

n. **379**
28 agosto 2017

Mag **Italia** **Racing.net**



GP BELGIO

Hamilton domina il weekend e torna a 7 punti dal ferrarista, ma Sebastian ha dimostrato di poter lottare alla pari con la Mercedes dell'inglese. Ora la sfida si sposta sulla pista di casa della Ferrari, dove i tifosi della rossa potranno applaudire il leader del mondiale appena riconfermato fino al 2020

ROSSO VIVO

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

"BOXE" FORCE INDIA.

1	VET	+2.128
2	BOT	+6.283
3	RIC	+14.010
4	RAI	+29.039
5	HUL	+6.526
6	GRO	+15.694
7	MAG	+6.228
8	MAS	+3.096
9	PER	+0.965
10	OCO	-0.108
11	SAI	+6.508
12	STR	+5.866
13	KVY	+1.358
14	PAL	+2.102
15	VAN	+5.793
16	ERI	+32.170
17	ALO	OUT



BAFFI

Media Inglese

A Spa Vettel è rimasto incollato ad Hamilton per tutta la gara, sfiorando il sorpasso e dimostrando che ora la Rossa è in grado di fare gara pari anche... in trasferta, sui circuiti più adatti alla Mercedes. Resta il vantaggio delle Freccie d'Argento in qualifica



Stefano Semeraro

E adesso che è tornata a posto anche la media inglese, Vettel può davvero sperare di giocarsela fino alla fine. Nel calcio, calcolavano negli anni '30 i maestri britannici, per puntare a vincere il campionato bisogna vincere in casa e pareggiare in trasferta. Nel mondiale di F1 2017 le partite in casa per la Rossa sono quelle che si giocano sui circuiti 'lenti', tipo l'Hungaroring: dove infatti Vettel ha trionfato. Quelle in trasferta invece la Rossa le affronta sui tracciati più veloci, come Silverstone o Spa, dove la Mercedes fa ancora valere la qualità superiore dei suoi motori, specie in qualifica. Ma se a Silverstone per Seb & Co era stata disfatta, nelle Ardenne la Ferrari ha dimostrato di poter praticamente pareggiare, restando incollata con Vettel ad Hamilton per tutta la gara (e piazzando Raikkonen davanti a Bottas nonostante la penalità per il mancato rispetto della bandiera gialla). Se la tendenza si confermerà a Monza, dove Vettel arriverà peraltro in testa al mondiale come ad un ferrarista non capitava dal 2012 con Fernando Alonso, l'ottimismo diventerà non solo quello della volontà, ma anche quello della razionalità. Perché a forza di rimanere appollaiati sugli scarichi della concorrenza, a un decimo o poco più per tutta la gara, senza temere più la sconfitta per distacco e potendo anzi sperare in un colpaccio di Seb anche in... trasferta – la media tedesca?... - allora la media punti sarà quella giusta per riportare l'iride a Maranello. «Se paragoniamo la gara di Spa a quella di Silverstone», ha confermato il tedesco, «qui abbiamo fatto molto meglio. E' stato un grande passo avanti. Siamo stati veloci, competitivi, più vicini alle Mercedes di quanto ci si aspettasse. La gara si è decisa in qualifica, se fossimo riusciti a partire davanti avremmo conservato la posizione, ma anche detto questo la nostra è stata un'ottima gara».

A Monza a testa bassa

Che oltre alla qualifica del sabato e allo start ha conosciuto un altro momento caldo, un altro snodo importante. Al 34esimo giro, appena dopo la ripartenza della safety car, entrata in pista in seguito al contatto fra le due Force India all'Eau Rouge, Vettel infatti ha avuto l'occasione di passare Hamilton. L'inglese, entrato ai box sfruttando l'occasione, aveva deciso di montare le soft, mentre Sebastian e il muretto Ferrari si erano decisi per le ultrasoft. Lewis ha fatto come è sua abitudine un po' di elastico, poi è scattato all'improvviso, forse azionando il famoso 'pulsante magico' su cui le Stelle hanno costruito i loro trionfi in qualifica. Vettel, sicuramente caricato dal rinnovo triennale con la Rossa, è stato bravo a non farsi piantare ed è riuscito anzi ad affiancare Hamilton, che però si è difeso da par suo, chiudendo la porta. «Avevo paura di non essere abbastanza vicino a Lewis, invece lo ero troppo. Salendo verso l'Eau Rouge ho provato ad andare all'esterno, ma a quel punto non avevo

una traiettoria dove provarci. Ho annusato la chance, ed per questo che non sono del tutto soddisfatto. Ma è stato divertente. Con le ultrasoft sapevo di avere una possibilità per un paio di giri, loro però sono hanno più spunto in rettilineo quando possono utilizzare la mappatura da qualifica. Peccato, ma ormai abbiamo la coscienza di poter fare bene su tutti i tipi di circuito, e ora ci attende la nostra gara di casa a Monza, dove festeggeremo i 70 anni della Ferrari e a sostenerci ci saranno migliaia di tifosi». Il circuito lombardo, dove probabilmente la scuderia porterà uno sviluppo della power unit, diventa a questo il terreno ideale per annullare finalmente la differenza fra rendimento 'in casa' e quello 'in trasferta', per riuscire la SF70H dovrà dimostrare di essere diventata capace non solo di giocare di rimessa, in contropiede, ma anche di attaccare. A partire dalla qualifica. «A Monza a testa bassa», non a caso, è lo slogan scelto da Maurizio Arrivabene.









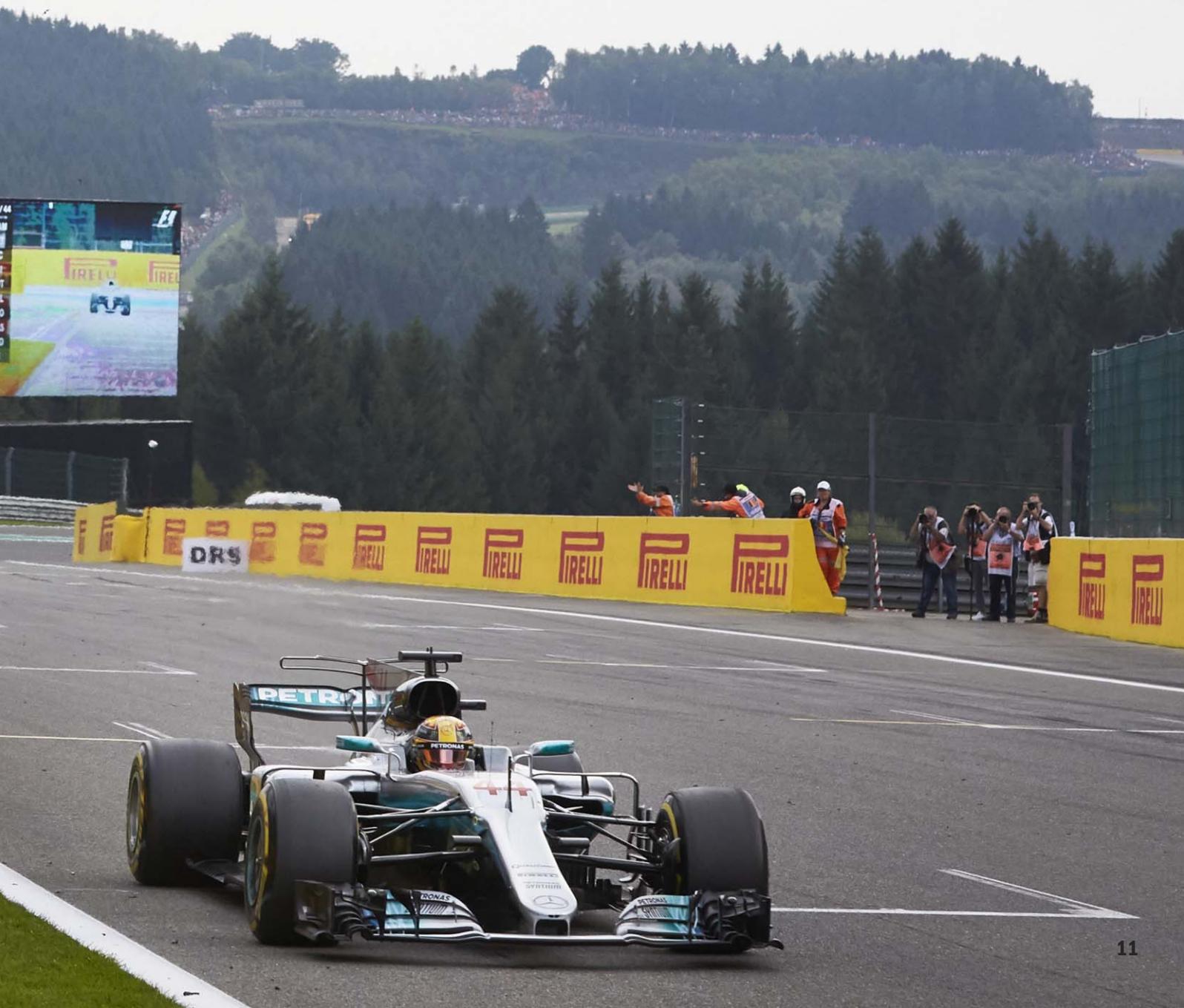
Raikkonen penalizzato quarto in rimonta

A mugugnare di più dopo l'arrivo è stato invece Raikkonen, al quale uno stop-and-go rimediato per non aver alzato il piede in regime di bandiera gialla è sicuramente costato il podio. Sceso al settimo posto è riuscito di rabbia e di classe a risalire fino al quarto posto, passando anche un Bottas impacciato e deludente, ma una volta arrivato alle spalle di Ricciardo gli sono mancati tempo e gomme per tentare l'ultimo assalto. «A volte gli steward decidono penalizzazioni strane», ha sibilato Kimi. «Sapevo che c'era la bandiera gialla, ma quando sono passato la macchina di Verstappen era già per metà oltre le barriere. Non ho accelerato ma nemmeno alzato il piede sul rettilineo, e mi stupirei se qualcuno lo avesse fatto: avrei potuto capire se la macchina fosse stata a lato della pista, con la gente attorno a lavorarci, ma così è stato assolutamente senza senso penalizzarmi. Puoi rallentare di un decimo e questo non influisce minimamente sulla velocità, non è la regola ideale ma è quello che abbiamo. Per fortuna poi la Safety Car mi ha aiutato a rientrare, ma non è certo stato il più facile dei weekend». Anche per una questione di gomme. «Con le soft mi sono trovato bene, mentre con le ultrasoft scivolavo un po', e questo mi ha sorpreso. Sulle soft avrei potuto fare di più, sfortunatamente lo stop-and-go non mi ha permesso di rimontarle. Il lavoro è ancora tanto, ora però abbiamo capito cosa dobbiamo fare, e che la faccenda dipende da circuito a circuito». In trasferta e in casa.



Perfezione Hamilton

58 vittorie, 68 pole come Schumacher: il ragazzino che nel '96 arrivò la prima volta a Spa per ammirare Michael oggi è un pilota al massimo delle sue capacità. Tornato a 7 punti di distanza da Vettel, si aspetta un finale di stagione equilibratissimo ma sente l'odore del quarto mondiale



Stefano Semeraro

C'è voluto il miglior Hamilton della stagione, forse uno dei migliori della carriera, per respingere l'assalto di Vettel a Spa. Un Lewis in modalità martello, e capace di non sbagliare assolutamente niente, neanche nel finale quando il ferrarista lo ha incalzato davvero da vicino. «Io speravo in un suo errore, lui in un mio», ha riconosciuto Vettel. «Ma nessuno dei due ha sbagliato. Il livello è stato molto alto». La conferma che le grandi rivalità fanno crescere anche i grandissimi piloti, e quello visto in Belgio non a caso è l'Hamilton della piena maturità: grintoso ma sicuro, veloce e continuo. Certo non un pezzo di ghiaccio – e le manifestazioni di gioia quasi rabbiosa dopo l'arrivo sono il segnale che si è trattato di una vittoria difficile, voluta e sofferta allo spasimo – ma un avversario che mette ancora paura e che merita assoluto rispetto da parte della Ferrari.

Uguagliato il record di Schumacher

Con il suo terzo centro a Spa in carriera, il quinto della stagione arrivato proprio nel suo 200esimo Gp, Hamilton ha toccato quota 58 vittorie in carriera. Il sabato era poi salito a 68 pole, eguagliando il record di Michael Schumacher: quasi un segno del destino nel circuito su cui il fuoriclasse tedesco ha vinto ben 6 volte, e dove domenica i fotografi di tutto il mondo hanno immortalato il figlio Mick infilato nell'abitacolo della Benetton che papà portò al successo nel Mondiale del 1994.

Con la vittoria senza se e senza ma nelle Ardenne, figlia di una qualifica sontuosa, Lewis si è riportato a soli 7 punti da Vettel e tenerlo dietro, anche con una Ferrari che pare aver fatto un importante salto di qualità, non sarà facile.

Le due vetture ora si equivalgono, ma domenica è arrivata una nuova conferma del fatto che il manico conta, eccome. Nel giorno della distrazione di Raikkonen e dell'erroraccio di Bottas – opaco e mai veramente in gara dopo la partenza -, si è capito ancora una volta che a decidere il Mondiale quest'anno potrebbero essere proprio le doti dei due Duellanti, Hamilton e Vettel.

E se in passato abbiamo ammirato l'Hamilton corsaro, il raddomante del sorpasso che però a volte rischiava di rovinarsi la gara e restare a secco per colpa di un'ingenuità o un passaggio

a vuoto, da tempo stiamo godendoci un Lewis impeccabile. Capace di rimediare anche agli errori del team – che lo aveva privato senza motivo di un treno di gomme ultrasoft in qualifica – con un paio di giri da urlo come quelli con cui ha rimesso Vettel a distanza di sicurezza dopo il sorpasso mancato del tedesco all'Eau Rouge. Il compimento definitivo di un pilota spesso accusato di badare troppo al glamour, di atteggiarsi a rock star, ma che il successo se l'è conquistato pezzetto dopo pezzetto, iniziando dal nulla. «Io e mio padre venimmo qui nel 1996, per ammirare Schumacher», ha raccontato. «Non eravamo nessuno, non avevamo nulla, ma speravamo di diventare quello che siamo oggi, piloti di F1. Lo stesso desiderio di tati ragazzini che ho visto oggi a 21 anni di distanza. La morale è che se vuoi qualcosa e lotti per averlo, ce la puoi fare».

Neanche oggi che punta al suo quarto mondiale Hamilton dà nulla per scontato. E si gode la lotta. «Per tutto il GP ho guardato negli specchietti e vedevo sempre Vettel alle mie spalle. E' stata una lotta sul filo di mezzo decimo di secondo, io che cercavo di non offrirgli la scia in rettilineo e lui che sperava di farmi sbagliare. Così devono essere le gare, tese, senza errori. Se ne avessi commesso uno, anche piccolo, Sebastian mi avrebbe preso».

Il tedesco c'era quasi riuscito, dopo la ripartenza della safety car entrata in pista dopo la collisione delle due Force India, che ha consentito ad Hamilton di cambiare le gomme invase di blister senza pagare dazio, ma che lo ha anche esposto anche all'assalto del rivale. «Sebastian in quel momento si è trovato troppo vicino, ha dovuto rallentare un po' altrimenti sarebbe riuscito a passarmi. Ma io ho usato un piccolo trucchetto: nella discesa prima della Eau Rouge ho usato solo al 90 per cento l'acceleratore, così lui è dovuto uscire di scia al Kemmel e non ha poi avuto lo slancio per superarmi. La safety car, fra l'altro, andava troppo lenta, si faticava a tenere in temperatura le gomme, io più di lui che aveva le ultrasoft, tanto che ho avuto anche un bloccaggio ai freni. E poi non capisco perché l'hanno fatta rimanere in pista anche quando non c'erano più detriti: forse, come nella Nascar, volevano che la gara rimanesse aperta fino alla fine...».





PETRONAS

MONSTER ENERGY

EPSON

PETRONAS

BOSS HUGO BOSS

PETRONAS



44 L. HAMILTON

GP BELGIO

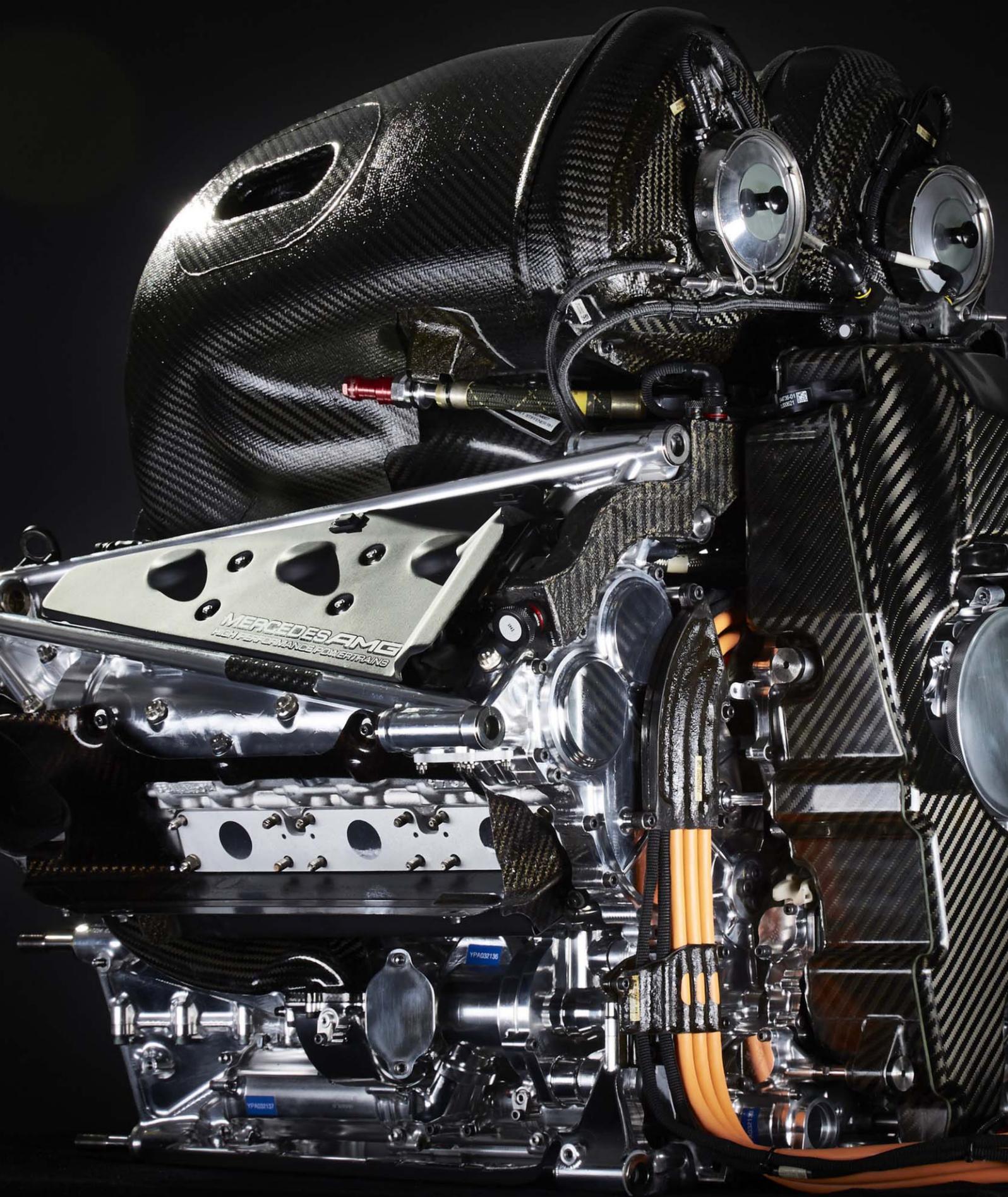
Lo sconfitto





Per Bottas weekend da dimenticare

Fino alla fine, quasi certamente a questo punto, resterà aperta la corsa al mondiale. E Hamilton lo sa. «La Ferrari è molto migliorata nel passo gara, mi aspetto grande equilibrio e mi preparo a gare dove conterà molto il carico aerodinamico, come a Singapore. A Monza non so se saremo meglio noi o loro, ci sta tutto. E la sorte del Mondiale lo deciderà anche la quantità di risorse che i due team dedicheranno allo sviluppo della vettura 2017 togliendole alla preparazione di quella per il 2018». Chi appare ormai decisamente fuori dalla lotta per il titolo è Valtteri Bottas, che a Spa ha vissuto un weekend difficile. «Il più difficile di tutta la stagione», ha puntualizzato il finlandese. «Ora devo fare in fretta ad analizzare i miei errori per essere di nuovo competitivo a Monza, perché stavolta non sono stato abbastanza veloce».



Olio bollente

La Mercedes, utilizzando la versione spec 4 del proprio motore a Spa, ha evitato di incappare nelle nuove limitazioni inerenti il consumo d'olio che entreranno in vigore a partire dal Gran Premio d'Italia. Un caso che fa storcere il naso alla concorrenza e che crea un curioso precedente

Alessandro Bucci

Cambiare le regole in corsa non è mai apprezzabile e rischia di minare la credibilità del gioco, ma in Formula 1 si potrebbe dire che se non è la regola poco ci manca.

E' il caso dei provvedimenti adottati dalla FIA a metà stagione riguardo l'impiego di olio nel motore, dal momento che tutti i team, nel corso del campionato, sono stati beccati ad utilizzare additivi inseriti nella camera di combustione al fine di aumentare la potenza e l'affidabilità dei propulsori. Ad inizio luglio la FIA aveva stabilito che il consumo d'olio ogni 100 km doveva essere dimezzato da 1,2 litri a 0,6, correggendo poi il tiro a causa delle lamentele dei team, preoccupati di possibili problemi legati all'affidabilità. Il limite medio richiesto è così aumentato a 0,9 litri per i nuovi motori omologati montati a partire da Monza, dove si disputerà come di consueto il Gran Premio d'Italia.

Richieste Ferrari inascoltate

Il team di Maranello, probabilmente annusando nell'aria la mossa della scuderia rivale, aveva chiesto alla FIA di imporre i limiti sul consumo dell'olio a partire da Spa (in quanto primo appuntamento dopo la pausa estiva), ma si era sentito rispondere dalla Federazione che nessuna squadra avrebbe portato un motore evoluto prima di Monza. Così non è stato, con la Mercedes che ha sorpreso tutti montando la spec 4 del proprio motore già a partire dal GP del Belgio, facendo lo sgambetto alla così detta regola dello 0,9 e potendo così impiegare 1,2 litri di olio additivo per 100 km in tutte le restanti gare della stagione. Una vera e propria beffa per la Ferrari, che vede la propria posizione 'politica' indebolita.

Mercedes ed i team clienti

Quale destino per Force India e Williams, squadre che dispongono dei motori Mercedes in veste di scuderie clienti? Il costruttore teutonico ha già preparato la stessa versione del propulsore utilizzata a Spa da Lewis Hamilton e Valtteri Bottas, ma la fornirà alle suddette squadre solamente a partire dal prossimo Gran Premio, con Force India e Williams costrette ad adeguarsi alla regola dello 0,9 sino al conclusivo appuntamento di Abu Dhabi.



Gran Premio del Belgio dai due volti per il team Red Bull Racing, con Daniel Ricciardo a podio e Max Verstappen costretto all'ennesimo ritiro per problemi tecnici. L'olandese, accolto da una marea di tifosi, si è dimostrato più competitivo dell'esperto compagno sul tracciato delle Ardenne, ma ancora una volta è stato frenato dall'inaffidabilità della sua RB13

Ricciardo opportunistista Verstappen iellato



Alessandro Bucci

Autore del quinto tempo in qualifica dinanzi a Daniel Ricciardo, Max Verstappen, a Spa, ha moralmente battuto l'australiano sul fronte delle prestazioni, ma si è dovuto arrendere al sesto ritiro stagionale, il quarto dovuto a problemi tecnici. Comprensibile la frustrazione del figlio di Jos che, scherzando, ha dichiarato: "Ormai sono in gara con Alonso per il numero di ritiri collezionati in questa stagione", aggiungendo che: "In un top team questi problemi non dovrebbero accadere". Già, effettivamente no, se consideriamo che anche il sorridente Daniel è andato incontro a tre ritiri (uno dei quali causato da Verstappen in Ungheria), sebbene il ragazzone di Perth abbia totalizzato sei podi a fronte dell'unico ghermito da Max in Cina, un dato che fa

riflettere sulla maggior costanza e competitività dimostrata dal numero 3 della Red Bull rispetto al giovanissimo fenomeno olandese.

Ricciardo sempre sul pezzo

Particolarmente a suo agio con le Ultrasoft nell'arco dell'intero weekend, Daniel ha sfruttato ancora una volta le debolezze dei suoi avversari, traendo vantaggio dalla penalità inflitta a Kimi Raikkonen e superando agilmente in fondo al rettilineo del Kemmel Valtteri Bottas, entrato visibilmente in crisi con le gomme Soft in seguito al secondo ed ultimo cambio gomme effettuato in regime di safety car.

Ricciardo occupa ora la quarta piazza nel campionato Piloti, con quattro punti di vantaggio su Iceman.



La delusione di Verstappen

Entri nell'abitacolo consapevole di essere sostenuto da un'autentica marea arancione formata da migliaia e migliaia di tifosi accorsi a Spa per vederti brillare, ma la tua corsa dura appena 8 giri per una perdita di potenza sulla power-unit. Essere delusi ed amareggiati è il minimo. Si potrebbe riassumere così la gara di Verstappen, visibilmente dispiaciuto per i fan rimasti a bocca asciutta.

Il numero 33 della Red Bull non le ha mandate a dire alla squadra, asserendo che: "La sfortuna è una scusa che non regge più. Non mi sono mai capitati così tanti ritiri". La tensione è alta e il team di Milton-Keynes è chiamato a risolvere una situazione che potrebbe presentare strascichi non indifferenti per il dipanarsi della prossima stagione.



Questione di manico

Ancora una volta Nico Hulkenberg e Romain Grosjean hanno dimostrato che il pilota, in Formula 1, può fare eccome la differenza. Entrambi autori di una grande gara sulla pista delle Ardenne, il tedesco della Renault, scattato settimo, ha chiuso in sesta posizione, seguito a pochi secondi dal francese della Haas, bravo a rimontare dall'undicesima piazza iniziale

Alessandro Bucci

Entrambi partiti su gomme Ultrasoft, Hulkenberg e Grosjean hanno optato per una strategia a due soste sull'ostico tracciato di Spa, selezionando mescole diverse nell'ultimo stint di gara, quando è uscita safety car in seguito all'incidente che ha visto coinvolti Pérez ed Ocon. Mentre il tedesco della Renault è passato dalle Soft (cambiate all'11° giro) alle Ultrasoft, scelta condivisa dalla maggior parte della concorrenza, il francese della Haas è passato dalle Soft (montate alla 10ª tornata) alle Supersoft. "Hulk" in gara si è dimostrato subito molto competitivo dopo tre turni di prove libere da dimenticare, mentre Grosjean ha disputato una gara improntata sulla sostanza, costretto a subire un paio di sorpassi che scottano e rimediando nel finale di gara qualche emozione fuori copione, come il contatto con Massa nell'ultima chicane prima del rilancio delle vetture e il rischio di tamponamento violento da parte del compagno Kevin Magnussen, finito lungo proprio in quel punto del tracciato.

Hulk vs Nando

Nei primissimi giri della corsa, Nico è stato protagonista di un bel duello prolungato con Fernando Alonso a suon di sorpassi e contro sorpassi in fondo al rettilineo del Kemmel. Si potrebbe definire quasi un balletto quello inscenato dal talento tedesco e dal veterano della McLaren, sebbene vada precisato che, lo spagnolo, lamentava problemi evidenti di potenza, poi culminati con il solito mesto ritiro ai box. Hulkenberg ha avuto confronti ravvicinati anche con le Force India, dapprima nel triello formatosi al via prima dell'inserimento delle vetture all'Eau Rouge, in un secondo momento quando Ocon nella tornata successiva ha tentato un attacco sui duellanti Hulkenberg-Alonso. Il ritmo tenuto in gara da Nico è stato molto buono, tanto da ritrovarsi dinanzi al penalizzato Raikkonen, che lo ha sverniciato senza troppi complimenti al 25° giro per la quinta piazza provvisoria.



Gara infernale per Grosjean

Il francesino della Haas, al termine della corsa, ha ammesso le iniziali difficoltà della VF-17 peraltro già riscontrate all'inizio del weekend, sottolineando tuttavia il buon adattamento della vettura ai pneumatici Ultrasoft. "Il nostro obiettivo era di centrare la top 10, ma non eravamo sicuri di riuscirci" ha dichiarato Romain ai microfoni dei giornalisti, scendendo maggiormente nei particolari della sua corsa: "Avevamo pensato ad una sola sosta, ma poi ho visto le Force India effettuare la seconda sosta e ho pensato che se non avessero aperto un gap troppo elevato, avremmo potuto fare anche noi un secondo stop. Dopodiché ho inseguito la Renault (di Hulkenberg ndr) spingendo duramente, ma era un po' più veloce di noi".



Pérez ed Ocon ancora sul ring

La coppia di piloti Force India continua a menarsela di santa ragione, facendo perdere punti preziosi al team. A Spa, Pérez ed Ocon hanno rischiato grosso in ben due occasioni, a dimostrazione della mancanza di polso da parte del muretto, oltre che di grossa immaturità da parte di entrambi i piloti





Alessandro Bucci

Nel corso della stagione, Pérez ed Ocon hanno ingaggiato diversi duelli accesi in pista, arrivando però troppo spesso ai ferri corti. Se in Azerbaijan i due funamboli sono giunti alla collisione privando la squadra indiana di un probabile podio, a Spa i due piloti non solo hanno rischiato di finire fuori pista, ma hanno creato delle situazioni di alto pericolo per se stessi e per gli altri. Il nono posto finale agguantato da Ocon, con Pérez costretto al ritiro nel corso del penultimo giro (e peraltro penalizzato di 5" per aver tagliato una curva in seguito ad un doppio sorpasso su Grosjean e Kvyat) è un risultato che non può soddisfare il team capitanato da Mallya, intenzionato a stabilire ordini di squadra onde evitare il ripetersi di situazioni analoghe.

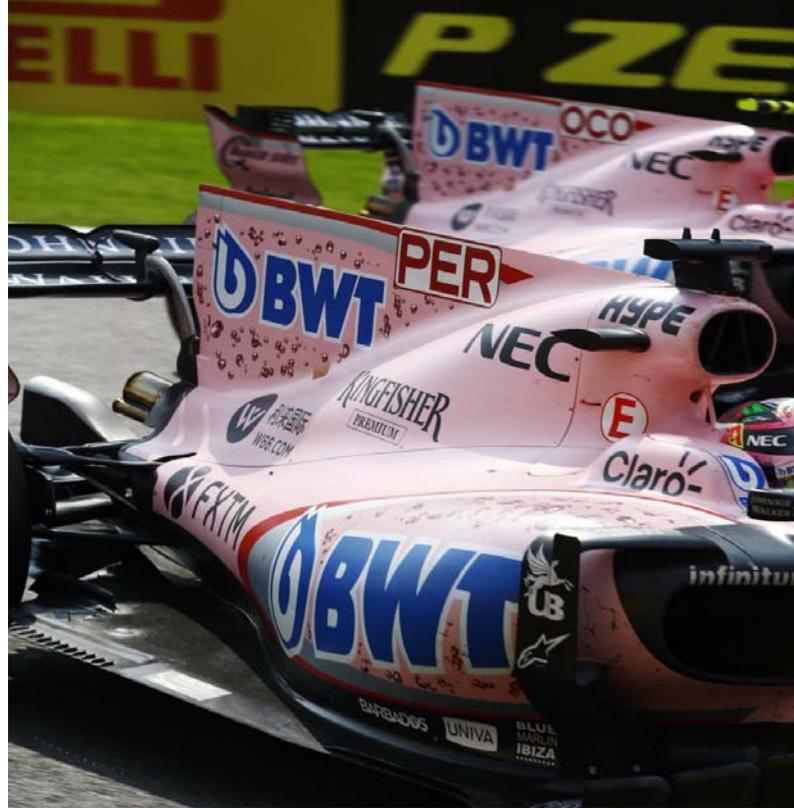
Brividi già al primo giro

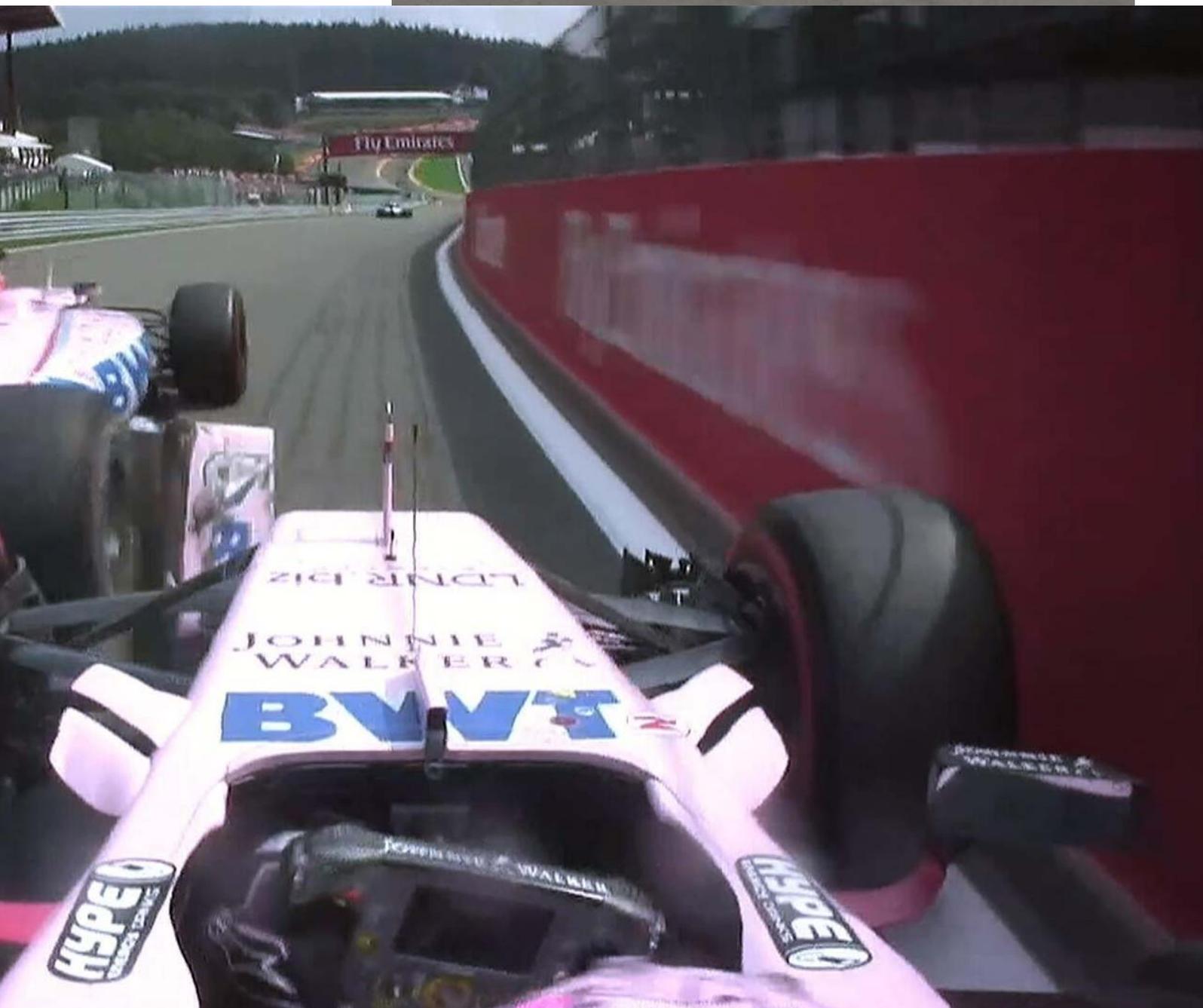
Pérez, scattato non proprio divinamente dall'ottava piazza, subisce l'attacco di Ocon poco prima di immettersi nell'Eau Rouge, stringendo verso il muretto Esteban che, tuttavia, ha la meglio su Sergio. Il messicano, al termine della corsa, lamenterà una mancanza di potenza dovuta al non inserimento della 'start mode', mentre Ocon si è detto comprensivo nei confronti del compagno di squadra data la foga del via.

Altro paio di maniche il secondo confronto avvenuto nel corso del 29° giro, praticamente nello stesso punto della pista, con Pérez più aggressivo nei confronti del francesino forse un po' troppo ottimista nel suo inserimento. Il messicano ha chiuso nuovamente verso il muretto il numero 31 della Force India, provocando un contatto che ha danneggiato entrambi: foratura della posteriore destra per "Checo" e rottura dell'ala anteriore per Ocon, con entrambi i piloti costretti ai box e l'uscita in pista della safety car. I detriti persi dalla vettura di Esteban hanno danzato pericolosamente in aria, rimbalzando fortunatamente contro le barriere di protezione.

Le versioni dei piloti

"Il secondo contatto è stato troppo. Sergio mi ha spinto contro il muretto danneggiando la mia ala e rischiando di porre fine alla gara di entrambi". Queste le dichiarazioni ufficiali di Ocon, visibilmente contrariato per l'accaduto e desideroso di chiarirsi nuovamente faccia a faccia con Pérez. Il numero 11 della Force India si è assunto le sue responsabilità per quanto concerne il primo misunderstanding con il compagno: "Per quanto riguarda il primo contatto, è stata tutta colpa mia. Mi stavo proteggendo da Hulkenberg e non ho guardato l'altro specchietto. Sul secondo contatto, invece, penso che Ocon sia stato troppo ottimista ad attaccarmi in quel punto, io ho difeso la mia linea, pensavo che mi avrebbe attaccato dopo l'Eau Rouge".





Lo scatto di Alonso





HONDA



kimoo

CADAL
LATIN AMERICA

CHANDON

PIRELLI

Castrol

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

Hamilton **10**

Una gara da lepre, ma sapendo di avere sempre addosso il rivale Sebastian Vettel. Anche, e soprattutto, dopo la ripartenza dalla safety-car in cui ha tenuto alla grande il ritmo nonostante la scelta delle gomme soft, contro le ultrasoft del ferrarista. Terza vittoria a Spa, roba da grandissimi. E poi, la 68esima pole in carriera ottenuta al sabato con cui ha eguagliato il record di Michael Schumacher. Del resto, stiamo parlando di Lewis Hamilton.

Vettel **9**

Vettel era venuto a Spa senza darsi per sicuro sconfitto nella sfida contro le favoritissime Mercedes: aveva ragione. Già in qualifica, e per l'intera gara, Seb è stato una spina nel fianco di Hamilton, per poco non è riuscito a sorprenderlo alla ripartenza dalla safety-car. Ma uscito dalla scia, non ha potuto completare l'affondo. A Monza, comunque, si presenterà da leader del Mondiale con alle spalle l'intero popolo Ferrari, e fresco di rinnovo triennale: esiste una condizione migliore?

Ricciardo **9**

Il ragazzone australiano sfoggia, al solito, concretezza e velocità. A Spa aveva vinto tre anni fa, questa volta si fa trovare pronto per acciuffare un altro podio insieme alla Red Bull: da manuale il sorpasso a Bottas dopo il restart, imitato da Raikkonen che aveva già scavalcato grazie alla penalità inflitta al finlandese. Che alla fine, non ha potuto impensierirlo per soffiargli il terzo posto.

Alonso **9**

In una pista che fa selezione tra piloti e fenomeni, il samurai spagnolo si trasforma in mago con un avvio sensazionale. Fa impallidire molti avversari, che si rifanno però sfruttando il deficit di potenza del solito motore Honda. Che per non smentirsi, lo pianta poi in asso. Non fanno più notizia nemmeno i coloriti team radio.

Hulkenberg **8**

Nico parla poco, ma porta a casa. E lo fa sempre più spesso anche con una Renault che a piccoli passi appare in crescita. Il sesto posto a Spa è una bella soddisfazione, ne arriveranno di più grandi?

Grosjean **8**

Settima posizione per il francese, che porta per mano la Haas verso un risultato importante. Buono per proseguire su un ruolino di marcia assolutamente positivo.

Massa **7**

Dopo il forfait di Budapest, il round belga era cominciato davvero con il piede sbagliato: crash in FP1, telaio danneggiato e di fatto tutta la giornata di venerdì persa. Male anche le qualifiche, con il brasiliano che dopo l'eliminazione in Q1 ha tirato le orecchie alla Williams: "Stiamo andando indietro". In gara però ecco la prova di carattere ed esperienza che serviva, con una ottava piazza insperata.

Felipe
Massa



#WILLIAMS40

19



avanage

financial.org

PIRELLI

ORIS
Swiss Watches

W

GP BELGIO

Il pagellone



Carlos
Sainz



Sainz 7

Un punticino fa sorridere lo spagnolo della Toro Rosso: non era atteso, ma Carlos ha battagliato a centro gruppo e il muretto box lo ha ben assistito. Va bene così.

Palmer 7

Il voto è anche di incoraggiamento. Il britannico insieme a Kvyat è il pilota più bersagliato dalle critiche in questa Formula 1, per prestazioni che appaiono spesso al di sotto della sufficienza. Il duello interno con Hulkenberg è impegnativo da sostenere, anche la Renault vuole di più: nella difficile Spa, tuttavia, Jolyon ha risposto presente con una ottima qualifica. Un problema tecnico non gli ha permesso però di affrontare la Q3. Penalizzato in griglia, ha poi chiuso 13esimo. I primi punti della stagione si fanno ancora attendere, ma forse la strada è quella buona.

Raikkonen 6

Confermato dalla Ferrari per un'altra stagione, Kimi era atteso a un bel weekend in quella che è notoriamente la sua pista preferita. Le premesse c'erano, ma non si sono concretizzate del tutto: prima per l'errore in qualifica (lodevole però la scia tirata al compagno Vettel), poi per la penalità subita in gara non avendo rallentato con le bandiere gialle esposte. Lo stop and go forse ha rappresentato una sanzione troppo dura, ma il tema in ballo era quello della sicurezza, non si scherza. Peccato, perché con il senno di poi il podio non sarebbe stato impossibile.

Stroll 6

Top 10 sfiorata per il rookie canadese, non male considerando la posizione di partenza dopo una qualifica negativa. Serve anche questo per farsi le ossa.

Kvyat 6

Non è una fase semplice nella carriera del russo, perennemente a rischio di restare a piedi. Ma anche la fortuna non lo assiste, con il motore ko in FP3 e la sostituzione che gli è costata l'arretramento in ultima fila. Però ha chiuso 12esimo, non troppo lontano dalla zona punti. La sufficienza se la merita.

Vandoorne 6

Era il suo primo Gran Premio del Belgio in Formula 1, ma quasi non ce ne siamo accorti di fronte alla marea olandese venuta a tifare Verstappen. E Stoffel, ultimo in griglia per la miriade di componenti sostituite sulla sua McLaren, sul circuito di casa non era certo nelle condizioni di brillare. Almeno ha salutato la bandiera a scacchi.

Ericsson 6

Più che altrove, la Sauber è apparsa in affanno rispetto alla concorrenza. Conta forse il ritmo di sviluppo, e a lungo andare il gap accumulato dalla power unit Ferrari in versione 2016 si fa sentire. Specialmente in una pista come Spa. Nel duello interno al box svizzero, però, il bistrattato Ericsson in qualifica ha prevalso su Wehrlein. Poi ha navigato fino al traguardo, in solitaria.

Verstappen

6

Poco da dire in un copione già visto troppe volte quest'anno: Max tira fuori il massimo in qualifica da una Red Bull incapace di impensierire Mercedes e Ferrari, ma l'affidabilità lo tradisce ancora. Una bella delusione nel quasi GP di casa, di fronte alle migliaia e migliaia di tifosi olandesi venuti a sostenerlo.

Bottas

5

Per il finlandese della Mercedes non è stata la più brillante delle trasferte. Ce ne eravamo già accorti un pochino venerdì, con l'ingenuità commessa uscendo nella ghiaia, ma più in generale contro Hamilton questa volta non c'è stato proprio confronto. Alla ripartenza dalla safety-car, anche l'onta del doppio sorpasso Ricciardo-Raikkonen che gli è costato il podio. E forse le (piccole) speranze di essere terzo incomodo nella sfida iridata.

Ocon

5

Poco male se ha chiuso nono, ancora a punti, sulla pista dove un anno fa ha esordito in Formula 1. A far notizia, per lui e per la Force India, è la lotta sempre più senza quartiere con il compagno Sergio Perez: una riedizione di Baku, questa volta addirittura doppia. Il messicano ha chiuso la porta con cattiveria, ma il francesino forse doveva avere l'intelligenza di risparmiarsi un sorpasso a tutti i costi prima dell'Eau Rouge. Quantomeno vista l'aria che tira...

Magnussen

5

Potevano essere due le Haas a punti, se il danese al 33esimo giro non avesse commesso un errore alla chicane Bus Stop alla ripartenza dalla safety-car. Da nono a 17esimo, recuperare per chiudere 15esimo è servito a poco.

Wehrlein

5

Il giovane tedesco ha il potenziale, ma non sa che ne sarà del proprio futuro in F1. Avrebbe bisogno di impressionare, come in un paio di occasioni ha già dimostrato di essere capace, invece ogni tanto offre prove incolori, facendosi battere pure dal poco quotato Ericsson. Parliamo ovviamente di qualifiche, visto che un problema alla sospensione lo taglia fuori dopo appena due giri.

Perez

3

Il messicano ha la fama di brutto cliente nei corpo a corpo. E a Spa l'ha combinata grossa, provando a spalmare due volte a muro il compagno Ocon. La prima volta forse con una attenuante data dalla presenza a sinistra di Hulkenberg, ma il bis è apparso quasi un regolamento di conti dopo il patatrak di Baku. In cui il colpevole, va detto, era stato il francese. Episodi che alla Force India, quarta forza del Mondiale, stanno costando punti preziosissimi, seppur Williams e Toro Rosso non abbiano il ritmo per colmare il gap in classifica. Ma il clima all'interno della scuderia ha probabilmente raggiunto il livello di allarme.



Pascal Wehrlein



POWER
SEMIS by Silanna

25
years
One

Silanna

Additive Industries

POWER
SEMIS by Silanna

P ZERO

P ZERO

P ZERO

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 27 AGOSTO

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 44 giri 1.24'42"820
- 2 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 2"358
- 3 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 10"791
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 14"471
- 5 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 16"456
- 6 - Nico Hulkenberg (Renault) - 28"087
- 7 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 31"553
- 8 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 36"649
- 9 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 38"154
- 10 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Renault) - 39"447
- 11 - Lance Stroll (Williams-Mercedes) - 48"999
- 12 - Daniil Kvyat (Toro Rosso-Renault) - 49"940
- 13 - Jolyon Palmer (Renault) - 52"239
- 14 - Stoffel Vandoorne (McLaren-Honda) - 57"078
- 15 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 1'07"262
- 16 - Marcus Ericsson (Sauber-Ferrari) - 1'09"711

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'46"577

Ritirati

Sergio Perez
Fernando Alonso
Max Verstappen
Pascal Wehrlein

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	Lewis Hamilton (Mercedes) - 44 giri in 1.24'42"820
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	220
2	Lewis Hamilton	Mercedes	213
3	Valtteri Bottas	Mercedes	179
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	132
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	128
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	67
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	56
8	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	47
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	36
10	Nico Hulkenberg	Renault	34
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	27
12	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	24
13	Lance Stroll	Williams-Mercedes	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	392
2	Ferrari	348
3	Red Bull Racing	199
4	Force India	103
5	Williams	45
6	Scuderia Toro Rosso	40
7	Haas	35
8	Renault	34
9	McLaren	11
10	Sauber	5



Giochi apertissimi

A tenere banco, nel TCR internazionale, non c'è solo il duello tra MIRA e Craft-Bamboo ma anche la sfida a cinque per il titolo piloti, con Jean-Karl Vernay ed Attila Tassi sugli scudi. Tante le emozioni e le polemiche che hanno animato la terza stagione della categoria, forte di un progressivo interesse da parte di tifosi ed addetti ai lavori. Il primo weekend di settembre si torna in pista a Buriram, in Thailandia, dopodiché tutto si deciderà nelle ultime due tappe di Cina e Abu Dhabi



Jean-Karl Vernay

Alessandro Bucci

Reduce dalla formidabile doppietta firmata da Gianni Morbidelli al volante della sua Volkswagen Golf sul tracciato dell'Oschersleben, il campionato TCR internazionale si appresta a riaccendere i motori dopo una lunga pausa estiva durata quasi due mesi. Imprevedibile è forse l'aggettivo che meglio caratterizza la stagione 2017, forte di tanti colpi di scena, duelli mozzafiato in pista ed exploit, ad iniziare dalla tappa inaugurale di Rustavi (Georgia) con il successo di Davit Kajaia del team GE-Force. Sono attualmente quattro i piloti a quota due vittorie, rispettivamente Attila Tassi (doppietta a Budapest), Stefano Comini (gara 1 in Belgio e gara 2 in Italia), Dusan Borkovic (race 1 in Bahrain e race 2 in Austria) e Gianni Morbidelli, con Roberto Colciago a quota tre successi colti rispettivamente in Bahrain, Italia ed Austria. Tutto questo a conferma di un campionato spumeggiante ed imprevedibile, dove la costanza e l'affidabilità giocano un ruolo fondamentale.

In Germania, gli incidenti di percorso capitati a Tassi, Colciago e Vernay (tutti e tre a secco di punti) hanno aggiunto maggiore suspense alla lotta al titolo che, come detto, si deciderà nella parentesi asiatica del campionato.

Jean-Karl Vernay primo di costanza

Il francese del team Leopard guida la classifica con 153 punti, due in più rispetto al famelico Attila Tassi. Vernay ha fatto della costanza il suo punto di forza, cogliendo cinque podi nell'arco di sette appuntamenti stagionali, rispettivamente quattro terzi posti ed una vittoria, quest'ultima ghermita nella race 2 di Spa-Francorchamps all'interno di un weekend dove, il nostro, ha dimostrato buonissime prestazioni velocistiche, oltre all'aver compiuto manovre d'attacco audaci. Fatta eccezione per la race 1 di Germania e l'appuntamento austriaco, dove Vernay ha rimediato un incidente in gara 1 che lo ha costretto a saltare la seconda corsa, il francese ha sempre centrato la zona punti. Giunto terzo lo scorso anno nella classifica piloti finale, ad una ventina di punti di distacco dal vincitore Stefano Comini, Vernay è chiamato a non commettere errori ed a sfruttare appieno l'affidabilità della sua Volkswagen Golf. Tra gli avversari più temibili di Vernay troviamo, oltre al già citato Tassi, l'altro pilota M1RA Roberto Colciago e il 'solito' Stefano Comini della scuderia Comtoyoy, mai sazio di vittorie e spesso autore di gare arrembanti ed emozionanti. Meno temibile, ma non per questo fuori dai giochi iridati Pepe Oriola del team Craft-Bamboo, staccato di 43 punti dal leader Vernay. Lo spagnolo ha colto una bella vittoria nella race 2 in Georgia ed ha sino ad ora collezionato tre podi.





Stefano Comini



Pepe Oriola



Attila Tassi

Duello incandescente tra M1RA e Craft-Bamboo

Capitanato da David Bari, il team ungherese di Norbert Michelisz può contare su una line-up piloti molto competitiva formata da Attila Tassi e Roberto Colciago, impegnati nell'inseguimento del leader Jean-Karl Vernay. In occasione del weekend di Budapest, sulla Honda-Civic, è sceso in pista anche il veterano Michelisz (attualmente impegnato nel WTCC con il team Honda JAS), fornendo una grandissima prova che lo ha visto dominare sin dalle prove libere conquistando anche pole position e un secondo posto in gara 1 che è valso punti preziosi per la (sua) squadra, oltre ad aver fatto da 'chioccia' a Tassi consentendogli di incrementare il suo bottino. Solamente la scuderia Craft-Bamboo sembra in grado di poter impensierire il team M1RA, anche se il distacco in classifica ammonta attualmente a 33 punti e Pepe Oriola, l'alfiere del team anglo-hongkonghese più competitivo sino ad ora, lamenta uno svantaggio considerevole dal leader del campionato. La SEAT León si è dimostrata sino ad ora meno competitiva ed affidabile rispetto alla Honda Civic e rischia di essere sopravanzata dalla Volkswagen Golf nella speciale classifica riservata ai modelli delle vetture. Ricordiamo che, stando alle ultime comunicazioni inerenti il BoP, le Honda al pari delle Audi correranno con 10 kg in meno di zavorra, mentre le altre vetture manterranno l'attuale peso.



Mato Homola

Il punto

Stefano Comini tra alti e bassi

Il campione in carica, accasatosi al team Comtoyoudo dopo la parentesi burrascosa con la scuderia Leopard (che, di fatto, non ha pagato lo svizzero mettendo a rischio il proseguimento della sua carriera) ha sino ad ora dimostrato un rendimento altalenante, nonostante abbia espresso a tratti uno stile di guida meno arretrante e più orientato al conseguimento del risultato. Se in Belgio, Austria ed Italia il nostro ha spolverato il suo miglior repertorio, altrettanto non si può dire dei primi due weekend e del round disputato a Budapest. La qualifica è stata il tallone d'Achille di Comini, in Pole solamente a SPA ed a secco di punti in tutte le restanti prove cronometrate sino ad ora disputate.



Hugo Valente

Il saluto di Valente alle corse

Nonostante i due piazzamenti a podio colti in Bahrain, il giovanissimo pilota di Choisy-le-Roi ha annunciato il suo ritiro dall'automobilismo a soli 24 anni, scontento per i risultati ottenuti nei primi quattro appuntamenti della stagione. Valente aveva già dato segnali d'allarme dopo la parentesi con Lada nel WTCC, ma l'offerta di Richard Coleman, boss del team Craft-Bamboo, lo aveva convinto a continuare la carriera nel motorsport. Il posto del francese è stato affidato al debuttante Daniel Lloyd, messi in mostra nell'ultimo weekend dell'Oschersleben.



Roberto Colciago



Gianni Morbidelli



La classifica di campionato

1	Jean-Karl Vernay	Volkswagen Golf GTI	153 pts
2	Attila Tassi	Honda Civic Type-R	151
3	Roberto Colciago	Honda Civic Type-R	145
4	Stefano Comini	Audi RS3 LMS	144
5	Pepe Oriola	SEAT León	110
6	James Nash	SEAT León	86
7	Dušan Borkovič	Alfa Romeo Giulietta	82
8	Gianni Morbidelli	Volkswagen Golf GTI	77
9	Mat'ò Homola	Opel Astra	69
10	Frédéric Vervisch	Audi RS3 LMS	62
11	Davit Kajaia	Alfa Romeo Giulietta	61
12	Daniel Lloyd	SEAT León	47
13	Hugo Valente	SEAT León	46
14	Rob Huff	Volkswagen Golf GTI	44
15	Giacomo Altoè	Volkswagen Golf GTI	37
16	Ferenc Ficza	SEAT León / KIA cee'd	32
17	Benjamin Lessennes	Honda Civic Type-R	31
18	Norbert Michelisz	Honda Civic Type-R	31
19	Jens Reno Møller	Honda Civic Type-R	25
20	Thomas Jäger	Opel Astra	25
21	Pierre-Yves Corthals	Opel Astra	19
22	Edouard Mondron	SEAT León	18
23	Jaap van Lagen	Volkswagen Golf GTI	8
24	Duncan Ende	SEAT León	6
25	Tom Coronel	Honda Civic Type-R	4
25	Stian Paulsen	SEAT León	4
27	Danny Kroes	SEAT León	2

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

