

GP SPAGNA

Vince Hamilton,
ma Vettel
non è da meno.
La bella battaglia
in pista tra i due
esalta i tifosi e
promette un'annata
da ricordare



Una stagione per due



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

BARCELLONA AMARA PER RAIKKONEN.



CATAROGNA.



BAFFI



È batta

Sul circuito di Montmelò è finalmente arrivato il confronto diretto tra Vettel e Hamilton, con la Ferrari e la Mercedes che si sono anche leggermente urtate. Una sfida meravigliosa e siamo soltanto al quinto appuntamento di venti



glia

Stefano Semeraro

«Così dovrebbero essere sempre le corse!». Alla fine del GP di Spagna, Lewis Hamilton era esausto. Esaurito, prosciugato dai giri passati a stretto contatto con Sebastian Vettel. Ma felice, e non solo per la vittoria. Il duello in pista con il tedesco della Ferrari gli ha fatto riassaporare il gusto della battaglia, del confronto puro e duro. Anni '70, per intenderci, come piace a lui. «Sebastian era incredibilmente vicino, incredibilmente veloce. Non potete capire quanto sia contento. All'inizio le cose sono state difficili, sono scivolato indietro e non so neanche bene cosa è andato sbagliato. Però, sono riuscito a stargli attaccato, a due secondi di distacco, a combattere». Le corse sfortunate di Kimi Raikkonen e Valtteri Bottas hanno ulteriormente scavato il solco fra i due leader e il resto della truppa nella classifica generale. Il campionato è appena iniziato, ma già da Melbourne si è avuta la sensazione che sarebbe stata una gara a due. Montmelò ha confermato l'impressione e soprattutto ha messo per la prima volta in scena un confronto non giocato tutto sulle strategie, sui sorpassi ai pit-stop, ma fatto anche di staccatone fumanti, di ruotate e sorpassi veri (anche se sempre un po' sporcati dal DSR...).

Per ora i due rivali sorridono, ma durerà?

In conferenza stampa dopo la gara i due, con l'aggiunta di David Ricciardo, si sono scambiati battute divertite, ma è chiaro che l'elettricità scorre sotto la pelle. Vettel prima della premiazione ha lanciato una frecciatina al rivale («come hai fatto a sorpassarmi, eravamo praticamente pari, non riesco

a capire»), facendo chiaramente intendere che il merito della vittoria, per lui, spettava alla superiorità della power unit Mercedes più che alle qualità del rivale. «Non so se io e Sebastian riusciremo a mantenere rapporti così amichevoli», ha commentato l'inglese. «Stavolta ci siamo toccati, e Seb ha agito con rispetto, anche se ho percepito che era arrabbiato, e me lo ha anche detto (soprattutto per il 'blocco' subito da Bottas e il gioco di squadra Mercedes, ndr). Certo, se mi avesse buttato fuori al primo giro e avesse vinto la gara non credo che alla fine gli avrei detto: bel lavoro, amico! Le corse sono fatte così...». Per Jacques Villeneuve continueranno a rispettarsi fino alla prima mossa 'sporca' di uno dei due, fino a quando in pista non succederà qualcosa un filo al di sotto dell'accettabile.

Hamilton e Vettel Uno scontro di qualità

Probabile, anzi, quasi certo. Resta da capire se e quando arriverà il punto di rottura, ammesso che Mercedes e Ferrari, - come tutti sperano - continuino sul filo dell'equilibrio fino alla fine della stagione. Dopo gli anni del monopolio Red Bull e quelli del dominio Mercedes c'è bisogno di gare vive, vissute, combattute. C'è bisogno di una rivalità credibile e Liberty Media non può che dirsi fortunata per essere entrata in gioco proprio in questa ricca stagione. Ed è stato proprio Hamilton a proporre un paragone calzante. «Io amo il tennis, e mi piace vedere le finali in cui si affrontano Federer e Djokovic. Ammirò la loro solidità. Lottano su ogni colpo, una palla fuori può significare sconfitta, quindi sono sempre concentratissimi. Ecco, sento che oggi io e Sebastian abbiamo avuto quel tipo di scontro». Molti di questi giorni, naturalmente ad entrambi.





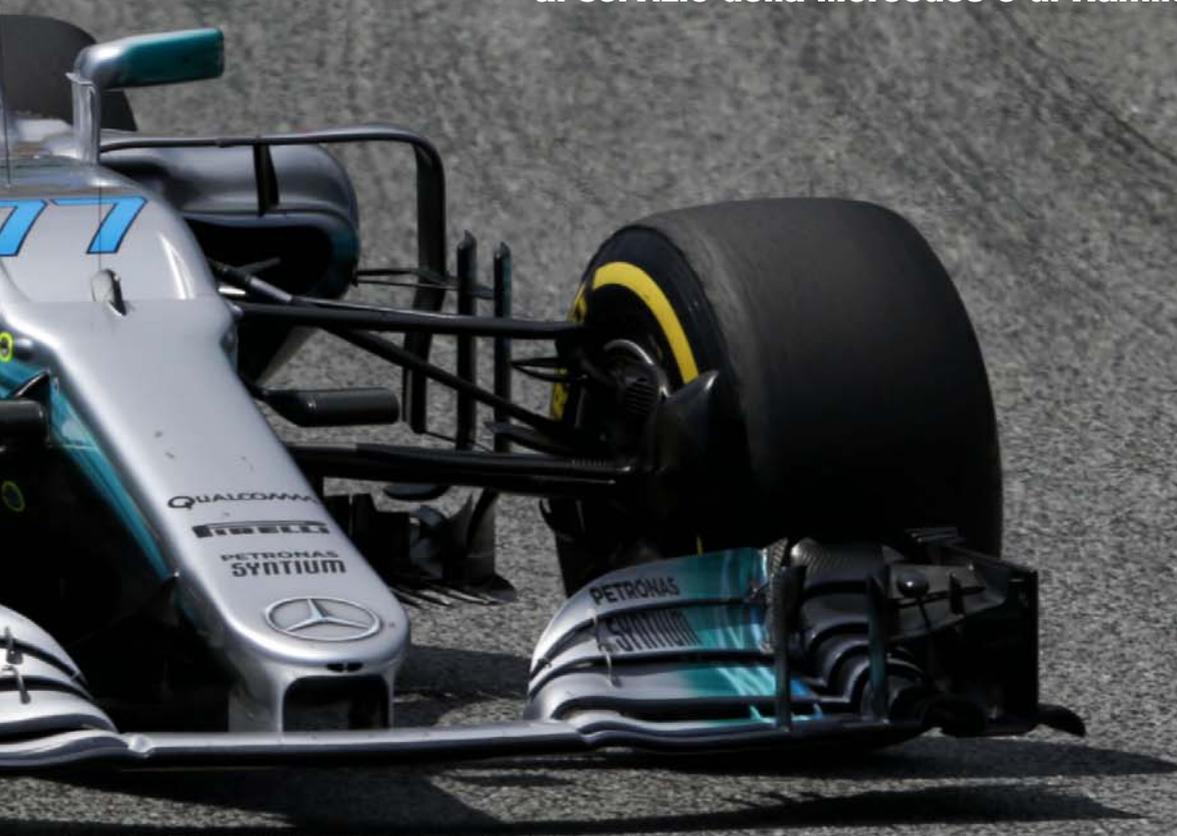
GP SPAGNA

Il personaggio



Il lavoro sporco di Bottas

Da eroe di Sochi a comprimario a causa di un motore usato che gli hanno montato nel terzo turno libero. E da quel momento, si è messo al servizio della Mercedes e di Hamilton





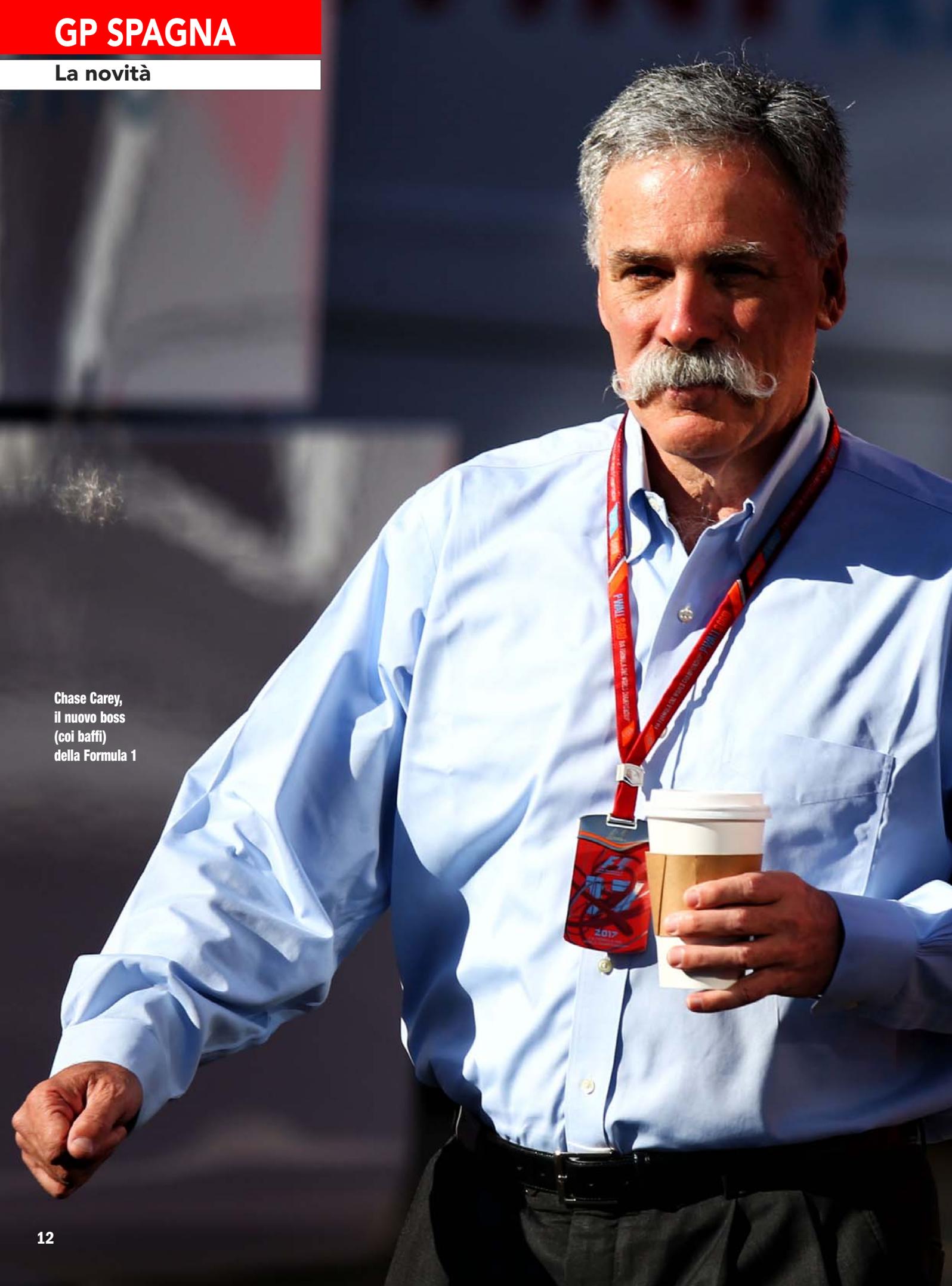
Il gran sorpasso di Vettel a Bottas con finta, controfinta e ruote sull'erba



Massimo Costa

Da eroe del GP di Russia a Sochi, dove ha conquistato la sua prima vittoria in un Gran Premio di F.1, a mero comprimario. Lo strano destino di Valtteri Bottas si è determinato sabato mattina, quando nel terzo turno di prove libere è rimasto a lungo fermo ai box per un problema alla sua power unit, perdita di acqua. Che gli hanno sostituito con un motore vecchio, con quattro GP sui cavalli. Impossibile quindi tentare la pole e tenere il passo degli indiatolati Lewis Hamilton e Sebastian Vettel in gara. E quindi è stato sacrificato per dare il più possibile fastidio alla Ferrari del tedesco, l'unica rimasta in pista dopo che proprio Bottas aveva speronato il povero Kimi Raikkonen lanciandolo contro Max Verstappen. Meglio di così, non poteva. Ovviamente non l'ha fatto apposta, ma tant'è, una Ferrari era fuori gioco. E quando, ormai con gomme sulle tele, la Mercedes gli ha chiesto di tenere duro sul sopraggiungente Vettel, ha recitato la sua parte. Correttamente. Per un paio di giri, Bottas ha chiuso la porta alla Ferrari costringendo Seb a un sorpasso che verrà mostrato a tutti per i prossimi 100 anni. Per concludere, Valtteri si è poi ritirato per guasto.

Chase Carey,
il nuovo boss
(coi baffi)
della Formula 1



Liberty libera tutti

Con l'approdo della F.1 in Europa sono scattate una serie di iniziative dei nuovi padroni del vaporetto atte ad avvicinare il pubblico ai piloti e all'evento che assistono dal vivo. Diversa anche la distribuzione dei pass per il team del Mondiale e anche per le squadre delle gare di contorno, tenute in maggiore considerazione

Massimo Costa

Con l'arrivo della F.1 in Spagna, prima gara in Europa, i nuovi proprietari del vaporetto hanno spinto a fondo sul pedale dell'acceleratore. Liberty Media ha infatti varato una serie di novità di apertura nei confronti del pubblico, ma anche dei dieci team del Mondiale, che hanno suscitato applausi da parte degli addetti ai lavori. La cosa più visibile al mondo intero, ovvero a chi seguiva l'evento in TV, è stata quella di portare i primi tre classificati della qualifica sul rettilineo di arrivo, vicinissimo alle tribune. E da quella posizione, intervistarli a microfoni aperti. Una opportunità per il pubblico pagante di vedere da vicino Lewis Hamilton, Sebastian Vettel e Valtteri Bottas. Ai quali poi, è stata data in mano una specie di fucile col quale sparare verso le tribune delle magliette ricordo. Poi, è stato invitato, sempre sul rettilineo di arrivo, anche l'idolo di casa Fernando Alonso. Una attenzione ai piloti locali che mai prima si era verificata e che invece è stata molto apprezzata. Anche se in questo caso, forse era meglio avere pure Carlos Sainz.

Con il piccolo Tomas Il capolavoro di Liberty

Il capolavoro del weekend, Liberty Media lo ha compiuto durante il Gran Premio. Il regista aveva inquadrato un bimbo con la maglietta Ferrari in piena disperazione per il ritiro immediato di Kimi Raikkonen. Bravo il regista e il cameraman ad averlo scovato in una tribuna affollata. A quel punto, si è mossa la "macchina" di Liberty Media. Mentre il bimbo veniva reinquadrato festante per Vettel al comando della gara, sono stati inviati sul posto degli "agenti segreti" di Liberty Media che, saliti in tribuna, hanno scovato il bambino e i suoi genitori, invitandoli a seguirli nel paddock. Un po' spaventati e increduli, la famiglia che poi si è scoperto essere francese, è salita su una Mercedes ultimo modello. Arrivati all'ingresso del paddock, si sono resi conto che era tutto vero. Liberty li ha accompagnati in Ferrari e Tomas e i suoi genitori (shoccati) hanno potuto incontrare Raikkonen. Tomas è poi divenuto la star del giorno venendo intervistato da diverse televisioni. Applausi a scena aperta per Liberty Media che ha saputo stravolgere la domenica di un bambino qualsiasi, in lacrime per il ritiro del suo pilota preferito, partito dalla Francia per assistere al Gran Premio. Una magica e grandissima operazione di marketing, senza precedenti in F.1. A dimostrazione di quanto fosse clamorosamente ingessata la gestione della F.1 pre Liberty. E che se si vuole, la F.1 può essere umana e sensibile.

L'aperitivo nel paddock E nasce il Fan Festival

Nel paddock ha trovato uno spazio uno stand extra team F.1 o gommista. Un vero evento che ha stupito tutti ritrovare nello spazio di ingresso che portava al paddock, lo stand aperto della Heineken dove chiunque poteva chiedere gratuitamente una birra, rigorosamente analcolica, sedersi e ascoltare musica. Già, l'altra novità era la musica che era spesso compagna di viaggio di chi si ritrovava nel paddock o in tribuna. Alle spalle di quella centrale è stato inaugurato da Liberty Media il Fan Festival. Una serie di attrazioni che permettevano a chi non fosse dotato di pass per accedere "dall'altra parte", ma del solo biglietto di ingresso, a una serie di attrazioni gratuite, dai simulatori di guida all'emozione di rendersi protagonisti di un pit-stop con cambio gomme a tante altre simpatiche attività legate alla F.1.

Pass a volontà Vietato tirarsela

Tornando al paddock invece, abbiamo appreso che ad ogni team di F.1 è concesso un numero praticamente illimitato di pass. Nell'era Ecclestone, tra l'altro presente a Montmelò (gli sarà salita la pressione nel vedere la "sua" F.1 avvicinarsi così tanto alla gente), i pass erano contingentati. E per questo motivo il paddock era sempre deserto, un luogo esclusivo, tristissimo. Se un rappresentante di una squadra chiedeva al clan di Ecclestone una decina di pass in più per ragioni di marketing, veniva guardato malissimo e la si faceva pesare non poco. Il poverello mandato allo scoperto dinanzi al plotone di esecuzione, doveva quasi inginocchiarsi al cospetto di chi rilasciava i pass, personaggio che si sentiva una sorta di dio in terra. Ora, la prima domanda di chi gestisce il vaporetto è: quanti pass vi servono? Cinquanta, cento? Tanto per far capire come è cambiata la situazione... Vietato tirarsela, insomma.

Due F.1 biposto per i VIP con Baumgartner e Friesacher

Un'altra novità, presa pari pari dalla Indycar, è stata quella di schierare due F.1 biposto gestite da AMG Mercedes per far compiere un paio di giri indimenticabili ai VIP del Paddock Club. Trattasi di due vecchie Minardi, dipinte di bianco con la scritta F1 Experiences guidate dagli ex F.1 Zsolt Baumgartner (ungherese, 20 GP tra il 2003 e il 2004 con Jordan e Minardi) e da Patrick Friesacher (austriaco, 11 GP con la Minardi nel 2005).

Spazi aperti per F2-GP3 Sparito il ghetto...

Altra novità targata Liberty Media, la maggior considerazione in cui sono tenute le categorie di contorno, ovvero Formula 2, GP3 e Porsche. All'uscita del "viale" con tappeto verde creato per l'accesso al paddock F.1 (con ai lati un muretto dove un disegnatore ha provveduto a produrre le caricature dei piloti), vi era subito il paddock F2 con a lato GP3 e Porsche. Lo scorso anno invece, in quella posizione vi era il parcheggio degli addetti F.1 mentre ancora oltre, più lontano, le tende GP2 e GP3. Quest'anno poi, sono spariti gli antipaticissimi e inutili tornelli che davano l'accesso al paddock delle suddette categorie. Spazi aperti insomma e quindi la possibilità per gli appassionati in possesso di qualche pass paddock, di far visita ai team e ai giovani piloti. Se si pensa che per 12 anni ciò non è stato possibile per chissà quale logica maniacale... I team Formula 2, possono poi richiedere un maggior numero di pass per il loro paddock mentre i piloti hanno diritto a un pass F.1, cosa che prima non era neanche presa in considerazione. E chissà perché. Insomma, meno lacci, più libertà, cosa molto apprezzata da tutti i team manager F.2. Gli stessi che però ritenevano giusto starsene rinchiusi in una sorta di assurdo ghetto per 12 anni...







Ricciardo quasi doppiato aspetta Monaco e la Ferrari

La versione B della Red Bull RB13 non si è vista a Montmelò, solo qualche modifica aerodinamica, e il podio dell'australiano non può soddisfarlo considerando il grande divario accumulato da Hamilton. Daniel ora guarda a Monaco e magari a un futuro lontano dal team che lo ha allevato

GP SPAGNA

L'outsider





Massimo Costa

C'era molta attesa alla vigilia del primo Gran Premio europeo per quanto riguarda la Red Bull. Si era parlato di una versione B della RB13 firmata da Adrian Newey, che inseguendo altri progetti targati Dieter Mateschitz, non aveva firmato le ultime nate del team diretto da Christian Horner. Per la gara catalana, Newey doveva intervenire pesantemente sulla RB13 mettendo a disposizione il proprio genio. Ma così non è stato e nel paddock di Montmelò è arrivata una Red Bull con qualche novità aerodinamica non trascendentale, niente di che insomma. E le prestazioni non sono affatto migliorate, se non in qualifica con Max Verstappen che ha guadagnato qualche decimo nei confronti della Ferrari e della Mercedes. Ma in gara... "Mi avrebbero doppiato se ci fosse stato qualche giro in più", ha detto neanche tanto sconcolato Daniel Ricciardo al termine del GP. Terzo al traguardo, a 1'15" da Hamilton, l'australiano era comunque di buon umore. "Non sono partito bene e questo mi ha probabilmente permesso di evitare il caos che si è innescato alla prima curva quando Bottas, Raikkonen e Verstappen sono entrati in contatto. Avrei potuto esserci io là in mezzo, invece ero poco dietro e sono sfilato via. Il terzo posto finale è una bella cosa ed è arrivato anche con un po' di fortuna per il ritiro di Bottas nel finale, ma è un segnale che siamo ben presenti. Certo che se Lewis e Seb si fossero buttati fuori...".

Ricciardo è terzo ma... "Potevano doppiarmi"

Ricciardo però, non era per nulla soddisfatto dal divario prestazionale in gara: "Ho segnato il terzo giro più veloce, ma potevano anche doppiarmi. In qualifica ci siamo avvicinati rispetto ai precedenti appuntamenti, ma sulla distanza ancora non ci siamo". Poi, uno spiraglio di luce guardando avanti: "Tra due domeniche però, andiamo a Montecarlo, un circuito cittadino che mi esalta e dove certe differenze prestazionali possono passare in secondo piano". E' comunque carico Ricciardo. Non solo per il primo podio 2017 conquistato, ma perché in classifica generale è ora davanti a Verstappen: 37 punti per lui, 35 per Max. Il rapporto tra i due piloti Red Bull appare privo di scorie, ma si sa che vivere nello stesso box con l'olandese e chi lo circonda, non è per nulla facile. Non è un caso che giovedì, Ricciardo abbia volutamente affrontato un argomento spinoso senza peli sulla lingua, parlando di Verstappen così: "La sua forza sta sicuramente nella determinazione. Vuole sempre portare la macchina al limite e questo va benissimo. La sua debolezza invece, è nell'età. Non in quella agonistica, perché corre da tanti anni, è un fatto di vita. Ha bisogno di assorbire maggiormente da chi è più vecchio di lui. L'anno scorso quando ha combinato qualche guaio in frenata, i piloti più esperti gli dicevano: 'guarda, questa cosa non va bene', ma lui rispondeva: 'so quello che faccio'. Così dimostra personalità, ma alla lunga può diventare una debolezza. Credo che con il tempo imparerà ad ascoltare di più".

Il compagno perfetto per Vettel nel 2018

Parole da fratello maggiore, ma potrebbe anche essere interpretato come un segnale lanciato da qualcuno che si sta stancando della convivenza con il baby? Cosa accaduta anche a Carlos Sainz in Toro Rosso, per esempio. Ricciardo è certamente appetibile sul mercato e la Ferrari è in prima linea se con Kimi Raikkonen si deciderà di piantarla lì a fine anno. Dipende dalla tipologia dei contratti, dipende se a Maranello riterranno sensato pagare eventuali cauzioni, sicuramente pesanti dal punto di vista economico. Una Ferrari vincente come è quella attuale è sicuramente nel mirino di tanti piloti, Ricciardo in testa. Daniel con Vettel si è sempre trovato bene nonostante le apparenze vissute in passato, la sua goliardia farebbe subito innamorare i milioni di tifosi della Rossa, è figlio di immigrati italiani e poi... un australiano a Maranello non lo si è mai visto. Prospettiva interessante anche per aprire nuovi mercati. Ma siamo nel campo delle illusioni. Per ora Ricciardo ha un obiettivo a medio termine: Montecarlo. Nel Principato non ha mai vinto e ci andò vicinissimo lo scorso anno, ma un errore incredibile del box Red Bull che non si fece trovare pronto al pit-stop, gli precluse la via verso un successo certo. Uno sbaglio terribile del team, che arrivò due settimane dopo la strategia pro-Verstappen nel GP di Spagna, che l'olandese vinse nella sua prima gara in cui sostituì Daniil Kvyat. Due episodi pesante da digerire e che nella mente di Ricciardo continuano a frullare...

GP SPAGNA

La sorpresa





Ci sono soltanto quattro piloti nel Mondiale F.1 2017 che hanno concluso in zona punti tutte e cinque le gare disputate. Sono Vettel e Hamilton in lotta per il titolo, e i due piloti con la Force India, l'unica squadra sempre in top 10 con Perez ed Ocon

Force India da record

Massimo Costa

Quanti sono i piloti che hanno visto il traguardo in tutti e cinque i Gran Premi che hanno aperto la stagione 2017? Sebastian Vettel e Lewis Hamilton, non ci sono dubbi su questo, ma col ritiro di Kimi Raikkonen e Valtteri Bottas, la lista si restringe notevolmente. Perché ora ve ne sono soltanto altri due e si chiamano Sergio Perez ed Esteban Ocon, compagni nel team Force India. Quello che stanno facendo è impressionante considerando che la Force India ha un proprietario che imbarazza per i suoi guai con la giustizia indiana, e dispone di un budget non certo paragonabile ad altre squadre di seconda fascia. Eppure viaggia a ritmi da top team e vanta un record tutto particolare. Nei cinque Gran Premi disputati, la Force India è l'unica squadra ad avere sempre piazzato in zona punti i suoi due piloti. Impresa che neanche Ferrari e Mercedes può vantare in quanto proprio in Spagna hanno dovuto registrare il ritiro Kimi Raikkonen e Valtteri Bottas. Come è possibile che un team di seconda fascia possa ottenere un risultato del genere? Il merito è di uno staff tecnico diretto da Andrew Green che ha saputo creare un metodo di lavoro altamente produttivo, badando al concreto, creando una monoposto che di base è sempre stata piuttosto competitiva negli ultimi anni, ottima da sviluppare senza creare rivoluzioni, ma seguendo una filosofia ben precisa che li ha portati a non sbagliare anche la nuova VJM10 nata dai nuovi regolamenti. E che ha avuto nell'unione con la Mercedes il punto di forza.

Perez un mastino che si è ricostruito

A Montmelò, Sergio Perez ed Esteban Ocon hanno entrambi centrato la Q3 per la seconda volta consecutiva, poi in gara hanno quasi viaggiato in coppia con il messicano davanti al giovane francese. Con un set-up conservativo, che non li rendeva dei missili nei tre settori del tracciato, Perez e Ocon hanno badato al sodo. Due pit-stop come quasi tutti e alla fine un quarto e un quinto posto a 1 giro dal vincitore Hamilton. Perez è il mastino che ormai tutti conosciamo. Dimenticate il ragazzo aggressivo, arrogante, che non aveva convinto la Ferrari dopo averlo inserito nel proprio programma e la McLaren. Tanto bastava per abbattere chiunque. Perez ha saputo trasformarsi e forte del sostegno economico che da sempre lo aiuta, ha avuto la possibilità di rimanere aggrappato alla F1 e alla Force India, dove si è ricostruito a partire dal 2014. Il quarto posto di Montmelò arriva dopo il sesto di Sochi, il settimo di Sakhir, il nono di Shanghai e il settimo di Melbourne. "Non sono partito bene", ha detto Perez, "ma sono rimasto fuori dai guai accaduti alla prima curva. Ho cercato di rimanere calmo pensando a portare al traguardo la macchina. L'unico brivido l'ho avuto al primo pit-stop quando abbiamo perso un po' di tempo (due secondi, ndr), ma in ogni caso non ha condizionato il risultato finale".

Ocon sempre più una grande realtà

La vera sorpresa, ma ormai non lo è più, è Ocon. Il 20enne francese, ha disputato il suo 14esimo GP di F1 e ne ha terminati cinque nella top 10, tutti con la Force India dopo l'esperienza Manor nel 2016. Magro, alto, piedi a papera, ma con la testa da vincente (campione FIA F3 2014 e GP3 2015), venerdì in un breve momento di calma ci aveva confidato sorridendo: "Mi sto divertendo da matti". E lo si è visto anche domenica quando ha piazzato il miglior colpo della stagione tagliando il traguardo in quinta posizione. Prima, un settimo a Sochi e tre decimi nei precedenti GP. Occhio dunque alla Pantera Rosa. Nonostante le continue voci di vendita, l'ultima una cordata che farebbe capo a David Brabham il cui intento è quello di riportare il cognome della famiglia in F1, continuano a mietere piccole ma grandi imprese.





Massimo Costa

Neanche un mese fa pareva KO, definitivamente. Su di lui, mille voci, molti dubbi, molte imprecisioni. Dovute anche alla poco comprensibile mancanza di informazioni, di chiarezza, che l'entourage di Pascal Wehrlein ha ommesso di fornire. Il tedesco della Sauber, che aveva dovuto saltare le prime due gare stagionali perché non a posto fisicamente per quell'incidente alla Race of Champions di fine gennaio, da quando si è ripreso la Sauber dalle mani di Antonio Giovinazzi, ha subito fatto faville. Entrando in Q2 a Sakhir, soffrendo a Sochi per la non competitività della sua monoposto, ma strabiliando a Montmelò. Wehrlein, 15esimo in qualifica, ha conquistato un'ottava posizione che era impensabile alla vigilia con

una Sauber spinta dal motore Ferrari 2016. C'è molto del pilota tedesco in questo risultato, maturato grazie alla decisione di effettuare un solo pit-stop. Non è facile tenere ritmi alti e allo stesso tempo non distruggere le gomme. La sosta Wehrlein l'ha fatta al giro 33, passando dalle soft alle medie, poi, via fino all'arrivo. Va detto che nessuno ha tenuto la medesima strategia, tutti gli altri si sono fermati al box due volte. Grazie a Wehrlein, la Sauber ha preso i primi punti del 2017 (quattro), già due in più di quelli ottenuti nel 2016 quando nella penultima corsa in Brasile Felipe Nasr si era piazzato nono sotto la pioggia. Unica volta in top 10. Per Wehrlein, quelli conquistati in Spagna non sono i primi punti in carriera in F1. L'anno scorso con la Manor aveva compiuto la gara della vita arrivando decimo a Spielberg.

Il capolavoro di Wehrlein







Palmer precede Vandoorne

Piloti in graticola

Il Mondiale F.1 2017, con le nuove monoposto così difficili e muscolose, sta suscitando grande interesse facendo anche la differenza tra piloti. Quattro in particolare stanno incontrando notevoli difficoltà. Scopriamo chi sono

Massimo Costa

Ci sono quattro piloti nel Mondiale F.1 2017 che stanno soffrendo più degli altri. Che faticano a trovare una giusta dimensione. A prendere il ritmo necessario. E che, soprattutto, vengono puntualmente strabattuti dal loro compagno di squadra. Sulla graticola sono finiti Marcus Ericsson, Jolyon Palmer, Lance Stroll e Stoffel Vandoorne. Quattro ragazzi dal diverso percorso agonistico, dalle differenti età, ma uniti da un momento particolarmente difficile.



Ericsson, un veterano che non lascia il segno

Il più anziano di tutti è Ericsson, quasi un veterano essendo al quarto anno di F1. Qualche momento di gloria lo ha vissuto nel 2015 conquistando nove punti, sua prima stagione in Sauber dopo il debutto avvenuto nel 2014 con la Caterham. Poi, il nulla. Lo scorso anno ha patito il compagno di squadra Felipe Nasr, ingiustamente rimasto fuori dalla F1, questa stagione ha rischiato la figuraccia con Antonio Giovinazzi in qualifica a Melbourne e Shanghai, mentre ora con Pascal Wehrlein che si è ripreso il suo posto, sono guai seri. Ericsson in qualifica ha sempre subito il tedesco che per due volte è entrato nel Q2, obiettivo fallito dallo svedese nelle ultime tre uscite. In gara poi, c'è un abisso tra i due e lo si è visto anche domenica scorsa a Montmelò, con Wehrlein ottavo al traguardo anche se in questa occasione Ericsson si è piazzato undicesimo. Si sa che Marcus corre grazie agli sponsor, non è certo l'unico e non sarà l'ultimo, ma di certo il biondo 26enne dovrebbe dare qualcosa in più. Perché con l'arrivo della Honda nel 2018, il suo destino appare segnato.

Palmer in crisi Rischia il posto?

E' in crisi nera Palmer. L'inglese che nel 2014 ha vinto il campionato GP2 al quarto anno, nel 2015 era entrato nel team Lotus come terzo pilota, partecipando a ben tredici turni di prove libere nei weekend dei Gran Premi. Promosso titolare dalla Renault quando il costruttore francese ha rilevato Lotus, nel 2016 si è salvato causa mancanza totale di competitività della vettura che guidava. Ora che le cose



Marcus Ericsson



Lance
Stroll

sono nettamente cambiate grazie a una RS16 decisamente efficace, e che con Nico Hulkenberg ha trovato i punti ben tre volte su cinque negli ultimi tre Gran Premi (entrando anche tre volte in Q3), Palmer è rimasto lo stesso del 2016. Non che guidi la vettura dello scorso anno... ma parrebbe proprio di sì. Quando ha lanciato il suo unico acuto, a Sakhir centrando la Q3, in gara non ha avuto il ritmo del suo compagno, finito a punti mentre lui ha chiuso 13esimo. Disastroso invece, nelle altre qualifiche così come in gara, vedi Montmelò, 15esimo con Hulkenberg sesto al traguardo. Di tempo ne ha avuto Palmer per crescere, ma evidentemente ci sono limiti impossibili da superare per lui. Il suo futuro in Renault appare molto complicato e potrebbe anche non finire la stagione.

Stroll tentenna Debutto affrettato?

Debuttare in F1 a 18 anni appena compiuti, con queste monoposto così difficili e muscolose, non è certo facile. Stroll però, nonostante qualche buon segnale lanciato in qualifica, addirittura è entrato in Q3 a Shanghai nel secondo appuntamento stagionale, sta faticando oltre ogni previsione. A Montmelò, pista complicata e dura, c'è stato un significativo passo indietro, 18esimo al sabato e mai in gara per qualcosa di buono la domenica. E dire che la Williams-Mercedes poteva puntare alla zona punti. Se qualcuno pensava che Stroll potesse fare un debutto alla Verstappen (entrambi sono arrivati in F1 dalla F3 europea) o stare con facilità davanti a Massa, si è sbagliato di grosso. Stroll deve studiare ancora parecchio prima di raggiungere certi livelli e una certa costanza di rendimento. In F3 ha evidenziato indubbie doti, ma ora che si ritrova al volante di una monoposto durissima e senza la possibilità di

provare prima sulle piste in calendario (viziato che alla lunga non paga), tutti i nodi vengono al pettine. Lance però, non è certo a rischio sedile, ben pagato anche per il futuro.

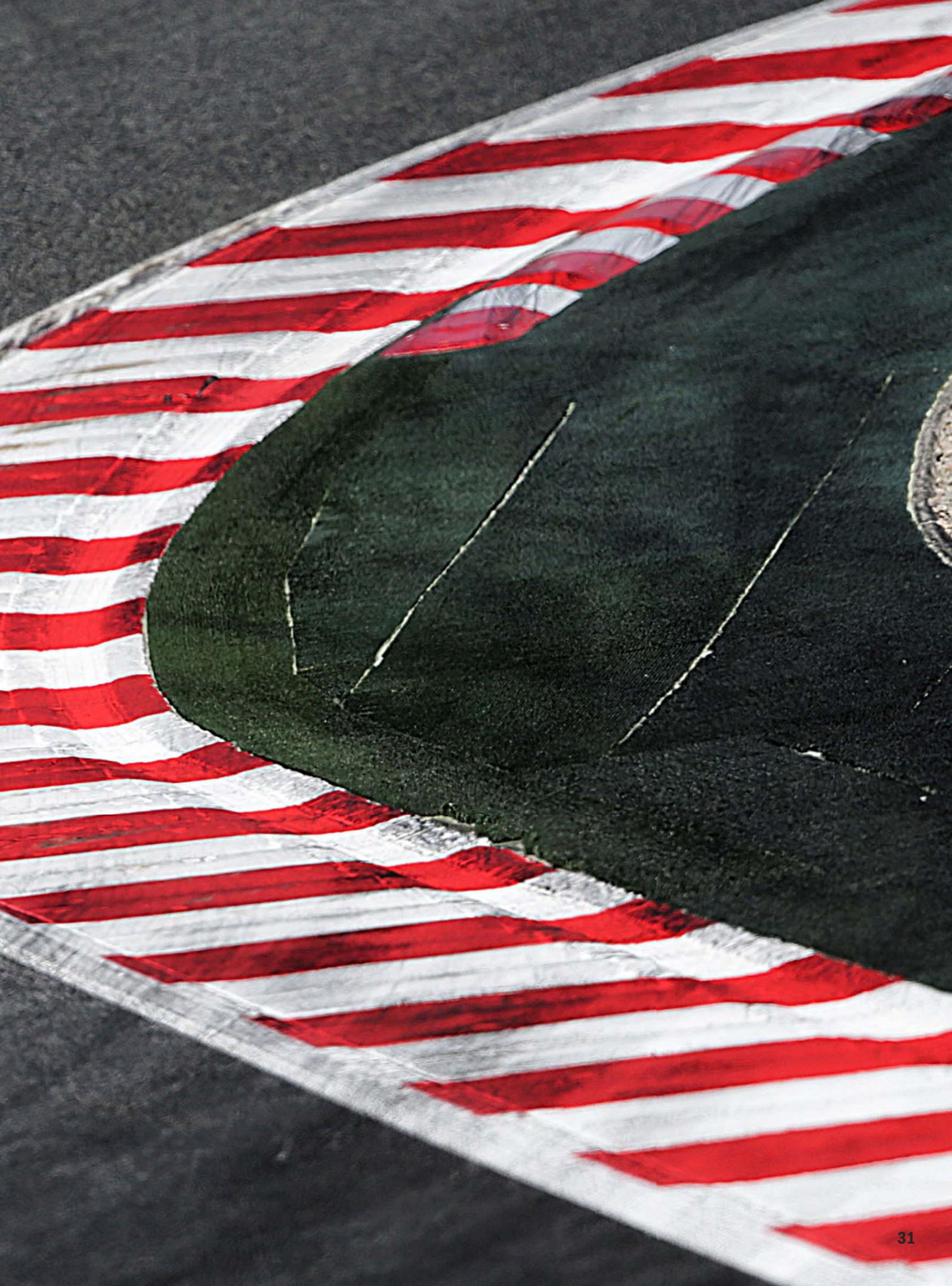
Vandoorne soffre che gli succede?

Sul talento di Vandoorne non si discute. Un ragazzo che vince la Eurocup Renault battendo Kvyat all'ultima gara, che è vice campione al debutto sia in World Series Renault (sconfitto da Magnussen) sia in GP2 (preceduto da Palmer, guarda un po' le coincidenze), e che poi ha dominato la stessa GP2 l'anno seguente, è un predestinato. Tanto più se ricordiamo l'incredibile apparizione con la McLaren nel GP del Bahrain del 2016, chiamato a sostituire Alonso all'ultimo momento, arrivato il giovedì dal Giappone col fiatone (dove ha corso in Super Formula, parcheggiato da Ron Dennis) e a punti la domenica nella sua prima gara F1. Quest'anno, finalmente promosso dalla McLaren al fianco di Alonso, ci si attendeva di vederlo subito al livello dello spagnolo. Un po' come accadde con Hamilton nel 2007 quando l'inglese neo campione GP2 mise alle corde l'asturiano. Invece, Vandoorne arranca. Certo, la McLaren-Honda deve essere qualcosa di molto complicato, ma le giustificazioni contano poco alla fine. Vandoorne non è più un ragazzino avendo già 25 anni, si è formato molto bene nelle serie inferiori, ha tanti chilometri ed esperienza sulle spalle. Come mai è così in difficoltà? Non è forse ben seguito dal team? C'è qualche problema che non conosciamo? Speriamo che trovi il giusto ritmo e che non ripeta errori così pacchiani come quello di domenica, quando ha urtato Massa non avvedendosi che era al suo fianco, come fosse distratto da una chiamata al telefonino...

Nico
Hulkenberg



La solidità di Hulkenberg



a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Liberty Media **10**

Non c'è che dire, la svolta intrapresa dai nuovi proprietari della F.1 piace e sta trovando il consenso di tutti. Piccole cose che ad ogni gara vengono "testate". A Barcellona, nel paddock è apparso uno stand Heineken all'aperto, un ritrovo simpatico dove bere una birra rigorosamente analcolica. Cosa impensabile nell'era Ecclestone. Poi, musica in sottofondo, con deejay a mixare, pass a iosa concessi ai team (quando prima vi era il giannizzero che li concedeva solo dietro inginocchiamento e preghiera del povero addetto al marketing) e tanto altro. Ecclestone era presente a Montmelò, gli sarà salita la pressione alle stelle.

Lewis Hamilton **10**

Lo avevamo detto, l'Hamilton abulico di Sochi lascerà velocemente spazio al solito Hamilton. E così è stato: pole e magica vittoria al termine di una sfida duello con Vettel che ha esaltato il talento del pilota Mercedes.

Sebastian Vettel **10**

E' stato con Hamilton il protagonista di uno di quei Gran Premi che rimarranno negli annali della storia della F.1. Qualifica dirimente, gara tutta all'attacco, durissimo con Hamilton quando è uscito dai box e lo ha tenuto dietro alla prima curva, da capelli dritti nel sorpasso a Bottas, si è dovuto arrendere all'inglese quando lo ha sverniciato, come ha detto lui, in fondo al rettilineo principale. Vettel rimane il leader della classifica generale.

Sergio Perez **8**

Il messicano si piazza quarto con la Force India, un'altra meravigliosa perla da aggiungere alla sua seconda parte della carriera in F.1.

Esteban Ocon **8**

Semplicemente fantastico. Quinto dopo appena 14 GP disputati, di cui nove con la impossibile Manor. Quindi, al suo quinto GP con una monoposto vera, la Force India, il francese strabilia di nuovo ottenendo punti per la quinta volta consecutiva.

Pascal Wehrlein **8**

Ancora non ci si capacita della gara incredibile che ha messo in piedi. Su un circuito probante per i piloti e le monoposto, Wehrlein ha portato la derelitta Sauber in una impensabile ottava posizione. Unico a fare un solo pit-stop, al giro 33. Quindi, una perfetta gestione delle gomme da parte sua il ché non gli ha impedito di affrontare duelli all'arma bianca.

Daniel Ricciardo **7**

Arrivare sul podio è sempre una bella cosa, soprattutto se è il primo dell'anno e lo ottieni con una Red Bull che a momenti veniva doppiata da Hamilton e Vettel. In attesa di qualche genialata di Newey che però sembra non arrivare, Ricciardo dopo un avvio non perfetto (che però gli ha evitato di finire nel bel mezzo del casino alla prima curva) ha fatto perfettamente il suo lavoro anche se lo schiaffo preso in qualifica da Verstappen è di quelli che fan pensare.





L'idolo di casa
Fernando Alonso

GP SPAGNA

Il pagellone





Carlos Sainz

Nico Hulkenberg

7

Non aveva lasciato il segno in qualifica questa volta, non entrando nella Q3, ma si è prontamente rifatto in gara andando a centrare un notevole sesto posto con la Renault, miglior risultato stagionale, terza volta consecutiva nella top 10. Non c'è che dire, la Renault scegliendo Hulkenberg ci ha visto giusto.

Carlos Sainz

7

Senza quel "buco nero" di Sakhir, lo spagnolo della Toro Rosso avrebbe colto punti in tutti i GP. Nella sua Spagna, Sainz ha infilato la settima posizione come a Shanghai, i suoi migliori risultati stagionali. Bella gara la sua, aggressiva e allo stesso tempo diligente. Se continua così, e non vediamo motivo per cui non dovrebbe, Marko a fine anno avrà qualche problema...

Max Verstappen

7

Per la qualifica brillante che lo ha portato nettamente davanti al compagno Ricciardo e meno lontano rispetto ai precedenti GP da Ferrari e Mercedes. Alla prima curva dopo il via ha tentato la manovra da urlo e gli stava riuscendo, passando all'esterno i due finlandesi. Ma è stato francamente ottimista, in tre è difficile passare in quel punto e difatti è bastato un ruota contro ruota tra la Mercedes e la Ferrari per ritrovarsi Raikkonen addosso.

Fernando Alonso

7

Per la prima volta ha portato la McLaren-Honda nel Q3 e in una onorevolissima settima posizione. Merito dello spagnolo certo, ma anche della tanto bistrattata Honda che questa volta qualche cavallo in più lo ha trovato. Alonso in gara è stato spinto fuori pista da Massa al 1° giro, ma ha poi segnato il quarto giro più veloce e sul traguardo ha registrato la quinta velocità assoluta.

Kevin Magnussen

7

Che peccato. Mentre difendeva strenuamente la zona punti con la sua Haas, ha esagerato un tantino entrando in contatto con Kvyat e rimediando una foratura che lo ha fatto precipitare al 14esimo posto. Una bellissima gara la sua, rovinata a pochi km dal traguardo. Un pilota forte Magnussen che sta oscurando il ben più considerato Grosjean.

Daniil Kvyat

6,5

Finalmente è tornato in zona punti il russo della Toro Rosso. La nona posizione lo premia per una gara concreta e non facile dopo una qualifica deludente. Era da Melbourne, sempre nono, che non finiva più in zona punti.

Valtteri Bottas

6,5

Ha fatto il gioco sporco. Condizionato da un motore spompato, in qualifica non ha ripetuto la magia di Sochi e tanto meno in gara. Stretto da Raikkonen alla prima curva, a sua volta impauritosi da Verstappen, ha finito per eliminarlo. Poi, persa per persa, nel bel mezzo della gara ha atteso Vettel facendogli perdere un paio di giri, ma agendo correttamente. Poi, il ritiro.

Kimi Raikkonen **6,5**

Voto sulla fiducia per quel che poteva fare in gara e che invece non ha potuto per essere stato urtato da Bottas alla prima curva e spedito contro Verstappen. Voto anche per una qualifica non male, ma non eccezionale come quella del compagno di squadra.

Marcus Ericsson **6,5**

Uscito dal grigiore a cui ci stava abituando, lo svedese pur avendole prese bene bene dal suo compagno Wehrlein ha rischiato di finire in zona punti.

Romain Grosjean **6**

Due giravolte in qualifica non sono roba da ridere... Poi, ancora dietro al compagno Magnussen e una gra che lo ha visto sì concludere al decimo posto portando un importante punto al team Haas, ma in top 10 ci è entrato per una sfortunata foratura occorsa al suo compagno Magnussen, praticamente sempre davanti a lui.

Felipe Massa **6**

Per la quinta volta consecutiva è entrato nel Q3, ma che brutta gara. Prima ha urtato Alonso alla seconda curva, quindi si è dovuto fermare ai box rincorrendo gli altri. Poi, è stato colpito da Vandoorne infine nei momenti cruciali e finali del GP ha ancora ostacolato Vettel (che non si è lamentato) in fase di doppiaggio. Boh.

Stoffel Vandoorne **4**

Ma dov'è finito Vandoorne, ci chiediamo per l'ennesima volta. D'accordo, se la gioca in squadra con Alonso, ma considerando l'aurea da fenomeno che si era giustamente guadagnato sul campo, qualcosina di più dovrebbe estrarre da se stesso e da quella McLaren-Honda che a Montmelò ha proiettato lo spagnolo nel Q3 in qualifica. Mentre il belga è rimasto nel pantano del Q1. In gara, poi, si è preso una penalità per il prossimo GP in quanto non ha visto Massa che gli era completamente all'interno e ad avere la peggio è stato proprio lui. Una volta tanto che la McLaren poteva portare le due vetture al traguardo...

Lance Stroll **4**

Qualche cosa di buono lo ha messo in mostra, ma a Montmelò proprio no. Abbiamo sempre tessuto le lodi di Stroll, molto bravo nel FIA F3, ma ora appare evidente che il non poter girare tutte le settimane, come faceva prima nelle serie cadette, sulle piste in calendario è un ostacolo non da poco. Tutti i nodi vengono al pettine purtroppo per lui, che ha voluto la F1 con troppa precipitazione. O meglio, lo hanno buttato in F1...

Jolyon Palmer **4**

Sarà anche stato campione GP2, ma questo Palmer con la F1 proprio non c'entra un granché. Dispiace dirlo, perché ogni tanto mostra di avere qualche qualità nascosta (ben nascosta), ma a Montmelò nei momenti cruciali, ovvero qualifica e gara, è stato un disastro. E il confronto con Hulkenberg in seno al team Renault, lo umilia non poco. La sensazione è che la Renault non può continuare con un pilota del genere considerando che la monoposto è da zona punti, come dimostra il tedesco. Che sia per questo motivo che Sirotkin sta girando sempre più?



Massa e Stroll:
lotta in casa Williams



L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 14 MAGGIO 2017

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 66 giri in 1.35'56"497
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 3"490
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 1'15"820
- 4 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 5 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 6 - Nico Hulkenberg (Renault) - 1 giro
- 7 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 8 - Pascal Wehrlein (Sauber-Ferrari) - 1 giro
- 9 - Daniil Kvyat (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 10 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 11 - Marcus Ericsson (Sauber-Ferrari) - 2 giri
- 12 - Fernando Alonso (McLaren-Honda) - 2 giri
- 13 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 2 giri
- 14 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 2 giri
- 15 - Jolyon Palmer (Renault) - 2 giri
- 16 - Lance Stroll (Williams-Mercedes) - 2 giri

Ritirati

Valtteri Bottas
Stoffel Vandoorne
Max Verstappen
Kimi Raikkonen

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2017

Australia	26/03/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24'11"672
Cina	09/04/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri in 1.37'36"160
Bahrain	16/04/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.33'53"374
Russia	30/04/2017	Valtteri Bottas (Mercedes) - 52 giri in 1.28'08"743
Spagna	14/05/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 66 giri in 1.35'56"497
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	104
2	Lewis Hamilton	Mercedes	98
3	Valtteri Bottas	Mercedes	63
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	49
5	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	37
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	35
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	34
8	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	19
9	Felipe Massa	Williams-Mercedes	18
10	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	17
11	Nico Hulkenberg	Renault	14
12	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	5
13	Pascal Wehrlein	Sauber-Ferrari	4
14	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	4
15	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	4
16	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
17	Lance Stroll	Williams-Mercedes	0
18	Fernando Alonso	McLaren-Honda	0
19	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
20	Jolyon Palmer	Renault	0
21	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	161
2	Ferrari	153
3	Red Bull Racing	72
4	Force India	53
5	Scuderia Toro Rosso	21
6	Williams	18
7	Renault	6
8	Haas	9
9	Sauber	4
10	McLaren	0



Tre per tre

Questo il numero degli appuntamenti disputati, ma anche dei leader che si sono alternati al comando della classifica. Prima Fittipaldi, poi Celis, ora dopo le due gare monzesi di domenica scorsa, Binder

Jacopo Rubino

Silverstone, Spa-Francorchamps, Monza. È stato un trittico di piste leggendarie ad aprire l'edizione 2017 della Formula V8 3.5, ora identificata come "World Series". Un appellativo che non è frutto di semplice nostalgia per l'epoca Renault, quanto della volontà di sottolineare la vocazione globale di un calendario che accompagnerà il WEC anche nelle trasferte extraeuropee di Città del Messico, Austin o Sakhir. Ma torniamo a quanto successo finora nel Vecchio Continente, dove non sono mancati lo spettacolo e le sorprese.



René Binder
dominatore a Monza

Tre tappe, tre leader Fittipaldi senza... sprint

Tre appuntamenti già andati in scena, dicevamo, e tre leader diversi al termine di ogni weekend. In Gran Bretagna è scattato a razzo Pietro Fittipaldi, passato a vestire gli stessi colori Lotus con cui il nonno Emerson si aggiudicò uno storico iride di Formula 1 nel 1972. Il suo giovane erede, a Silverstone aveva lasciato le briciole agli avversari, con due pole-position e due vittorie che sembravano l'inizio di una marcia inarrestabile. In realtà, messi assieme 50 punti in sole due gare, ne ha accumulati appena 15 nelle quattro seguenti. Fortissimo in qualifica (siamo a ben 5 pole su 6), Fittipaldi ha però vanificato questo vantaggio scoprendo nello start un enorme tallone d'Achille. Per essere più precisi, nel surriscaldamento della frizione. Un fattore che lo ha esposto al rischio di contatti, come avvenuto in gara 1 a Monza, o stallando alla ripartenza dal pit-stop, come si è visto a Spa. Fittipaldi ha perso terreno, ma non si abbatte: «Siamo veloci, abbiamo la macchina più competitiva», ha ribadito a Italiaracing. «Quando risolveremo questo problema potremo raccogliere molte altre vittorie».

Celis al top a Spa Ma si perde a Monza...

La tappa in Belgio aveva consacrato l'ascesa di Alfonso Celis, ora al via con la Fortec. Sul circuito delle Ardenne, il suo prefe-

rito, il messicano che è anche tester Force India in F.1 aveva colto la prima pole e il primo trionfo personale in gara 1. Rotto il ghiaccio dopo quasi tre anni di attesa, e poi balzato in vetta alla graduatoria grazie al terzo posto di gara 2, Celis a sorpresa ha stecato in quel di Monza: quarto sabato, ma senza brillare, addirittura fuori gioco domenica con uno spettacolare testacoda alla Variante Ascari. «Nulla è andato come avevamo previsto, ma ne faremo tesoro», ha poi ammesso Celis. Che dovrà rifare tutto da capo.

1-2 di Binder a Monza Non solo fortuna

L'autodromo brianzolo, invece, ha offerto un René Binder in forma smagliante. L'austriaco, che in precedenza si è spesso visto sfuggire di mano la vittoria, alla fine ha centrato un micidiale 1-2 in meno di 24 ore. In gara 1 è giunto secondo al traguardo, ma ha sfruttato i 5" di penalità inflitti a Roy Nissany per essere promosso in prima posizione. In gara 2 era ancora alle spalle dell'israeliano, quando (anche per necessità) ha anticipato il pit-stop e subito dopo è intervenuta la safety-car a causa dell'uscita di Damiano Fioravanti a Lesmo. Effettuata la sosta con un tempismo perfetto, Binder aveva ormai la coppa in cassaforte: gli è bastato attendere le fermate ai box degli avversari. I 98 punti alimentano già sogni di gloria? «Per adesso continuo a pensare gara per gara», ci ha spiegato Binder durante una chiacchierata nel paddock, con la sua solita pacatezza. «L'elemento chiave sarà la regolarità di risultati».





Celis ha perso la leadership



Isaakyan e Orudzhev, i due piloti del team SMP Racing by AVF

Lotus in testa È il team più forte?

Fortunato sì, Binder, ma questo nulla toglie al potenziale espresso. Il suo bottino, sommato a quello raccolto dal compagno Fittipaldi, colloca la Lotus saldamente in cima alla classifica squadre. La compagine ceca sembra davvero la più competitiva del lotto, e a Italiaracing lo hanno confessato senza mezzi termini pure Matevos Isaakyan ed Egor Orudzhev: «Sono di un'altra categoria, sono davanti in ogni tracciato». I due russi del programma SMP, che formano la coppia schierata dalla AVF, hanno mostrato certamente di avere i numeri giusti, purtroppo a corrente alternata. Isaakyan ha vinto gara 2 a Spa, Orudzhev aveva iniziato con tre podi consecutivi, ma a Monza ha vissuto un fine settimana molto difficile. Per inserirsi nei giochi che contano, da parte loro, ci vorrà più costanza.

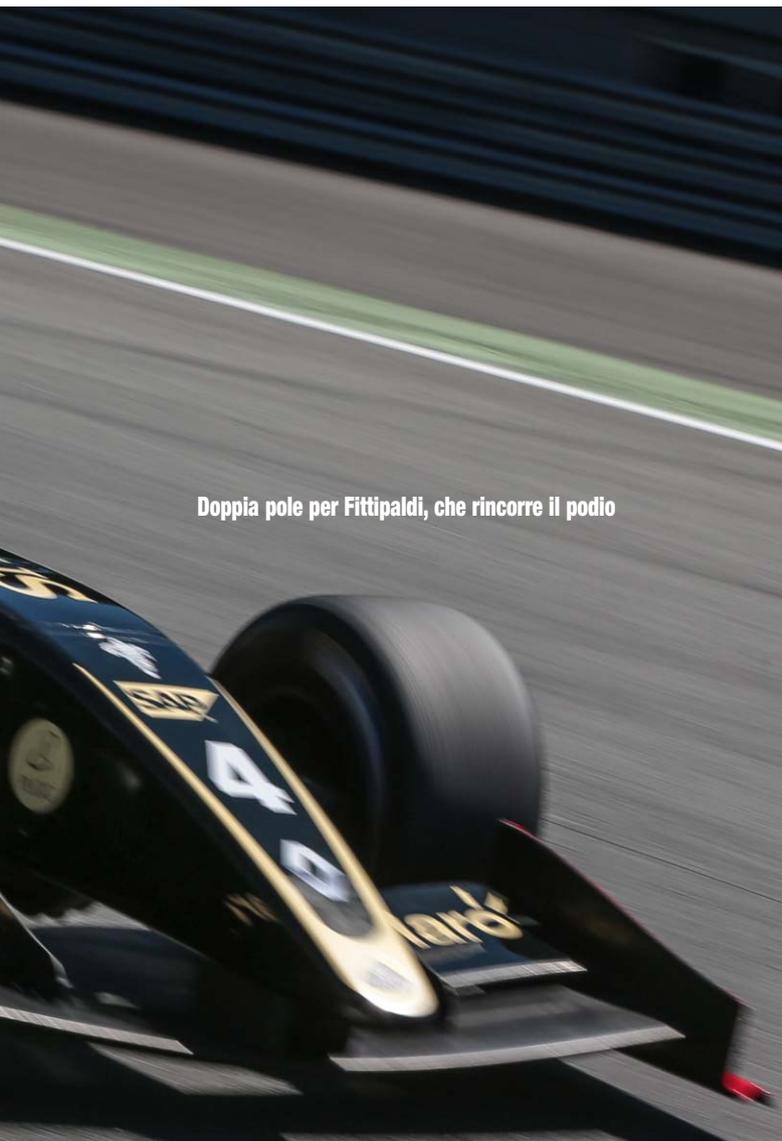


Kanamuru e Nissany,
due piloti RP sul podio





Due volte a punti l'italiano Giuseppe Cipriani



Doppia pole per Fittipaldi, che rincorre il podio

Nissany secondo Manca la vittoria

Un po' a fari spenti, Nissany si ritrova intanto secondo in campionato. L'israeliano quest'anno è alla corte dell'italiana RP Motorsport (che ha allargato l'impegno a tre macchine, dando spazio a Fioravanti che a Silverstone aveva esordito con il Barone Rampante) ed è stato l'unico giunto per quattro volte nella top 3. A Monza è apparso decisamente in palla, eppure si è dovuto accontentare di una doppia medaglia d'argento dietro all'ex compagno Binder: «René è stato molto fortunato, ma anche bravo e gli faccio i miei complimenti», ci ha detto. «Comunque per vincere mi è mancato pochissimo, lo avete visto».

Si riparte da Jerez Da settembre fuori Europa

La World Series Formula V8 3.5 riaccenderà i motori fra due settimane, per la sfida di Jerez de la Frontera. Si resterà quindi in Spagna, ad Alcaniz, per la tappa del 24 e 25 giugno, quindi di nuovo insieme al WEC per misurarsi al Nurburgring a metà luglio. Archiviata la pausa estiva, ecco la volata finale al di fuori dei confini europei: l'atto conclusivo in Bahrain, il 17-18 novembre. C'è insomma tanta strada da fare, e tutto può accadere.





Ghiotto e i suoi “fratelli”

Il pilota veneto ha sfiorato la pole e firmato un ottimo secondo posto nella prima gara della Formula 2 mentre nella serie cadetta, Pulcini si è piazzato secondo in gara 1 e Lorandi ha ottenuto per due volte la terza posizione

Massimo Costa

Quattro gare, quattro podi per tre piloti. Il saluto di Antonio Giovinazzi e Raffaele Marciello alla GP2, e il passaggio di Antonio Fuoco dalla GP3 alla Formula 2, non ha lasciato un vuoto tricolore nelle due serie che affiancano il Mondiale F.1. Nonostante il parco piloti italiani presente nelle serie internazionali per monoposto sia ridotto al lumicino, i pochi che ci sono si stanno dando un gran da fare. E così, a Montmelò Luca Ghiotto, Leonardo Pulcini e Alessio Lorandi hanno scaldato i cuori dei tifosi azzurri. E' mancato Fuoco, per un errore in gara 1 e per essere stato centrato da un rivale nella corsa finale. Avrà il tempo per rifarsi.

Ghiotto e Leclerc sfida continua

Ghiotto, che affronta il secondo nella serie ora denominata Formula 2, ha sfiorato il colpaccio in qualifica. Alla guida della Dallara del team Russian Time, il veneto seguito dal Matteucci Management aveva steso la concorrenza siglando la pole provvisoria quando al termine della sessione mancavano poco meno di sei minuti e in quel momento era anche uscita la bandiera rossa. Alla ripresa delle ostilità, Ghiotto era fermo ai box, davanti ai monitor, avendo sparato tutte le cartucce a sua disposizione. Quando sembrava ormai fatta, con nessuno che stava riuscendo a infrangere il suo tempo limite di 1'29"478, proprio al calare della bandiera a scacchi l'implacabile Charles Leclerc lo ha battuto per un paio di decimi. Peccato, perché per Ghiotto sarebbe stata la prima pole nella serie e invece si è dovuto accomodare nella seconda piazzola della prima fila, che comunque non aveva mai conquistato in precedenza. In gara 1, Ghiotto è partito lancia in resta attaccando subito Leclerc, riuscendo anche a sorpassarlo, ma il monegasco ha subito reagito. Dopo di che, è stata una battaglia continua a distanza. Ghiotto ha marcato Leclerc in ogni situazione, pit-stop compreso, ma alla fine si è dovuto accontentare di un comunque notevole secondo posto. Posizione che aveva già ottenuto a Sakhir in gara 2 quando ancora Leclerc lo aveva privato a un soffio dall'arrivo della vittoria. La seconda corsa di Ghiotto a Montmelò invece, è stata più complicata. Nonostante una grande partenza dalla quarta fila che gli aveva permesso di transitare quarto al 1° giro, Luca ha dovuto alzare bandiera bianca per le pressioni delle gomme errate. Non avendo più aderenza, Ghiotto ha "fatto di conto" rallentando e poi nel finale è riuscito a riprendersi due posizioni per entrare in zona punti e chiudere settimo. Un gran fine settimana quello di Ghiotto, che gli ha permesso di rimanere tra i veri protagonisti della Formula 2.



Pulcini e Lorandi affiancano Fukuzumi sul podio di gara 1



Alessio Lorandi



Antonio
Fuoco



Così la Formula 2

1 - Charles Leclerc	73
2 - Oliver Rowland	47
3 - Luca Ghiotto	38
4 - Artem Markelov	37
5 - Nobuharu Matsushita	31

Pulcini e Lorandi subito sul podio

Nella serie GP3, Leonardo Pulcini e Alessio Lorandi hanno dato spettacolo nei giri finali di gara 1. Il romano della Arden, quinto in qualifica, si era portato subito al terzo posto superando in partenza George Russell e alla curva 2 Dorian Boccia. Alle spalle dei piloti ART Nirei Fukuzumi e Jack Aitken, Pulcini stava controllando al meglio la corsa, la gestione delle gomme, quando è stato promosso di una posizione per il ritiro dell'inglese. Irraggiungibile Fukuzumi, Pulcini ha visto negli specchietti farsi sempre più grande la sagoma della azzurra Dallara del team Jenzer guidata da Lorandi. Il 18enne di Salò, settimo in griglia di partenza, si è fatto largo a spallate, con ottimi sorpassi, arrivando fino a raggiungere il connazionale. Il duello finale non ha cambiato le posizioni al traguardo con Pulcini secondo nella gara del debutto assoluto in GP3 e Lorandi terzo. Quest'ultimo nel 2016 aveva disputato le prove finali di Sepang e Yas Marina e dunque non è ritenuto un rookie. Ma anche per lui, si è trattato del primo podio e della prima volta a punti nella GP3. In gara 2, con la reverse grid dei primi otto della corsa del sabato, Pulcini e Lorandi sono scattati bene rispettivamente dalla settima e sesta piazzola. Il romano però, ha urtato leggermente con l'ala anteriore la gomma posteriore di Lorandi, dovendosi così fermare ai box per sostituire il musetto e perdendo ogni chance di puntare a un altro bel piazzamento. Lorandi invece, ha proseguito e con un'altra gara all'attacco ha conquistato ancora il terzo posto e andando a prendersi la seconda posizione in campionato.

Così la GP3

1 - Nirei Fukuzumi	29
2 - Alessio Lorandi	25
3 - Arjun Maini	21
4 - Dorian Boccia	20
5 - Anthoine Hubert	20
6 - George Russell	20
7 - Leonardo Pulcini	18

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

