

n. 355  
4 luglio 2016

Magazine

Italia **Racing.net**



**Rosberg VS Hamilton**

# Lotta fratricida

Con pochi rivali in pista  
i due piloti Mercedes continuano  
la loro faida personale,  
tra lo sconforto dei vertici  
della stella d'argento

# 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

# G.P. AUSTRIA: IL TWEET DI VETTEL.



TWEET 22100 FOLLOWING 423 FOLLOWER 53300 MI PIACE 4.521

Segui

**Sebastian Vettel #5**

@sebvettelnews

Fan page dedicated to Sebastian Vettel - Four time F1 World Champion & Scuderia Ferrari driver. We never stop believing! #AlwaysBelieveInSeb

instagram.com/sebvettelnews  
Iscritto a dicembre 2012

## IL COMPLEANNO M'E' ANDATO PROPRIO DI TRAVERSO...



Nuovo su Twitter?

Iscriviti ora per ottenere la tua cronologia personalizzata!

Iscriviti

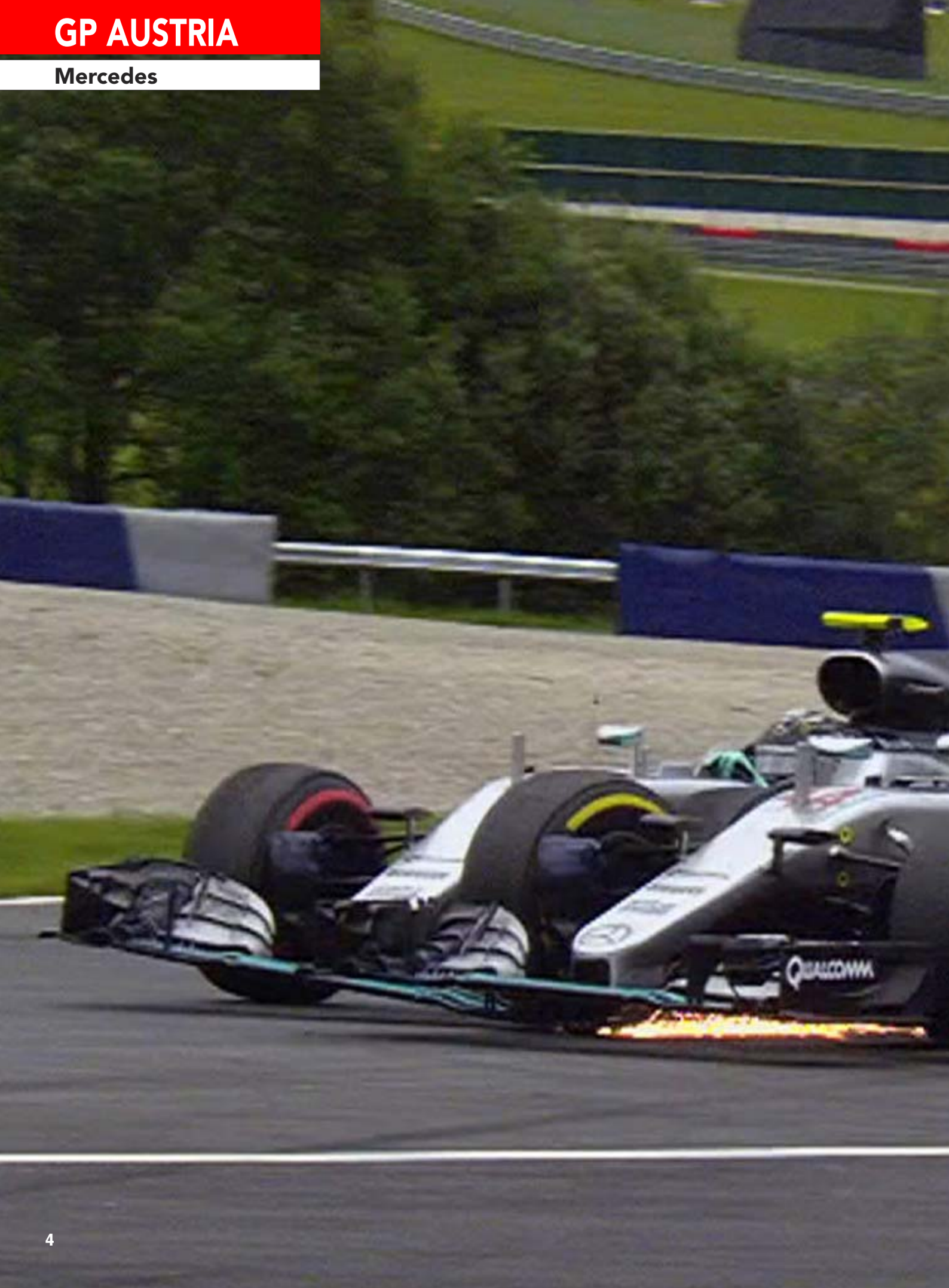
Potrebbero piacerti [Aggiorna](#)

Sebastian Vettel  
@FansOfSebVettel

Baffi

# GP AUSTRIA

Mercedes





# Mal di testa

**Dopo Barcellona, anche l'Austria ha mandato in scena uno scontro all'ultimo sangue fra Hamilton e Rosberg. Il tedesco ci ha rimesso podio e punti, Lewis ha vinto la gara, ma ora potrebbe pentirsi della sua irruenza: Wolf, che ha definito 'senza cervello' i suoi piloti, sta pensando di tornare agli ordini di scuderia. Guidano il Mondiale, ma rischiano di regalare troppe occasioni alla concorrenza...**





# GP AUSTRIA

Mercedes





## Stefano Semeraro

"Brainless". Ovvero: senza cervello. Sui quotidiani inglesi la parolina feroce utilizzata da Toto Wolff per definire la condotta dei suoi due piloti in Austria è diventato il titolo più gettonato. Sotto, l'immagine delle due Mercedes appaiate, qualche scintilla che già sprizza dalle carrozzerie, il finale di partita intuibile anche per chi si è perso il Gran Premio e non ha visto l'assalto all'arma bianca di Hamilton sul rettilineo, Rosberg che stacca più lungo che può cercando di non lasciare spazio al compagno-rivale, ma finisce per urtarlo rimettendoci l'ala e il podio. Il risultato, al di là del disappunto amarissimo di tutto il team, con Wolff in testa, è che la collisione fra i due galletti potrebbe portare alla fine di un'epoca alla Mercedes. Basta libertà di giocare la gara, basta duelli casalinghi che fanno gongolare la concorrenza, basta finali infuocati: da Silverstone il team potrebbe decidere di imporre, come accade altrove, i famigerati ordini di squadra.





### Wolff infuriato pensa agli ordini di squadra

Gli stewards alla fine hanno punito Rosberg (10 secondi di penalità: «la macchina numero 6 non ha lasciato lo spazio necessario alla macchina numero 44»), ma agli alti papaveri di Stoccarda importa relativamente. A loro importa che la guerra aperta fra i due 'ego' di Nico e Lewis non finisca per favore una – per ora inconsistente... - rimonta della Ferrari. «Sono molto arrabbiato, hanno corso senza cervello», ha digrignato infatti Wolf. «Chi ha sbagliato? Bisogna essere in due per ballare il tango, noi comunque decideremo senza tenere conto delle loro parole. Dobbiamo evitare che succeda ancora. Abbiamo sempre pensato che era giusto farli correre, lasciarli duellare, perché tutti ci ricordiamo di quanto erano noiosi i giorni in cui le strategie venivano decise dai box. A Barcellona è stato più facile farsene una ragione, erano 30 gare che non ci capitava una collisione fra i nostri due piloti. Mi sono detto: okay, hanno imparato la lezione, e visto quali sono le conseguenze, non si ripeterà. Invece eccoci qua, è capitato ancora, quindi adesso dobbiamo considerare tutte le opzioni. Una è quella di congelare le posizioni ad un certo stadio della gara. Non è popolare, e mi dà la nausea, perché io sempre vorrei vederli lottare, ma se non ci sono alternative a una lotta che finisca con un incidente, sarà necessario. I contatti fra compagni di squadra sono una assurdità per qualsiasi team, arriva il momento in cui devi discuterne».

### Rosberg si difende Hamilton sorride

Insomma, il problema è serio. Alla Mercedes da sempre i rivali riconoscono l'onestà e la trasparenza con cui lasciano gestire la rivalità in pista ai propri piloti; stavolta però, le figuracce rimediate dai due litiganti sono davanti agli occhi di tutti. Imbarazzanti. Pericolose. Di chi è la colpa? In Austria, abbastanza evidentemente di Rosberg. Che gara dopo gara, nonostante la partenza lanciata nel mondiale, sta dimostrando di non saper reggere il confronto mentale con Hamilton. Lewis non è certo uno facile, si butta dentro appena vede una possibilità (anche





mezza), ma allo stesso tempo non è un pilota scorretto. Non provoca incidenti volontariamente. Semplicemente non ci sta a perdere: mai, contro nessuno. «Me ne sono stato il più largo possibile, ho lasciato un sacco di spazio: al mio interno sarebbero potute passare tre macchine, non una», ha detto il campione del mondo parlando dell'incidente con Rosberg. «Mi sono solo ripetuto che volevo assolutamente passare Nico. E adesso posso sorridere perché ho fatto tutto quello che dovevo fare nel modo più giusto». Rosberg, un po' come i bambini che davanti alla punizione pestano i piedi e trattengono il respiro, ha tenuto il punto. «Ero all'interno, avevo il diritto di difendere la mia posizione. Così sono andato il più lungo possibile, perché ero io ad avere il diritto alla traiettoria. Sono rimasto molto sorpreso quando ho visto che Lewis sterzava verso l'interno».

## Hamilton vuole libertà Rosberg si adeguerà

E meno male che fra i due, come aveva spiegato Hamilton in settimana, i rapporti erano tornati normali. Anche davanti alla possibilità che riappaiano gli ordini di scuderia, le reazioni dei due driver della Mercedes sono state diverse. Meglio: opposte. Dice Lewis: «lo spero che non sia così, ho appena rivisto un vecchio GP in cui alla Ferrari imposero a

Barrichello di lasciar passare Schumacher, e dal punto di vista di un appassionato è una cosa triste. Corriamo ai 250 all'ora, non si possono aspettare che non succeda mai niente, persino i meccanici e gli ingegneri lo sanno. Io sono cresciuto correndo in pista, il senso di tutto è cercare di essere il più forte, superando gli altri. Il bello di Toto (Wolff, ndr) e Niki (Lauda, ndr) è che ci hanno sempre permesso di farlo in questi anni. Da amante delle corse, spero proprio che non si torni indietro su questo punto». Per Rosberg invece, la decisione ultima del team va ascoltata e rispettata: «Toto e Paddy (Lowe, ndr) sono persone estremamente competenti, la decisione è nelle loro mani, e io la rispetterò qualunque sia. Non è una cosa che dipende da me». Da una parte Rosberg, che i duelli preferisce giocarseli a distanza, senza contatti, magari con un aiutino del box. Dall'altra Hamilton, il guerriero, che di tutele e legacci non vuole proprio saperne. Voi, onestamente, per chi tifereste?





Ancora una volta la Ferrari raccoglie un podio, con Raikkonen, ma come sempre negli ultimi Gran Premi sente che le manca qualcosa...

# La ruota non gira







### Jacopo Rubino

«La sfortuna non ci vuole mollare», è la frase simbolo di Maurizio Arrivabene al termine del Gran Premio d'Austria. Non mancava forse un po' di rabbia nelle parole del team principal Ferrari, vista la delusione per il ko di Sebastian Vettel. Il tedesco all'inizio del 27esimo giro ha patito l'esplosione della posteriore destra sul rettilineo principale, sbattendo incolpevole contro le barriere mentre era in testa: l'obiettivo era quello di resistere il più possibile con le gomme a mescola supersoft, sperando di capitalizzare nell'ultima fase della corsa. «Non credo fosse una strategia aggressiva, la gomma è esplosa di punto in bianco. Non c'erano state avvisaglie, era tutto normale e il ritmo era lo stesso del giro precedente. C'è un grosso punto interrogativo sulle cause di questo cedimento», ha poi sottolineato Seb, che di certo sperava di festeggiare diversamente il giorno del suo 29esimo compleanno. Il circuito di Spielberg, a quanto pare, gli è indigesto: ritirato due anni fa con la Red Bull, giù dal podio nel 2015 per un inconveniente al pit-stop. I famigerati cordoli potrebbero essere stati la causa scatenante, come hanno spezzato le sospensioni di altre vetture tra venerdì e sabato. Ma per adesso sono soltanto ipotesi: «Insieme alla Pirelli indagheremo», ha assicurato Arrivabene.











## La corsa iridata si fa complicata

I sogni iridati della pattuglia di Maranello, nonostante la grinta e i buoni propositi, si fanno sempre più complicati da concretizzare se l'inversione di rotta continua a tardare. A ripensarci, per Vettel il weekend aveva subito preso una piega negativa con la penalità di cinque posizioni in griglia per la sostituzione del cambio. E ora il quattro volte iridato conta già il terzo zero in casella della stagione. «Davanti a noi abbiamo ancora molte gare, ma certamente non finirne una non aiuta», ha commentato laconicamente. Il rammarico è enorme, perché Sebastian dal GP di Spagna era stato il pilota a totalizzare il maggior numero di punti, e un altro podio sarebbe stato probabilmente alla portata.

## Raikkonen terzo Unica consolazione

La parziale consolazione, nel box di Maranello, è il terzo posto di Kimi Raikkonen. Il finlandese ha viaggiato da passista, senza grossi acuti: la lotta fratricida tra le Freccie d'Argento gli ha comunque permesso di artigliare il podio alle spalle di Max Verstappen, già sua "bestia nera" a Barcellona. «Penso che sarei stato in grado di passarlo, ma c'erano le bandiere gialle», ha voluto sottolineare Iceman riferendosi all'incidente di Perez. E alla fine anche lui, che ha bisogno di prestazioni sempre convincenti per guadagnarsi il rinnovo del contratto, non può essere del tutto soddisfatto: «È un buon risultato, ma sono un po' deluso se penso a come era iniziata la gara. Come squadra ci aspettavamo di più». Se non altro, Kimi ha eguagliato in classifica lo score del compagno: 96 lunghezze.

## Mercedes lontana si spera in Silverstone

Se la tappa di Baku per certi versi aveva lasciato delle speranze, avvalorate dalle parole del presidente Sergio Arrivabene («la Ferrari sta arrivando»), l'Austria restituisce la sensazione che la Mercedes rimanga di un livello ben superiore rispetto alle Rosse. Il dualismo Italia-Germania, tema caldo sulla scia della sfida agli Europei di calcio, anche in pista si è risolto a favore dell'armata teutonica. Qui però non è una novità, con un gap difficile da colmare in tempi brevi, e una differenza prestazionale evidente. Niente a che vedere con gli azzurri battuti soltanto ai rigori. «Siamo riusciti a tirare fuori il massimo dalla vettura ma non è stato abbastanza, vogliamo essere lì con entrambe le macchine», ha sintetizzato infatti lo stesso Raikkonen. «A Silverstone speriamo di avere un fine settimana meno complicato e di ottenere un risultato migliore». Se c'è bisogno di voltare pagina, ben venga quindi avere un altro round già alle porte. Gli uomini del Cavallino sperano che la ruota cominci a girare nel verso giusto. O che almeno non faccia altri scherzi.



# Storie

**Hulkenberg in prima fila come non gli capitava dal 2010, poi una corsa disastrosa. Wehrlein, rookie, splendido in qualifica e decimo all'arrivo, capace di prendere il primo preziosissimo punto per la Manor**

# tedesche

Massimo Costa

È stato il weekend delle sorprese, dei piloti tedeschi di seconda fascia improvvisamente balzati agli onori delle cronache. Nico Hulkenberg e Pascal Wehrlein hanno vissuto emozioni distanti, ma similari nel weekend del GP di Austria. Il più esperto Hulkenberg, 103 gare disputate dal 2010 a oggi, sabato si è guadagnato la prima fila con un giro da fenomeno quando le condizioni della pista erano di quelle da capire rapidamente, un po' asciutta e un po' bagnata. Hulkenberg, 28 anni da Emmerich, ha siglato il terzo tempo, ma per la penalità a Nico Rosberg si è ritrovato in prima fila. Non era la prima volta: nel 2010, l'anno del debutto in F1 con la Williams, nell'ultimo Gran Premio stagionale in Brasile conquistò una incredibile pole. Che non gli valse granché perché mister Frank aveva già deciso di metterlo a piedi e nel 2011 il buon Nico rimase a piedi svolgendo il

ruolo di tester per la Force India, squadra con la quale rientrò a tempo pieno nel mondiale 2012. Dopo di che, un anno in Sauber con ottimi risultati, poi il ritorno alla Force India nella quale ha messo le radici dal 2013. Partire dalla prima fila è sempre una emozione non indifferente e le aspettative erano alte. Ma Hulkenberg è ben presto sparito nel corso del GP. Scattato non benissimo, è stato velocemente risucchiato a centro gruppo e di lui si sono perse le tracce: "Direi che niente è andato per il verso giusto. La partenza non è stata buona e il primo stint è stato complicato perché la macchina scivolava, le gomme non rispondevano. E questa è stata la storia della mia corsa perché il bilanciamento della vettura non mi ha mai permesso di lavorare le gomme a dovere, ho sempre sofferto per un forte graining sugli pneumatici. Nel finale ho avvertito delle vibrazioni e il team ha notato che la frenata cominciava ad essere critica, così mi sono ritirato".







claro

NEC

KINGFISHER

inter

infinitem

SMIRNOFF



### Wehrlein e il rischio in partenza

Wehrlein invece, 21 anni, in F.1 ci è arrivato quest'anno dopo aver vinto il campionato DTM nel 2015 con la Mercedes. Toto Wolff lo stima tantissimo e ha fatto di tutto per inserirlo nel team Manor. La claudicante squadra inglese, che adotta le power unit di Stoccarda, ha ingaggiato tecnici ex Ferrari come Pat Fry e Nick Tombazis oltre che a Luca Furbatto, già in Toro Rosso e McLaren. Il budget però, è sempre quel che è in casa Manor, e parte di esso arriva dal pilota indonesiano Rio Haryanto che però pare in difficoltà a chiudere la stagione. Wehrlein nonostante tutto, sta riuscendo a fare miracoli. Sedicesimo in griglia e tredicesimo all'arrivo ad Al Sakhir, sedicesimo in gara a Montmelò e quattordicesimo a Monaco da ventesimo in partenza. Poi, ecco il Red Bull Ring, circuito breve, apparentemente facile, con poche curve. Eppure Wehrlein ha fatto la differenza. E tanta anche. Non si sa come, è riuscito a

conquistare il dodicesimo tempo in qualifica in quelle condizioni mix sopra citate, poi in gara si è scatenato raccogliendo la decima piazza equivalente a un punto che per la Manor è oro puro. "Non so cosa sia accaduto", commentava scherzosamente Pascal, "non capisco da dove sia arrivata tutta questa velocità. Ero ultimo dopo la seconda safety-car ed ho pensato che non c'era molto da fare. E invece, piano piano, ho recuperato, superato, le gomme erano in temperatura perfetta cosa che raramente ci capita. Ho fatto 40 giri con le soft e alla fine avevo davanti a me Bottas, ma è stato impossibile prenderlo. Il momento più difficile è stata la procedura di partenza perché ho sbagliato a posizionarmi, tratto in inganno dal vuoto lasciato da Massa. Mi sono messo al suo posto ed ho dovuto fare marcia indietro nei pochi secondi che precedevano il via. Ho fatto in tempo a compiere la manovra e a mettere la prima che i semafori si sono spenti. Un secondo soltanto e mi beccavo la penalità. Non è stato facile compiere quella manovra, con tutti quei bottoni e sotto stress per la partenza... il volante sembra una consolle per deejay".







94

WEH

P10

BRAVO

MANOR RACING

PASCAL

MANOR RACING

CING

MANOR RACING



# Button straordinario



Jenson  
Button





di Massimo Costa

### Lewis Hamilton

10

Una pole straordinaria nella quale ha stracciato il compagno di squadra quando per guidare al massimo in quelle condizioni di asfalto serviva il puro istinto. Poi, una gara tutta in salita, una strategia penalizzante, gli ultimi giri da urlo, la vittoria acchiappata per i capelli grazie alla manovra bislacca di Rosberg. E adesso i punti che lo separano dal leader del mondiale sono appena 11.

### Max Verstappen

9

Una corsa strepitosa, sempre all'attacco, neanche un errore, un tentennamento. Il secondo posto equivale al secondo podio in carriera dopo la vittoria in Spagna. Addirittura, quando si è trovato primo per il gioco dei pit-stop, ha nuovamente ingaggiato un duello con Rosberg in recupero, mentre Hamilton ci ha messo molto meno a passarlo, ma lui non si è tirato indietro.

### Jenson Button

9

Come la storia ci insegna, di tanto in tanto durante la stagione Button ha un sussulto e torna ad essere il pilota che conosciamo. Non quello che si trascina a centro gruppo, e del resto con questa McLaren c'è ben poco da fare. Ma questa volta Button si è inventato una qualifica straordinaria che gli ha consentito di partire terzo (grazie anche alle penalità altrui). Poi, si è preso il lusso di occupare il secondo posto per diversi giri durante il Gran Premio. La MP4/31 è quel che è, e inevitabilmente a un certo punto ha dovuto farsi da parte. Ma è rimasto ancorato al vertice ed ha concluso sesto.

### Pascal Wehrlein

9

Qualificarsi quasi per la Q3 e concludere decimo dopo essersi ritrovato ultimo. Il rookie tedesco non era al volante di una Force India o qualcosa del genere, ma della minuscola Manor. Eppure su una pista dove lui si trova a meraviglia, ha tirato fuori il colpo dell'anno. Brava la Mercedes ad avere curato la crescita di questo ragazzo.

### Kimi Raikkonen

8

Una bella corsa, consistente, propositiva, all'attacco. Quarto podio stagionale, 96 punti che sono gli stessi del compagno Vettel. Qualcosa vorrà pur dire...

### Sebastian Vettel

8

Era avviato a un podio certo quando la gomma ha fatto bum come a Spa. Colpa del team che lo ha tenuto troppo in pista? Probabile. Le parole usate sono le stesse di Spa 2015 quando accadde la stessa cosa, ovvero tutta colpa della Pirelli. Che poi in Belgio dimostrò che lei c'entrava ben poco...

### Romain Grosjean

7

Ci chiedevamo dove fosse mai finito Grosjean che dopo un avvio di stagione spettacolare si era rifugiato tra gli anonimi di centro gruppo. Finalmente una gara degna del suo palmares e la ritrovata zona punti. Anche se in qualifica per la terza volta ha accusato il colpo arrivato dal compagno Gutierrez.



Max  
Verstappen





Carlos Sainz  
sorpassa Perez

### **Carlos Sainz**

L'ennesima prova solida e consistente del giovane spagnolo Toro Rosso. Male in qualifica per problemi tecnici, in gara è rinvenuto forte conquistando un bell'ottavo posto. Su nove Gran Premi, Sainz ha concluso in top 10 per sei volte, in due occasioni si è ritirato, una volta ha chiuso 12esimo.

### **Sergio Perez**

Come al solito ha messo in ombra il suo compagno Hulkenberg che pure partiva dalla prima fila. Il messicano, solo 16esimo in qualifica, ha recuperato alla grande e se la giocava con Grosjean per la settima posizione. Quando all'ultimo giro i freni alla curva 3 lo hanno mollato finendo contro le protezioni. Un bel botto fortunatamente risoltosi senza ferite per Perez.

**7**

### **Daniel Ricciardo**

In qualifica sa sempre il fatto suo, in gara questa volta non è stato incisivo come si pensava ed è stato ampiamente surclassato dal compagno in Red Bull Verstappen. La quinta posizione finale è un brodino neanche tanto riscaldato, da corsia di ospedale mentre il suo compagno si beveva lo spumante del podio.

**7**

### **Esteban Gutierrez**

Bene in qualifica dove ha sfiorato l'accesso al Q3 (undicesimo) che la Haas ha centrato una sola volta in Bahrain con Grosjean, il messicano ha disputato una buona gara e per poco non è entrato nella top 10. Insomma, tutto un weekend dove... per poco...

**6**

**6**



## Jolyon Palmer

Sarebbe interessante capire se la Renault non trova risultati perché ha Palmer o se Palmer non va perché guida la Renault. Di certo il costruttore francese non è entrato in F1 nella maniera più consona. Il pilota inglese è un mestierante come tanti, neanche malaccio tra l'altro, e il 12esimo posto va anche bene.

## Nico Rosberg

Si è trovato in testa quasi senza accorgersene e una volta al comando ha iniziato a correre alla sua maniera. Picchiava forte Rosberg, ma nel finale non aveva più la freschezza delle gomme dalla sua parte. Quando vede Hamilton vicino a lui, il biondo inizia ad innervosirsi e puntuale è arrivata l'ennesima

**6**

manovra goffa nel corpo a corpo con l'inglese. Colpa dei freni, ovviamente. Ma se i freni non funzionano a Spielberg chiedete a Perez cosa succede...

## Fernando Alonso

Bistrattato dal suo compagno di squadra Button in qualifica (Alonso ha poi incolpato la squadra per la scelta gomme), rimasto nei meandri della Q2, in gara aveva tutto il tempo per riscattarsi. Ma lo stanno ancora cercando. C'era Alonso? Sì, lo si è visto nel finale quando è stato costretto al ritiro. La macchina e il motore Honda a Spielberg hanno dimostrato di essere abbastanza competitivi, Alonso già brillante a Monaco (quinto) e Sochi, questa volta ha mancato l'appuntamento.

**5**



### Valtteri Bottas

5

Un su e giù terrificante quello che la Williams fa vivere ai propri piloti. Dal podio di Montreal all'anonimato di Spielberg. Come è possibile? Il finlandese ha fatto il possibile, o forse no, e il nono posto con la Manor alle spalle è qualcosa di impensabile per quella che era la terza forza del mondiale.

### Felipe Massa

5

Vedi sopra. Con l'aggravante della partenza dai box e del ritiro, certo non per colpe particolari del pilota. Però...

### Kevin Magnussen

5

Difficile da capire il ragazzo. Ha molto talento, e difatti in qualche gara ha fatto cose egregie, ma è anche capace di annaspire come un frugoletto in due dita di acqua. A Spielberg ha fatto il Palmer e questo non va bene, e si è pure comportato da maleducato in pista.

### Nico Hulkenberg

5

Svanito nel nulla dopo essere partito dalla prima fila. Lui dà la colpa alle gomme che per tutta la gara non hanno reso come dovrebbero. Viene però il sospetto che anche lui non le sappia "lavorare" a dovere. Rebus.

### Ericsson/Nasr

5

Praticamente sempre ultimi il sabato e la domenica. Cosa vogliamo dire di questi due ragazzi che sono finiti in una squadra travolta dai problemi finanziari.

### Rio Haryanto

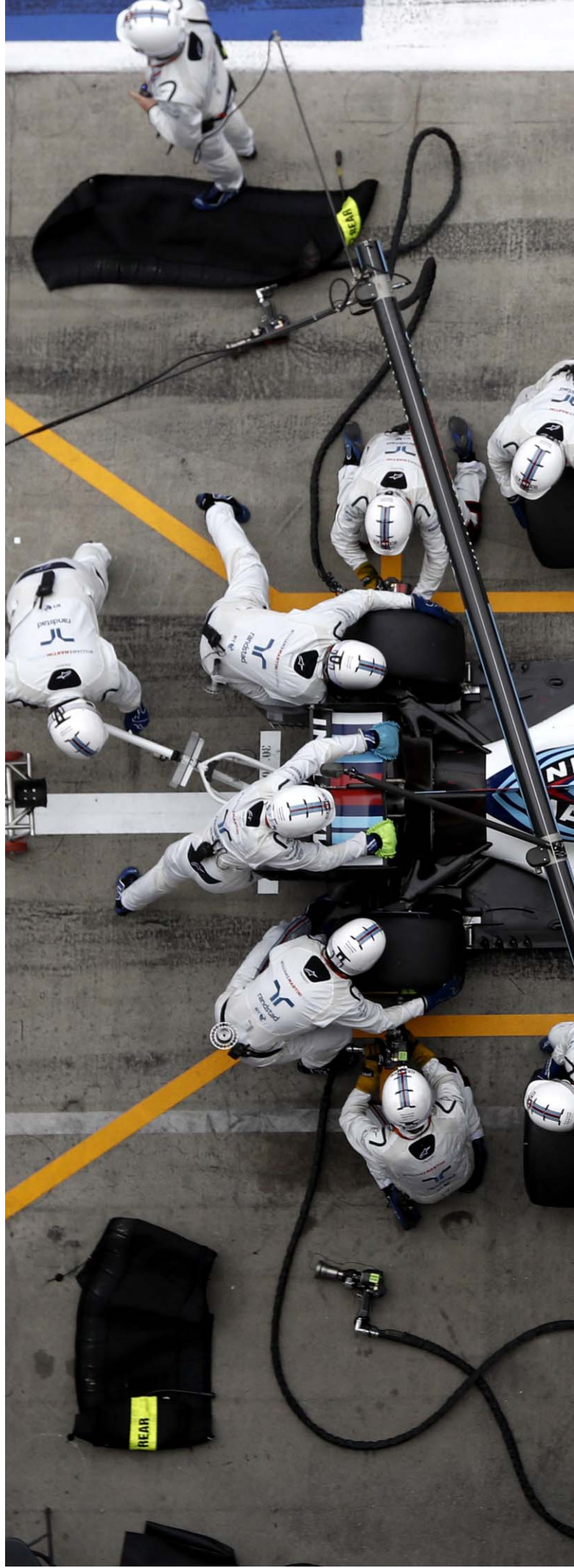
4

Nel weekend in cui Wehrlein, suo compagno, compie imprese stellari in qualifica e in gara, lui rimane diligente al suo posto, ventesima posizione e dintorni. E in gara se ne sta tranquillamente ultimo lontano anni luce da Pascal. Impalpabile, ma utile per i soldi che tengono in vita il team.

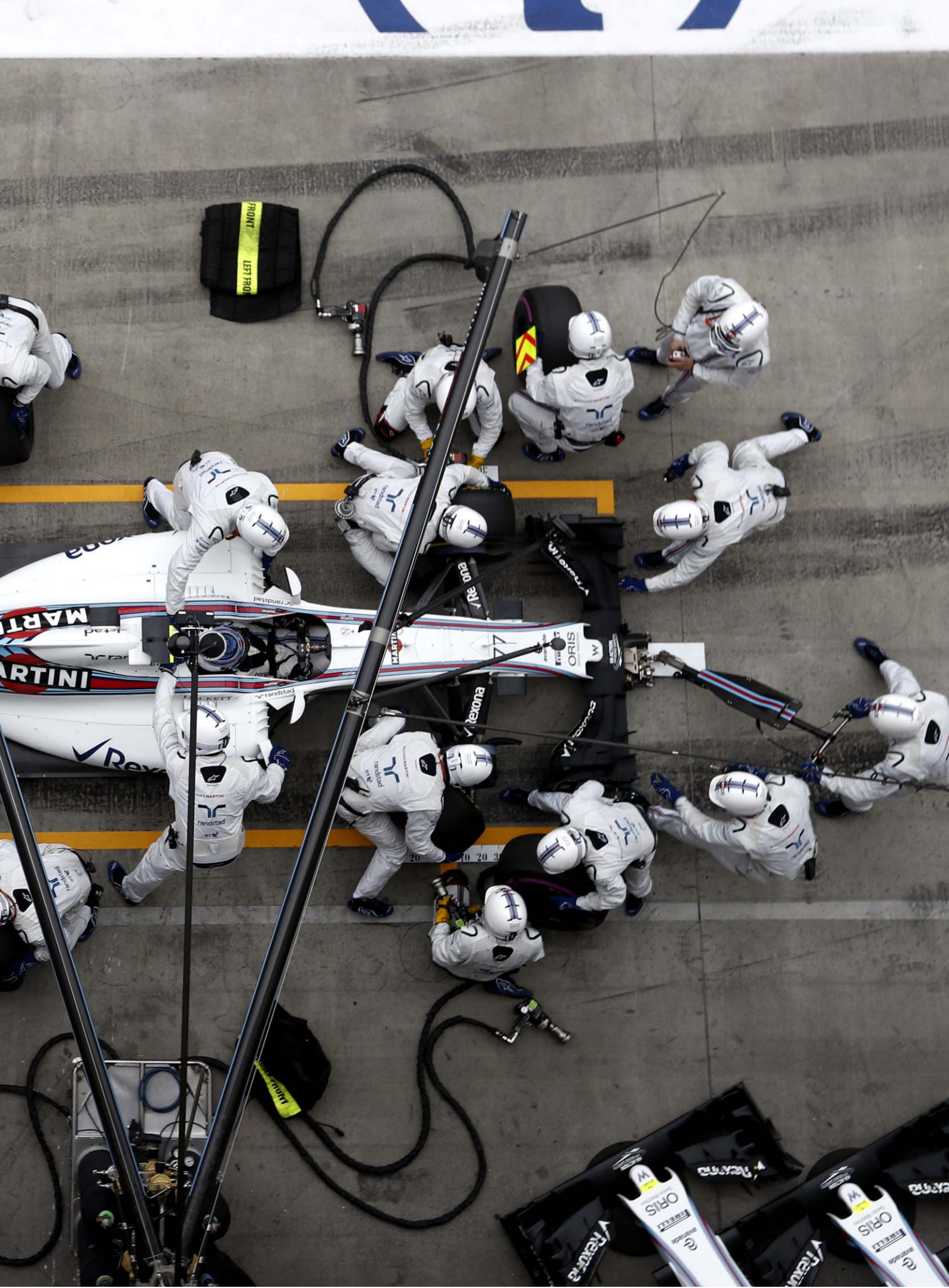
### Daniil Kvyat

n.g.

Nel circuito salotto della Red Bull, il destino si è ulteriormente scatenato sul russo retrocesso da Mateschitz e compagnia alla Toro Rosso. Un incidente in qualifica dovuto alla rottura della sospensione, il cambio del telaio, la partenza dai box, il ritiro dopo pochi giri. Segnali subliminali...









### L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 3 LUGLIO 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1.27'38"107
- 2 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 5"719
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 6"024
- 4 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 16"710
- 5 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 30"981
- 6 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 37"706
- 7 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 44"668
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 47"400
- 9 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Jolyon Palmer (Renault R16) - 1 giro
- 13 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Kevin Magnussen (Renault R16) - 1 giro
- 15 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro

#### Ritirati

Sergio Perez  
Fernando Alonso  
Nico Hulkenberg  
Felipe Massa  
Sebastian Vettel  
Daniil Kvyat

## IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2016

Australia	20/03/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.48'15"565
Bahrain	03/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 57 giri in 1.33'34"696
Cina	17/04/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'53"891
Russia	01/05/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.32'41"997
Spagna	15/05/2016	Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 66 giri in 1.41'40"017
Monaco	29/05/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 78 giri in 1.59'29"133
Canada	12/06/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 70 giri in 1.31'05"296
Europa	19/06/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 51 giri in 1'32'52"366
Austria	03/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1.27'38"107
Gran Bretagna	10/07/2016	
Ungheria	24/07/2016	
Germania	31/07/2016	
Belgio	28/08/2016	
Italia	04/09/2016	
Singapore	18/09/2016	
Malesia	02/10/2016	
Giappone	09/10/2016	
USA	23/10/2016	
Messico	30/10/2016	
Brasile	13/11/2016	
Abu Dhabi	27/11/2016	





## CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	153
2	Lewis Hamilton	Mercedes	142
3	Sebastian Vettel	Ferrari	96
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	96
5	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	88
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	72
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	54
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	39
9	Felipe Massa	Williams-Mercedes	38
10	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
11	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	22
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	22
13	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	20
14	Fernando Alonso	McLaren-Honda	18
15	Jenson Button	McLaren-Honda	13
16	Kevin Magnussen	Renault	6
17	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
18	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
19	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
20	Jolyon Palmer	Renault	0
21	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
22	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0

## CLASSIFICA COSTRUTTORI

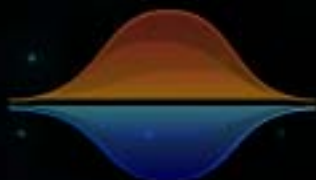
1	Mercedes	295
2	Ferrari	192
3	Red Bull Racing	168
4	Williams-Mercedes	92
5	Force India	59
6	Scuderia Toro Rosso	36
7	McLaren	32
8	Haas	28
9	Renault	6
10	Manor	1
11	Sauber	0



## CONDIZIONI GARA

TEMPERATURA  
CIRCUITO

▲ 28,0 °C



▼ 26,4 °C

TEMPERATURA  
ARIA

▲ 16,6 °C



▼ 15,2 °C



## STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO

**SOFT**

42 GIRI

K. RAIKKONEN - FERRARI  
R. GROSJEAN - HAAS  
J. BUTTON - MCLAREN  
M. VERSTAPPEN - RED BULL  
C. SAINZ - TORO ROSSO  
P. WEHRLEIN - MANOR

**SUPER**

27 GIRI



## GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:08.411

01:08.876

01:08.955

01:08.491

01:08.491

METEO

NUVOLOSO

VELOCITÀ  
VENTO

▲ 2,5  $\frac{M}{S}$

UMIDITÀ  
RELATIVA

▲ 67,0 %

▼ 0,2  $\frac{M}{S}$

▼ 62,0 %

ERSOFT

ULTRASOFT

F. NASR  
SAUBER

21 GIRI

L. HAMILTON  
MERCEDES

09.899 01:10.210 01:08.770 01:10.309 01:11.180



# GP2 SERIES

Il punto



Raffaele  
Marciello



# Momento azzurro

**Dopo le grandi vittorie di Giovinazzi a Baku, è ora Marciello ad attirare l'attenzione tricolore essendo passato al comando del campionato grazie alla sua regolarità e ai suoi piazzamenti. Sgravato dalla pressione della FDA, Raffaele sembra essere più tranquillo. Il mese di luglio con altri tre appuntamenti sarà decisivo per capirne di più**



Massimo Costa

Eravamo partiti con il titolo "Tricolore Scolorito" vista la non esaltante prestazione dei tre piloti italiani a Montmelò, tappa di apertura della GP2 Series. Ebbene, i nostri ragazzi hanno rapidamente cambiato il passo. Le due vittorie travolgenti di Antonio Giovinazzi a Baku hanno fatto girare la testa a tutti noi e dopo due settimane dobbiamo registrare che in testa al campionato c'è Raffaele Marciello. Cosa chiedere di più a questo punto? Nel weekend in cui il tricolore del pallone esce immeritabilmente da Euro 2016, ecco che nel mondo a quattro ruote gli azzurri cominciano a picchiare duro. Marciello a inizio stagione, forte della sua esperienza nella categoria che frequenta dal 2014, era stato chiaro: "Quest'anno non vi sarà un dominatore alla Vandoorne, sarà fondamentale essere costanti, cercare sempre i punti". Detto fatto. Marciello su otto gare ha portato a casa il risultato sette volte ed ora con 66 punti guarda tutti dalla cima. Vediamo allora quali sono i suoi piazzamenti: ottavo e quinto a Montmelò, sesto e terzo a Monte-Carlo, terzo e undicesimo (fuori dai punti) a Baku, terzo e quarto a Spielberg. Come ci si aspettava, il suo compagno Artem Markelov partito come un Freccia Rossa si sta ritrovando senza batterie e anche Norman Nato, che aveva fatto il fenomeno tra Spagna e Monaco, è tornato al suo rendimento abituale nelle trasferte di Baku e al Red Bull Ring. Ecco quindi che il passo di Marciello ha fatto la differenza ed ora conduce con 10 lunghezze su Mitch Evans, che ha vinto la prima gara di Spielberg, e 11 su Nato. Poi, tutti ammassati ci sono Markelov e Oliver Rowland, Giovinazzi e Alex Lynn, Pierre Gasly, Jordan King e Sergey Sirotkin. In un weekend si può passare dalla prima alla decima posizione in classifica generale se non si sta attenti. Luglio sarà un mese caldissimo non solo per le temperature, ma perché la GP2 vivrà in 30 giorni ben quattro appuntamenti che probabilmente daranno una fisionomia importante al campionato. Già questo weekend ci sarà Silverstone, a seguire il 22-24 c'è Budapest e la settimana dopo Hockenheim. Servirà intensità (per dirla alla Arrigo Sacchi), ma anche grande concentrazione unita a una saggia tranquillità interiore per non farsi prendere dalla foga e ritrovarsi nel mare aperto della classifica. Marciello senza la pressione costante e forse per lui soffocante del Ferrari Driver Academy che lo ha allevato fino al 2015, sembra avere ritrovato una freschezza inedita. Silverstone ci dirà molto di più.

### Così il campionato

1 – Raffaele Marciello	66
2 – Mitch Evans	56
3 – Norman Nato	55
4 – Artem Markelov	54
5 – Oliver Rowland	54
6 – Antonio Giovinazzi	52
7 – Alex Lynn	51
8 – Pierre Gasly	47
9 – Jordan King	45
10 – Sergey Sirotkin	40





Ghio guida  
il gruppo  
davanti a  
Marcello







A Formula E race car, primarily green and white with yellow accents, is shown on a city street track. The car is positioned on the left side of the frame, moving away from the viewer. The track is bordered by a metal safety fence on the right. In the background, there are buildings, trees, and a flagpole with a flag. A large, bold, yellow text overlay is centered on the right side of the image, reading "Buemi campione nonostante Di Grassi".

# Buemi campione nonostante Di Grassi

**Il brasiliano con una manovra sconsiderata aveva centrato lo svizzero nella corsa decisiva. Con il pilota Renault fuori gioco, il titolo sarebbe andato a lui, ma il rivale è tornato in pista realizzando il giro più veloce prendendo i 5 punti necessari per aggiudicarsi il campionato**





### Massimo Costa

È finita malamente a Londra, con l'immagine della Formula E bruciata da un incidente tra i due leader del campionato che proprio nella seconda gara del weekend nella capitale britannica hanno dato vita ad una gazzarra poco sensata. Tutta colpa di Lucas Di Grassi che alla prima staccata dopo la partenza non ha saputo valutare il punto di frenata e con la mente annebbiata nel vedere i due piloti Renault e.dams davanti a lui, ovvero Nicolas Prost e Sebastien Buemi con cui si giocava il titolo, gli è franato addosso in maniera indecorosa. Prima di Londra, Di Grassi comandava la Formula E con 141 punti, Buemi seguiva a 140. Dopo gara 1, vinta da Prost davanti a Bruno Senna, Jean-Eric Vergne, Di Grassi e Buemi, il brasiliano del team Abt Audi si era portato a 153 contro i 150 dello svizzero di Renault e di Toyota nel WEC. Poteva prendersela con meno impeto Di Grassi nella gara 2 e invece è finita con quella tamponata e i due rivali che sono rientrati ai box tentando l'unica maniera per prendere punti: segnare il giro più veloce. Riparate le macchine, sono tornati in pista e il colpo grosso è riuscito a Buemi che si è preso i 5 punti del "premio" salendo così a quota 155 contro i 153 del Di Grassi. Lo svizzero non ci ha pensato un attimo a dichiarare al mondo che il brasiliano lo ha volutamente colpito perché con lui fuori gioco il titolo era del pilota Audi. Per fare un paragone eccessivo e forse irriverente per la stazza dei nomi che seguono, un po' come fece Ayrton Senna quando buttò fuori a Suzuka Alain Prost nel 1990. Di Grassi si è difeso dalle accuse di Buemi rispondendo che lo svizzero ha frenato prima, classica risposta del pilota che tampona

colui che lo precede... Salvo poi correggersi dopo qualche ora e dire che "sì, sono arrivato troppo aggressivo in quel punto e con Buemi che ha frenato prima non sono riuscito a fermarmi". Rimane il fatto che Sebastien aveva tutto il diritto di frenare dove voleva e di certo non era sua intenzione farsi tamponare in quanto avrebbe perso il titolo. Dopo Nelson Piquet campione nel precedente campionato per i cinesi di Nextev, è quindi toccato per la prima volta a un grande costruttore impegnato nei progetti di vetture elettriche aggiudicarsi il titolo. Buemi e la Renault e.dams ci erano andati vicino lo scorso anno perdendo il campionato per un solo punto, 144 contro 143 mentre Di Grassi fu terzo con 133. Fuori gioco Piquet per la non competitività del mezzo tristemente fanalino di coda del campionato team, sono stati nuovamente loro i protagonisti della serie, Renault contro Audi. Terzo Prost, anch'egli di Renault, con 115 punti, poi Sam Bird che ha difeso i colori della Citroen, quarto con 88 punti.

La stagione conclusa si è estesa tra Cina, Malesia, Uruguay, Argentina, Messico, USA, Francia, Germania e Gran Bretagna. Rispetto al primo anno, è entrato il Messico per una seconda tappa americana, la Francia per Monte-Carlo mentre la Russia è saltata all'ultimo e non c'è stato tempo per rimpiazzarla. Un colpo basso mica da ridere quello arrivato da Mosca. Il calendario del prossimo campionato sarà diverso. Si partirà il 9 ottobre da Hong Kong (novità), poi ci saranno Marrakech (altra new entry), Las Vegas (novità), Buenos Aires, Città del Messico, Monte-Carlo, Parigi, Berlino, e i debutti di Bruxelles, Montreal e New York. Due i punti interrogativi da sciogliere e che potrebbero essere Singapore (nuova) e la conferma di Londra.





Papà Alain Prost  
si inchina  
al figlio Nicolas



Buemi e Di Grassi  
alla serata di gala.  
Il volto del  
brasiliano è tutto  
un programma...

## Il campionato finale

1 – Sebastien Buemi	155
2 – Lucas Di Grassi	153
3 – Nicolas Prost	115
4 – Sam Bird	88
5 – Jerome D'Ambrosio	83
6 – Stephane Sarrazin	70
7 – Daniel Abt	68
8 – Loic Duval	60
9 – Jean-Eric Vergne	56
10 – Nick Heidfeld	53
11 – Bruno Senna	52
12 – Robin Frijns	45
13 – Antonio Felix Da Costa	28
14 – Oliver Turvey	11
15 – Nelson Piquet	8
16 – Mike Conway	7
17 – Nathanael Berthon	4
18 – Simona De Silvestro	4



# 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)

