

n. **357**
26 luglio 2016

Magazine **Italia** **acing.net**



Ferrari, dove vai?

**A un anno dalla vittoria di Vettel
In Ungheria la Rossa è fuori dal podio,
lontana dalla Mercedes, incalzata
dalla Red Bull. E anche sul 2017
non ci sono certezze**

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

HAMILTON NUOVO LEADER.

NEGLI SPECCHIETTI!

LEWIS,
COME VEDI
NICO?



BAFFI

GP UNGHERIA

Il caso





Bandiere gialle non rispettate che passano impunte, regole cambiate fra un gara e l'altra: la F.1 è sempre più incomprensibile. Non più soltanto ai fan, ma anche a chi deve interpretarla in pista

Quando la regola sregola

GP UNGHERIA

Il caso



QUALCOMM

EPSON

PIRELLI

AMG

UBS

SPORTS NETWORK



Stefano Semeraro

Le regole servono, ci mancherebbe altro. Rules are rules, dicono gli inglesi. Ma troppe regole? E troppi cambiamenti alle regole? E regole incerte nell'applicazione? Il weekend di Budapest ha riaperto il fronte della contestazione alla FIA, colpevole secondo tanti di aver aggrovigliato troppo la matassa della Massima serie, che peraltro liscia e senza nodi non è stata mai, anzi. Stavolta però il fronte è ampio, comprende un'ampia fetta di spettatori che faticano a stare dietro alle regole e al funzionamento del Circus, i giornalisti – il cui compito, va bene, è quello di criticare, si spera con criterio – e anche i piloti che sono stanchi di vedersi cambiare sotto il naso codici e procedure. E che in Ungheria si sono fatti sentire, sia sulla questione della pole 'in giallo' di Rosberg – abbastanza clamorosa – sia su quella delle comunicazioni via radio. Che sono state cambiate alla vigilia del GP di Ungheria in conseguenza quello che era successo a Rosberg al GP di Silverstone, provocando lo scontento di tutti e la protesta, in nome del buonsenso, di Jenson Button. «E' assurdo che ci penalizzino mentre tentiamo di evitare un incidente», ha spiegato l'ex campione del mondo che all'Hungaroring ha provato a chiedere lumi al suo muretto dell'improvvisa perdita di pressione del circuito idraulico che l'aveva lasciato quasi senza freni. «Si tratta di una questione di sicurezza».

Vettel accusa la FIA “Dà un pessimo esempio”

La sicurezza indicata, non a casaccio, da Lewis Hamilton e compagni a proposito della querelle sulle bandiere gialle. «Il problema non è che Nico ha fatto la pole, ma che nessuno di noi vuole correre il rischio di investire un commissario o un altro pilota». Vettel ha aggiunto che l'esempio dato dalla F.1, quello di passarla liscia pur violando le regole, potrebbe essere male interpretato in altre categorie, anche nel kart, coinvolgendo i ragazzini («se lo fanno in F.1, è okay») e questo è sicuramente uno dei problemi in campo. Cosa posso dire, o pensare, dopo Budapest, i famigliari di Jules Bianchi, a cui la FIA ha risposto che la colpa della tragedia del pilota francese era dovuta al fatto che non aveva rispettato una bandiera gialla? Due pesi due misure, due nomi due procedure?

La confusione sulle comunicazioni radio

Meno drammatica, ma più pervasiva la domanda che riguarda la confusione che regna sulle comunicazioni radio. Ogni volta che la F.1 cambia i propri regolamenti tecnici sembra farlo in spregio alla facilità di comprensione, all'accessibilità da parte degli spettatori, anche se le motivazioni sembrano ispirate al contrario. Ma permettere la costruzione di vetture sempre più sofisticate e difficili da gestire, che richiedono un volante che pare un computer e codici complicati da mandare a memoria (per poi utilizzarli in una frazione di secondo mentre si sorpassa a 250 all'ora...), dare insomma letteralmente le chiavi della gara in mano agli ingegneri del muretto e poi all'improvvisamente chiudere ogni canale di comunicazione con i frastornati piloti, che in pista stentano a capire cosa devono fare, è forse la goccia che fa traboccare il vaso. Arriveremo a cambi di regole con il GP in corso, magari fra un giro e l'altro? Trattasi dell'ultima frontiera dell'improvvisazione, il rimedio proverbialmente peggiore del buco. La goccia che, forse, dovrebbe far traboccare il vaso. Almeno fino al prossimo cambio di vaso.

Ferrari anno Zero?

Le Mercedes sono irraggiungibili, la Red Bull ha recuperato il gap e ora incalza nella classifica costruttori, Vettel non sorride più. Arrivabene continua a vedere troppi gufi in giro, ma il rischio quest'anno non è quello di non vincere il Mondiale – che ormai è andato – ma di non vincere neppure una gara





Stefano Semeraro

E così l'anno della Rinascita rischia di trasformarsi nell'anno dello Sprofondo. Rosso, naturalmente, perché qui si parla della Ferrari. Della nobiltà assoluta della Formula 1 che dopo anni di traversie, chiusa l'epoca d'oro di Schumacher, dopo aver intravisto il miraggio di un porto sicuro si ritrova in alto mare. Alle prese con i problemi di sempre – l'incapacità di sviluppare la macchina e di trovare una guida sicura su tutti – ma con meno soluzioni ancora a portata di mano. A Budapest Maurizio Arrivabene si è rifiutato di parlare con la stampa inglese, rea secondo lui di volere il male di Maranello e di agitare in continuazione "rumors" perniciosi come la possibile Sebxit, ovvero l'addio di Vettel nel 2018 (direzione Mercedes, ma la conferma di Rosberg ha poi cancellato questa voce falsa) e quello ancora più prossimo di James Allison. «Siamo una squadra unita, che non si dà mai per vinta», sostiene con la solita passione Arrivabene, e per carità, avrà ragionissima. Il problema è che la vittoria non solo non arriva, ma non si avvicina neppure.

Vettel senza sorriso e la Red Bull incalza

Sergio Marchionne, inaugurando la stagione rivoluzionaria che ha portato a Maranello Vettel e Arrivabene stesso al posto di

Marco Mattiacci (per breve periodo sostituito di Domenicali) aveva dato il Mondiale praticamente per vinto, ma nonostante i suoi mugugni e i suoi ultimatum tuonanti le cose dopo un avvio di stagione che pareva incoraggiare qualche ottimismo sono precipitate. Dopo Budapest 2015, sede della seconda vittoria stagionale della Rossa, Vettel era terzo in campionato con 160 punti dietro Hamilton (202) e Rosberg (181), la Ferrari seconda fra i costruttori con 85 punti di vantaggio sulla Williams. Quest'anno un Seb in crisi di fiducia è quinto con 114 punti – 4 in meno di 'nonno' Raikkonen... - e zero vittorie dietro ad Hamilton (192), Rosberg (186), Ricciardo (115) e appunto il compagno di squadra. La Ferrari è sempre seconda fra i costruttori, ma con un solo punto su una Red Bull in piena rimonta che ha messo la freccia. E qualcuno inizia a temere che la Ferrari chiuda la stagione senza vincere nemmeno un Gran Premio.





Sebastian
Vettel



Un brillante Räikkönen
ha sbattuto contro
lo "scoglio" Verstappen



Allison e il futuro senza risposte

Alla domanda – in italiano – sul futuro di Allison, il papà della SF16-H colpito da un lutto terribile come la perdita della moglie e che quindi ha comprensibilmente voglia di passare più tempo in Inghilterra accanto ai figli, Arrivabene ha risposto in maniera a dir poco evasiva, ribadendo che prima di parlare del tecnico bisognerà capire «a che punto è il progetto 2017», e come le novità regolamentari si incroceranno con le attuali debolezze di Maranello. Che non stanno solo nel manico – mentre nelle altre scuderie di vertice la catena di comando è stabile e collaudata – ma anche nei limiti del telaio; nei problemi che materiali e progetto hanno provocato in una power-unit complessivamente performante, ma a rischio rotture; in un muretto dove l'avvento di Inaki Rueda non ha portato un miglioramento costante e sicuro nelle strategie (vedi l'erroraccio da matita blu commesso con Rosberg nelle qualifiche dell'Hungaroring, tamponato ma non a sufficienza con le scelte della gara) che ci si aspettava. Nell'incapacità, come si accennava, ormai cronica di migliorare con lo sviluppo un progetto buono, ma non ottimo. Cosa che invece alla Red Bull riesce benissimo.

Marchionne decisionista ma deve decidere bene...

Allison, sostengono diversi osservatori, non è solo preoccupato dalla famiglia, ma anche irritato da certe ingerenze nel suo lavoro, Arrivabene è sotto esame, Brawn e Newey hanno risposto per l'ennesima volta picche alla corte della Ferrari. Insomma, mentre altrove gli ex tecnici di Maranello fanno felici i nuovi padroni – vedi il caso di Aldo Costa – la Ferrari pare non riuscire a trovare un timoniere capace di riportarla in rotta verso l'iride. La malinconia e la preoccupazione di Vettel, che ha perso il suo sorriso da bambino cresciuto con la Ferrari nel cuore e che fra qualche gara potrebbe chiedersi – orrore! - se alla fine non avesse ragione Alonso, sono figli anche di una situazione in cui l'orizzonte della felicità sembra spostarsi di continuo. Il decisionismo alla Marchionne può a volte essere salutare per rompere la catena dell'abitudine, poi però bisogna anche saper decidere bene. Scegliere le persone giuste, metterle al posto giusto, non limitarsi ai proclami. Altrimenti si rischia di ritrovarsi a dire, come da ormai dieci anni, che anche quest'anno si vince l'anno prossimo. E che forse si stava meglio quando si stava peggio.

GP UNGHERIA

Mercedes



A group of people, likely a racing team, are celebrating. They are wearing teal-colored shirts. In the foreground, a hand is holding a champagne bottle, spraying a large amount of white foam or confetti. In the background, a banner is visible with the text "LEWIS" in large yellow letters, "P1" in smaller yellow letters, and "2016" in yellow numbers. The scene is set outdoors, possibly on a race track or pit lane, with a grey building in the background.

Lo scettro del Sultano

La lunga rincorsa di Hamilton a Rosberg si è completata a Budapest con tanto di sorpasso in cima alla classifica del mondiale. Ora il campione del mondo si trova nella situazione privilegiata, a lungo cercata dopo un avvio di stagione incerto, e per Rosberg saranno dolori. Ma già questo fine settimana a Hockenheim capiremo meglio lo status mentale dei due piloti Mercedes



Massimo Costa

Ci sono volute undici gare, mezzo campionato, ma alla fine il Sultano della F.1 ha ripreso lo scettro. Il golpe di Nico Rosberg è durato una mezza estate, ma non è detto che non gli riesca nuovamente di rimettersi dietro l'odiato compagno di squadra. Tutto sta nella stabilità emotiva di Lewis Hamilton anche se pensiamo che la lezione del fine 2015, quando conquistato il titolo iridato si lasciò andare con strascichi patiti anche all'avvio del mondiale 2016, gli sarà servita. La rimonta di Hamilton è comunque stata esaltante ed è partita da Monte-Carlo. Melbourne, Al Sakhir, Shanghai, Sochi avevano registrato le quattro vittorie di Rosberg e un Hamilton in affanno anche per via di alcuni problemi tecnici di troppo. Poi, l'incidente al primo giro nel GP di Spagna e di conseguenza la svolta. Nei successivi sei Gran Premi, a parte Baku dove Rosberg ha rialzato la testa, Hamilton ne ha vinti cinque con una superiorità schiacciante nei confronti del tedesco quando le condizioni del circuito richiedevano abilità, sensibilità, come a Monaco e Silverstone. Inducendo poi al clamoroso errore, o alla perdita di testa..., Rosberg sul circuito del Red Bull Ring, dove all'ultimo giro ha effettuato una manovra da ragazzino per ostacolare Lewis, ma gli è andata male.



Hamilton pronto a entrare nella storia

Hamilton ora conta 192 punti, Rosberg 186, davanti ancora una sporta di Gran Premi, ben dieci. Ma la star inglese è in un periodo di forma mentale strabiliante. Lo ha confermato anche nella polemica a distanza riguardante la conquista della pole di Rosberg sabato scorso a Budapest, ottenuta con doppia bandiera gialla e quindi chiaramente da penalizzare. Cosa, però, non avvenuta. Soltanto lo scorso anno, Hamilton avrebbe addossato tutte le colpe allo scomodo compagno di box, questa volta l'ha presa alla larga non citando mai Rosberg. Un modo per non farlo sentire protagonista, per assimilarlo a uno dei tanti che facendo il furbo potevano conquistare la pole. Hamilton sa che ora può entrare sempre di più nella storia totale della F1 se conquisterà il quarto campionato del mondo. Saluterebbe la compagnia dei tre volte iridati composta da Ayrton Senna, Nelson Piquet, Niki Lauda, Jackie Stewart e Jack Brabham per raggiungere Sebastian Vettel ed Alain Prost con vista su Juan Manuel Fangio che di mondiali ne vinse cinque e Michael Schumacher che ne conta sette.

Autore di una partenza perfetta, dopo poche curve Lewis Hamilton era già padrone del GP d'Ungheria

GP UNGHERIA

Williams

A close-up photograph of a driver's eyes through a racing helmet. The driver has light-colored eyes and is looking forward. The helmet is blue and black. A white Twitter handle is visible on the black chin strap.

 **@ValtteriBottas**



Sembra proprio finita tra il pilota finlandese e la squadra di Grove che lo ha portato in F.1 nel 2013 dopo un 2012 da tester. Negli ultimi tempi il feeling tra le parti si è raffreddato anche per la mancanza cronica dei risultati. Al suo posto il rookie Stroll mentre anche Massa non verrà riconfermato

Bottas-Williams E rottura?

Massimo Costa

Sembrava un matrimonio felice quello tra Valtteri Bottas e la Williams, una unione che doveva portare tantissimi frutti e far spiccare il volo al ragazzino di Nastola. E invece, le cose non sono andate come si voleva. Su 67 Gran Premi disputati dal 2013 a oggi, Bottas ha raccolto nove podi, due secondi posti e sette terzi, tra il 2014 e il 2016, che non sono per niente male. Ma il buon Valtteri non ha mai lasciato particolari segni, anzi, a volte è parso troppo remissivo, e la grinta in gara l'ha mostrata a fasi alterne. Forse per questo alla fine non ha mai ricevuto offerte dai top team e la Ferrari, che pensò a lui lo scorso anno, ha preferito tenersi Kimi Raikkonen. Il suo posto in Williams dovrebbe essere preso, come già riportato da Italiaracing, da Lance Stroll, attualmente leader del F.3 europeo. Il giovane canadese si pagherà il posto grazie ai vari business del padre e per la Williams non sarà un problema gestire un giovanissimo avendo spesso avuto a che fare con debuttanti. Anche Felipe Massa non rimarrà in Williams. Il brasiliano sta offrendo pesime prestazioni e sbatte con costanza preoccupante,

tra libere, qualifiche e gara. Se per Massa la F.1 diverrà probabilmente un ricordo, Bottas meriterebbe comunque un'altra chance e al momento quella più accreditata arriva dalla Renault dove il team principal Frederic Vasseur lo conosce bene avendolo schierato tra il 2009 e il 2011 in F.3 e GP3, titolo vinto al primo tentativo. In Renault se la giocherà con Kevin Magnussen o il debuttante Esteban Ocon mentre appare senza speranze la riconferma di Jolyon Palmer. Il secondo sedile Williams andrà con ogni probabilità a Jenson Button che con sir Williams debuttò in F.1 nel 2000. Ogni qualvolta Button sembra essere sul punto di uscire dalla F.1, ecco che invece riesce a firmare contratti. Sia ben chiaro, nulla è ancora stato definito con la Williams, ma appare lui la prima scelta che sarebbe anche perfetta per far crescere Stroll. Fino a qualche settimana fa si era parlato di un interessamento della Williams per Daniil Kvyat, ma il russo è in grave crisi personale dopo essere stato cacciato dalla Red Bull e riportato in Toro Rosso, dove i suoi risultati sono deludenti. Ed ora Kvyat rischia anche di non rimanere in Toro Rosso, dove si attende l'arrivo di Pierre Gasly o di Antonio Giovinazzi (come riportato sul nostro website).

GP UNGHERIA

Il pagellone



Verstappen leone, ma...



di Massimo Costa

Lewis Hamilton

10

Mi avete rubato la pole? E allora mi prendo gara e leadership in campionato. Non bisognerebbe mai fare arrabbiare Hamilton, poi finisce che prende a schiaffi tutti come avvenuto a Budapest. Un piccolo errore nel finale non ha compromesso nulla, anzi, solo illuso uno spento Rosberg.

Daniel Ricciardo

9

Doveva svegliarsi e lo ha fatto alla grande mettendo la museuola al pericoloso compagno di squadra Verstappen per tutto il weekend. Un altro GP come quello di Silverstone e le sue quotazioni nel borsino isterico di Marko sarebbero crollate. Il terzo posto lo pone nuovamente al centro dell'attenzione.

Max Verstappen

8

Le prende da Ricciardo in qualifica e in gara, ma durante il Gran Premio è sempre molto combattivo. Diverte tutti nel duello finale con Raikkonen anche se arriva al limite del regolamento e compie manovre da furbetto (per non utilizzare un altro termine) che francamente potrebbe evitare considerando il talento di cui dispone. Invece, le fa, perché è più forte di lui, come quando era in F3 o in kart. Se un domani si prenderà una ruotata o una frenata in faccia in pieno rettilineo come fece Alboroto a un Senna irrispettoso agli inizi della carriera, non si sorprenda.

Sebastian Vettel

8

Arriva in scia a Ricciardo e il quarto posto è il massimo che il tedesco può ottenere con la sua Ferrari. Gara sempre in apnea, le hanno provate tutte per salire sul podio, ma ci si dovrà riprovare a Hockenheim domenica prossima...

Kimi Raikkonen

8

A Budapest non si supera, ma non ditelo a Raikkonen che da quattordicesimo ha saputo risalire fino al sesto posto finale. Buona strategia tutto sommato, poi l'ostacolo finale del solito Verstappen che gli ha reso la vita molto difficile. Ci ha provato seriamente un paio di volte, ma l'olandese lo ha stuzzicato con manovre molto al limite. E allora perché rischiare un incidente...

Carlos Sainz

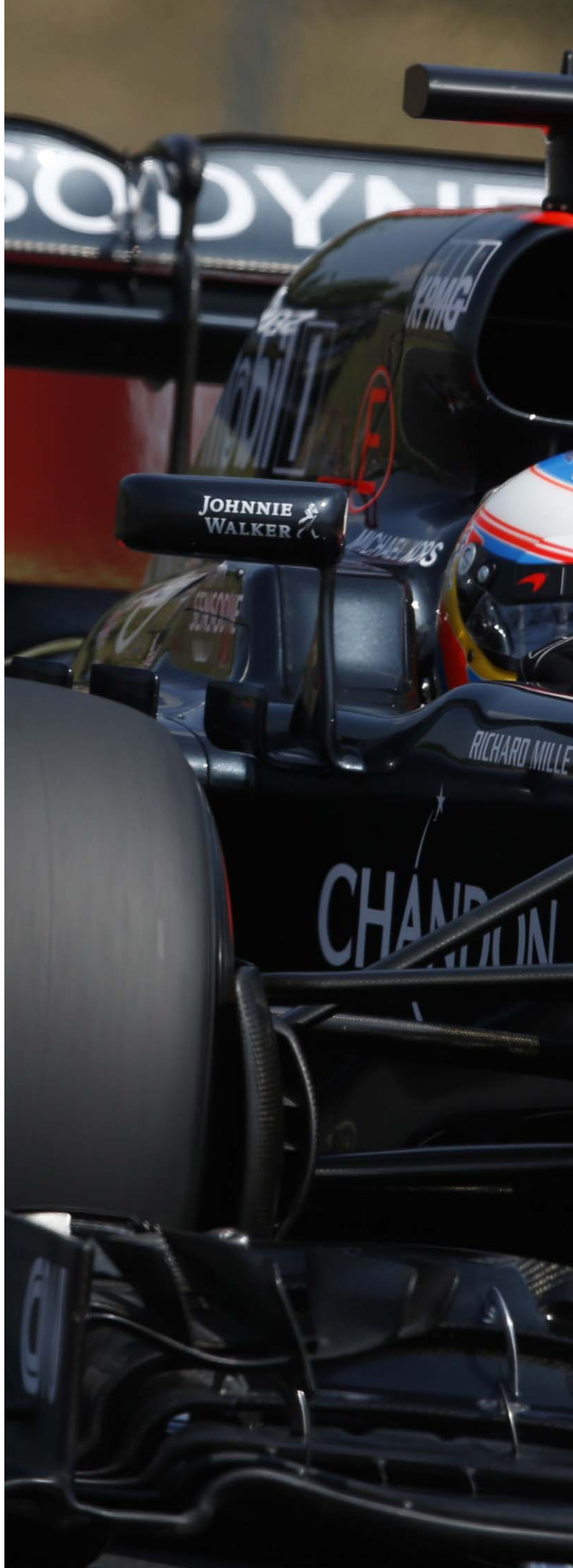
7,5

Una qualifica strepitosa, col sesto crono, poi la solita gara accorta che gli permette di concludere ottavo per la terza volta consecutiva, la quarta nel 2016. Non gli si può chiedere di più.

Fernando Alonso

7

Fa la sua migliore qualifica dell'anno, settimo, anche se macchiata da un testacoda nel finale. In gara regge l'urto e tiene il passo per tenersi la settima posizione finale anche se a 1 giro dal vincitore. Gagliardo. Tanto basta per rifare sparlare Boullier che già prevede risultati magnifici per le prossime gare. Dategli un pokemon...





Fernando
Alonso

GP UNGHERIA

Il pagellone





Nico Hulkenberg davanti alle due Haas

Nico Rosberg

6

Si è preso la pole con una furbata, ha sbagliato la partenza, poi in gara è scomparso. Pur avendo la miglior macchina del mondiale, non è minimamente riuscito a mettere pressione ad Hamilton che comandava la corsa. Ci ha ricordato il peggior Barrichello...

Valtteri Bottas

6

Nona posizione, poco da dire per lui e per una Williams che proprio non va nei circuiti con curve lente. E non che sugli altri faccia faville. Bottas però, quando le difficoltà imperano, non fa molto per stupire.

Nico Hulkenberg

6

Prende un punticino ed è poca cosa rispetto alle altre gare quando la Force India se la gioca con i migliori. Ma questa volta la VJM09 ha sofferto molto sul tracciato ungherese e la decima posizione è sicuramente il meglio che si poteva ottenere.

Sergio Perez

6

Vedi sopra, con in più una perdita di tempo nel cambio gomme fatto senza preavviso. Aveva provato a farcela con una sola sosta, ma non ci è riuscito. Niente punti per Perez.

Felipe Massa

6

Problemi all'idroguida emersi fin da subito rendono la sua gara un calvario, ma con tenacia vuole arrivare in fondo e ci riesce anche se con due giri di distacco.

Jenson Button

6

Se la giocava con Alonso e poteva essere una bella giornata per la McLaren, invece un problema ai freni lo toglie di mezzo, o meglio, una penalità assurda lo fa precipitare nelle retrovie prima del ritiro.

Jolyon Palmer

5

Se la cava meglio di altre volte anche se un testacoda banale finisce per rovinare tutto e probabilmente il primo punto della sua carriera in F.1 con la Renault è rimasto in quella via di fuga.

Romain Grosjean

5

Una gara da gamberi per la Haas del franco-svizzero che si piazza quattordicesimo. Teneva il passo di Raikkonen, ma lo perde e dopo non riesce più ad essere ficcante. Accusa la monoposto e la strategia.

Esteban Gutierrez

5

Si prende il dito medio da Hamilton per averlo ostacolato mentre lo doppiava e una conseguente penalità. Che però, non cambia di fatto la sua corsa chiusa al tredicesimo posto, con problemi ai freni e mai in lizza per la top10.

Felipe Nasr

5

Solito discorso per il brasiliano della Sauber, che fa quel che può, a volte anche meno, a volte sbaglia, ma a Budapest gli è riuscito un compito quasi perfetto, anche se lontano anni luce dai migliori.

Kevin Magnussen

4

Brutto weekend per il danese che viene battuto dal compagno Palmer in casa Renault sia in qualifica sia in gara. Pessimo affare per chi sostiene che non vede problemi nell'essere riconfermato per il 2017.

Daniil Kvyat

4

Salvate il soldato Daniil, che non si riprende più. Bisognerebbe fermarlo, fargli ritrovare la giusta serenità, perché il Kvyat di oggi non ricorda assolutamente quello della Red Bull capace di prendersi il secondo posto a Shanghai. Per rimanere in tema hollywoodiano, non si uccidono così anche i cavalli?

Marcus Ericsson

4

Un altro grosso incidente dopo quello di Silverstone nel corso delle prove. Parte dai box con il telaio Sauber ricostruito nella notte e se ne sta praticamente sempre ultimo. Meglio non fare altri danni...

Rio Haryanto

4

Fanalino di coda della F.1, la sua carriera nel mondiale sembra agli sgoccioli considerando che il budget è ormai finito e dopo Hockenheim non lo dovremmo più vedere sulla Manor. Dopo 4 anni di GP2 almeno ci ha provato e rimarrà per sempre nella storia della Indonesia per essere stato il primo a correre in F.1.

Pascal Wehrlein

4

Ogni tanto fa miracoli, a Budapest non era giornata. La Manor non circola bene e sta poco sopra Haryanto, il ché è tutto dire. Comprensibile del resto che ci si senta un po' frustrati anche perché il sogno Mercedes è svanito, almeno fino al 2018.



Marcus Ericsson recuperato dai medici dopo il botto in prova



HUN155

AMBULANCE PARK



DIJRSO

FORMULA 1
HUNGARIAN GRAND PRIX 2016

SAUBER F1 TEAM

CNBC

BRASIL

M. ERIC

www.fia.com

k.hu

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 24 LUGLIO 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 70 giri 1.40'30"115
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 1"977
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Renault) - 27"539
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 28"213
- 5 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Renault) - 48"659
- 6 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 49"044
- 7 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 8 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 9 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
- 11 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro
- 13 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 14 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1 giro
- 16 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 18 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 2 giri
- 19 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri
- 20 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 2 giri
- 21 - Rio Haryanto (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

Ritirato

Jenson Button

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	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
Ungheria	24/07/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 52 giri in 1.34'55"831
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	Lewis Hamilton	Mercedes	167
2	Nico Rosberg	Mercedes	186
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Renault	115
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	114
5	Sebastian Vettel	Ferrari	110
6	Max Verstappen	Toro Rosso-Ferrari	100
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	56
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	47
9	Felipe Massa	Williams-Mercedes	38
10	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	30
11	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
12	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	27
13	Fernando Alonso	McLaren-Honda	24
13	Daniil Kvyat	Red Bull-Renault	23
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	378
2	Ferrari	224
3	Red Bull Racing	223
4	Williams-Mercedes	94
5	Force India	74
6	Scuderia Toro Rosso	45
7	McLaren	38
8	Haas	28
9	Renault	6
10	Manor	1
11	Sauber	0

GP UNGHERIA

I numeri da ricordare

CONDIZIONI GARA

METEO



SERENO/NUVOLOSO



TEMPERATURE

ARIA

CIRCUITO



29,0°C
27,7°C



54,0°C
49,3°C

VELOCITÀ VENTO

UMIDITÀ RELATIVA



4,6 M/S
0,4 M/S



51,0 %
48,0 %

PNEUS



MEDIUM



SOFT



SUPERSOFT

GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:26.466

PEREZ FORCE INDIA

01:26.755

BUTTON MCLAREN

01:26.940

MASSA WILLIAMS

01:23.670

ROSBERG MERCEDES

01:23.849

HAMILTON MERCEDES

01:24.383

VETTEL FERRARI

01:23.086

RAIKKONEN FERRARI

01:24.669

KVYAT TORO ROSSO

01:25.296

MASSA WILLIAMS

STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO



40^{GIRI}

MASSA
WILLIAMS

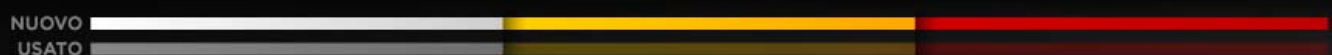
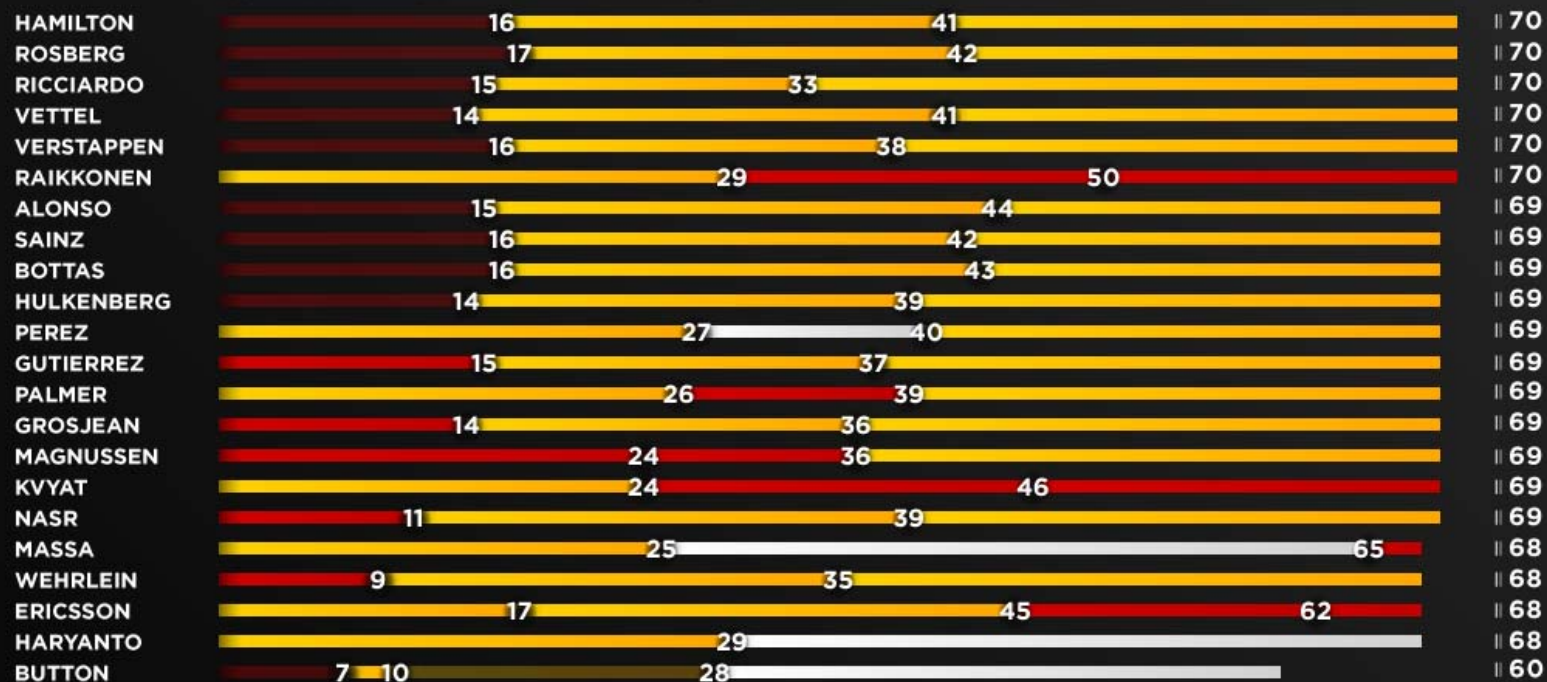
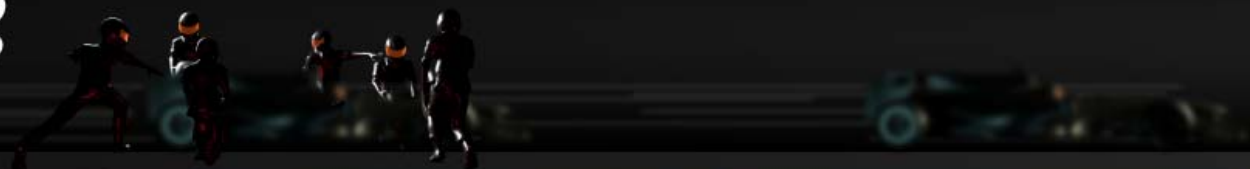
37^{GIRI}

RICCIARDO
RED BULL

24^{GIRI}

MAGNUSSEN
RENAULT

GRAFICO PIT STOP



MESCOLE 2016

- MEDIUM
- SOFT
- SUPERSOFT

TOTALE PIT STOP

45



Valanga azzurra

Sei round in archivio, ne rimangono cinque da affrontare. Con la tappa di Budapest la classifica comincia ad assumere una fisionomia ben definita, molto favorevole ai colori italiani: i due piloti della Prema, Gasly e Giovinazzi davanti a tutti, Marciello alle loro spalle. Difficilmente avremmo potuto essere così ottimisti appena qualche settimana fa

Jacopo Rubino

Debuttante in griglia, la Prema ha ormai definitivamente stravolto i rapporti di forze della categoria cadetta: solo un team, la ART Grand Prix nel lontano 2006 (quando poteva contare su un certo Lewis Hamilton in coppia con Alexandre Premat), aveva celebrato tre doppiette nello stesso anno. La compagine veneta ha eguagliato questo record nella Feature Race di sabato: Gasly vincitore, Giovinazzi secondo dopo aver scavalcato al via Sergey Sirotkin. Il tutto condito dalla netta pole-position che il francese aveva messo a segno nelle qualifiche del venerdì. Poi a punti anche in gara 2, il talento del vivaio Red Bull si è quindi preso la leadership in graduatoria con 107 lunghezze, contro le 96 del compagno di box Giovinazzi. Il pugliese è purtroppo rimasto a secco nella Sprint Race, dopo aver danneggiato l'ala anteriore in un contatto alla prima curva con Nobuharu Matsushita e aver rimediato per questo anche 10" di penalità. Troppo per sperare di rientrare in zona punti senza colpi di scena, che non si sono verificati.



Ancora sugli scudi Antonio Giovinazzi secondo in classifica di campionato. Su di lui si stanno posando gli occhi dei manager della F1



Raffaele
Marciello

Marciello terzo in classifica tanti piloti in pochi punti

In assenza di un dominatore assoluto come era stato Stoffel Vandoorne nel 2015, in effetti, la costanza di risultati si sta rivelando un requisito chiave: ne sa qualcosa ad esempio Oliver Rowland, approdato all'Hungaroring da capoclassifica. L'inglese, pur senza mai vincere, era stato fino ad ora un vero metronomo, ma il meccanismo si è inceppato in terra magiara. Complice una qualifica negativa, l'alfiere della MP Motorsport ha portato a casa solo un sesto posto in gara 2, scivolando quarto in graduatoria con 83 lunghezze, contro le 85 del nostro Marciello, quarto in gara 1 e ottavo in gara 2. Dietro di loro, la situazione è estremamente equilibrata con Norman Nato a 81, King a 80, Mitch Evans a 77 e lo stesso Sirotkin a 70.

Peccato per Ghiotto Rapax quinta con Pic

Il fine settimana ungherese prometteva bene anche per Luca Ghiotto, che con il sesto tempo aveva dato vita alla sua miglior qualifica. Purtroppo una serie di peripezie in gara 1 e il repentino ko in gara 2 lo hanno lasciato a mani vuote. Il driver della Trident domenica è stato infatti coinvolto nella confusione innescata dal testacoda in curva 2 da Arthur Pic, costato il ritiro pure a Matsushita e Alex Lynn. Ad oggi l'inglese della DAMS può essere considerato come il principale deluso di questa annata: pronosticato tra i favoriti per la conquista del trono, è andato a punti appena una volta nelle ultime otto. Quanto a Pic, l'errore di gara 2 non cancella la soddisfazione per la quinta posizione di sabato, principale acuto della Rapax nel 2016.





E ora Hockenheim fine di un luglio senza soste

Un intensissimo luglio con quattro trasferte in un mese (bisogna del resto adeguarsi al calendario della Formula 1...), vede già alle porte l'appuntamento di Hockenheim, dove si torna dopo due anni. Il tracciato tedesco al volante di una GP2 sarà per molti una novità, chissà che non possa esserci qualche sorpresa. Poi ci sarà una meritata pausa estiva, prima del rush finale che scatterà da Spa-Francorchamps.

Così il campionato

1. Gasly	107
2. Giovinazzi	96
3. Marciello	85
4. Rowland	83
5. Nato	81
6. King	80
7. Evans	77
8. Sirotkin	70
9. Markelov	65
10. Matsushita	56



Luca
Ghiotto

Dillmann ci prova

L'esperto francese del team AVF conduce il campionato al giro di boa, ma ora viene insidiato da Nissany che è la grande sorpresa della fase centrale della stagione. In leggero calo Deletraz e Panis, salgono le quotazioni di Binder mentre Vaxiviere...





Tom Dillmann
leader di campionato con AVF



Roy Nissany

Jacopo Rubino

E' arrivata la pausa estiva per la Formula V8 3.5 e dopo cinque appuntamenti, dieci gare, è già tempo di bilanci. La categoria sta reggendo il colpo dell'addio da parte di Renault, anche se gli iscritti sono una quindicina, grazie al buon livello dei team e dei piloti che riescono a offrire gare combattute e di qualità. E questo è un buon segnale per un futuro che a breve verrà deciso. Il campionato è quanto mai aperto e la leadership di Tom Dillmann sta per essere messa in discussione dall'eccellente Roy Nissany, che ad ogni weekend dimostra di essere sempre più maturo e veloce. La doppietta di Silverstone messa a segno dal pilota israeliano del team Lotus Charouz ne è un chiaro sintomo. Nissany si è portato al secondo posto nella classifica generale con un totale di 124 punti contro i 156 di Dillmann. Il francese della AVF ha un passo invidiabile e forte della sua grande esperienza (il ragazzo di Mulhouse ha 27 anni) in tutte le dieci gare disputate ha raccolto punti ottenendo una vittoria, sei podi totali, tre quarti posti e un sesto. Soltanto Aurélien Panis, quarto in classifica con 112 punti, è riuscito a concludere tutte le corse nella top 10 anche se con piazzamenti più "leggeri".

Nissany periodo d'oro Deletraz perde punti

Dillmann riesce sempre a sopravvivere a duelli anche duri ed è con questo passo e una certa furbizia che si riescono a vincere i campionati. Nissany sta attraversando un periodo incredibile. Nelle ultime quattro corse ha conquistato due secondi posti

(Le Castellet) e due vittorie (Silverstone), un bottino di punti notevole che lo ha proiettato come un missile verso la piazza d'onore scavalcando Panis e Louis Deletraz. Quest'ultimo, partito forte in campionato, sta subendo qualche battuta d'arresto di troppo. D'accordo ha vinto a Le Castellet gara 2, ma nella prima si era piazzato soltanto sesto e a Silverstone tra problemi di assetto e quant'altro ha concluso soltanto decimo e nuovamente sesto. Ora lo svizzero del Renault Sport Academy schierato da Fortec è terzo in campionato con 119 punti. Panis dicevamo, è sempre lì, con grinta combatte, sbaglia, ma alla fine porta a casa punti che sono molto utili per lui e per la Arden.



Nissany e Binder
uomini d'oro
per Lotus Charouz

Così il campionato

1. Dillmann 156 punti
2. Nissany 124
3. Deletraz 119
4. Panis 112
5. Binder 109
6. Vaxiviere 97
7. Orudzhev 82
8. Kanamaru 47
9. Cecotto 43
10. Baptista 33

Binder consistente il mistero Vaxiviere

Molto consistente si sta rivelando René Binder con la seconda Lotus Charouz. L'austriaco ha un solo ritiro, a Budapest gara 1, mentre le rimanenti nove gare le ha chiuse in zona punti non facendo mai peggio della settima posizione. Il top lo ha raggiunto a Silverstone, terzo e secondo, quest'ultimo suo miglior risultato stagionale. Binder è risalito al quinto posto in classifica con 109 punti. Sesto è il grande deluso del campionato, Matthieu Vaxiviere della SMP che sulla carta doveva giocarsi il titolo con Dillmann. Il francese è velocissimo in qualifica, già tre le pole ottenute di cui due a Silverstone, ma in gara non riesce poi a concretizzare. Problema suo o della monoposto? Sembra molto strano, per esempio in Gran Bretagna, che dopo tre ore dalla grande prova delle qualifiche, la macchina diventi improvvisamente scorbutica, lenta eccetera, tanto da far concludere Vaxiviere al settimo posto nella gara 2 mentre l'ha salvata in gara 1 concludendo secondo anche grazie a un contatto davanti a lui tra Nissany ed Egor Orudzhev. A Silverstone, SMP gli aveva anche cambiato il motore pensando a un calo di rendimento del V8 Gibson con le temperature alte che si possono registrare in corsa, ma non è sembrato che sia cambiato molto. E dire che Vaxiviere a Spa, sotto un diluvio universale, era riuscito a vincere da quarto in griglia di partenza una corsa difficilissima. Dunque, dove si annida il problema?



Louis Deletraz



Aurelien Panis



Matthieu Vaxiviere



Attenti alla testa...

Dale Earnhardt Jr si è dovuto nuovamente fermare per sintomi riconducibili ad un trauma cranico. Anche per via del monito che arriva dal football, medici del motorsport sono sempre più prudenti



Dale Earnhardt Jr.

Marco Cortesi

Il trauma cranico è diventato il nemico pubblico numero uno per i piloti. O forse lo è sempre stato, solo che i sintomi non erano presi così tanto sul serio da portare ai lunghi stop che si vedono ora. Il problema è stato riportato alla luce da Dale Earnhardt Jr. Il pilota della Chevy numero 88 in NASCAR Sprint Cup ha recentemente sofferto, in particolare nell'appuntamento in Kentucky, di sintomi come perdita di equilibrio e nausea, e ha dovuto dare forfait negli ultimi round. Si tratta degli stessi che nel 2012 l'avevano costretto a fermarsi per due gare dopo un crash a Talladega. Una situazione davvero difficile, dato che gli incidenti che hanno generato gli ultimi problemi di salute (principalmente in Michigan e Daytona) sono stati apparentemente di lieve entità. Ma la prudenza ha preso il sopravvento. Negli stati uniti, il problema dei possibili danni a lungo termine dei traumi cranici è affrontato in maniera molto più diretta anche per via dei tanti moniti clamorosi che ci sono stati nel mondo del football, sport in cui spesso si sente di ex campioni che, a fine carriera, si ritrovano confinati in un'esistenza problematica. Addirittura si passa da diagnosi di depressione e di demenza fino a casi di suicidio. Ed il fenomeno ha perfino un nome: post-concussion syndrome. La NASCAR è finora stata all'avanguardia nel motorsport, adottando nel 2013 le procedure ImPact sviluppate dall'Università di



Non è un caso che Bill Simpson, icona della sicurezza nel motorsport, sia ora impegnato nella realizzazione di caschi da football, in partnership con Chip Ganassi...



Dario Franchitti

Pittsburgh, che utilizzano un test computerizzato. Le stesse attraverso le quali è dovuto passare Fernando Alonso dopo l'incidente nei test di Barcellona della scorsa stagione. Anche in Formula 1, i medici sono sempre più prudenti, così come in IndyCar considerando anche l'esempio di Dario Franchitti, costretto al ritiro dalle conseguenze del crash di Houston 2012, sommati con quelle di altri pesanti incidenti in carriera. Lo scozzese, che ora lavora come advisor per Chip Ganassi, ha tuttora a che fare con problemi di memoria e di concentrazione. Ma è stato anche il caso di JD Gibbs, figlio del proprietario dell'omonima scuderia NASCAR, che combatte problemi di funzionalità cerebrale legati ad una vita fatta di sport estremi. Per il futuro, è pensabile che la prudenza aumenti ulteriormente, col continuo venire alla luce, perfino post-mortem, di casi di sindrome da trauma cranico negli atleti. Ed è indicativo che a Will Power sia stata impedita la partecipazione a St. Petersburg per quello che alla fine si è scoperto essere un virus. Comunque, molti giocatori di football, e perfino lo stesso Earnhardt, hanno deciso di donare il loro cervello, per quando non saranno più in vita, alla ricerca scientifica. Per il pilota del North Carolina, di gran lunga il più amato dal pubblico delle gare stock-car, le preoccupazioni sono tante. Per ora, a sostituirlo ci ha pensato Jeff Gordon, tolto dal pensionamento da Rick Hendrick, in attesa di buone notizie.

AUTOTECNICA MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

