

Formula 1/A Shanghai finalmente c'è spettacolo. Sul podio l'incredibile Webber, Kobayashi a punti

In Cina Hamilton spicca il volo

Il britannico della McLaren conquista il terzo Gran Premio della stagione. Vettel stavolta è secondo

di Paolo Spalluto

Le emozioni, finalmente. Perché in Cina si combatte sul serio, in un Gran Premio con tutta una serie di leader pronti a scambiarsi la testa della corsa. Ha vinto un determinato Hamilton, aiutato in primis da meccanici prodigiosi, dopo che una fuoriuscita di benzina sul motore nel suo box ne aveva messo a rischio lo schieramento sulla griglia di partenza (ci è poi arrivato a meno di 30 secondi dal tempo autorizzato, con il cofano del motore montato solo sulla pit-lane).

Stavolta ha vinto Hamilton, anche se l'impressione è che a Shanghai abbia soprattutto perso la Red Bull. Prima, in qualifica, il madornale errore commesso in sfavore di Webber, rimasto con le coperture dure e senza KERS, con la conseguenza di dover scattare da diciottesimo al via. Poi il problema di Vettel - che, al semaforo verde, ha sbagliato l'azionamento del KERS, facendosi passare da Button e Hamilton -, lasciato in pista con coperture non ottimali, speculando così sulla superiorità sin qui dimostrata. Gli intoppi al muretto non sono una novità, visto che questo già nella stagione scorsa fu spesso il tallone d'Achille della squadra austriaca. V'è però da dire che, in gara, è stata ottima la strategia di corsa adottata per Webber che, non essendosi qualificato aveva tre treni di gomme intonsi, e ha così potuto effettuare una rimonta che certo gli farà bene sul piano del morale.

Ma veniamo al vincitore, quel Lewis Hamilton che si è ritrovato fra le mani una McLaren ritrovata, a cui nel paddock molti non lesinano i complimenti per il prodigioso miglioramento dopo i test invernali. Al termine di una gara divertente e decisa completamente dalla questione degli



Tutta la gioia di Lewis Hamilton: 'Una delle gare più belle della mia vita'

pneumatici e dei pitstop, Hamilton era a dir poco raggianti. «Credo sul serio che sia una delle migliori gare che abbia mai fatto in carriera - racconta il britannico -. Era da un po' che non vincevo e quella di oggi (ieri, ndr) è stata una vera battaglia! A cominciare dal problema accusato ai box, con tutta quella benzina in giro: ho cercato di restare calmo, ma non era certo il massimo. Da quanto tempo non si vedeva una gara così divertente: i sorpassi erano tosti e ogni singolo passaggio emozionante. Ad esempio il sorpasso a Vettel l'ho fatto senza usare il DRS, tanto era buona la situazione aerodinamica della mia monoposto. E lui è stato corretto. Noi sappiamo di non essere i più veloci, ma in Cina abbiamo messo in atto la strategia migliore. Era importante riaprire il campionato

e ora abbiamo tre settimane per lavorare in ottica Turchia. Questa è per me tra le cinque più belle gare della mia vita».

Woking ha messo pure Button nella situazione di competere, ma al termine giungerà quarto dopo un'altalena di situazioni anche per lui di cui una memorabile: all'entrata del suo cambio gomme, davanti a Vettel, ha sbagliato box e si è fermato per un attimo in quello della Red Bull!

Tecnicamente la gara è stata caratterizzata dal fatto che Vettel, Massa e Alonso hanno cambiato le coperture Pirelli solo due volte, una in meno rispetto a molti altri. Nel caso del campione del mondo è stato un azzardo gratuito, frutto un po' di supponenza, perché se fosse stata applicata la medesima strategia di Webber, anche in Cina avremmo quasi

certamente avuto una terza vittoria Red Bull.

Per le Ferrari il tema è invece differente: nelle qualifiche le Rosse proprio non vanno. Ieri, però, anche in gara non erano in grado di tenere il passo delle migliori. Molto onesto - e affranto - è stato Fernando Alonso, che l'ha pubblicamente ammesso. «Ad oggi siamo dietro, vediamo come andrà in Turchia». In realtà meglio sarebbe dire di sperare per la Spagna, ma è pure vero che anche gli altri team porteranno avanzamenti tecnici. Se Maranello insegue, per recuperare il gap non dovrà farlo più degli altri. Noi siamo scettici che ciò possa avvenire, visto il recupero in corso da parte delle Mercedes GP. La 150 Italia, insomma, è nata male.

A proposito di Mercedes: ieri Rosberg è stato intelligente nel capire subito quanto le Pirelli fossero decisive: entrando per primo a cambiarle è riuscito ad issarsi per un certo periodo al primo posto. Si è pure rivisto Schumacher in spolvero, a dimostrazione che se è in possesso di una buona vettura, ha ancora qualcosa da dare alle corse.

Un bel complimento, in conclusione, a Kobayashi con la Sauber: all'ultimo giro ha passato la Force India di Di Resta, portando ancora a punti la scuderia di Hinwil.

Ora tre settimane di riposo per i piloti e duro lavoro per le factory. Poi ad Istanbul per un GP con tribune mezza vuote, proprio come ieri a Shanghai. Simboli inermi della visione da circus del signor Ecclestone per la F1.

Gran Premio di Cina a Shanghai

(56 giri di 5,451 km = 305,256 km): 1. Lewis Hamilton (GB), McLaren-Mercedes, 1.36'58"226 (188,758 km/h di media). 2. Sebastian Vettel (Ger), Red Bull-Renault, a 5"198. 3. Mark Webber (Aus), Red Bull-Renault, a 7"555. 4. Jenson Button (GB), McLaren-Mercedes, a 10"000. 5. Nico Rosberg (Ger), Mercedes, a 13"448. 6. Felipe Massa (Br), Ferrari, a 15"840. 7. Fernando Alonso (Sp), Ferrari, a 30"622. 8. Michael Schumacher (Ger), Mercedes, a 31"026. 9. Vitaly Petrov (Rus), Lotus-Renault GP, a 57"404. 10. Kamui Kobayashi (Giap), Sauber-Ferrari, a 1'03"273. 11. Paul di Resta (GB), Force India-Mercedes, a 1'08"757. 12. Nick Heidfeld (All/Lotus-Renault GP, a 1'12"739. 13. Rubens Barrichello (Br), Williams-Cosworth, a 1'30"189. 14. Sébastien Buemi (S), Toro Rosso-Ferrari, a 1'30"671. **A un giro:** 15. Adrian Sutil (Ger), Force India-Mercedes. 16. Heikki Kovalainen (Fin), Team Lotus-Renault. 17. Sergio Perez (Mex), Sauber-Ferrari. 18. Pastor Maldonado (Ven), Williams-Cosworth. 19. Jarno Trulli (I), Team Lotus-Renault. **A due giri:** 20. Jérôme d'Ambrosio (B), Virgin-Cosworth. 21. Timo Glock (Ger), Virgin-Cosworth. 22. Narain Karthikeyan (India), HRT-Cosworth. 23. Vitantonio Luzzi (I), HRT-Cosworth. **Ritiro:** Jaime Alguersuari (Sp), Toro Rosso-Ferrari (9° perdita di una ruota). **Giro più veloce:** Mark Webber (42') in 1'38"993 (198,232 km/h).

Campionato del mondo (3/19)

Piloti: 1. Vettel 68 punti. 2. Hamilton 47. 3. Button 38. 4. Webber 37. 5. Alonso 26. 6. Massa 24. 7. Petrov 17. 8. Heidfeld 15. 9. Rosberg 10. 10. Kobayashi 7. 11. Schumacher 6. 12. Buemi 4. 13. Sutil et di Resta 2.

Costruttori: 1. Red Bull-Renault 105. 2. McLaren-Mercedes 85. 3. Ferrari 50. 4. Lotus-Renault GP 32. 5. Mercedes 16. 6. Sauber-Ferrari 7. 7. Toro Rosso-Ferrari e Force India-Mercedes 4.

Prossima gara: GP di Turchia, a Istanbul, l'8 maggio.

Le pagelle

Cercava le gomme, gli han messo le ali

Hamilton, voto sei - C'è sempre nel momento del bisogno, grinta e carattere, davvero micidiale e bravissimo.

Massa, voto cinque - Il piccolo brasiliano questa volta ha saputo fare un weekend muscolare, sin dalle qualifiche. Poi, ai microfoni Rai, non ha saputo resistere alla solita faccia modello "crollo

della diga", farneticando sulla gestione della squadra. Peccato.

Button, voto tre - Si presenta al box Red Bull e chiede che gli cambino le gomme. Gli mettono le ali e lo spingono dai suoi meccanici. Lui dice si tratti di piccola dimenticanza. Ieri notte ha dormito nella camera di un amico pensan-

do di essere a casa.

Rosberg, voto cinque - Un gran bel pilota, amato dalle ragazzine. Schumacher tiene una sua fotografia in Svizzera e la usa delle frecce alla curaro per esercitarsi.

Red Bull Kers, voto zero - Kavolo. Ecco Rotto Seriamente il sistema. O

non funziona, o va a corrente alternata.

Colajanni, senza voto - È scomparso dai box "Zio Mortimer", alias Luca Colajanni, il pr della Ferrari che prima lavorava per la famiglia Addams. Ora tutti hanno capito che la signorina Bocchi, la sua subentrante, è molto meglio. E, soprattutto, in dote ha anche il sorriso. P.S.

Classifica finale

1. Ogier-Ingrassia (F, Citroën DS3 WRC) 2.48'28"2; 2. Latvala-Anttila (Fin, Ford Fiesta RS WRC) a 0"2; 3. Loeb-Elena (F, Citroën DS3 WRC) a 27"7; 4. Hirvonen-Lehtinen (Fin, Ford Fiesta RS WRC) a 2'44"7; 5. Wilson-Martin (Ing, Ford Fiesta RS WRC) a 5'44"9; 6. Räikkönen-Lindström (Fin, Citroën DS3 WRC) a 6'19"9; 7. Villagra-Perez Compagn (Arg, Ford Fiesta RS WRC) a 9'18"7; 8. Al Quassimi-Orr (EAU/Ing, Ford Fiesta RS WRC) a 9'43"7; 9. D. Kuipers-Degandt (O/B, Ford Fiesta RS WRC) a 14'27"5; 10. Sousa-Costa (P, Ford Fiesta S2000) a 15'05"5

WRC-S2000: 1. Sousa-Costa (P, Ford Fiesta S2000) 3.03'33"7; 2. Kruuda-Järveoja (Est, Skoda Fabia S2000) a 21"7; 3. Gassner-Wüstenhagen (Ger, Skoda Fabia S2000) a 2'22"1

Mondiale piloti (4 prove disputate): 1. Sébastien Loeb (F) 74. 2. Mikko Hirvonen (Fin) 72. 3. Sébastien Ogier (F) 69. 4. Jari-Matti Latvala (Fin) 66. 5. Petter Solberg (N) 31. 6. Mads Oestberg (N) 28. 7. Matthew Wilson (Ing) 22. 8. Kimi Räikkönen (Fin) 18. 9. Federico Villagra (Arg) 12. 10. Henning Solberg (N) 10.

Marche: 1. Ford Abu Dhabi + Citroën-Total 130. 3. M-Sport Stobart Ford 43. 4. Ice 1 Racing 26. 5. Solberg WRT 22. 6. Munchi's WRT 20.

Mondiale S2000-WRC (2 prove): 1. Karl Kruuda (Est) 30. 2. Martin Prokop (Cec) e Bernardo Sousa (Por) 25. 4. Juho Hänninen (Fin) 18. 5. Ott Tänak (Est) e Hermann Gassner (Ger) 15.

Vincitori prove speciali (14): Latvala 5, Loeb, Ogier e Hirvonen 3, P. Solberg 1. **Ritiro:** P. Solberg-Patterson (N/Ing, Citroën DS3 WRC) - incidente.

Rally/Il francese ha superato Latvala di due soli decimi di secondo in Giordania

Ogier si impone con il distacco più esiguo da sempre

di Christian Manzino

Mar Morto - E chi l'ha detto che per vincere sugli sterrati bisogna giocoforza rallentare vistosamente in prova per aggiudicarsi posizioni di partenza più favorevoli? Che si può benissimo vincere anche partendo per primo l'aveva già dimostrato Jari-Matti Latvala (Ford) nel 2009 quando si impose nel Rally d'Italia. «È solo l'eccezione che conferma la regola» sentenziarono allora piloti ed addetti ai lavori di fronte ad un'impresa che ai loro occhi aveva quasi dell'incredibile.

Sarà anche così ma ora "l'eccezione" si è ripetuta grazie a Sébastien Ogier (Citroën) al quale non è minimamente passato per la testa di imitare i giochi tattici dei suoi rivali e ha continuato a spingere a fondo infischandosi del fatto che nell'ultima tappa avrebbe poi dovuto "spazzare" le traiettorie ai suoi rivali perdendo per strada qualche secondo. E alla fine i fatti gli hanno dato ragione visto che è riuscito ad imporsi anche se il suo vantaggio si è fissato in soli due decimi di secondo.

Chi, nell'ultima giornata, gli ha dato più filo da torcere è stato Latvala, autore come Ogier, di una gara eccezionale e tutta all'attacco. Il finlandese ha recuperato secondo su se-



Ogier ha spinto a fondo nonostante le 'tradizioni' tattiche dello sterrato

condo tanto che ad una prova dal termine è persino riuscito a portarsi al comando anche se solo per mezzo secondo. Ma alla fine, come detto, l'ha spuntata il transalpino che così è già alla sua seconda vittoria stagionale. Niente di più facile

che ora Latvala stia rimuginando sui 25 secondi persi intenzionalmente al termine della prima giornata.

Con i se ed i ma di solito non si vince mai nulla ma senza quel mezzo minuto perso appositamente probabilmente sul

gradino più alto del podio a Dead Sea sarebbe salito lui. Infatti partire per secondo o per terzo su una speciale non cambia assolutamente nulla e sarebbe bene che questo i piloti, ma soprattutto chi dà loro l'ordine di rallentare, lo capissero.

E anche Sébastien Loeb (Citroën) starà probabilmente pensando alla grande occasione persa visto che, anche se è riuscito ad impossessarsi della leadership del campionato, il grande battuto è lui al pari di un Mikko Hirvonen (Ford) che sabato, pur partendo in una posizione di partenza favorevole, ha guadagnato una sola posizione e questo solo grazie al fatto che Petter Solberg (Citroën) è uscito di strada quando cercava di conquistare un posto sul podio.

La sua miglior gara da quando è entrato nel mondiale l'ha probabilmente disputata Kimi Räikkönen (Citroën): ha terminato al sesto rango e ancora una volta ha perso una posizione a causa di una foratura. A proposito: 2/10 di secondo è il distacco più esiguo che ci sia mai stato nel mondiale rally dopo i 3/10 tra Marcus Grönholm e Loeb nel 2007 in Nuova Zelanda.

Fanno ovviamente storia a sé i due ex aequo tra Shekar Mehta e Harry Kalström nel 1973 in Kenya e Juha Kankkunen e Björn Waldegaard nel 1985 in Costa d'Avorio.

Una vittoria Ford si è registrata nel mondiale S2000 dove Bernardo Sousa su una Fiesta ha preceduto le due Skoda Fabia di Karl Kruuda ed Hermann Gassner.