

n. **378**
31 luglio 2017

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

Sterzata sul Mondiale

GP UNGHERIA

Dopo la *déba*che inglese la Ferrari risorge all'Hungaroring con una straordinaria doppietta. Applausi a Vettel, costretto a guidare con uno sterzo rotto, e a Raikkonen perfetto scudiero del compagno. Hamilton, quarto, torna a -14



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

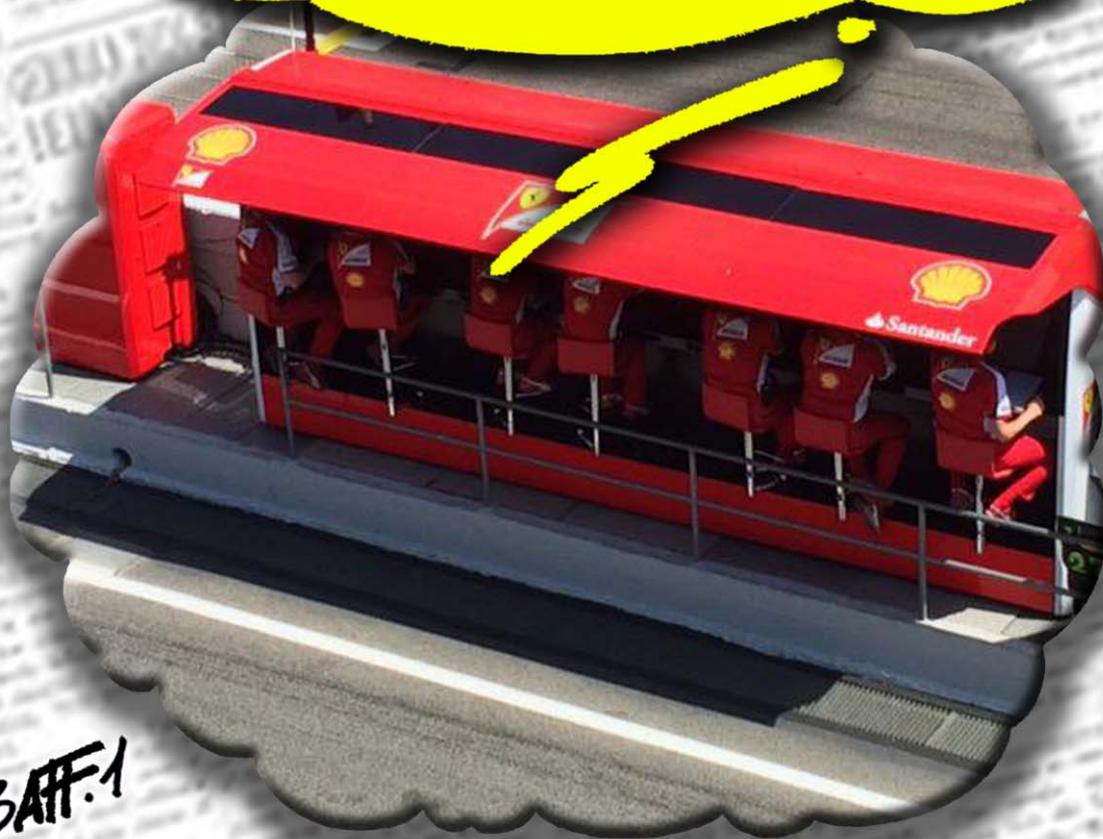


il graffio

di Baffi

STERZO KO: IL BOX ASSISTE VETTEL.

...PRONTO SEB... PROVA A FAR
DA CONTRAPPESO SULLE FIANCATE,
IN STILE SIDECAR.



BAFFI

La Ferrari che vogliamo

Grande prestazione di Vettel che pur con il volante storto e durissimo è riuscito a portare a casa una vittoria preziosissima allungando così a +14 il vantaggio in classifica generale su Hamilton. Impeccabile Raikkonen che ha fatto da scudiero al tedesco fin dal via, meritando un ormai certa conferma per il 2018

Stefano Semeraro

«E' questa la Ferrari che voglio». Difficile, oggi, trovare un ferrarista che non condivida la frase di Sergio Marchionne, che del Cavallino è il presidente, e che finalmente all'Hungaroring ha visto le Rosse arrivare in parata, prima e seconda, dopo un weekend che ha rasentato la perfezione, in pista e al muretto. Una doppietta scaccia-crisi, dopo quattro GP così così e l'abbozzo di rimonta di Lewis Hamilton, respinto a - 14 punti, e restituisce morale al team alla vigilia della pausa estiva. Forse l'unico a storcere un po' il naso - magari anche un po' più di un po'... - è Kimi Raikkonen, che dall'inizio alla fine del GP d'Ungheria ha fatto da scudiero e guardia spalle a Sebastian Vettel, in partenza mettendosi alle spalle senza tentare di insidiarlo e riparandolo dagli attacchi di Hamilton e Valtteri Bottas, poi tenendo dietro il Lewis furioso quando il poleman Seb si è trovato a lottare con lo sterzo 'storto' per un problema al braccetto che lo faceva tirare a destra, facendogli perdere circa mezzo secondo a giro - e che rendeva ogni cordolo un potenziale trabocchetto fatale. Il sacrificio di Kimi è maturato al 33° giro, quando il finlandese è stato richiamato per il pit-stop appena dopo Vettel, che fin da una decina di giri primi aveva lanciato l'allarme per il guaio allo sterzo.



Arrivabene: "Kimi grande campione"

Se Raikkonen fosse rimasto più a lungo in pista sicuramente avrebbe potuto rientrare davanti al compagno di squadra e vincere il Gran Premio, ma la Ferrari avrebbe rischiato di compromettere le chance del tedesco nella corsa al titolo. Invece, Kimi è rimasto alle spalle di Seb e quando Hamilton ha tentato un abbordaggio disperato è stato lui a frenarne l'impeto, prima che l'inglese si facesse risuperare da Bottas che gli aveva in precedenza

lasciato strada. «Seb ha guidato in maniera meravigliosa, anche tenendo conto del problema allo sterzo», ha detto alla fine Maurizio Arrivabene. «Ma è stato aiutato da una grande prestazione di Kimi, che oggi ha dimostrato di non essere solo un campione, ma anche un grande uomo di squadra. La doppietta ottenuta in condizioni non certo facili hanno dimostrato ancora una volta la forza di carattere della Ferrari». Ad aiutare le rosse è stato ovviamente anche il circuito ungherese, tortuoso, poco generoso con i sorpassi. Del resto che le Rosse potessero fare bene qui era un pronostico largamente condiviso; meno facile era prevedere che facessero "così" bene.



Fedele guardaspalle, Kimi Raikkonen ha fornito una prestazione convincente. Bene in qualifica, bene in gara, il finlandese si avvicina al meritato rinnovo







Raikkonen si è guadagnato il rinnovo

«In circuito come questi provare a sorpassare non è facile e non ho voluto forzare troppo la mano con il mio compagno di squadra», ha ammesso Raikkonen. «Oggi ho capito di avere tutti gli strumenti per finire davanti, ma avrei dovuto fare meglio in qualifica. Quando sono stato richiamato ai box avrei voluto restare in pista più a lungo, perché sentivo di avere la velocità, ma sono loro a vedere le cose più in prospettiva, e mi devo fidare. Peccato, perché arrivare secondo non è l'ideale: ho finito per restare dietro a Sebastian per tutta la gara e non ho mai usato tutta la velocità che avevo». Per Raikkonen, che non vince dal GP di Australia del 2013, la gara ungherese dovrebbe valere un rinnovo quasi sicuro, e a 38 anni di età la dimostrazione che può ancora dire la sua. Un compromesso che probabilmente qualche tempo fa non avrebbe accettato, ma che oggi ci può stare. Per Vettel i problemi erano iniziati già prima dello start, la quarta vittoria della stagione, e la 46esima della carriera, insomma se l'è dovute sudare a prescindere dalle cortesie un po' indotte di Raikkonen. «E' stata una gara durissima, lo sterzo ha iniziato a andare storto e tutto sembrava buttare per il peggio. Ho dovuto stare lontano dai cordoli e cercare di salvaguardare la macchina. Di sicuro non ho fatto un favore a Kimi, ma sono al settimo cielo». Ora si tratta di restarci, cercando di capire se sono stati gli sviluppi portati in Ungheria a mettere le ali alla Ferrari o solo la favorevole congiuntura di temperature alte e un circuito che 'blinda' chi riesce a partire davanti.

GP UNGHERIA

Il caso



Mercedes, che rischio!

Il team principal Wolff ha deciso di far rallentare Hamilton per ridare il terzo posto a Bottas, una scelta che non ha visto d'accordo Lauda, l'ex pilota che di mondiali ne ha vinti e persi per un nulla e quindi sa cosa significa lasciare per strada 3 punti. A fine anno si tireranno le somme







Stefano Semeraro

«Se Hamilton perderà il Mondiale per tre punti, sarà stato come spararmi ad un piede...». Toto Wolff la mette mezza sul tragico e mezza sull'ironico, ma usare il fair-play e mantenere sempre la parola ha i suoi costi. E i suoi rischi. Così quando il muretto e Lewis Hamilton stesso hanno deciso di rendere a Valtteri Bottas la posizione che il finlandese aveva ceduto per dare al compagno di squadra una chance di acchiappare le Ferrari, ci sono stati insieme rabbia e sollievo. Dopo la fuga iniziale delle Rosse, al momento del secondo pit-stop era apparso chiaro che con le soft le due monoposto di Maranello non erano più imprevedibili, in più il problema allo sterzo di Sebastian Vettel aveva reso l'impresa Mercedes apparentemente alla portata. A Lewis sono stati concessi 5 giri per tentare di completare la rimonta, così al 45esimo giro Valtteri si è fatto platealmente da parte; in realtà lui se ne è preso di più, ma quando è diventato chiaro che – grazie alla grande marcatura a uomo di Raikkonen – l'inglese non avrebbe mai superato né Kimi né Seb, a Bottas è stato restituito il podio. Una decisione elegante, sicuramente vincente sul piano dell'immagine, che a quanto pare solo Niki Lauda in casa Mercedes non ha condiviso. L'austriaco, ex pilota e tre volte iridato ha vinto un mondiale per 0,5 punti nel 1984 battendo Alain Prost e ne ha perso uno per 1 punto nel 1976 su James Hunt. Quindi un pochino se intende... Rimane il fatto che Hamilton, così facendo, non solo ha visto aumentare il suo distacco da Vettel, ma anche ridursi quello del compagno di squadra.

L'ottimismo di Toto Wolff

«Che la Ferrari andasse bene in Ungheria non è una sorpresa, anche se con i nuovi regolamenti non sapevamo come sarebbe finita sui vari circuiti», ha spiegato Wolff. «A Silverstone siamo stati più veloci noi, qui è toccato a loro, a Spa speriamo sia di nuovo il nostro turno, ma anche Monza sarà importante. Arrivare terzi e quarti non può essere soddisfacente. Restituire il terzo posto a Bottas invece, fa parte del nostro spirito, abbiamo deciso di farlo dopo una lunga discussione. Certo, se Hamilton dovesse perdere il Mondiale per questi tre punti sarà come essermi sparato in un piede, ma è grazie ai nostri valori che abbiamo vinto tre Mondiali, quindi va bene così». Ma in quelle tre occasioni, non c'erano avversari...

Hamilton: "Ogni punto può contare"

Durante il GP fra l'altro la rottura di una fibra ottica aveva causato un problema alla radio del team e a lungo fra Hamilton e il muretto c'è stata una vera... incomunicabilità. Sul fatto di mantenere la parola data però, alla fine e nonostante qualche stranguglione, c'è stata intesa totale. «Avevo un ritmo migliore di Valtteri, però la radio non funzionava, così ero un po' bloccato anche se sentivo di poter andare a prendere le Ferrari», ha raccontato Hamilton. «Valtteri è stato grande a farmi passare, poi quando si è trattato di ridargli la posizione ho corso qualche rischio, perché ero in mezzo ai doppiati e sapevo che anche la Red Bull poteva incalzarmi: l'unica cosa che non volevo fare era rallentare troppo e finire per trovarmi quinto. Fortunatamente tutto è andato per il meglio. Non è stato facile, perché nel Mondiale ogni punto può contare, o la va o la spacca, ma è stata una decisione che mi è venuta dal cuore, e io sono un uomo di parola».

Bottas ringrazia Hamilton per il podio

Una lealtà di cui Bottas gli ha reso merito: «Viste le posizioni in partenza, non potevamo proprio dare di più. Alla fine ero un po' nervoso perché nel passare qualche doppiato non ho avuto molta fortuna, ma devo dire veramente grazie a Hamilton per aver mantenuto la promessa dopo che gli avevo concesso la possibilità di riacchiappare le Ferrari». Nel campionato dei buoni sentimenti scatta in testa la Mercedes, e se contasse quello oggi in testa alla classifica ci sarebbero Hamilton, Raikkonen e Bottas. Ma la F.1 è fatta di risultati e di vittorie, e spesso di pragmatico cinismo. Chissà se a Stoccarda hanno fatto bene i loro i calcoli e alla fine non dovranno dare ragione alla incorreggibile 'cattiveria' di Niki lo Spietato.



PIRELLI

BOSE

BOSS

PETRONAS

77 V. BOTTAS

UBS

TRON

Ricciardo accusa “Max è un perdente”

La Red Bull aveva la grande occasione di salire sul podio o, addirittura, vincere la corsa considerando i problemi incontrati da Vettel, Ma Verstappen alla seconda curva ha pensato bene di eliminare l'australiano rovinando anche la sua gara



Catturato dalla tv
il fotogramma del contatto fatale
tra Verstappen e Ricciardo





Jacopo Rubino

Per la Red Bull il tortuoso Hungaroring era una bella carta da giocare nel mazzo. Una pista adatta alle caratteristiche della RB13, un corposo pacchetto di aggiornamenti aerodinamici che sin dal venerdì avevano mostrato di essere stati indovinati. Tutto infatti era cominciato al meglio, con Daniel Ricciardo protagonista principale nelle prove libere del venerdì grazie al miglior tempo assoluto. Alla fine della trasferta di Budapest, tuttavia, l'australiano ha perso il proverbiale sorriso: colpa di Max Verstappen, il quale con la foga che spesso lo contraddistingue allo start, questa volta ha messo ko proprio il suo compagno di squadra.

Due curve prima del fattaccio

E' successo tutto in pochi attimi. Al via le due RB13 erano scattate benissimo dalla terza fila, riuscendo in simbiosi a superare Lewis Hamilton. Nella seconda piega, però, l'olandese ha bloccato le ruote in frenata andando addosso alla vettura gemella. Ricciardo ha una gomma forata, va subito in testacoda ma soprattutto ha il radiatore destro danneggiato. Stop inevitabile, sale la rabbia, c'è uno sfogo attraverso la radio: «Ditemi che non è stato chi penso», dice, affibbiandogli pure l'etichetta di «looser», perdente. Verstappen si è poi beccato una giusta penalità di 10", pagata in occasione della sosta ai box. Nel primo stint l'olandese ha continuato a tenere dietro Hamilton, poi si è attestato in quinta piazza. Anche se nello strano finale si è riavvicinato parecchio a Bottas, quasi da mina vagante.

C'era anche il boss Mateschitz

In definitiva, per la Red Bull non doveva andare così. Anche perché nel paddock era venuto in visita, come accade raramente, il super boss Dietrich Mateschitz. Il team principal Christian Horner si era raccomandato di evitare situazioni imbarazzanti, ma a quanto pare non è bastato. Ricciardo a caldo non si è trattenuto nei confronti del giovane collega: «E' stato quantomeno un dilettante, non c'era spazio. A lui non

piace quando il compagno si mette davanti, ma è stato un brutto sbaglio». Horner ha cercato di gettare acqua sul fuoco: «Max ha ammesso l'errore, lo accettiamo e sono sicuro lo farà anche Daniel».

Verstappen si scusa Sarà tutto sistemato?

«Non volevo questo», ha poi raccontato Max. «Stavamo lottando per la posizione in curva 2 ed entrambi abbiamo frenato piuttosto tardi. Ho cercato di tenere l'interno, ma ho bloccato e purtroppo ho toccato Daniel nel punto più debole della macchina, sul fianco. Ho provato a evitarlo ma non ci sono riuscito. Non ho mai l'intenzione colpire qualcuno, ma soprattutto non il tuo compagno: principalmente per il rapporto che ho con Daniel, con cui possiamo sempre farci una risata. Mi scuso con lui e con la squadra, ne parleremo in privato e sistemeremo le cose».

Persa l'occasione per un grande risultato

Sin dalla promozione di Verstappen nella scuderia maggiore, la sfida interna tra i due alfieri Red Bull è sempre stata tiratissima, ma non è mai apparsa ruvida, tesa come ad esempio è ormai quella in casa della sorella Toro Rosso, fra Carlos Sainz e Daniil Kvyat. Da adesso cambierà qualcosa, o sarà davvero tutto archiviato? Horner è sicuro: «Bene che Max si sia scusato, andiamo avanti». Resterà di sicuro il rammarico di un'occasione persa, a Budapest la Red Bull poteva davvero inserirsi nella sfida Ferrari-Mercedes. E per ciò che è accaduto dopo, con il problema di Sebastian Vettel che ha condizionato lo svolgimento dell'intero Gran Premio, persino la vittoria non era impossibile. Non fortunosa come quella di Baku, ma frutto di una competitività reale. «E' frustrante, sapevamo che qui la nostra macchina valeva più di un sesto posto. Puntavamo al podio», ricorda infatti Ricciardo. «Ora dovrò aspettare quattro settimane prima di tornare in macchina, peccato entrare in questo modo nella pausa estiva». Il conto alla rovescia per Spa è già cominciato.



Alonso torna il sorriso

Con una gara stupenda, lo spagnolo ha ottenuto il sesto posto, miglior risultato stagionale per lui, per la McLaren, per la Honda, che rivedono un po' di luce dopo tante amarezze. Bravo anche Vandoorne, decimo

**F1 WISHES YOU
HAPPY HOLIDAY!**



Massimo Costa

La McLaren e la Honda finalmente hanno sorriso. Fernando Alonso è tornato ad essere il favoloso primo attore di sempre, sesto al traguardo, il miglior risultato stagionale per lui e per tutto il team in una annata quanto mai priva di soddisfazioni. E si è anche portato a casa il giro più veloce in 1'20"182. La velocità massima raggiunta però, è stata la solita, desolante: 309,8, 16esima assoluta, contro i 319,6 della Mercedes di Bottas, primo di questa particolare classifica. Ma a Budapest, lui sapeva che poteva esserci la svolta e anche per questo motivo a Silverstone aveva pagato la pesante penalità che lo aveva relegato ultimo, cambiando di tutto e di più sulla power unit Honda, proprio per essere certi che in Ungheria tutto potesse filare liscio. Circuito lento, che premia le caratteristiche del telaio, privo di lunghi rettifili, a parte quello di arrivo, l'Hungaroring ricordava ad Alonso il tracciato cittadino di Montecarlo: "Nel Principato non c'ero, ma sia Stoffel sia Jensen che mi aveva sostituito perché ero alla 500 Miglia, avevano conquistato la Q3. Sento che possiamo farcela anche qui". Ed è andata così, poi la bella gara, il duello con Carlos Sainz e la Toro Rosso-Renault, il sorpasso riuscito nel finale. Alonso, quando è transitato sul traguardo finale, ha festeggiato come se avesse vinto. E lo si può capire dopo le tante frustrazioni. Era anche andato a Indianapolis per dimenticare e cercare di entrare nella storia, ma pure là si era ritrovato KO per colpa del motore Honda. Un incubo. Aveva voglia di scherzare prima del via, Alonso, e si divertiva a raccontare che Ferrari e Mercedes se la sarebbero dovuta vedere con lui. Conclusa la gara, mentre i due piloti Ferrari festeggiavano e gran parte degli 80.000 spettatori presenti li omaggiava, lui ha trovato il modo per attirare l'attenzione dei fotografi e dei cameramen. Come? All'ingresso dei box, quasi sotto il podio, era stato creato un enorme dipinto raffigurante Alonso in tuta e in spiaggia, seduto su uno sdraio intento a prendere il sole. Era un modo di Liberty Media per augurare un buon agosto a tutti. Una immagine realmente accaduta quando nel 2015, ritiratosi a San Paolo, Fernando diede spettacolo così. Ebbene, Alonso è piombato sul dipinto con uno sdraio in legno preso chissà dove ed ha imitato se stesso tra le risate generali. Primi punti 2017 anche per Vandoorne, decimo. Poteva fare meglio, ma il belga ha sbagliato la frenata nella piazzola del pit-stop, arrivando lungo e perdendo tempo. Ma va bene lo stesso, in una giornata così unica per la McLaren, un errore ci sta.





GP UNGHERIA

Il pagellone



Sainz travolgente



a cura di Massimo Costa
foto Photo 4

Sebastian Vettel **10**

Guidare in quelle condizioni, con lo sterzo storto e che si induriva giro dopo giro, non deve essere stato facile. Ma Vettel dopo la grande pole del sabato, ha saputo far di conto e grazie all'aiuto di Raikkonen ha portato a casa una vittoria importantissima.

Kimi Raikkonen **10**

Avrebbe vinto lui, ma si è calato perfettamente nel ruolo dello scudiero. Un vero campione, che ogni tanto ha degli alti e bassi, però quando l'azzecca... Poteva anche puntare alla pole in qualifica, ma un errore alla chicane lo ha privato del primo posto. Un errore fondamentale perché se partiva davanti, il successo non glielo toglieva nessuno.

Fernando Alonso **8**

Gran bella gara, un sesto posto che per lui, la McLaren e la Honda valgono come un podio. La conformazione del circuito ha aiutato, a Spa il rischio è di tornare quelli di sempre. Vedremo.

Carlos Sainz **8**

Una corsa delle sue, sempre all'attacco, velocissimo, solido. E' lui che porta i punti pesanti alla Toro Rosso.

Lewis Hamilton **7,5**

Weekend al di sotto delle aspettative, errori in qualifica, più lento di Bottas, in gara non è riuscito a mettere spavento a Raikkonen e ha dovuto alzare bandiera bianca retrocedendo in quarta posizione con un gesto che gli fa onore.

Valtteri Bottas **7**

Eccellente in qualifica e nella prima parte di gara, si è un po' perso nei doppiaggi permettendo ad Hamilton di avvicinarsi e superarlo. Il podio è un gentile regalo della Mercedes e di Hamilton.

Sergio Perez **7**

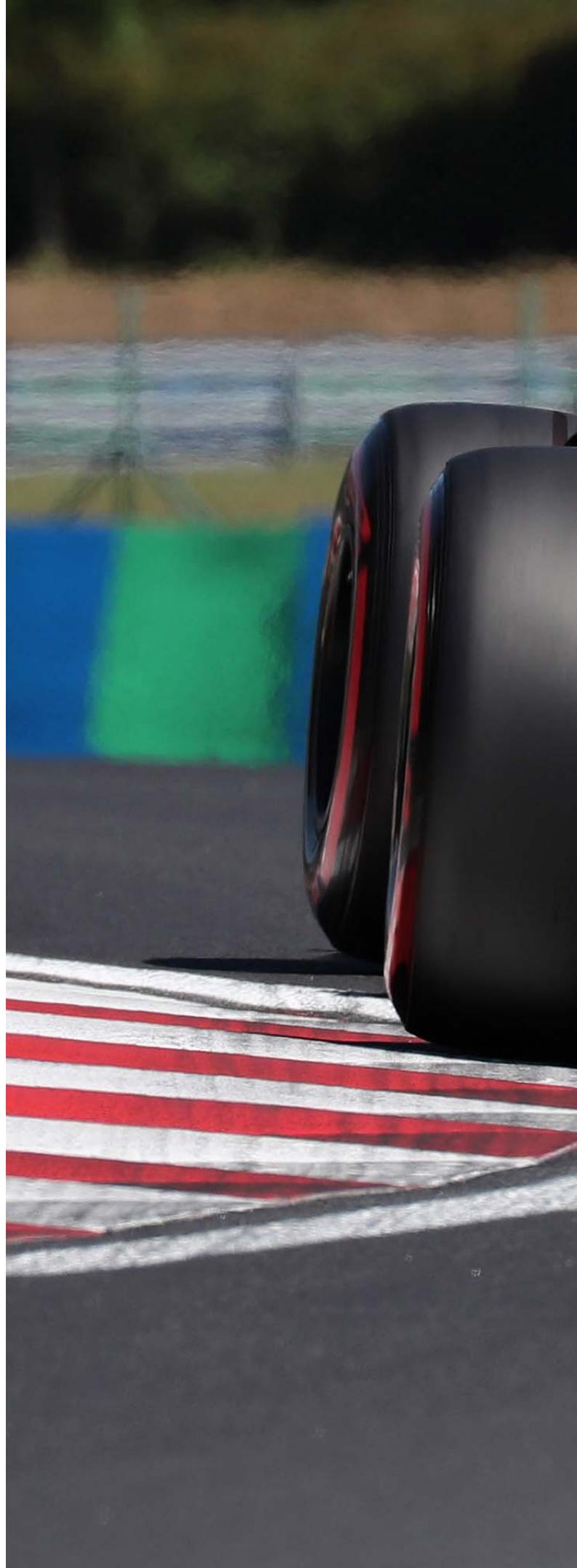
La solita bella gara del messicano, produttiva e utile per la classifica della Force India.

Esteban Ocon **7**

Leggi sopra, con la differenza che il francese ha molta meno esperienza del compagno di squadra. Bravissimo.

Stoffel Vandoorne **7**

Gran bel weekend, peccato per quell'errore al pit-stop che lo ha privato di un piazzamento sicuramente migliore della decima posizione. Ha comunque portato un punticino in casa McLaren.





Sergio
Perez

GP UNGHERIA

Il pagellone





Paul Di Resta

Nico Hulkenberg **7**

Gara da lottatore, stava risalendo bene dopo la penalità per la sostituzione del cambio, ma è stato messo fuori gioco da Magnussen.

Paul Di Resta **7**

Tornare in F1 all'improvviso, dopo 4 anni senza aver praticamente mai guidato una monoposto, è stato un esercizio complicato. Ma Di Resta ha il talento per sopperire a tali mancanze e sulla Williams al posto di Massa se l'è cavata egregiamente.

Kevin Magnussen **6,5**

Brutta qualifica, ha recuperato sfiorando la zona punti e salvando un fine settimana complicato per il team Haas. Peccato per quella manovra furbetta su Hulkenberg, comunque non sanzionata.

Romain Grosjean **6**

Si è ritrovato una vettura inguidabile per tutte le prove libere, in qualifica ha tirato fuori gli artigli, in gara è stato fermato da un errore del team al pit-stop.

Daniil Kvyat **6**

L'ennesima penalità, questa volta in qualifica, poi una gara discreta che però non gli consente di raggiungere la zona punti.

Jolyon Palmer **5**

Non c'è che dire, anche quando potrebbe, non fa. Partito decimo per la penalità a Hulkenberg, buona comunque la sua qualifica, la zona punti era finalmente alla sua portata, ma si è perso. Per non parlare dei due incidenti nei due turni liberi del venerdì.

Lance Stroll **5**

Presenza impalpabile, la Williams ha degli alti e bassi difficili da comprendere.

Wehrlein/Ericsson **5**

Siamo sempre in difficoltà nel dare un giudizio a questi due ragazzi che guidano una monoposto al momento piuttosto insoddisfacente.

Max Verstappen **2**

La prima regola sarebbe quella di non abbattere il compagno di squadra, soprattutto se ti sta sorpassando. Ma lui è sempre oltre il limite e se ne fanno le spese gli altri in Red Bull sorridono. Questa volta però, è andata diversamente. Ricciardo lo ha definito un perdente e un dilettante. Grazie a questa manovra la Red Bull ha perso un podio sicuro e forse anche la vittoria. Rimane il fatto che quest'anno Verstappen non si è ancora espresso al livello di Ricciardo.

Daniel Ricciardo **ng**

Prove libere del venerdì da urlo, poi quel guaio nel terzo turno del sabato mattina che ha compromesso la qualifica e infine l'incidente alla curva 2 innescato dal compagno di squadra. Il podio, e forse di più, era alla sua portata.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 30 LUGLIO

- 1 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 70 giri in 1.39'46"713
- 2 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 0"908
- 3 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 12"462
- 4 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 12"885
- 5 - Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 13"276
- 6 - Fernando Alonso (McLaren-Honda) - 1'11"223
- 7 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 8 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 9 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 10 - Stoffel Vandoorne (McLaren-Honda) - 1 giro
- 11 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Daniil Kvyat (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 13 - Jolyon Palmer (Renault) - 1 giro
- 14 - Lance Stroll (Williams-Mercedes) - 1 giro
- 15 - Pascal Wehrlein (Sauber-Ferrari) - 2 giri
- 16 - Marcus Ericsson (Sauber-Ferrari) - 2 giri

Giro più veloce: Fernando Alonso 1'20"182

Ritirati

- 67° giro - Nico Hulkenberg
- 60° giro - Paul Di Resta
- 20° giro - Romain Grosjean
- 0 giri - Daniel Ricciardo

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2017

Australia	26/03/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24'11"672
Cina	09/04/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri in 1.37'36"160
Bahrain	16/04/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.33'53"374
Russia	30/04/2017	Valtteri Bottas (Mercedes) - 52 giri in 1.28'08"743
Spagna	14/05/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 66 giri in 1.35'56"497
Monaco	28/05/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 78 giri in 1.44'44"340
Canada	11/06/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 70 giri in 1.33'05"154
Azerbaijan	25/06/2017	Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 51 giri in 2.03'55"573
Austria	09/07/2017	Valtteri Bottas (Mercedes) - 71 giri in 1.21'48"523
Gran Bretagna	16/07/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 51 giri in 1.21'27"430
Ungheria	30/07/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 70 giri in 1.39'46"713
Belgio	27/08/2017	
Italia	03/09/2017	
Singapore	17/09/2017	
Malesia	01/10/2017	
Giappone	08/10/2017	
USA	22/10/2017	
Messico	29/10/2017	
Brasile	12/11/2017	
Abu Dhabi	26/11/2017	





CLASSIFICA PILOTI

1	Sebastian Vettel	Ferrari	202
2	Lewis Hamilton	Mercedes	188
3	Valtteri Bottas	Mercedes	169
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	117
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	116
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	67
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	56
8	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	45
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	35
10	Nico Hulkenberg	Renault	26
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	23
12	Lance Stroll	Williams-Mercedes	18
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	18
14	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	11
15	Fernando Alonso	McLaren-Honda	10
16	Pascal Wehrlein	Sauber-Ferrari	5
17	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	4
18	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	1
19	Jolyon Palmer	Renault	0
20	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
21	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
22	Jenson Button	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	357
2	Ferrari	318
3	Red Bull Racing	184
4	Force India	101
5	Williams	41
6	Scuderia Toro Rosso	39
7	Haas	29
8	Renault	26
9	McLaren	11
10	Sauber	5

Lappi di gioia

Sesto vincitore diverso su nove gare disputate, il giovane pilota finlandese regala alla Toyota e a Tommi Makinen un successo straordinario, nella gara più veloce di sempre

Marco Minghetti

Finisce come doveva finire. Il finland Rally 2017 è tutto nell'abbraccio tra Tommi Makinen ed Esapekka Lappi al termine dell'ultima, velocissima, Power Stage. Affrontato con un po' di patema dal leader della gara, causa una toccata galeotta nella pieve precedente, l'ultimo impegno di giornata non regala sorprese e il ventiseienne di Piekasamaki può urlare tutta la sua gioia prima di trovarsi issato sul tettuccio della sua Yaris dall'incontenibile boss di Toyota Gazoo Racing. Tutt'attorno è un tripudio di bandiere finlandesi, e anche gli altri piloti della terra del sisu, fanno a gara per complimentarsi con il giovane connazionale, alla prima vittoria in carriera.





“È incredibile, che gara...” - così il vincitore che trova comunque il modo di ricordare chi lo ha voluto su quel sedile - “Per prima cosa voglio mandare un grande grazie a tutta la squadra che mi ha messo a disposizione una vettura velocissima, sviluppata in così breve tempo, e a chi mi ha dato la chance di gareggiare. Io ho ancora poca esperienza rispetto a campioni affermato come Ogier e Latvala, e se nella gara di casa sono andato bene dovrò imparare molto in futuro...”.

Assolutamente scatenato, Tommi Makinen quasi strappa il microfono all'intervistatrice. Responsabile del progetto Toyota, con il sorriso dei gironi migliori, ci tiene a far sapere alcune cose: “Mi ricordo ancora il sapore della mia prima vittoria iridata, e sono davvero felicissimo di aver dato questa possibilità ad un ragazzo veloce come Esapekka. Ma sono altrettanto contento di tutti i miei tre equipaggi, che hanno davvero compiuto una prestazione eccezionale. Peccato solo per Jari-Matti...”.

Tra tanti sorrisi, nel team Toyota solo Juho Hanninen non riesce a gioire completamente. Partito con alcuni secondi di vantaggio su Elfyn Evans, nell'ultima piega non è riuscito a difendere il gruzzolo. Un secondo posto svanito che avrebbe potuto essere il punto di svolta di una stagione sin qui altalenante. Ma non deve rimproverarsi niente Hanninen, a batterlo è stato un Evans a tratti davvero incontenibile che, risolti i problemi di assetto accusati il primo giorno ha lottato da par suo per le posizioni del podio. Podio che in maniera rocambolesca ha mancato un altro giovanissimo come Suninen, che nel penultimo crono ha commesso un errore che gli è costato una trentina di secondi.

E così, al termine di una gara al solito incredibilmente veloce, con il sesto vincitore diverso in stagione, ci si ritrova con una classifica iridata inusuale con Thierry Neuville che ha aggan- ciato in vetta Sébastien Ogier.



Elfyn Evans secondo con la Fiesta Dmack



Mäkinen al settimo cielo

Con la base del team Toyota Gazoo Racing installata a pochi chilometri dal cuore pulsante del Finlad Rally Jyväskylä, Tommi Mäkinen ha vissuto il week end di gara in maniera particolare, come aveva detto chiaramente già alla vigilia: "Si può dire che gareggiamo in casa, perché la nostra sede è a dieci chilometri dal Parco Assistenza, ed è chiaramente un rally speciale per noi. vincere in Svezia mi aveva procurato una forte sensazione, ma trionfare qui domenica sarebbe senza dubbio uno dei miei più bei trofei della mia carriera...".

Missione perfettamente compiuta, con la possibilità apparente di una possibile tripletta, senza il guaio capitato a Latvala e qualche problema di troppo ad Hanninen. Chapeau Tommi!



Finalmente una gara all'altezza per Juho Hänninen



Lappi nella storia: è diventato il vincitore più veloce di sempre

Da sempre gara più veloce dell'intero panorama iridato, il Finland Rally 2017, nonostante le chicane (anche artificiali) realizzate in diverse prove speciali, è diventato il rally più veloce della storia. Con ben otto tratti percorsi a oltre 130 km/h di media (con la punta massima della pieve di Ouninpohja percorsa da Lappi alla sensazionale media di 135,07 km/h), al termine il vincitore della gara ha percorso i 315,62 chilometri di tratti cronometrati alla media di 126,70 km/h, detronizzando così Kriss Meeke vincitore con la Citroen nel 2016. Di seguito le gare più veloci di sempre:

126,70 km/h	Finlandia 2017 (Lappi - Toyota Yaris Wrc)
126,62 km/h	Finlandia 2016 (Meeke - Citroen DS3 Wrc)
125,44 km/h	Finlandia 2015 (Latvala - Volkswagen Polo Wrc)
122,89 km/h	Finlandia 2012 (Loeb - Citroen DS3 Wrc)
122,86 km/h	Finlandia 2005 (Gronholm - Peugeot 307 Wrc)
122,80 km/h	Finlandia 2010 (Latvala - Ford Focus Wrc)
122,43 km/h	Safari 2000 (Burns - Subaru Impreza Wrc)
122,09 km/h	Finlandia 2014 (Latvala - Volkswagen Polo Wrc)
122,06 km/h	Finlandia 2006 (Gronholm - Ford Focus Wrc)
121,85 km/h	Finlandia 2007 (Gronholm - Ford Focus Wrc)





... ed è sempre una questione di Sisu

Non solo Esapekka Lappi, Jari-Matti Latvala, Juho Hanninen guidato da Tommi Makinen. L'orgoglio finlandese ha primeggiato anche per la straordinaria esibizione di Teemu Suninen che prima di uno svirgolone a pochi chilometri dal traguardo era stato in lotta per la seconda posizione. Anche in WRC2 onore e gloria per un altro figlio del paese dei 1000 laghi: Jari Huttunen. Il ventitreenne ha infatti sbaragliato la concorrenza dimostando una volta di più che il sisu finlandese è più vivo che mai.

Ma cosa è esattamente il sisu di cui tanto si parla? Per spiegarlo non c'è niente di meglio che affidarsi ad un paragrafo del volume "Storie di rally", dell'impareggiabile giornalista/scrittore Guido Rancati.

"Per spiegare perché una nazione abitata appena da cinque milioni di esseri umani sia diventata un serbatoio inesauribile di campioni Ilkka Kivimaki - naviga del grande Markku Alen - ha una sua teoria: dice che a fare la differenza è quel misto di coraggio, di forza, di generosità e disperazione che fa parte del dna di ogni finlandese. Il sisu, appunto. Aggiunge che solo questa dote aveva permesso alla Finlandia di fermare l'avanzata dell'Unione Sovietica. E a varie generazioni di suoi connazionali di costringere spesso e volentieri gli stranieri ad essere solo comprimari nella Jyvaskylan Suurajot".

A tratti incontenibile
il giovane
Teemu Suninen





Brutto stop per Ogier



Sempre molto spiritoso, Julien Ingrassia, sotto, ha trovato il modo per ringraziare amici e fans dando appuntamento al prossimo Rally di Germania

Che non sarebbe stata una gara fortunata, Sébastien Ogier probabilmente lo ha capito sin dai test pre gara quando, ormai alla fine della sua seconda giornata di test, è incappato in una rovinosa uscita di strada, con la Fiesta Wrc usata sin lì buona solo per il carrozziere. A far le spese del botto, un membro della scuderia inglese che era salito al suo fianco, e che è dovuto essere ricoverato in ospedale...

Il leader di campionato si è poi ripetuto nella mattinata di venerdì, vittima di un brutto incidente e ancora una volta contro un albero. Uscito illeso, Ogier ha poi dovuto prendere atto dello stato fisico del suo copilota Julien Ingrassia. Il violento contatto, infatti, non ha solo messo KO la Fiesta del campione del mondo, ma anche il suo navigatore che, precauzionalmente ricoverato all'ospedale per un leggero stato commotivo (con sintomi di mal di testa, nausea e vomito...), è stato poi dimesso ma con l'osservanza assoluta di due settimane di riposo. La premiata coppia si ritormerà giusto in tempo per il prossimo Rally di Germania.



Julien Ingrassia ha aggiunto 4 nuove foto.

12 ore fa · 🌐

Arbre 1 - Julien 0

On remettra les pendules à l'heure en Allemagne dans quelques semaines...!

Merci pour vos messages.

Merci aussi aux staffs médicaux (hôpitaux de Jyväskylä et Kuopio / fia et rallye Finlande) et au team M-Sport - je reviendrai en forme !...

Altro...

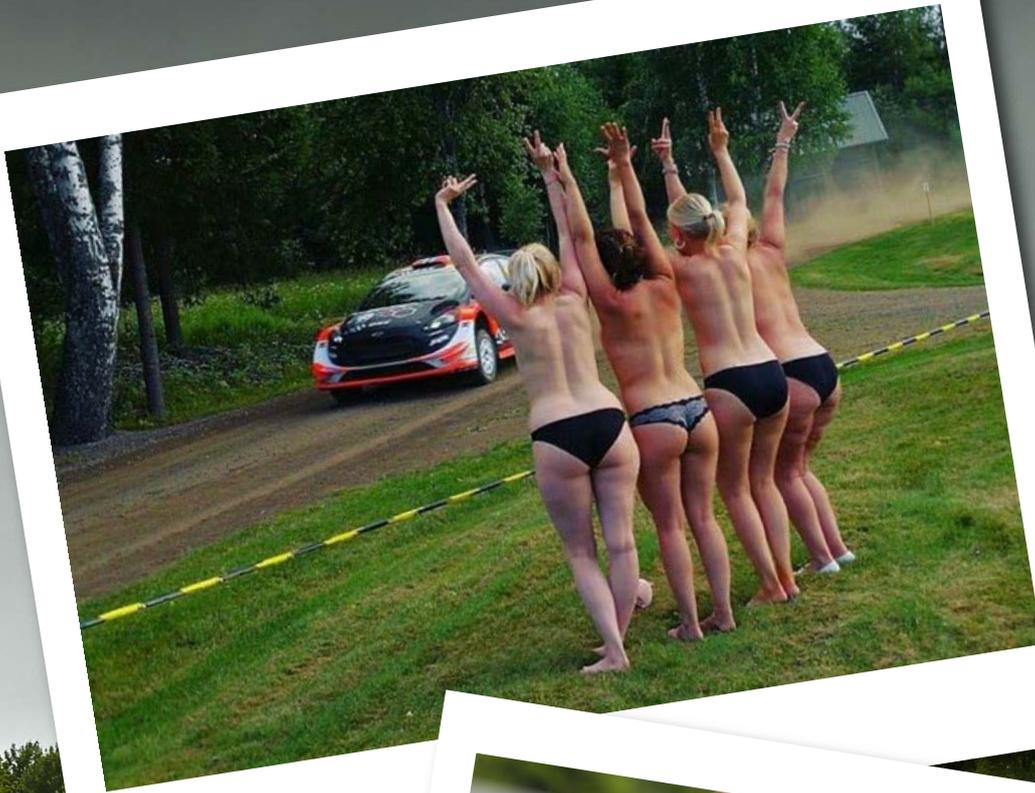


MONDIALE RALLY

Finlandia



Cartoline finlandesi



Campionato in bilico



L'inaspettato annuncio della Mercedes che al termine della stagione 2018 abbandonerà la categoria, mette la serie Turismo più bella del mondo in una situazione di evidente crisi. Audi e BMW proseguiranno da sole? La palla rimbalza nel campo di Berger, da quest'anno nuovo responsabile per ITR

Jacopo Rubino

Con l'annuncio shock sparato dalla Mercedes lunedì sera, la domanda è diventata obbligatoria: che ne sarà del DTM dopo il 2018? La casa di Stoccarda ha ufficializzato il suo sbarco in Formula E a partire dall'edizione 2019/2020, in cui andrà innanzitutto a sfidare le rivali di sempre Audi e BMW, ma sacrificando clamorosamente l'impegno nel campionato turismo nazionale. Dove era un'istituzione: entrata nel 1988, la Mercedes da allora non è mai mancata, conquistando un totale di 29 titoli (fra piloti, squadre e costruttori) e ben 183 vittorie. Stiamo parlando insomma del marchio più rappresentativo della categoria, sia nel suo primo capitolo concluso nel 1996, sia alla rinascita avvenuta nel 2000.



Ora per il DTM c'è il rischio sopravvivenza

Da qui si misura il peso della scelta compiuta dal management della Stella, che difficilmente potrà risultare indolore. Anzi, non è azzardato considerarlo un colpo basso all'intero movimento. Da marzo Gerhard Berger è subentrato ad Hans Werner Aufrecht al vertice dell'organizzazione, ora è già chiamato a risolvere il problema più grosso di tutti: l'ex pilota austriaco dovrà garantire la sopravvivenza del campionato dopo questo terremoto, che si manifesterà a scoppio ritardato. Sulla carta rimane un anno e mezzo per prepararsi, in realtà molto meno. "Dobbiamo rispettare la decisione, la Mercedes ha comunicato il suo ritiro con grande anticipo. Questo dà il tempo di analizzare la situazione", si leggeva nella nota diffusa all'indomani dal promoter ITR.

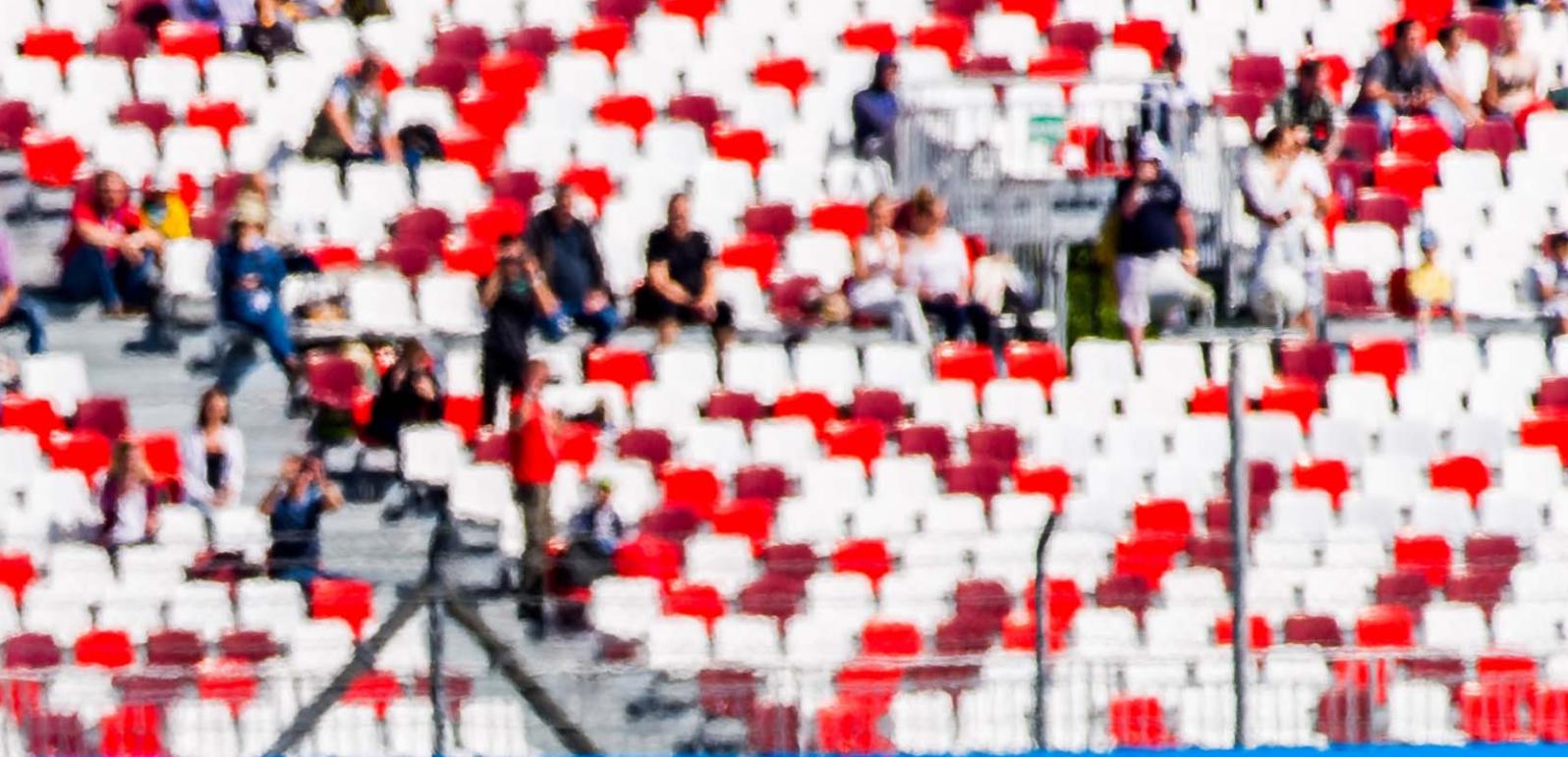
Due costruttori sono sufficienti?

Partiamo da un precedente: dopo il ritiro della Opel a fine 2005, Audi e la stessa Mercedes hanno tenuto in piedi il DTM da sole per sei edizioni. A grande richiesta è poi arrivata, anzi tornata, la BMW. Una griglia composta di due soli costruttori non è certo l'ideale, ma all'epoca in qualche modo sono bastati. Situazioni simili, se vogliamo, ci sono nella F3 europea (Volkswagen contro Mercedes), in IndyCar (Honda contro Chevrolet) e nella Super Formula giapponese (Honda contro Toyota). Ma in questo caso si parla soltanto di motori per monoposto, dove ormai il concetto di "monomarca" è la normalità. Molto meno nelle ruote coperte: non a caso nell'endurance il quasi concomitante addio annunciato dalla Porsche fa tremare il WEC e l'esistenza della classe LMP1 per come la conosciamo. Sono scenari da mexican standoff: chi molla per primo rischia di portare automaticamente all'abbandono pure l'avversario.

Le valutazioni di Audi e BMW

I tempi, comunque, sono cambiati e non è detto che Audi e BMW abbiano voglia di ritrovarsi in un infinito 1 contro 1. Spiazzati dalla notizia, i rispettivi reparti corse stanno valutando le contromisure. La partecipazione di Ingolstadt ha resistito ai tagli dopo lo scandalo dieselgate, costati invece l'uscita dal WEC e della Volkswagen dai rally. Anche per motivi di immagine, Audi aumenterà invece proprio coinvolgimento nella stessa Formula E, assorbendo il team satellite Abt, mentre la cucina Porsche non esclude un'avventura in Formula 1, dirottando così molte risorse del gruppo. Per quanto riguarda la BMW, il progetto prioritario nel 2018 sarà proprio nel WEC, con la neonata M8 iscritta alla classe GTE. A Monaco di Baviera, più volte, hanno fatto capire che un DTM con soli due costruttori non interessa: peraltro richiederebbe uno sforzo aggiuntivo per contribuire ad allestire uno schieramento almeno accettabile.





ultimate  ultimate





Gerhard Berger con Norbert Haug



Già quest'anno griglia ridotta a 18

Al netto della mossa Mercedes, la sensazione è infatti che il DTM per la triade tedesca fosse già passato in secondo piano rispetto ad altre sfide, presenti e future. Del resto, alla vigilia di questa stagione è stato sintomatico il taglio delle auto iscritte da 24 ad appena 18, vista la riduzione da otto a sei partenti concordata da ciascun reparto corse per risparmiare qualche milione di euro. Sono state messe alla porta squadre come Mücke e Schnitzer, e un paio di piloti sono stati costretti a guardarsi altrove. Lo spettacolo, va detto, non ne ha in fondo risentito troppo, ma è stato inevitabile storcere il naso.

Servono cambiamenti drastici e immediati

Il DTM entra quindi in una fase molto delicata, con la necessità di manovre strutturali per restare sulla cresta dell'onda. Non sarà facile. Attrarre nuovi brand, oggi, si direbbe un'impresa: in più di un decennio si sono susseguite voci di vari ingressi (Lexus, Citroen, il rientro di Opel), ma niente si è lontanamente tradotto in qualcosa di concreto. E conservando l'attuale configurazione è quasi scontato: a fronte di costanti ritocchi tecnico-sportivi, che ricordano la schizofrenia avuta dalla F1, di base abbiamo macchine bellissime da vedere, veloci persino più di una GT3, ma costose, dall'aerodinamica esagerata, equipaggiate da voluminosi otto cilindri aspirati. Suggestivi, sì, eppure lontani dagli ultimi trend tecnologici.

Il regolamento della Class One resta un miraggio

Lo studio del regolamento Class One, pensato per creare una piattaforma comune con il Super GT giapponese (e un eventuale allargamento all'America, via IMSA), era un'idea interessante ma non si andò oltre una conferenza stampa a Tokyo, nel 2014. Anzi, mentre i costruttori del Sol Levante a fatica si sono presto adeguati, nel DTM il passaggio è stato via via posticipato, soprattutto su spinta della stessa Mercedes. Paradossale, per chi l'aveva fortemente voluto. Al momento la data fissata è quella del 2019: troppo tardi, o momento giusto per cambiare? Nei mesi scorsi, in verità, la convergenza verso la Class One sembrava addirittura destinata a sfumare in modo definitivo, mentre gli organizzatori del Super GT sarebbero pronti ad abbracciare altre strade. Adesso ITR ha anticipato di "preparare un concept sostenibile per il futuro". Ma è tutto da capire.

Dall'Australia il modello da seguire?

In questo caso, a nostro parere la fonte di ispirazione potrebbe venire dalla lontana Australia. La popolarissima serie Supercars (in proporzione l'equivalente locale del DTM), abbandonata l'etichetta "V8" ha tracciato i piani per una grande evoluzione tecnica. Le gare sono da sempre entusiasmanti e combattutissime, i modelli di partenza per segmento di mercato sono accostabili alle apprezzate berline teutoniche, ma con una preparazione molto meno estrema. Sono genuine auto turismo, rispetto a quelli che nel DTM sono autentici prototipi costruiti quasi da zero. Anche qui abbiamo assistito per un'eternità allo storico dualismo fra Holden e Ford, ma in questi ultimi anni si è aggiunta la Nissan, e ci hanno provato persino Volvo e, ironia della sorte, Mercedes. Non senza qualche soddisfazione. Chissà quindi che Berger non ci faccia un pensiero.



AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

