

n. 364
31 ottobre 2016

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

GP MESSICO

Hamilton vince,
Rosberg vede il titolo,
ma è il nuovo caso
Verstappen
a incendiare la F.1

Il Circus brucia



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



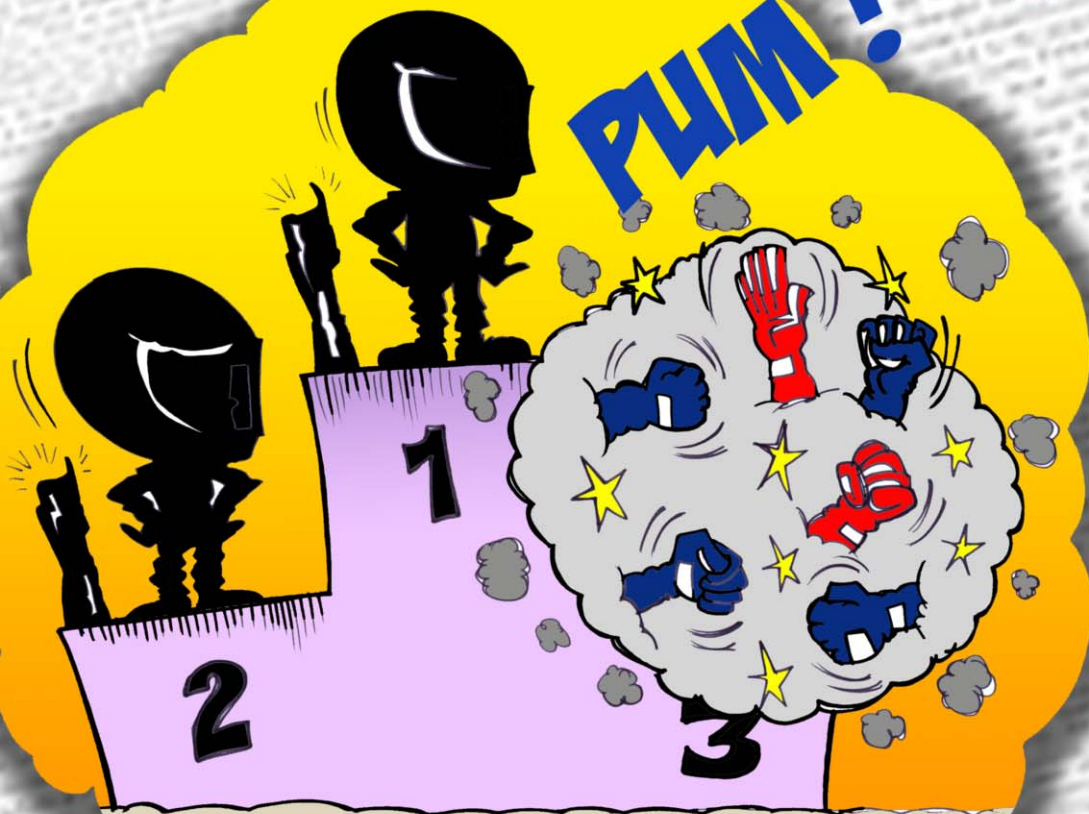
il graffio

di Baffi

MEXICO CITY: LA LOTTA
PER IL 3° POSTO.

PAM! PAF!

PUM!



BAFFI

La prima volta di Lorandi jr





Unica rivista italiana a supportare un giovane, ma la Federazione...

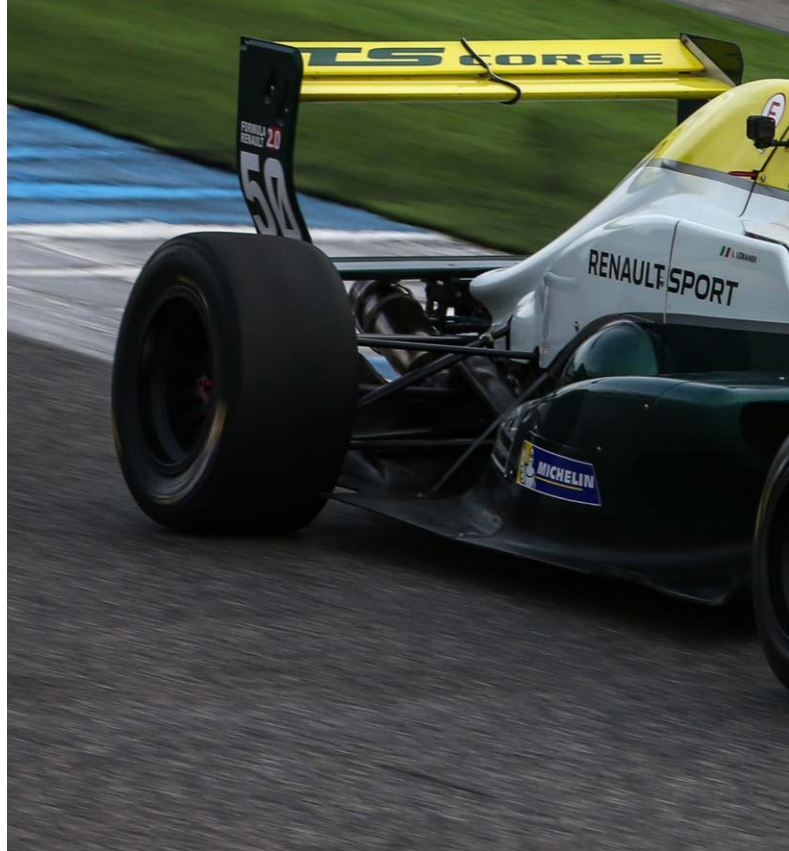
Per il sesto anno consecutivo Italiaracing è riuscito ad organizzare un test completo in un ambito così importante come quello della Eurocup Renault. Test che, grazie alla disponibilità fondamentale di Renault Sport, regaliamo a quello che riteniamo sia stato il miglior giovane kartista italiano della stagione. Sono sempre molto sorpreso nel notare come la nostra iniziativa goda di molto rispetto e considerazione in ambito internazionale e sia completamente snobbata in Italia, in particolare dalle istituzioni federali. Non ricordo altre testate giornalistiche del nostro Paese che portino al debutto in campo europeo, e in forma totalmente gratuita, un giovanissimo pilota. Non ricordo mai una telefonata dalla federazione per magari svolgere assieme la nostra iniziativa o svilupparla in qualche maniera. Ricordo invece, che l'ACI Sport nel 2014 tentò di fermare il nostro test, all'epoca a Barcellona con Leonardo Pulcini, perché non aveva i 16 anni richiesti dal regolamento. Ma era una prova privata e la Renault rispose rapidamente la triste questione. La Federazione aveva tentato di metterci i bastoni tra le ruote perché la semplice parola Renault le andava di traverso. Siamo molto contenti nel vedere come si sia sviluppata la carriera dei kartisti da noi scelti nel tempo. Ignazio D'Agosto ha avuto belle soddisfazioni nella Eurocup Renault, Damiano Fioravanti proprio quest'anno ha ottenuto i suoi migliori risultati nella Euroformula, categoria che proprio domenica scorsa Pulcini ha dominato conquistando il titolo. Alessio Lorandi ha vinto il Grand Prix de Pau FIA F.3 lo scorso maggio mentre vedremo come procederà il percorso di suo fratello Leonardo. Nel 2015 il premio è andato a Luca Corberi che però ha preferito rimanere nel karting. Insomma, i ragazzi ci hanno regalato soddisfazioni ed è bello vedere come non dimenticano mai che grazie a Italiaracing si sono affacciati e misurati per la prima volta in campo internazionale. Piccole soddisfazioni...

Massimo Costa

Massimo Costa

74 giri, 320 chilometri percorsi. Già questi due dati riassumono l'importanza della prova che Leonardo Lorandi, selezionato da Italiaracing come miglior Kartista italiano 2016 e premiato (come avviene dal 2011) con il test collettivo di 8 ore Eurocup Renault organizzato da Renault Sport, ha sostenuto a Estoril lunedì 24 ottobre. Un circuito probante dal punto di vista fisico, difficile da digerire per un giovane proveniente dal karting per le sue curve veloci, le violente staccate. Lorandi junior, fratello di Alessio impegnato nel FIA F.3 e recentemente in GP3, prima di salire sulla Tatuus messa a disposizione dalla TS Corse aveva partecipato al Corso Federale nel novembre del 2015, poi ha affrontato un test ad Adria con una monoposto di F.4. Nulla di più. Esperienza quindi molto limitata con le formule. La Tatuus di F.Renault non è certo paragonabile alla sorella minore della F.4 in quanto ha maggiore grip, un più elevato numero di cavalli, una discreta potenza da controllare. Una macchina vera, insomma. Tutto questo Lorandi lo ha sapientemente immagazzinato giro dopo giro grazie ai consigli preziosi dell'ingegnere Giampaolo Vanni che nella sua lunga carriera ha avuto a che fare con piloti da svezzare come Pastor Maldonado, Marco Bonanomi, Mirko Bortolotti, Toni Vilander, Chris Van der Drift, Davide Valsecchi Sergey Afanasiev, poi divenuti protagonisti nel mondo del motorsport. Lorandi ha avuto un approccio intelligente, abbassando costantemente i propri tempi giro dopo giro. Senza fretta. L'obiettivo del test, come avviene da quando abbiamo istituito tale premio, non era quello di segnare i tempi, ma conoscere una nuova monoposto e provare con la pista impegnata da altri piloti veloci e di esperienza. Con Leonardo infatti, giravano altre 24 monoposto con piloti provenienti dalla F.4 e dalla stessa F.Renault. Il "nostro" ragazzo era quello con meno esperienza, l'unico in arrivo dal karting.

Un piccolo problema all'attuatore, un testacoda innocuo al mattino non hanno intaccato il primo turno iniziato con pista umida; un sensore che faceva le bizzarrie al pomeriggio e una uscita nella ghiaia di Leonardo hanno invece fatto perdere un po' di tempo prezioso impedendo a Leonardo di sfruttare al meglio un nuovo treno di gomme con i quali i tempi sarebbero sicuramente scesi. Ma nessun problema, Leonardo era molto contento in serata: "E' stata una gran bella esperienza, assolutamente non facile, ma mi piacerebbe avere ancora altre possibilità con questa monoposto. Ho fatto qualche errore, ma penso sia normale provando su un circuito nuovo e complicato come quello di Estoril. Ringrazio Italiaracing e Renault Sport

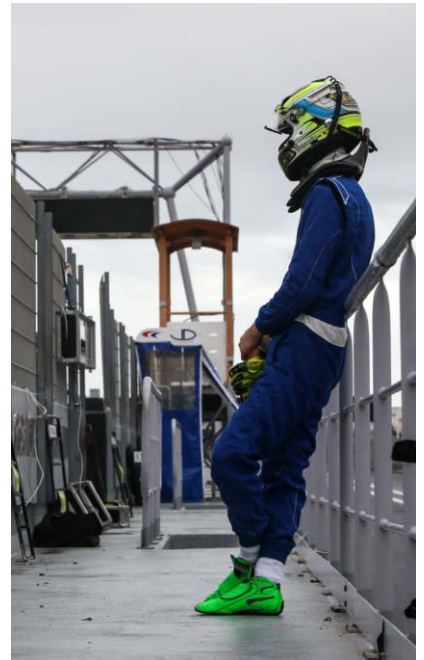


per avermi permesso di partecipare al test assieme a piloti di già provata esperienza, anche questo è stato molto utile. E ringrazio i ragazzi della TS Corse che hanno sempre fatto il massimo per mandarmi in pista nelle migliori condizioni".


Il parere dell'ingegnere Giampaolo Vanni

"Il test è stato caratterizzato da condizioni meteo variabili ed al mattino per le prime due ore sono state utilizzate gomme da pioggia. Poi, a partire dalle 11.30 abbiamo montato le slick. Leonardo ha subito mostrato ottime capacità nell'interpretare le condizioni dell'asfalto in continuo mutamento, migliorando progressivamente le sue prestazioni. Con la gomma nuova, Lorandi ha evidenziato una buona sensibilità abbassando i tempi sul giro rispetto a quando aveva utilizzato gli pneumatici usati. In generale, considerando la non conoscenza della pista e della vettura, considerando anche che era l'unico kartista presente, il mio giudizio è molto positivo considerando anche la velocità di apprendimento e di messa in pratica dalle indicazioni derivate dall'analisi dei dati".









**“Non ti preoccupare delle polemiche tu continua pure a guidare così...”.
Avrà davvero sussurrato queste parole all’orecchio di Verstappen, quel gran furbacchione di Bernie Ecclestone?**

Effetto Verstappen

**(ovvero: di cosa
parliamo davvero
quando parliamo
di corse)**



Le controverse manovre dell'olandese ci fanno riflettere sulle regole e la 'filosofia' della F.1. Che rischia di essere uccisa da troppe regole troppo complicate

Stefano Semeraro

Può piacere o non piacere, guidare da fuoriclasse o da pirata, essere l'ultimo dei romantici o il primo dei furbetti ma di certo a Max Verstappen bisogna riconoscere un grande merito: aver risvegliato la F.1 dal torpore e averci costretto a riflettere su di che cosa veramente parliamo quando parliamo di corse.

Qualche anno fa ci si entusiasmava se Arnoux o Villeneuve si



Verstappen davanti a Ricciardo prima delle concitate fasi finali del GP del Messico

prendevo a ruotate per due giri di pista, oggi pare che l'unica e l'ultima parola in materia ce l'abbiano i commissari e la telemetria. Max è il granello di sabbia che inceppa il meccanismo, rimette in discussione abitudini calcificate da troppo tempo. Bernie Ecclestone compie un esercizio di cinismo inammissibile quando chiede di vedere più incidenti, e più piloti trasportati in ospedale, per rialzare gli indici di ascolto del Circus. Ma non ha certo torto a considerare noiose le gare di oggi, dominate dalla strategie, dai sorpassi ai

box, dalle discussioni – pallosissime, ammettiamolo una buona volta... – sul rendimento di questa o quella miscela in questa o quella condizione di temperatura. In un mondo che pareva aver abolito ogni contatto appena un po' rude, ecco che è piombato il pilota alfa Verstappen, quello che si butta dentro e prova a sorpassare, che morde e picchia duro. A volte esagerando, per carità, qualche volta andando oltre i limiti (e in quei casi va punito). Ma dando sempre spettacolo, meritandosi sempre il prezzo del biglietto.

Troppo spazio ai commissari

Il resto del paddock, bloccato in gerarchie antiche, ha vissuto male il suo avvento; cerca di imbrigliarlo e neutralizzarlo, ma è sintomatico – e paradossale – che in Messico Vettel sia stato punito e privato del podio per aver compiuto una manovra che violava la "regola anti-Verstappen", approvata da poco proprio per punire le 'bastardate' dell'olandese in frenata. Per carità, le regole servono, e vanno applicate. Però come è auspicabile che la F.1 torni ad essere un confronto fra piloti oltre che fra ingegneri e muretti, bisogna fare in modo che le regole siano poche, semplici, comprensibili da chiunque. Che lascino il minor margine possibile all'arbitrio dei commissari ma che evitino anche il balletto di sanzioni e controsanzioni del dopo gara. Che credibilità può avere un GP il cui podio viene ribaltato a fine gara, e poi di nuovo stravolto due ore dopo? Così si ottiene solo un risultato sicuro: far scappare gli appassionati.

Il duello fra Vettel e Ricciardo è stato ruvido, ma leale, l'essenza delle corse. Seb può giustamente lamentarsi di essere stato penalizzato, mentre dovrebbe pentirsi della sua reazione davvero eccessiva nei confronti di Verstappen e di Charlie Whiting. Anche Hamilton aveva tagliato una curva in partenza, e non è stato punito. Max ha ritenuto di fare lo stesso – rivelando che era stato lo stesso Christian Horner a raccomandarglielo – perché in quel momento non sapeva bene cosa era meglio fare. Non poteva sapere e decidere, come hanno fatto i commissari ore e ore dopo la fine della gara, compulsando i tracciati della telemetria, che Hamilton (forse) non aveva guadagnato nulla dal suo taglio. Al di là dei fatti messicani, l'effetto Verstappen resta, e dovrebbe indicarci la strada da seguire. A chi compie scorrettezze molto gravi, bandiera nera e arrivederci. In tutte le altre occasioni, per favore, lasciateli correre.



La partenza di Hamilton con taglio di chicane giudicata regolare dalla direzione gara

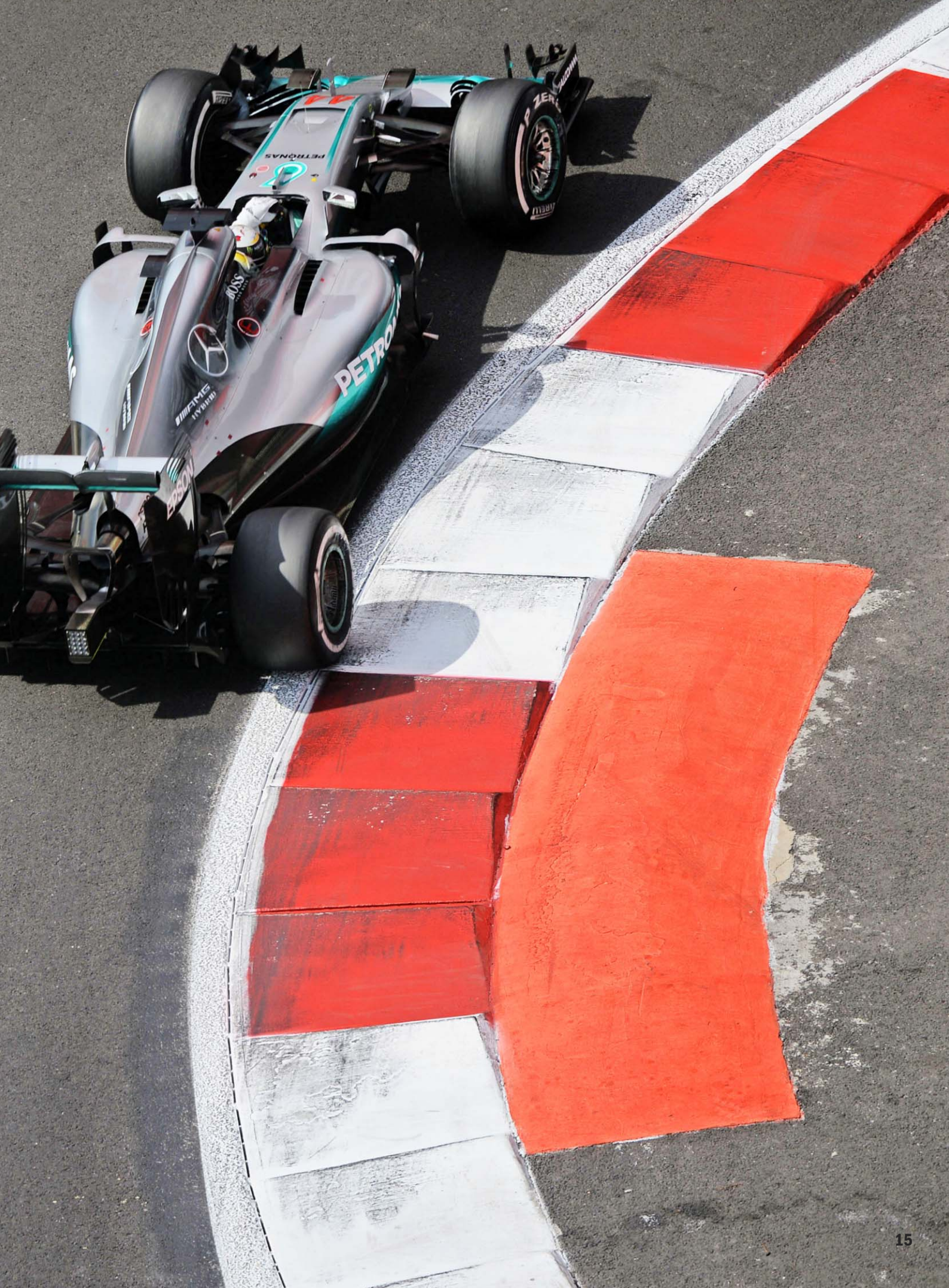




Hamilton contro... Prost

Ottava vittoria stagionale per Hamilton, che ha eguagliato il record di 51 Gp conquistati del campione francese, famoso per la sua guida 'cautelosa'. Uno stile che Rosberg, che mantiene un distacco di 19 punti con due gare ancora da disputare, sta imitando al meglio (Verstappen permettendo)









Stefano Semeraro

Lewis Hamilton in Messico ha vinto il suo 51esimo Gran Premio di Formula 1, eguagliando Alain Prost. Il suo problema però è che deve rimontare ancora 19 punti ad un avversario, il suo compagno di squadra Nico Rosberg, che sta correndo... alla Prost. Rischiano lo stretto necessario, calcolando quanti punti può permettersi di lasciare per strada, non inseguendo la vittoria – nonostante i proclami roboanti della vigilia – ma accontentandosi dei piazzamenti. Un po' come fece suo papà Keke, iridato nel 1982 con appena una vittoria ma un cammino regolarissimo. Possiamo biasimarlo? Certo che no. In Messico il tedesco della Mercedes ha avuto a disposizione un primo matchpoint, in Brasile ne avrà un secondo, e stavolta gli basterebbe vincere, indipendentemente dal piazzamento del rivale, per assicurarsi il primo campionato di F1 della sua carriera.

In tutto il weekend Hamilton è stato superiore, si è preso la pole e in gara ha avuto un unico momento di incertezza alla partenza, quando è andato lungo e ha tagliato la chicane andando a mettere le ruote sull'erba. I commissari e la telemetria hanno deciso (a gara conclusa) che nell'occasione Hamilton aveva rallentato non capitalizzando il vantaggio acquisito, e quindi hanno deciso di non punirlo, comunque la gara l'ha dominata lui.

Rosberg non lo ha impensierito, anzi ha dovuto, specialmente in partenza, badare piuttosto a difendersi dalla furia orange di Max Verstappen – sempre lui. «La differenza fra me e Rosberg l'hanno fatta i guai meccanici», aveva brontolato alla vigilia Lewis, riferendosi soprattutto all'arresto di bielle e pistoni della Malesia. Dopo la gara ha fatto invece sfoggio di stoicismo. «Sono in una situazione in cui è più facile perdere il campionato piuttosto che vincerlo. E' dura da mandare giù, ma è così. Ho perso abbastanza gare in carriera quindi so come funziona. Ho anche perso un campionato nel 2007 (quando fu beffato da Raikkonen, ndr) e sono sicuro che non sarebbe peggio di quella volta. Al momento comunque non è il titolo a cui penso, ma a fare il meglio possibile nelle gare che restano».

Rosberg dal canto suo, tirato un sospiro di sollievo per aver scampato in partenza, alla vigilia di Halloween, un incidente che gli sarebbe costato carissimo. Schivato lo scherzetto, è arrivato il dolcetto. «E' stata una gara dura – ha ammesso – allo start ho visto un buco e ho pensato che avrei potuto passare Lewis quando ho visto che lui bloccava le gomme e finiva sull'erba. All'improvviso Verstappen mi ha colpito e sono finito anch'io nell'erba. Per fortuna il contatto non ha danneggiato la macchina né mi ha fatto perdere la posizione. Hamilton comunque qui era veloce, quindi non sono riuscito a vincere, ma arrivare secondo non è male. Interlagos si adatta meglio alle Mercedes, quindi non vedo l'ora di essere là e vedere cosa riusciremo a fare».

Messico e lacrime (di rabbia)

L'imbarazzante balletto delle penalizzazioni prima regala, poi toglie a Vettel un podio ampiamente meritato in pista battendosi all'arma bianca prima contro Verstappen poi contro Ricciardo. Raikkonen, sesto, la prende con filosofia. Una buona Ferrari, ma l'ennesima occasione sfumata





Il podio cancellato
dopo 3 ore e 8 minuti
dai commissari

F
FIA FORMULA
WORLD CHAMPIONSHIP

IN M

Stefano Semeraro

Dopo Austin, la Ferrari ha scoperto un'altra faccia triste dell'America. Il podio prima negato, poi conquistato, poi perso di nuovo. Non in pista, dove Vettel ha lottato come un leone – ma urlato un po' troppo nella radio... - risvegliandosi dall'abulia che pareva averlo colto nell'ultima parte della stagione. Ma nella sala dei commissari, davanti alla moviola, dove è stato deciso che la sua difesa dagli attacchi di Ricciardo era stata scorretta. «Io ho il massimo rispetto per Daniel, a mia discolpa posso dire che stavo lottando al massimo dello sforzo, e che ho cercato di lasciargli comunque un minimo di spazio». Non sufficiente per evitargli una penalizzazione di 10 secondi che l'ha spostato, due ore abbondanti dopo la fine della gara, dal terzo al quinto posto della classifica. Il podio Sebastian, e la Ferrari tutta, lo sentivano loro. Quei tagli di Verstappen durante la lotta per il terzo posto non gli erano andati giù, gli sembravano un'ingiustizia, tanto che la sua rabbia ha voluto urlarla tutta nella radio, mandando "affa" Charlie Whiting senza né sì né ma in mondovisione quando ha visto che la direzione gara aveva deciso di non intervenire. Era poi riuscito a salirci, di corsa, affannato, quando Arrivabene gli aveva comunicato a gomme fredde che Max era stato infine penalizzato di 5 secondi. «Vai, corri, il podio è tuo!».

L'amarezza di Arrivabene

Verstappen non l'aveva presa bene, dopo essersi visto sventolare il ditino di Vettel sotto il casco e avergli risposto con un altro inequivocabile gesto («ma che vuoi da me?»), non gliel'aveva mandate a dire. «Sebastian è un idiota e un frustrato, dovrebbe tornare sui banchi di scuola». Chissà che risate si deve essere fatto quando ha saputo della sanzione a Vettel, figlia proprio di quella regola "anti-Verstappen" inserita da poco per impedire a chi si difende di cambiare traiettoria quando è già iniziata la staccata. Una sanzione sulla quale, hanno assicurato dalla direzione gara, non hanno influito gli impropri lanciati via radio dal ferrarista.

«Verstappen era uscito di pista ma non mi lasciava la posizione», ha commentato Vettel quando ancora pensava di aver riguadagnato il podio dopo tante gare in bianco. «con l'adrenalina in corpo ero furibondo, Maurizio ha saputo calmarmi. Oltretutto in quel modo aveva consentito a Ricciardo di avvicinarsi. Il contatto con Daniel? Credo sia stato un po' troppo ottimista, ci siamo toccato e pensavo di aver forato, per fortuna sono riuscito a tagliare il traguardo. Partendo dal settimo posto sono davvero soddisfatto, non potevo fare meglio».

L'amarezza per il podio sfumato l'ha espressa poi Arrivabene. «Poteva essere una giornata speciale, con un podio meritato che ci è stato tolto per questioni burocratiche. La squadra ha fatto un ottimo lavoro, la strategia era azzeccata e i due piloti hanno fatto un ottimo lavoro. Purtroppo siamo stati penalizzati da una decisione inappellabile dei commissari che ritengo troppo pesante e per certi versi ingiusta». Un po' beffardo era arrivato nel frattempo il commento di Chris Horner, team principal della Red Bull: «Vettel deve essere più disciplinato...».



Da due viste TV il "fattaccio" che è valsa la penalizzazione di Vettel





Ora serve una vittoria

Una situazione un po' di contrabbando, come direbbe Paolo Conte, mentre Kimi Raikkonen, sesto alla fine appena dietro il compagno di squadra, non ha recriminato sulla strategia differenziata che gli è costata una posizione. «Dopo il primo pit stop con le medie non avevo grip, abbiamo provato a vedere se andava meglio con un treno fresco dello stesso tipo di gomme, ma onestamente non è stato così, anche se sono contento di aver provato a fare qualcosa di diverso». Anche per lui, nel finale, un contatto ravvicinato con Hulkenberg: «non è stato facile passarlo, è dura quando ti avvicini e non hai trazione. Non so se ci siamo toccati, ho solo visto che si girava». Una buona Ferrari, un'occasione sfumata. Restano solo due gare per riprovare a togliere quello 0 nella casella delle vittorie: difficile, quasi impossibile, ma con il Raikkonen redivivo e il Vettel visto al volante (non quello radiofonico...) vale la pena di provarci.

Hulkenberg da applausi



a cura di **Jacopo Rubino**
foto Photo 4

Hamilton

10

Il momento difficile si direbbe definitivamente passato: come a Austin, Lewis è stato una spanna sopra al compagno Rosberg marcando la pole e affrontando di fatto l'intera gara in testa, senza essere disturbato. Unica sbavatura quella al via, quando è arrivato lungo alla prima frenata e ha dovuto tagliare la chicane. Ora ha 51 vittorie come Alain Prost, e il sorpasso sembra dietro l'angolo.

Hulkenberg

8

Quinto in qualifica, settimo in gara dietro ai soliti di Mercedes, Red Bull e Ferrari: da quando ha firmato con la Renault, il tedesco sembra davvero essere tornato quello che sapevamo capace di ottimi exploit. A Enstone si staranno fregando le mani per il 2017.

Ericsson

8

Etichettato di solito come un mediocre pagante, lo svedese sta in verità facendo buone cose al volante della Sauber. Quella in Messico è stata probabilmente la più bella gara della sua stagione, chiusa all'11esimo posto dopo essere stato toccato in avvio da Gutierrez e quindi spinto verso il malcapitato Wehrlein. Ritrovatosi ultimo, Ericsson ha poi recuperato fino ad arrivare a un passo dalla zona punti. Sarebbe stata meritata.

Rosberg

7

Difficile capire quanto Nico abbia deciso di gestire, o quanto Hamilton gli fosse superiore in Messico. Il tedesco in ogni caso porta a casa un secondo posto perfetto per mantenere la media necessaria ad aggiudicarsi il titolo. Non senza trovare due volte Verstappen sulla propria strada...

Ricciardo

7

Gara particolare quella dell'australiano, l'unico a montare subito la gomma media sfruttando la safety-car iniziale. Daniel ha viaggiato a lungo in ombra, poi nel finale ha effettuato un secondo pit-stop per passare alle soft e arrivare addosso a Verstappen e Vettel. Dai quali ha ereditato il podio grazie alle loro penalità.

Vettel

7

Spesso messo in discussione negli ultimi tempi, invischiato nelle difficoltà Ferrari, Vettel è stato autore di una bella corsa in Messico: notevoli i 33 giri percorsi nel primo stint con le gomme soft, praticamente il doppio degli avversari, per giunta con tempi sempre di tutto rispetto. Il podio sarebbe stato meritatissimo, la penalità ricevuta per la difesa su Ricciardo è forse davvero troppo severa. Anche perché se Verstappen gli avesse subito strada, non ci sarebbe stato il ruota a ruota della discordia con l'australiano. Almeno non in quel momento. Un punto in meno per le troppe lamentele, che cominciano anche a infastidire gli avversari.





Marcus
Ericsson

GP MESSICO

Il pagellone





Felipe
Massa

Raikkonen

6

Ancora una volta più rapido in qualifica del compagno Vettel, Kimi in Messico è stato però meno incisivo sul passo gara quando ha montato la miscela media. Il secondo pit-stop non ha cambiato le carte in tavola.

Pascal Wehrlein

6

Sarebbe da s.v. in quanto fuori senza colpe dopo tre curve, ma il voto va per la bella qualifica in cui si guadagnato l'accesso in Q2 con la Manor.

Jolyon Palmer

6

L'inglese non ha certo la fortuna dalla sua parte: un problema al telaio lo ha costretto a saltare le qualifiche, poi partendo dal fondo si è rimboccato le maniche per chiudere 14esimo. Meglio del compagno Kevin Magnussen. La Renault dovrà certamente leggere tra le righe di questi risultati per scegliere chi confermare nel 2017.

Bottas

6

La Williams è un razzo in rettilineo e il finlandese fa la storia con i 372,5 km/h rilevati. Ma per il resto il finlandese non può andare oltre l'ottavo posto. Sono pur sempre quattro punti.

Massa

6

Buona la sua qualifica, mentre in gara è un po' più difficile tenere il passo del gruppo di vertice. Felipe si prende comunque un discreto nono posto, mostrando nervi saldi nel tenere a bada l'arrembante Perez praticamente per l'intera corsa.

Perez

6

Nel weekend di casa, davanti ai propri connazionali che lo trattano come un vero eroe, "Checo" non rende forse quanto ci si aspettava, anche in confronto all'altra Force India di Hulkenberg. Possono aver inciso la pressione o i tanti impegni promozionali che ha dovuto affrontare in questi giorni. Perez ha chiuso così solo decimo, impazzendo nel provare a superare la Williams di Massa.

Jenson Button

6

Di nuovo un Gran Premio poco brillante per la McLaren, ma Jenson si dà comunque da fare a metà gruppo.

Fernando Alonso

6

Non è certo andata come a Austin, ma lo spagnolo non si è perso d'animo nello sgomitare contro avversari meno blasonati. Proprio come Button.

Esteban Ocon

6

Al traguardo con la Manor, non si poteva chiedere probabilmente di più al francesino. Che in ogni caso fa gola a molti sul mercato...

Felipe Nasr

5

La Sauber ha evidenziato piccoli segnali di crescita, ma il brasiliano perde il confronto con il compagno Ericsson.

Carlos Sainz

5

Non la miglior trasferta per la Toro Rosso, ma lo spagnolo rischia di combinarla grossa quando al primo giro accompagna il connazionale Alonso verso l'erba. Infatti ha ricevuto cinque secondi di penalità.

Kevin Magnussen

5

Solo 17esimo il danese, battuto da Palmer.

Daniil Kvyat

5

18esimo al traguardo, il russo non si è certo messo in luce.

Esteban Gutierrez

5

Tanti i problemi avuti in Messico dalla Haas, ma l'altro messicano non impressiona. Difficile garantirsi la riconferma per il 2017.

Verstappen

4

Voto troppo severo? Forse sì, ma ancora una volta l'olandese volante ha dimostrato poca disciplina. Ha fatto molto discutere la sua condotta nel finale, quando ormai braccato da Vettel non gli ha dato strada dopo aver tagliato la prima chicane. Senza dimenticare l'eccessiva aggressività su Rosberg, al via e in quel tentativo azzardato di sorpasso: spettacolare sì, ma sarebbe stato molto grave se il tedesco della Mercedes fosse stato eliminato in un incidente. Perché è vero che tutti affrontano la stessa gara, ma c'è pure una regola non scritta che consiglia di avere più accortezza per chi si gioca un Mondiale.

Romain Grosjean

S.V.

Complicato dare un voto al francese, sempre bersagliato da noie tecniche della sua Haas.



FUNDACIÓN
TELMEX *telcel*



Meglio col pallone che in pista Carlos Sainz Jr, qui impegnato in un match di beneficenza alla vigilia del Gran Premio messicano sotto gli occhi divertiti del compagno Kvyat

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 OTTOBRE 2016

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1'40"31"402
- 2 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 8"354
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-TAG) - 20"858
- 4 - Max Verstappen (Red Bull RB12-TAG) - 21"323 *
- 5 - Sebastian Vettel (Ferrari SF16-H) - 27"313 **
- 6 - Kimi Räikkönen (Ferrari SF16-H) - 49"376
- 7 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 58"891
- 8 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 65"612
- 9 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 76"206
- 10 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 76"798
- 11 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 13 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1 giro
- 14 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1 giro
- 15 - Felipe Nasr (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 17 - Kevin Magnussen (Renault RS16) - 1 giro
- 18 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 19 - Esteban Gutierrez (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 20 - Romain Grosjean (Haas VF16-Ferrari) - 1 giro
- 21 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 2 giri

* Penalità di 5 secondi

** Penalità di 10 secondi

Ritirati

1° giro - Pascal Wehrlein

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	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 67 giri in 1.30'44"200
Belgio	28/08/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 44 giri in 1.44'51"058
Italia	04/09/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.17'28"089
Singapore	18/09/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 61 giri in 1.55'48"950
Malesia	02/10/2016	Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 56 giri in 1.37'12"776
Giappone	09/10/2016	Nico Rosberg (Mercedes W07) - 53 giri in 1.26'43"333
USA	23/10/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 56 giri in 1.38'12"618
Messico	30/10/2016	Lewis Hamilton (Mercedes W07) - 71 giri in 1'40'31"402
Brasile	13/11/2016	
Abu Dhabi	27/11/2016	





CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	349
2	Lewis Hamilton	Mercedes	330
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	242
4	Sebastian Vettel	Ferrari	187
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	178
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	177
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	88
8	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	85
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	60
10	Fernando Alonso	McLaren-Honda	52
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	51
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	38
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	29
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	21
16	Kevin Magnussen	Renault	7
17	Jolyon Palmer	Renault	1
18	Pascal Wehrlein	Manor-Mercedes	1
19	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
20	Esteban Gutierrez	Haas-Ferrari	0
21	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
22	Felipe Nasr	Sauber-Ferrari	0
23	Rio Haryanto	Manor-Mercedes	0
24	Esteban Ocon	Manor-Mercedes	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	679
2	Red Bull Racing	427
3	Ferrari	365
4	Force India	145
5	Williams-Mercedes	136
6	McLaren	74
7	Scuderia Toro Rosso	55
8	Haas	29
9	Renault	8
10	Manor	1
11	Sauber	0



Principe di Galle

Il quarto successo di Sébastien Ogier ottenuto sulle difficili strade gallesi, ha permesso alla Volkswagen di centrare il poker di titoli nel Costruttori. Sugli scudi Ott Tanak, secondo, aiutato da gomme DMACK strepitose

Marco Minghetti

Complicate e traditrici per tanti, a lui, francese di montagna, le stradine nelle foreste del Galles erano piaciute sin da subito. Da quando "imberbe" ventiniquenne, nel 2008 si era presentato all'esordio con una WRC lasciando tutti a bocca aperta, rimanendo davanti a tutti per 5 prove speciali. Poi vabbè, è andata come è andata, e l'uscita di strada all'inizio del secondo giorno è da derubricare alla voce "addestramento". La classica lezione che serve a tutti nel giusto percorso di crescita. Tornato altre tre volte alla guida di una vettura francese, il gappino era stato sempre respinto dalla classica britannica, ma intanto il feeling cresceva. Tanto da sbocciare nel 2013 quando, con la neonata Polo R, ha cominciato a mettere tutti in fila: E se allora era stato il compagno Jari-Matti Latvala a far le spese della classe del campione francese, dopo il finlandese sono stati nell'ordine Mikko Hirvonen, Kris Meeke e quest'anno un mai domo Ott Tanak a doversi arrendere a questo vero Principe del paese del dragone rosso. Un poker di vittorie che quest'anno ha coinciso anche con l'identico risultato della Volkswagen per il titolo Costruttori.

Quel pizzico di fortuna che non guasta mai

“Ci sono un sacco di cose di cui poter essere orgoglioso” - ha detto Ogier nel dopo gara - “Ma penso che la prima che mi viene in mente è il titolo costruttori della squadra. Siamo venuti per questo che era l’obiettivo principale e, lo voglio ripetere un’altra volta, senza l’apporto del team io e Julien non saremmo mai diventati campioni per il quarto anno consecutivo”. Poi il francese non trascurava il rivale che lo ha tenuto sotto scacco per tre giorni. “Sapevo che in Galles non avevo avuto i problemi che ho dovuto sopportare nelle altre gare su terra. Ma tutto è stato complicato per il ritmo che Tanak ha saputo tenere per tutto il weekend: io aveva la miglior posizione sulla strada e lui aveva le migliori gomme... Davvero non è stato semplice restare davanti”.

Per niente facile anche per via dei problemi alla trasmissione che il venerdì avevano messo in seria difficoltà i compagni Mikelsen e Latvala, come lo stesso Ogier ammette: “Sì, nella giornata di venerdì abbiamo terminato davvero al limite. Ancora una prova speciale ed avremmo sofferto dello stesso guaio dei miei compagni, fortunatamente la nostra vettura è sopravvissuta ma è stata davvero una giornata stressante”.

Insomma è proprio vero, senza quel giusto pizzico di fortuna difficile ottenere i grandi risultati

I Costruttori più vincenti della storia dei Rally

Lancia 10

(1974-1976, 1983, 1987-1992)

Citroën 8

(2003-2005, 2008-2012)

Peugeot 5

(1985, 1986, 2000-2002)

Volkswagen 4

(2013-2016)

Fiat 3

(1977, 1978, 1980)

Ford 3

(1979, 2006, 2007)

Subaru 3

(1995-1997)

Toyota 3

(1993, 1994, 1999)

Audi 2

(1982, 1984)





RALLY OF LEGENDS
 dayinsure
WALES RALLY GB
 27-30 OCTOBER 2016 MSA

WRC
 FIA WORLD RALLY
 CHAMPIONSHIP



**2016 MANUFACTURERS'
 WORLD RALLY CHAMPIONS**



* Subject to the official publication of the results by the FIA

Ariennir yn
 Rhannol gan
 Lywodraeth Cymru
 Part Funded by
 Welsh Government

dayinsure

CONWY
 YNGOR BWRDEISTREF SIKOL
 COUNTY BOROUGH COUNCIL

Tanak e DAMCK una gara (quasi) perfetta



Non se la tira più di tanto Ott Tanak nel dopo gara. Le dodici prove speciali sono un bel biglietto da visita da far valere, ma l'estone preferisce il profilo basso e guardare avanti. "Nelle ultime gare su asfalto abbiamo avuto un po' di problemi" ha confessato Tanak - "E venerdì, come tutti abbiamo pagato le condizioni difficili. Dopo la foratura che mi ha un po' rallentato, ho cercato di mettere pressione a Ogier, anche se non sono davvero sicuro che lui l'abbia davvero percepita..."

Comunque Tanak non può che vedere il bicchiere mezzo pieno: "Il secondo posto non comunque mi soddisfa molto, perché pieno di aspetti positivi. Non ho commesso nessun errore stupido, perché in macchina ero davvero in fiducia, con le mie DAMCK che, una volta di più, si sono dimostrate davvero all'altezza".

Chissà con quale orgoglio avrà sentito queste parole Fiorenzo Brivio, il responsabile italiano della DAMCK nei rally. Un secondo posto non è mai una vittoria, ma le parole di Tanak, e soprattutto quelle di Ogier, che per tutto il weekend ha tenuto a rimarcare di non avere le gomme giuste, forse lo sono anche di più...

E ad uscire con il sorriso è stato anche Malcolm Wilson, che ha visto tornare una sua auto sul podio con uno dei ragazzi che, da grandissimo scopritore di talenti, ha svezato da bravo team manager.



Neuville ritrova il podio e sorpassa Mikkelsen

Missione compiuta. Thierry Neuville, al quarto podio consecutivo, ha completato la sua rimonta e, con i sedici punti agguantati sulle complicate strade del Galles, ha scavalcato il rivale Andreas Mikkelsen nella lotta al ruolo di vicecampione del mondo. Ora il belga della Hyundai dovrà andare in Australia a difendere i quattordici punti di vantaggio che vanta sul rivale norvegese. Operazione che, sulla carta, sembra ampiamente alla portata di Neuville, anche se, il problema meccanico che ha penalizzato Mikkelsen nella prima giornata è lì a dimostrare che non è finita finché non è finita.

"È stato un buon weekend per noi", ha poi commen-

tato all'arrivo il pilota belga - "La squadra ha fatto un ottimo lavoro, la macchina era ben regolata per permetterci di affrontare nelle migliori condizioni queste prove speciali così difficili. Non abbiamo avuto il passo per lottare per la vittoria, ma sono molto contento di salire di nuovo sul podio. Prendere un punto nella Power Stage è stato un valore aggiunto perché non abbiamo necessariamente dato tutto per ottenerlo. Le condizioni di questo fine settimana erano complicate, ma siamo riusciti a rimanere concentrati e siamo stati in grado di trovare la velocità giusta quando serviva. Ora il nostro obiettivo è ora quello di finire la stagione in Australia al meglio...".





Esapekka Lappi
in azione con la
sua Fabia dopo
l'incidente della
prima piasse



WRC2 - Lappi riapre il campionato

Era partito fortissimo Esapekka Lappi, tanto forte da rischiare, già nella prima prova speciale, di perdere tutto. Si perché dalla nebbia di Myherin appare la Fabia del finlandese un po' modificata, dopo un "abbraccio" non richiesto contro un albero. Sedici i secondi lasciati per strada, ma lo spavento passato (e non richiesto...), mette comunque la ali al pilota Skoda che, in sole due prove, mette il naso davanti a tutti e non molla più la presa fino al traguardo finale. Alle sue spalle è invece battaglia vera con il compagno di squadra Pontus Tidemand che proprio sul filo di lana riesce a superare la vettura gemella di Teemu Suninen per appena un secondo ed un decimo. Alla luce di questo risultato la graduatoria del WRC2 rimane aperta più che mai con Suninen ed Evans appaiati a quota 120, ma con Lappi che, salito a 107 punti, in Australia avrà la possibilità di chiudere i giochi a suo favore.



WRC3 - Tempestini iridato al quadrato

Arrivato in Galles con in testa un solo obiettivo, Simone Tempestini non ha fallito. Ottimamente spalleggiato da Giovanni Bernacchini, il veneto con base in Romania, non ha minimamente (e giudiziosamente...) badato a raccogliere la sfida lanciata da Martin Koci per la vittoria parziale, troppo importanti i punti del secondo posto in ottica campionato. E così, pur con un distacco di oltre due minuti dallo slovacco, la coppia di figli d'arte sul podio finale di Llandudno ha potuto alzare le braccia al cielo per la seconda volta nel giro di un mese. Dopo la conquista del titolo Junior, infatti c'era da festeggiare anche il bis iridato nel WRC3, ma lo sguardo corre già al 2017 e alla Citroen DS3 R5 che è lì che aspetta. Se son rose...





Bù, l'Audi non c'è più

L'addio dell'Audi ha aperto uno scenario del quale nessuno voleva parlare, quello della competitività (in termini aziendali) del Mondiale Endurance. E ancora ci si chiede, è vera gloria, o una bolla?

Tramonta il sole
sull'esperienza Audi
nell'Endurance
dopo 18 anni
di successi



Marco Cortesi

Addio Audi nel WEC. Non tra un anno, ma tra poche settimane, alla fine della stagione 2016. La casa di Ingolstadt, pochi giorni dopo l'annuncio della cifra complessiva raggiunta dagli accordi relativi "dieselgate" (dovranno essere pagati quasi 15 miliardi di dollari), ha deciso di staccare la spina al programma LMP1 endurance. In realtà, la motivazione principale è andata oltre alla necessità di far quadrare i conti, coinvolgendo pesanti aspetti di immagine. Non si tratta solo di non spendere 200 milioni l'anno (che su 15 miliardi non impattano così tanto), ma anche di non spenderli per un preciso messaggio, quello del "TDI Clean Diesel" che dal punto di vista promozionale e di comunicazione è morto. Ormai, evoca solo ricordi e sensazioni negative, legate tutt'altro che alla... pulizia. E anche la scusa del coinvolgimento in Formula E sembra tutt'altro che realistica, dato che a quanto pare Abt continuerà ad avere in mano gran parte dell'attività, senza grossi sconvolgimenti rispetto alla passata stagione. Forse, con la nuova strategia messa in atto da tutto il gruppo VW e che sta coinvolgendo ogni aspetto dell'azienda, dal design alla produzione, si intensificherà davvero lo sforzo sull'elettrico. O forse sono in arrivo nuovi programmi.

Una serie senza piani di riserva

Certo è che il WEC si trova per il momento con quattro macchine confermate per la prossima stagione. Come qualcuno (o meglio, non qualcuno, Italiaracing) aveva sottolineato ad inizio stagione, l'ACO ha optato per un approccio senza alcun piano B. Tutto improntato all'ibrido e a tecnologie avveniristiche (ma anche costosissime), e all'annientamento della competitività dei team privati con la creazione di una categoria "limited" dallo scarso o assente appeal. Tanti sono stati i costruttori che si sono affacciati alla finestra, Mazda e BMW quelli più noti, ma hanno

tutti optato per scelte alternative. I giapponesi sono restati in IMSA, abbracciando il nuovo regolamento DPI, i bavaresi sbarcheranno in GTE-Pro. E anche la Peugeot non è convintissima, nonostante stia finalmente raggiungendo gli obiettivi di bilancio messi come obiettivo prima del ritorno alla Sarthe.

Alla ricerca del compromesso

Il bilancio è che un campionato su cui si è spinto tantissimo mediaticamente e politicamente, non senza l'immane carovana al seguito, si trova di colpo ad avere un'offerta non competitiva. Di colpo si fa per dire: sono stati scoperti nervi che già c'erano. Se perfino delle multinazionali si fanno dei problemi sull'ingresso in LMP1, non è certo ragionevolmente possibile che dei privati possano mettere mano al portafoglio per realizzare P1 ibride. Che si fa? Come scritto intelligentemente da un appassionato qualche giorno fa, "L'ACO sa diventare incredibilmente collaborativa quando le cose si fanno disperate" ma non è così semplice. Porsche ha già messo in chiaro di volere nuovi sfidanti per restare oltre al 2018, ma di puntare al mantenimento dell'attuale eccellenza tecnica, senza "sconti" per eventuali nuovi protagonisti. Mentre altri chiedono soluzioni più alla portata. L'organizzazione transalpina dovrà sfoderare le sue migliori doti politiche.

Missione 2017 per avere più auto

Intanto, si spera nei costruttori attuali, perché incrementino il numero delle vetture. Venuto meno l'accordo "2+2" con Audi, da Porsche si potrebbe vedere un altro esemplare della 919, mentre per andare incontro alla legge dei grandi numeri, anche in Toyota si dovrebbe ampliare il parco auto. In attesa che arrivi qualche nuovo ingresso, o qualche decisione sensata.



AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

