui ed il piccolo Furniture Row Racing, tra l'altro una tra le poche squadre con sede lontano dal North Carolina, a Denver. La consueta imprevedibilità delle gare stock-car ha fatto il resto. Le vetture più difficili da guidare e con meno carico aerodinamico non hanno sconvolto i valori, e sono state anzi le strategie a regalare il maggiore colpo di scena, con l'affermazione di Ryan Newman a Phoenix che ha portato il pacioso portacolori del team Childress direttamente agli scontri ad eliminazione diretta. Lasciato con l'amaro in bocca il team Stewart-Haas qualche stagione fa, ha trovato una nuova casa che ha fortemente bisogno di lui, uno che il lavoro lo sa portare a termine senza grossa pubblicità e tante parole. Rispetto agli standard europei, è inspiegabile che uno come Newman possa giocarsela per il titolo, ma è la legge della NASCAR. Get the job done. E sono tanti a dover lavorare. Da Jimmie Johnson, che è sembrato un po' zoppicante, a Joey Logano, che è molto brillante in tutte le gare ma deve ancora "timbrare" il biglietto. Fino a Kenseth, Hamlin e Kyle Busch che, pur essendo parte della corazzata Gibbs, non sono stati abbastanza incisivi ai pronti-via. Ma i colpi di scena non sono finiti...





Kurt Busch

anced Vehicle Science  
ING TEAM



# Più che un team

Seguendo il brand del Barcellona calcio, més que un club, in questa intervista il team manager Gaglian spiega come la BhaiTech che dirige non sia solo una semplice squadra che porta in pista monoposto, ma una struttura che mira a fra crescere i propri piloti giorno dopo giorno



Jacopo Rubino

Più di una semplice scuderia. Questo è quello che cerca di sottolineare Nicolò Gaglian, team manager Bhai Tech, intervistato da Italiaracing alla vigilia della stagione 2017 nell'Italian F4 Championship che scatterà da Misano Adriatico. Per il "braccio armato" della engineering padovana sarà la seconda campagna tricolore, dopo aver salutato il mondo delle Gran Turismo in cui era addirittura il titolo 2013 nel GT Open. Poi un deciso cambio di rotta, l'approdo fra le monoposto. Le ambizioni sono grandi, i mezzi per raggiungerle pure. "BhaiTech è vera una driver academy. Qui i piloti hanno a disposizione tutto ciò che serve per far bene e partecipano giornalmente alla vita della squadra. Disponiamo di una palestra e di un personal trainer che li segue in tutto il loro percorso di preparazione. Durante l'inverno i ragazzi sono stati sempre qui da noi ad allenarsi, alla mattina in palestra e poi al pomeriggio al simulatore sotto la supervisione del nostro responsabile tecnico Fabio Zilio", ci racconta Gaglian. "Si tratta di un elemento che ha trent'anni di esperienza nelle formule minori, un valore aggiunto che mi fa piacere mettere in evidenza. Nel complesso, disponiamo di servizi che altre squadre non possono offrire". Le premesse sono incoraggianti, con gli alfiere BhaiTech spesso autori dei migliori tempi nelle giornate di test collettivi.

**Nicolò, la nuova stagione è alle porte e la vostra è stata probabilmente la compagine più in forma durante i test invernali.**

"Tutto parte dallo scorso anno, che per noi è stato di rodaggio. Abbiamo cominciato schierando una sola macchina, abbiamo raddoppiato e poi ci siamo allargati a tre vetture. Considerando che eravamo al debutto, il bilancio tutto sommato è stato positivo. I test di fine 2016 sono stati fondamentali, perché abbiamo confermato il nostro livello mostrandoci veloci con tutti i piloti che abbiamo messo in pista. Quindi è arrivata la firma con Sebastian Fernandez, Lorenzo Colombo e Leonardo Lorandi, tre ragazzi molto veloci: le prove insieme a loro sono state davvero positive".





Colombo si è unito a voi già durnate 2016 a partire dalla tappa Vallelunga, con un evidente cambio di ritmo.

"Per noi è stato un vero e proprio biglietto da visita. Lorenzo veniva da una situazione un po' critica con la sua precedente scuderia, con noi ha invece compiuto un grande salto di qualità. Abbiamo fatto vedere di essere un team capace di lavorare bene, formato da persone competenti e di alto livello: dagli ingegneri ai meccanici, fino agli autisti".

Fernandez è atteso a sua volta alla consacrazione, dopo un 2016 al di sotto delle aspettative. Ora potrà dire la sua?

"Sono certo che Colombo e Fernandez abbiano tutte le carte in regola per essere protagonisti, sono tra i nomi più quotati della griglia".

E Lorandi?

"Ha dimostrato di essere al passo con loro, siamo sicuri che possa rivelarsi una sorpresa".

**Cosa vi ha spinto a esordire in monoposto, e in particolare nella F4?**

"Eravamo reduci da un anno sabbatico, in cui siamo rimasti fermi dopo l'esperienza in GT con la McLaren. Il ciclo tecnico di quella macchina (la MP4-12C GT3, ndr) si era esaurito e ci siamo presi del tempo per valutare in quale direzione proseguire la nostra attività sportiva. I titolari dell'azienda hanno sempre avuto la passione per le monoposto, essendo stati anche co-proprietari di una squadra di GP2 (l'attuale Rapax, ndr) fino al 2010. La Formula 4 sembrava quindi la piattaforma più adatta per cominciare".

**Qual è il tuo parere generale sulla categoria?**

"Secondo me è proprio quello che ci voleva, specialmente in Italia dove con la chiusura della F.Abarth era rimasto un po' sguarnito il passaggio fra il karting e l'automobilismo. La F4 si è rivelata fantastica per i ragazzi pronti ad iniziare in monoposto, c'è grande competizione ed è molto formativa. La macchina è semplice, ma insegna bene i fondamentali di un'auto da corsa".

**Lo scorso anno è stato appunto di apprendistato. Ora si può parlare di titolo?**

"Quello che vogliamo è stare sempre davanti, dire di più è difficile. Sappiamo che ci sono tanti team competitivi e capaci, penso ad esempio a Prema e Jenzer, che saranno senza dubbio

tosti da battere. Di sicuro cercheremo di fare il massimo e di viaggiare sempre nelle prime posizioni".

**Se pensi al primo weekend di Misano, cosa ti renderebbe contento?**

"Sarebbe bello di sicuro ottenere qualche podio nell'arco delle tre gare, ma mi piacerebbe soprattutto essere forti in qualifica e dimostrare ciò che abbiamo appreso durante i test. Sarebbe la conferma del buon lavoro svolto in inverno. Ovviamente in gara può succedere di tutto, ma partire davanti sarebbe già una grossa soddisfazione".

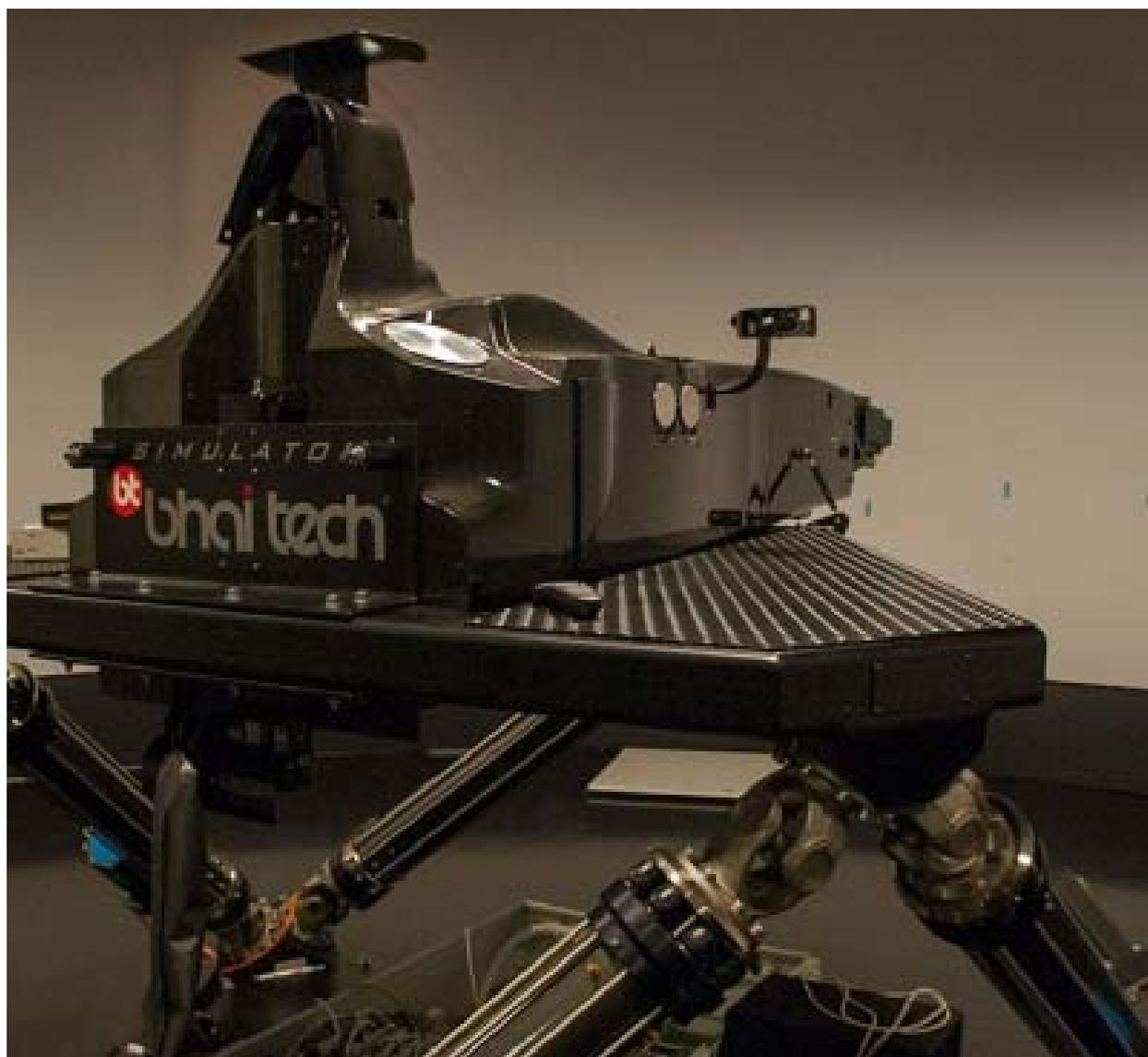
**L'ADAC F4 tedesca condivide lo stesso pacchetto tecnico, Tatuus-Abarth con gomme Pirelli. Più di una squadra si cimenta su due fronti, voi ci avete pensato?**

"Ci stiamo ancora ragionando, ma già nei nostri programmi c'era l'idea di aggiungere all'intera stagione in Italia due o tre tappe in Germania. Stiamo ancora aspettando la conferma dai piloti e dai loro sponsor, se acconsentono a mettere in pratica questa idea".

**E avete ponderato invece di espandervi in formule superiori?**

"È un'idea che abbiamo per la testa, stiamo lavorando con contatti importanti e potenziali sponsor per provare a fare questo passo. Per adesso comunque preferisco non sbilanciarmi, è ancora tutto allo stadio di voci, pensieri e mail...".





**AUTOTECNICA**  
**MOTORI**

# ENGINE EVOLUTION

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

[www.autotecnicamotori.it](http://www.autotecnicamotori.it)

