

Vettel sorprende tutti. Anzi, no

Ai quasi 30 gradi di un pomeriggio di settembre il campione del mondo ha staccato tutti davanti a un numeroso pubblico

di Paolo Spalluto

Monza - Come sempre il dato di prestazione migliore è quello della seconda sessione, nella quale i piloti effettuano sia giri veloci sia giri consecutivi in assetto di gara. Ha comunque colpito tutti che proprio su una pista considerata non esattamente confacente alla Red Bull, Seb abbia staccato di sei decimi il compagno Webber.

La sensazione è che ancora una volta lui sia abile e concentrato se pensiamo che i piloti a seguire dal secondo alla decima posizione sono racchiusi in mezzo secondo a loro volta. Newey è riuscito a compensare la minor velocità di punta con una solerzia nell'inserimento in curva davvero eccezionale.

La pista di oggi ha visto tra i protagonisti nella mattinata Alonso che ha cercato di spremere al meglio la sua Ferrari che presenta alcune novità nelle pance laterali a fianco del pilota e che i meccanici della Rossa provvedevano a coprire in ogni occasione. La sensazione è che i giochi oggi nelle qualifiche siano aperti, ma certo che il passo gara del tedesco nella fase finale delle seconde libere ha fatto capire che se dovesse partire bene potrebbero essere dolori per tutti.

La Lotus ha portato in pista per Raikkonen una versione allungata della monoposto: lo è nel musetto anteriore e anche nel passo del portamozzo delle gomme anteriori. Se fornirà i risultati sperati, a Singapore sarà data anche a Grosjean. La nota curiosa è che ieri i due compagni di squadra hanno staccato il medesimo cronometro al centesimo di secondo, pur avendo avuto il finlandese alcune perdite di tempo per il corretto setting della sua monoposto. A proposito di Raikkonen, il suo avvicinamento alla Ferrari è sempre più probabile anche perché in diverse occasioni ha fatto capire senza troppi peli sulla lingua di non fidarsi della solidità finanziaria del suo team.



E lui se la ride

KEYSTONE

Le nuove soluzioni provate si potranno valutare solo oggi, avendo i meccanici Lotus il tempo di lavorare e settare la monoposto al meglio.

Le Mercedes sono molto veloci, ma ammettono di avere un problema importante con i freni che non riescono a lavorare a lungo e ritardano l'andata in temperatura. Questa la ragione anche di alcuni "lunghe" sia per Hamilton sia per Rosberg. In generale le alte velocità raggiunte sul circuito monzese mettono a dura prova l'impianto frenante che è qui ovviamente potenziato e dunque impiega anche qualche giro in più a scaldarsi.

Le note tecniche del circuito sono che tutti i team più ricchi portano soluzioni realizzate solo per Monza dal punto di vista aerodinamico, mentre quelli medi devono lavorare sulle loro possibilità di regolazione. Due team hanno in questo deluso perché considerati alquanto veloci potenzialmente e dunque destinati a buoni tempi: Force India e Toro Rosso.

Oggi quindi le qualifiche alle ore 14 con una marea di tifosi di colore rosso a sperare che l'ultimo tentativo possibile di Alonso ad almeno cercare di infastidire Vettel possa funzionare.

Visti i tempi e la superiorità di ieri sembra quasi un sogno.

Il futuro della Sauber

Per tutti i tifosi svizzeri la Sauber è un patrimonio nazionale, come vanno davvero le cose oggi? Lo abbiamo chiesto a Monisha Kalterborn: «Noi non abbiamo mai nascosto di essere in difficoltà, ma la partnership con i tre gruppi che abbiamo ora vicino ci permette di poter finalmente pianificare grandi cambiamenti per la Sauber e dunque miglioramenti. La situazione era molto complessa e così abbiamo deciso da buoni

svizzeri di andare avanti un passo per volta, magari lentamente, ma in modo sicuro e certo. I tre gruppi sono con noi davvero, di questo sono certa». Si sono sentite tante voci sul fatto che i gruppi avessero realmente il denaro, si parla di 500 milioni di dollari, la situazione qual è?

«I tre gruppi sono importanti e in sinergia tra loro: uno è legato in modo diretto al governo, uno è operativo nella ricerca aerodinamica e l'ultimo gode di competenze nella commercializzazione di tecnologie. Si capisce dunque come possano bene lavorare insieme tra loro e con Sauber».

AUTOMOBILISMO

Gran Premio d'Italia di F1 Prove libere, prima sessione

1. Lewis Hamilton (GB), Mercedes, 1'25"565 (243,730 km/h); 2. Fernando Alonso (Sp), Ferrari, a 0"035; 3. Nico Rosberg (Ger), Mercedes, a 0"139; 4. Sebastian Vettel (Ger), Red Bull-Renault, a 0"188; 5. Kimi Raikkonen (Fin), Lotus-Renault, a 0"376; 6. Sergio Perez (Mes), McLaren-Mercedes, a 0"442; 7. Jenson Button (GB), McLaren-Mercedes, a 0"470; 8. Mark Webber (Aus), Red Bull-Renault, a 0"538; 9. Pastor Maldonado (Ven), Williams-Renault, a 0"584; 10. Jean-Eric Vergne (F), Toro Rosso-Ferrari, a 0"590; 11. Esteban Gutierrez (Mes), Sauber-Ferrari, a 0"629; 12. Romain Grosjean (F/S), Lotus-Renault, a 0"730; 13. Daniel Ricciardo (Aus), Toro Rosso-Ferrari, a 0"822; 14. Felipe Massa (Br), Ferrari, a 0"884; 15. Paul Di Resta (GB), Force India-Mercedes, a 1"029; 16. Valtteri Bottas (Fin), Williams-Renault, a 1"237; 17.* James Calado (GB), Force India-Mercedes, a 1"476; 18. Nico Hulkenberg (Ger), Sauber-Ferrari, a 1"659; 19. Charles Pic (F), Caterham-Renault, a 2"253; 20. Max Chilton (GB), Marussia-Cosworth, a 2"304; 21.* Heikki Kovalainen (Fin), Caterham-Renault, a 2"627; 22.* Rodolfo Gonzalez (Ven), Marussia-Cosworth, a 3"961

* = pilota collaudatore

Seconda sessione

1. Vettel 1'24"453 (246,939 km/h); 2. Webber a 0"623; 3. Raikkonen a 0"663; 4. Grosjean a 0"663; 5. Alonso a 0"877; 6. Hamilton a 0"887; 7. Rosberg a 0"914; 8. Massa a 1"066; 9. Button a 1"079; 10. Perez a 1"174; 11. Di Resta a 1"377; 12. Gutierrez a 1"435; 13. Adrian Sutil (Ger), Force India-Mercedes, a 1"575; 14. Maldonado a 1"685; 15. Vergne a 1"771; 16. Hulkenberg a 1"932; 17. Ricciardo a 2"146; 18. Bottas a 2"745; 19. Chilton a 3"095; 20. Pic a 3"243; 21. Giedo van der Garde (Ol), Caterham-Renault, a 3"318; 22. Jules Bianchi (F), Marussia-Cosworth, a 3"604

Programma

Oggi

11.00 Terza sessione prove libere
14.00 Qualifiche

Domani

14.00 Gran Premio



Monza è velocissima, come dimostra la difficile inquadratura della Sauber

KEYSTONE

A MARGINE DELLA CORSA

È anche tempo di mercato

Viviamo tempi in cui la memoria è spesso erosa dal fluire dello stress e della rapidità. Non usiamo la parola velocità perché si taglierebbe troppo bene alla Formula 1.

Il circuito di Monza - ancorché orfano della splendida parabola oggi mangiata da vegetazione e incuria - è uno dei circuiti che hanno fatto la storia della F1. Spa, Monte Carlo, Silverstone e poi la pista veloce brianzola, spesso meta di visita e partecipazione da parte anche di molti ticinesi.

Il nome è così mitico che la Opel - a caccia di un rilancio sempre migliore - ha chiamato proprio "Monza" una concept car che sarà presentata tra pochi giorni al Salone di Francoforte. Lo stesso appellativo che fu di una due posti degli anni 70/80.

Ci si corre dal 1922, il mondiale così come lo intendiamo noi nasce nel 1950 e da allora là nel parco adiacente la Villa Reale si è sempre corso, con piccole modifiche di tracciato, aggiunta di chicane e nomi mitici.

Oggi è il tracciato più veloce del campionato, quello in cui semplicemente si scarica l'aerodinamica e si corre veloci, poche curve, an-

che esse spesso rapide e pezzi e propaggini che vengono prodotte e montate solo qui per avere la monoposto schiacciata a terra al suo meglio. Ci diceva il capoprogettista della Williams come si pensino pezzi e soluzioni solo per qui.

Si arriva alla gara di domenica con una crisi economica che non ha permesso almeno per ora il tutto esaurito, una Ferrari stanca e a caccia di una vittoria su Vettel che sembra oramai destinato al suo quarto titolo mondiale consecutivo a 26 anni. Roba da far impallidire Schumacher.

Il fatto è che i tifosi - spesso i veri protagonisti di questa competizione - non dovranno auspicare solo la vittoria della Rossa, anche gufare sul tedesco per un ritiro che permetta un parziale riavvicinamento in classifica.

A Monza spesso le scuderie annunciano i piloti della stagione successiva e dunque il paddock in genere si anima molto anche per questo. Oramai quasi certo l'appiamento di Massa che molti prevedono in Sauber con il russo che fa parte del pacchetto di vendita del team.

Raikkonen ha avuto un ritorno di interesse con la Ferrari, ma pure

la McLaren lo rivorrebbe. Ricciardo pare oramai accasato - contro ogni previsione - in Red Bull. Hulkenberg sogna il sedile della Rossa, cosa che fa peraltro anche Di Resta. Alonso si agita contro la Ferrari, ma sa anche di non avere altro sedile per ora. Ascoltando radio box nei prossimi giorni emergeranno nuove trattative e ingaggi.

Dal punto di vista tecnico la Ferrari è condannata a vincere e la Red Bull si è messa ad andare bene anche sui circuiti rapidi, Lotus e Mercedes sono lì a un'incollatura. Una sorpresa potrebbe essere secondo noi la Force India, che gode di una velocità massima e di un'efficienza ad aerodinamica scarica davvero notevole.

Quasi certamente Pirelli annuncerà di restare in F1 anche nel 2014 e farlo in terra italiana è buona cosa specie per i media.

Il tempo andrà verso il brutto tempo domenica e questo potrebbe rimescolare ulteriormente le carte. Ricordiamo che Vettel nel 2008 sotto un'acquazzone terribile vinse su Toro Rosso. Allora scrivemmo che sarebbe diventato campione del mondo, e domenica? *J.S.*