

n. 361
3 ottobre 2016

Magazine **Italia** **Racing.net**



Puzza di bruciato

Piange la Ferrari, ride la Red Bull
Hamilton si trova il motore in fumo
e attacca la Mercedes: tornano i veleni
di un complotto pro-Rosberg

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

**KO :
HAMILTON AMARO.**

**POVER
UNIT
MERCEDES.**



BAFF.1

Stefano Semeraro

«Qualcuno dovrà darmi delle spiegazioni, perché non è accettabile». L'Hamilton furibondo (con la Mercedes) va in onda dopo che quest'anno avevamo ammirato altre facce del tri-campione: l'Hamilton vacanziero-vip, il Lewis ruggente, l'inglese (quasi) trionfante. Stavolta invece sono parole dure, pesante. Incendiarie, visto che a prendere fuoco a Sepang è stata la sua power-unit, la unica marchiata Mercedes «su otto motori Mercedes che partivano sulla griglia». C'è un mondiale che rischia di andare a fumo e secondo Hamilton, e magari non solo lui, c'è anche puzza di bruciato. Dopo i problemi che lo avevano afflitto all'inizio di stagione, e che gli erano costati uno 0-4 a favore di Rosberg con 43 punti da recuperare, Hamilton si era convinto di avere chiuso i conti con la sfortuna (e i suoi misteriosi derivati). Era arrivata la rimonta, il terzo iride consecutivo iniziava a intravedersi all'orizzonte. Poi è venuta la doppia omologazione di Spa, con relativa penalità, che avrebbe dovuto metterlo al riparo da altre sorpresine. Invece...

Ad Hamilton brucia il sospetto del complotto

Dopo i guai di inizio d'anno, il rogo del motore a Sepang. «Perché capita solo a me?» si chiede furioso Hamilton, che prima attacca agitando l'idea di un sabotaggio e poi corregge il tiro. Ma se il Mondiale dovesse andare a Rosberg c'è il rischio che vada in fumo anche il suo futuro in Mercedes





GP MALESIA

Mercedes



Hamilton, solo a lui si rompono i motori

Così a Sepang, fra le volute dei cilindri in fiamme, sono tornati a circolare i gas e i veleni del sospetto, del terribile sospetto che quest'anno a Stoccarda qualcuno non lo ami più tanto, sicuramente meno di Rosberg, e che voglia mettergli i bastoni fra le ruote (meglio: fra i pistoni). «Stiamo lottando per il campionato e solo il motore si guasta, questo non mi suona bene», è sbottato Lewis. «Ne hanno costruiti 43 e io ho avuto quasi tutti quelli che si sono rotti. E' duro da accettare». Nel quartier generale della Mercedes è suonato l'allarme rosso. Tanto che poi è intervenuto Toto Wolff nei panni del Conte Zio di manzoniana memoria per "sopire e troncare, troncare e sopire". «In momenti così ogni tipo di commento è comprensibile», ha spiegato, cardinalizio ed ecumenico, il team principal delle Freccie d'Argento. «Se stai lottando per il mondiale, ti va fuoco il motore e qualcuno ti mette un microfono sotto il naso... sei auto-

rizzato a dire quello che vuoi. La sua frustrazione è comprensibile, tutti reagiamo a modo nostro, e quello che è successo è veramente inspiegabile, una situazione sgradevolissima».

Hamilton ha caricato il team per Suzuka

Dopo la gara Hamilton ha voluto parlare subito con Lauda, Wolf e Bradley Lord, il direttore della comunicazione Mercedes. Ha stretto la mano ai meccanici, ha parlato con gli ingegneri. Si è calmato, almeno apparentemente. O forse visto che non tutto è perduto ha voluto salvare le apparenze. «Ero sconvolto quanto Lewis per quello che è successo – ha aggiunto Wolff – lui è stato grande a trovare le parole giuste per incoraggiare tutti in vista del Giappone». Vada come vada quando un sospetto si insinua nella mente di un pilota, non importa quanto razionale o folle sia, inevitabilmente mette radici. Il rapporto fra Hamilton e la Mercedes ha conosciuto alti e bassi in questi anni, questo è uno dei bassi più bassi.

«Ho il 100 per cento di fiducia nei ragazzi», ha detto in seguito Hamilton, correggendo il tiro a beneficio di microfoni e taccuini. «Senza di loro non avrei vinto due campionati.

L'unica cosa ora è fare ciò che ho fatto in questo weekend, e pregare che la macchina stia insieme. Ho ancora fede e speranza, che sono una grande cosa».

Manca la carità, ovvero l'amore, la terza delle virtù teologali. Sicuramente la meno frequentata e praticata in un paddock che pare diventato un nido di vipere e dove circolano odori sgradevoli e sospetti.



Un treno da non perdere

In un campionato nel quale era riuscito a farsi rimontare 43 punti di vantaggio Rosberg ha l'ennesima occasione per prendersi il Mondiale che tante volte si è visto sfuggire. Saprà sfruttarla?

Stefano Semeraro

Già a inizio anno, dopo una prima parte di campionato fenomenale, in molti lo avevamo detto e scritto: questo è l'anno di Rosberg. Un'idea quasi naturale, al netto dei possibili o futuribili complotti. Perché Nico stava maturando, migliorando, e dalla sua aveva motivazioni più urgenti e forti di Hamilton. Prendersi finalmente il dannato mondiale, togliersi l'etichetta di eterno secondo. Solo che nel prosieguo di stagione Nico il (finto) calmo ci ha messo del suo per boicottarsi da solo il sogno iridato. Errori, incertezze, soprattutto troppe letargie nei momenti che contavano. Risultato: molte, troppe umiliazioni incassate dal compagno di squadra. Adesso arriva l'ennesima svolta di un mondiale tanto scontato (a favore della Mercedes) quanto incerto (nella lotta interna) ed è ancora il turno di Rosberg di tenere il pallino in mano. Una gara pazzica gli ha negato la vittoria – per colpa di Sebastian Vettel – poi ha rischiato di nascondergli anche il podio – per via della penalità comminatagli per il duello con Kimi Raikkonen - infine gli ha consegnato un terzo posto (meritatissimo, vista la grinta con cui ha rimontato) nel giorno dello sprofondo di Lewis Hamilton, regalandogli un vantaggio di 23 punti a cinque gare dalla fine. Ha rischiato il ri-sorpasso, ora si gode un serio tentativo di fuga verso la vittoria finale. Riuscirà Rosberg a non sprecare anche questo vantaggio, come è riuscito a fare con quello ben più consistente (43 punti) accumulato nelle prime gare? Reggerà la tensione, avrà la stoffa per portare il secondo mondiale in famiglia e firmare un doppietta iridata padre-figlio che finora era riuscita solo a Graham e Damon Hill? Mica facile rispondere.

Per ora gli è toccato bere champagne dalla scarpa di Riccardo e guardarsi intorno con l'aria fra il perplesso e lo schifato. L'aria di chi non sa bene se festeggiare o recriminare, se gioire o preoccuparsi. «Non la considero una vittoria – ha detto, in questo erede di Lapalisse – perché è solo un terzo posto ed è stata una giornata pesante. Ovviamente sono contento di come ho saputo recuperare, perché non pensavo davvero che fosse possibile. Il ritiro di Lewis è stata una fortuna? Sentite, ho rimontato dall'ultimo posto, pensando solo ad arrivare più avanti possibile, quindi non la vedo così. Adesso voglio solo pensare a vincere le gare, una dopo l'altra». Senza pensare che nel 2014 era stato il suo turno di perdere un mondiale anche per problemi di affidabilità, senza considerare le disgrazie altrui un risarcimento del passato. Meglio guardare avanti, senza guardarsi troppo attorno.





PETRO
BOSS
S

FIA AD
FOR RO

Salvate il soldato Vettel



Nervoso e deluso per la stagione grigia della Ferrari, Vettel ha sbagliato ancora tutto in partenza. Colpa sua, ma anche di un clima in cui il tetra-campione del mondo sente di dover strafare per rimediare alle pecche della macchina. Guai, ora, pensare di crocifiggerlo



Stefano Semeraro

Per Niki Lauda è un pilota «in piena crisi», per Max Verstappen «un pazzo, anzi, un idiota». Per i ferraristi più irriducibili invece Sebastian Vettel è l'uomo che non si arrende, che prova a suscitare un miracolo dai rottami di una stagione sbagliata, 'fallimentare' direbbe il presidente Marchionne, anche a costo di sbagliare, anche a costo di rovinarsi la gara e sgritolarsi la re-

putazione. Il suo GP di Malesia è durato poche centinaia di metri, il tempo di passare Verstappen all'interno della prima curva e di centrare il retrotreno di Rosberg, il suo rammarico è stato sincero. «Ho sbagliato, mi scuso con Rosberg, ho rovinato la gara mia e sua. Ero scattato bene, Verstappen ha chiuso la traiettoria, come era suo diritto di fare, non ho potuto evitare l'impatto. Verstappen dice che sono pazzo? Non commento, grazie».



Elegante, educato, corretto, ha incassato con grande fair-play la penalizzazione di tre posizioni che sconterà in Giappone, insieme ai due punti sulla superlicenza. Ma quel sorriso mesto dipinto sul volto che si porta dietro da ormai troppi GP e che la dice lunga sulla disillusione che regna in Ferrari. Il team che secondo Maurizio Arrivabene, l'addetto all'ottimismo, trasuda entusiasmo e voglia di riscatto, ma che da fuori sembra sempre più sconfortato e deluso ad ogni uscita in pista. Vettel ha sbagliato, è vero, e ora riemergono inevitabili i dubbi sulle sue doti di combattente, di condottiero dai nervi saldi. In parte giustificate, perché Seb è uno che rende meglio quando sente attorno fiducia e ottimismo, ma che non rendono onore al suo talento e al suo coraggio.

E' la Ferrari che deve aiutare Vettel

Quest'anno non è al primo passo falso. In Russia ha scontato l'irruenza di Kvyat – sarà l'anno dei 'pazzi'? - ma già Cina e in Belgio se non era andato oltre la prima curva è stata anche colpa sua. Sorride meno, sorride diverso, Sebastian, e quando chiude la visiera sente che tutti da lui si aspettano il miracolo, il triplo carpiato, un apriscatole, un'idea, una speranza di andare oltre la mediocrità del solito podio mancato. Che fosse pronto al tutto per tutto lo si era capito alla vigilia, quando aveva detto fissando il vuoto: «Conterà molto la partenza». Sergio Marchionne aveva promesso – avventatamente - una stagione vincente, il crollo delle illusioni, con la Red Bull che ormai ha messo le mani anche sul secondo posto fra i costruttori, ha tirato giù anche lui. Forse troppo giù, considerata l'esperienza e i quattro Mondiali vinti. Da un campione del genere ci si aspetterebbe più freddezza, più controllo – forse anche un filo in più di paraculaggine. Ma è ingiusto crocifiggerlo. E' arrivato a Maranello da Predestinato, da erede di Schumi (che pure impiegò cinque anni a vincere un Mondiale con la Rossa), ed era sbagliato. Troppo facile, troppo scontato ora trasformarlo in uno sfigato. Non è lui che deve salvare da solo la Ferrari, è la Ferrari che deve aiutarlo a ritrovare la verve dei giorni migliori, affidandogli una macchina competitiva, mettendolo in grado di battersi ad armi pari. Salvate il soldato Vettel, o sarà la disfatta per tutto l'esercito vestito di rosso.



Stefano Semeraro

Verstappen voleva fargli le scarpe, ma alla fine è stato Max a dover bere un calice – amarissimo, immaginiamo – dal suo stivaletto. Daniel Ricciardo resta l'uomo di punta della Red Bull, la grande vincitrice finora del girone di ritorno del campionato 2016, e Verstappen per ora deve attendere. Ci ha provato in tutti i modi l'olandese a passare il compagno di squadra – anche se stavolta non ha esagerato - e il loro duello è stato il momento agonisticamente più esaltante di un GP pieno di tante altre cose, ma alla fine ha dovuto arrendersi. In pista ha provato a stimolare anche un ordine di squadra, ma Daniel ha tirato dritto. Aveva ancora sul gozzo l'occasione persa a Monte-Carlo, figuriamoci se si faceva scappare la quarta vittoria in carriera, la prima dell'anno dopo le tre dello scorso campionato. Perché il Ragazzo che Sorride è divertente, scanzonato, sempre di buonumore, ma in pista sa tirare fuori gli artigli, difendersi e attaccare come pochi. Alla vigilia aveva ammesso di stare imparando qualche trucchetto diabolico dal compagno, e dopo le libere del venerdì il suo box ha ricopiato anche l'assetto che Max aveva ottenuto con i suoi meccanici. Poi, lo ha beffato. Sfruttando soprattutto il momento clou della partenza, quando è riuscito a evitare il garbuglio fra Vettel e Rosberg mettendosi subito alle calcagna di Hamilton.

Daniel, un copione di successo

Alla vigilia aveva spiegato come correre accanto a Verstappen gli avesse suggerito nuovi trucchetti, per vincere in Malesia ha copiato anche i suoi assetti. Ma la grinta è tutta sua, oltre che di una Red Bull capace di crescere moltissimo durante l'anno



Vittoria con dedica all'amico Bianchi

«Un paio di settimane fa mi ero detto che avrei vinto una gara quest'anno, ma non mi aspettavo succedesse qui», ha spiegato. «Mi spiace per gli altri che hanno dovuto bere dalla mia scarpa, ma la folla mi ha incoraggiato a farglielo fare! Ho lottato duramente con Max, anche lui è uno che non molla, è una caratteristica che abbiamo in comune, oggi abbiamo dimostrato che possiamo batterci restando nei limiti. Le mie gomme erano un po' più andate delle sue, ma ero determinato a non perdere questa occasione, poi quando c'è stata la virtual safety car siamo entrati entrambi ai box e con le coperture nuove mi sono sentito più a mio agio. Quest'anno il team ha fatto davvero grandi progressi, siamo partiti un gradino più in su dello scorso anno e non abbiamo mai smesso di salire, è incredibile cosa abbiamo fatto in un circuito come questo. E' una vittoria che dedico a Jules Bianchi, la mia vita è cambiata dopo il suo incidente, mi sono reso conto di quanto sono fortunato a poter correre in F1 e fare la vita che faccio». Fra l'incredulo e il felice anche Christian Horner: «non ci aspettavamo certo di conquistare 43 punti in questa gara – ha ammesso il team principal dei bibitari – siamo riusciti a capitalizzare sulle sfortune di Hamilton, magari ha contribuito anche la pressione che gli stavamo mettendo. Ma il merito è dei nostri due piloti che si sono messi nella giusta posizione per sfruttare l'occasione. Daniel aveva collezionato parecchi secondi posti quest'anno, ma fortuna e sfortuna tendono a pareggiarsi nel corso di una stagione. La sua sfortuna di Monaco è stata pareggiata dalla sfortuna di Lewis qui a Sepang». Ma nel crescendo della Red Bull, nella capacità del team di sviluppare la macchina durante l'anno – ahi, Ferrari... - la fortuna c'entra davvero poco.







McLaren, non solo fortuna



Sia Button sia Alonso sono finiti a punti, la rimonta dello spagnolo è stata favorita anche dalla virtual safety car ma i progressi McLaren sono ormai consolidati. E l'anno prossimo...

Stefano Semeraro

Attenta, Ferrari: l'anno prossimo potresti guardarti anche dalla rinata McLaren. Il settimo posto di Fernando Alonso e il nono del 'pensionato' Jenson Button – che a quanto pare potrebbe esordire nel 2017 come presentatore della trasmissione inglese cult per i motori, Top Gear - «non sono cose per cui vale la pena far suinare le campane della chiesa», sostiene Alonso, ma sono l'ennesima conferma che il team pare uscito dalle secche e progetta un futuro di nuovo da protagonista. Soprattutto considerato che Alonso partito dall'ultima posizione per via delle penalizzazioni sui gettoni di sviluppo spesi dalla Honda.

«Finire con due macchine nei punti con una che partita dal 22esimo posto è il segno dei nostri progressi», conferma Eric Boullier. «La strategia diversa ha funzionato sia per Jenson sia per Fernando, ora dobbiamo confer-

marci a Suzuka, la gara più importante dell'anno per la Honda». Traguado condiviso anche da Yusuke Hasegawa, il boss del motorista nipponico: «Ci siamo battuti bene con Williams e Force India durante tutta la gara, peccato non essere stati avanti a loro del tutto, ma il ritmo era quello giusto. Molto incoraggiante in vista del prossimo Gp».

Alonso incomincia a intravedere la fine del tunnel, e l'inizio di una possibile rivincita su chi lo dava per finito dopo l'addio a Maranello. «Ero molto sorpreso perché mi sono trovato nei punti già dopo pochi giri. A quel punto con il box abbiamo discusso se dovevamo essere conservati o aggressivi, e alla fine abbiamo deciso di attaccare così abbiamo utilizzato tutte le gomme soft che ci erano rimaste dalla qualifica, e la virtual safety car ci ha dato una mano. Insomma, avevamo bisogno di un po' di fortuna dopo la penalizzazione di questa settimana, e l'abbiamo avuta!» Quella che, di solito, aiuta gli audaci (e i tenaci).



Bottas porta in alto la Williams



di Massimo Costa
foto Photo 4

Lewis Hamilton **10**

Stava per ribaltare di nuovo la situazione ritrovando la vittoria dopo un periodo negativo. Non da meno la gran pole. Ma il motore in fiamme lo ha costretto a farsi venire un gran mal di testa...

Nico Rosberg **9**

Centrato alla prima curva da Vettel si ritrova ultimo e allora inizia una rimonta alla Hamilton stile Monza acchiappando il terzo posto finale. Che col ritiro di Hamilton equivale a una vittoria.

Daniel Ricciardo **9**

In gara ha beneficiato dei problemi Mercedes ed ha sfruttato al meglio l'opportunità. Notevole la difesa agli attacchi di Verstappen, la chiave della sua quarta vittoria in F.1.

Max Verstappen **8**

Gran bella qualifica, terzo tempo e davanti al compagno Ricciardo. Sfortunato alla prima curva dove perde tempo per evitare Vettel prima e Raikkonen poi. Recupera bene, fa il furbo con la VSC, raggiunge Ricciardo, ma non riesce a superarlo e deve accontentarsi del secondo posto.

Valtteri Bottas **8**

Una gran gara quella del finlandese. Un solo pit-stop per lui, tantissimi giri con le gomme medie. Un passo notevole ed ha vinto la battaglia con le Force India.

Fernando Alonso **8**

Partito ultimo, ha sfruttato alla grande la nuova power unit Honda che evidentemente piano piano sta divenendo sempre più competitiva. La settima piazza porta la firma di Alonso, ma anche del motore giapponese.

Jolyon Palmer **8**

L'abbiamo tanto criticato, ma questa volta Palmer ha corso veramente bene con una Renault che, si sa, non è che sia il massimo. Il primo punto in F.1 è un gran risultato per lui.

Jenson Button **7,5**

Partiva davanti ad Alonso, e di non poco, ma gli è finito dietro. Bravo comunque a prendersi la nona piazza.

Kimi Raikkonen **7**

Ha fatto il possibile, lottando, attaccando, difendendosi. Unica pecca la qualifica che è parsa sottotono.





Bel punticino
per Jolyon Palmer

GP MALESIA

Il pagellone





Sergio Perez

Sergio Perez

7

La solita gara matura di Perez, capace di portare a punti la Force India e di tenerla grazie anche a Hulkenberg davanti alla Williams.

Nico Hulkenberg

7

Dopo l'incidente in partenza a Singapore, il tedesco ha trovato un bell'ottavo posto molto importante per la squadra.

Carlos Sainz

6,5

Su un circuito così dove il motore conta tanto, in Toro Rosso non si poteva fare molto di più. Sainz arriva comunque a un passo dalla zona punti.

Felipe Massa

6

Che doveva fare. Costretto a partire dai box, mille problemi per lui. Almeno è arrivato in fondo.

Marcus Ericsson

6

Sta correndo bene e il 12esimo posto fa morale a tutto il team Sauber.

Felipe Nasr

6

Una gara tutta di rincorsa, coinvolto nella giravolta di Rosberg perde tempo e poi si ritrova ai box per un problema tecnico.

Wehrlein/Ocon

6

Fanno il massimo con la Manor, è evidente. Bravo Ocon a far meglio di Wehrlein in qualifica nella lotta interna.

Daniil Kvyat

5

Non sarà stato il suo weekend, ma il Kvyat pimpante visto a Singapore era evidentemente un'altra persona.

Sebastian Vettel

4

Dalla quinta piazzola aveva saltato le due Red Bull, peccato che poi sia saltato sulla Mercedes di Rosberg. Un'altra prima curva, dopo la partenza, che si è rivelata disastrosa per Vettel dopo quelle di Shanghai e Spa.

Kevin Magnussen

NG

Urtato da Kvyat, si deve ritirare poco dopo. Peccato perché si era qualificato bene, almeno per i canoni Renault.

Grosjean/Gutierrez

NG

Uno perde i freni, l'altro una ruota. La Haas mette a rischio i suoi piloti?

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 2 OTTOBRE 2016

- 1 - Daniel Ricciardo (Red Bull RB12-Tag Renault) - 56 giri in
- 2 - Max Verstappen (Red Bull RB12-Tag Renault) - 2"443
- 3 - Nico Rosberg (Mercedes W07) - 25"516
- 4 - Kimi Raikkonen (Ferrari SF16-H) - 28"785
- 5 - Valtteri Bottas (Williams FW38-Mercedes) - 1'01"582
- 6 - Sergio Perez (Force India VJM09-Mercedes) - 1'03"794
- 7 - Fernando Alonso (McLaren MP4/31-Honda) - 1'05"205
- 8 - Nico Hulkenberg (Force India VJM09-Mercedes) - 1'14"062
- 9 - Jenson Button (McLaren MP4/31-Honda) - 1'21"816
- 10 - Jolyon Palmer (Renault RS16) - 1'35"466
- 11 - Carlos Sainz (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1'38"878
- 12 - Marcus Ericsson (Sauber C35-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Felipe Massa (Williams FW38-Mercedes) - 1 giro
- 14 - Daniil Kvyat (Toro Rosso STR11-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Pascal Wehrlein (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro
- 16 - Esteban Ocon (Manor MRT05-Mercedes) - 1 giro

Giro più veloce: Nico Rosberg 1'36"424

Ritirati

Felipe Nasr
Lewis Hamilton
Esteban Gutierrez
Kevin Magnussen
Romain Grosjean
Sebastian Vettel

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	
USA	23/10/2016	
Messico	30/10/2016	
Brasile	13/11/2016	
Abu Dhabi	27/11/2016	





CLASSIFICA PILOTI

1	Nico Rosberg	Mercedes	288
2	Lewis Hamilton	Mercedes	265
3	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	204
4	Kimi Raikkonen	Ferrari	160
5	Sebastian Vettel	Ferrari	153
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	147
7	Valtteri Bottas	Williams-Mercedes	80
8	Sergio Perez	Force India-Mercedes	74
9	Nico Hulkenberg	Force India-Mercedes	50
10	Fernando Alonso	McLaren-Honda	42
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	41
12	Carlos Sainz	Toro Rosso-Ferrari	30
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
14	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Ferrari	25
15	Jenson Button	McLaren-Honda	19
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	553
2	Red Bull Racing	359
3	Ferrari	313
4	Force India	124
5	Williams-Mercedes	121
6	McLaren	62
7	Scuderia Toro Rosso	47
8	Haas	28
9	Renault	8
10	Manor	1
11	Sauber	0

MESCOLE

HARD



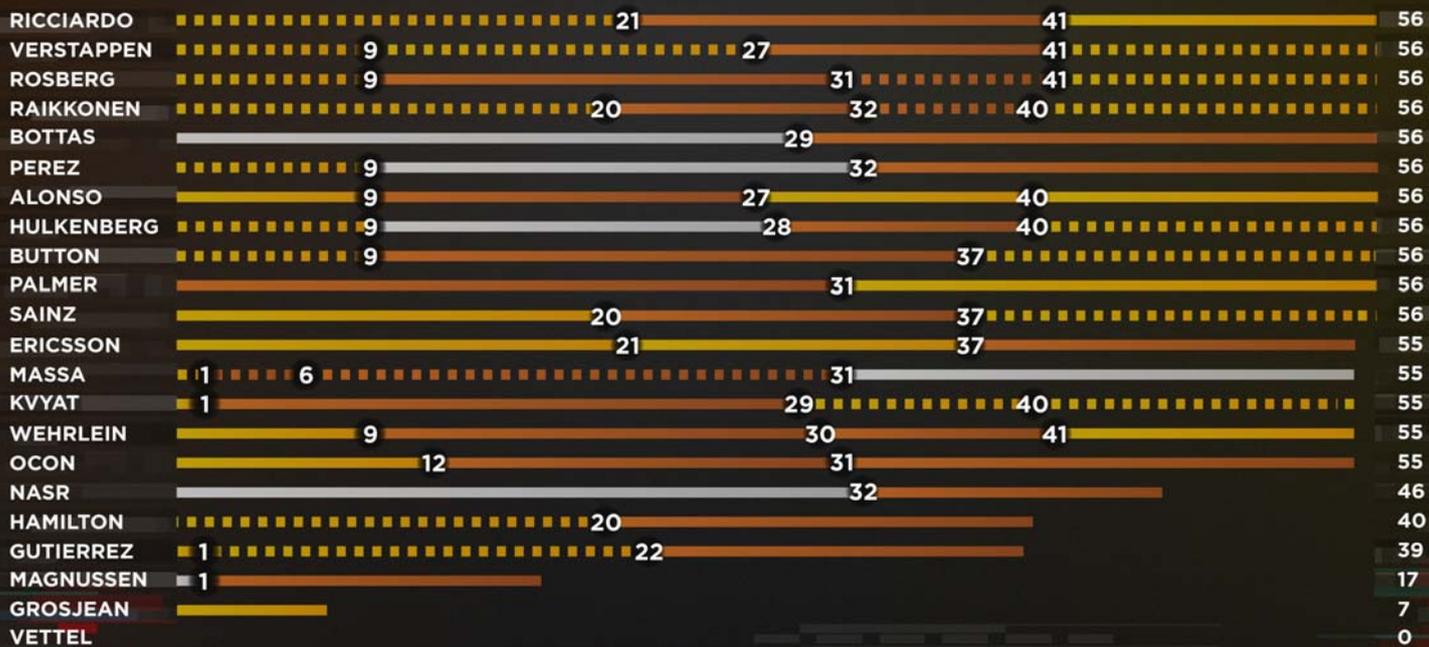
MEDIUM



SOFT



GRAFICO PIT STOP



TOTALE PIT STOP

43

NUOVO PIT STOP USATO



PNEUMATICI

HARD



MEDIUM



SOFT



GIRO PIÙ VELOCE PER MESCOLO

01:38,595

HAMILTON - MERCEDES

01:38,757

ROSBERG - MERCEDES

01:38,930

VERSTAPPEN - RED BULL

01:39,920

MASSA - WILLIAMS

01:41,040

PEREZ - FORCE INDIA

01:41,342

HULKENBERG - FORCE INDIA

01:36,424

ROSBERG - MERCEDES

01:37,376

VERSTAPPEN - RED BULL

01:37,449

RICCIARDO - RED BULL

STINT PIÙ LUNGO PER MESCOLO

31 GIRI

PALMER
RENAULT

32 GIRI

NASR
SAUBER

25 GIRI

PALMER
RENAULT

CONDIZIONI GARA



TEMPERATURA ARIA
34,3°C 32,6°C



TEMPERATURA CIRCUITO
55,4°C 49,4°C



METEO
CALDO/NUVOLOSO



VELOCITÀ VENTO
7,8 M/S 0,5 M/S



UMIDITÀ RELATIVA
55,0% 50,0%



Ogier l'ingordo

Il pilota francese della Volkswagen, al quarto successo stagionale, ha ipotecato anche il quarto titolo iridato consecutivo, ma non si accontenta: "Voglio andare in Spagna per vincere!"





Marco Minghetti

“La vittoria al Tour de Corse mi avvicina davvero tanto al titolo e ora potrò essere più rilassato. Per conquistarlo mi mancano ancora 16 punti, ma non andrò in Spagna tra due settimane per accontentarmi di un piazzamento per centrare l’obiettivo, andrò per vincere la gara...”. Parole e opere di Sébastien Ogier, campione vero. Ha da poco terminato il trentaseiesimo weekend vittorioso, ha avvicinato in maniera ormai decisiva il quarto titolo iridato consecutivo, ma non intende sedersi sugli allori. Per lui, come per tutti i grandi campioni, la sfida è sempre la prossima. Una specie di ossessione sportiva, capace poi di essere la molla per traguardi agli altri impensabili. Ed a proposito di traguardi, il francese della Volkswagen ne ha tagliato uno per la prima volta: mai, infatti, nella carriera del

pilota di Gap era arrivato il successo sull’isola che ha fatto la storia della specialità. Una vittoria - la quarta in stagione - mai in discussione, e già messa in cassaforte al termine della prima giornata di gara, frazione conclusa con un vantaggio più che rassicurante su Thierry Neuville. Distacco che ha gestito sino alla prova speciale conclusiva, evitando i trabocchetti che la pioggia caduta a tratti il sabato e la domenica aveva disseminato: “Mi ricordo di aver detto che ho dei giorni perfetti”, ha poi raccontato Ogier, “Non arriverei a descrivere questo venerdì come la giornata perfetta, ma non è stata lontana dall’esserlo. Il primo giorno sono stato un po’ prudente, le note erano un po’ troppo lente, e avrei voluto essere più veloce, ma allo stesso tempo non volevo prendere troppo rischi. Effettivamente è stata una giornata strana per me... Voglio dire, accumulare un tale distacco in questa maniera...”.



Primo successo da direttore del team per Sven Smeets, Ingrassia e Ogier provvedono al "battesimo" d'ordinanza

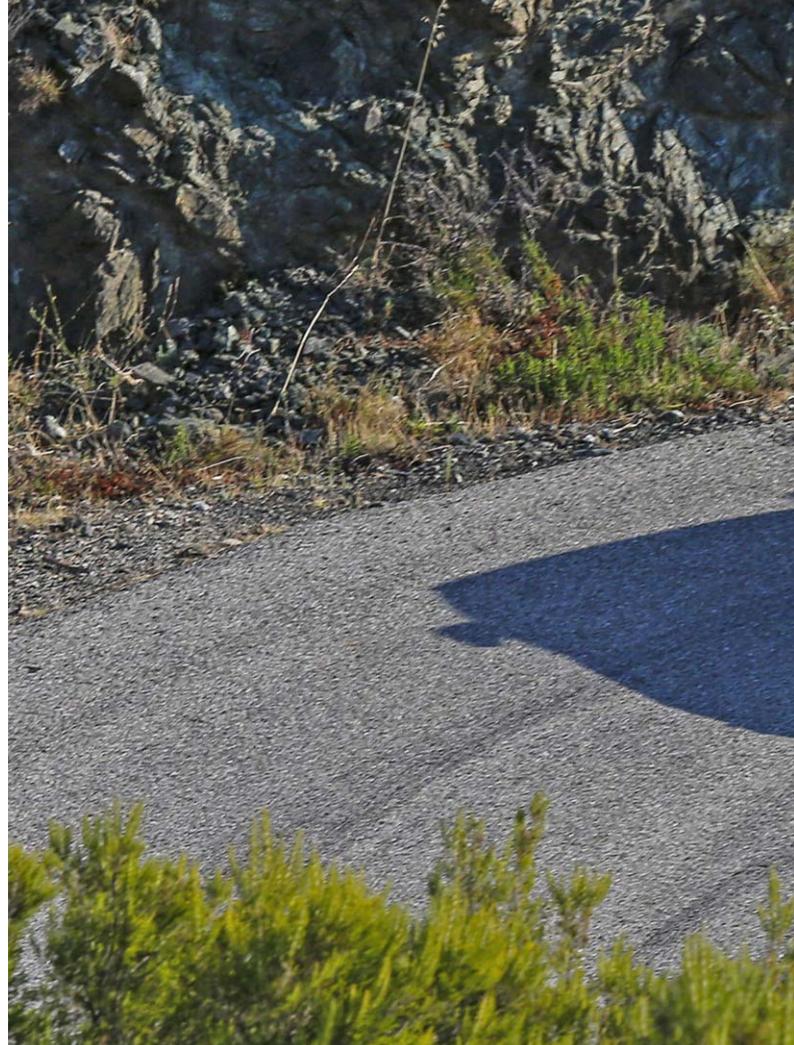


Neuville-Mikkelsen si lotta per l'argento

Erano quarantasei i secondi che separavano il leader della classifica Ogier, dal più immediato inseguitore il venerdì sera. Sono stati quarantasei e quattro decimi al termine della gara sul molo di Porto Vecchio. Ma alle spalle del vincitore la battaglia è stata vera tra Thierry Neuville e Andreas Mikkelsen; in palio, molto più della medaglia d'argento per la gara isolana. Ad ingolosire i due piloti, è il secondo posto della classifica iridata, una specie di ricompensa per il primo degli umani, dato per irraggiungibile il passo tenuto dal cannibale Ogier. E alla fine nella gara dalle 10.000 curve è finita praticamente in pareggio con il norvegese che, seppur terzo, ha quasi pareggiato i conti con il rivale grazie ai due punti guadagnati nella Power Stage conclusiva. Il belga della Hyundai, quindi ha recuperato un solo misero punticino all'avversario, ma si dice convinto di poter riuscire nell'impresa nelle tre gare che ancora mancano da disputare, a cominciare dal prossimo appuntamento di metà ottobre in Catalunya. Appuntamento spagnolo in cui il belga potrebbe arrivare avendo già comunicato al mondo intero la sua decisione in ottica 2017. "Giorno dopo giorno, nella mia testa è tutto più chiaro" - ha fatto sapere Neuville - "Spero di poter fare un annuncio prima della Spagna".

Da Breen altra conferma il posto in Citroen sarà suo?

Partito con molta circospezione per la prima giornata di gara prima di approfittare delle forature di Kris Meeke e Dani Sordo che gli hanno spalancato le zone alte della classifica, Craig Breen si è rapidamente installato nella top five. Aumentato il ritmo nella giornata del sabato (dove ha fatto segnare un terzo ed un quarto tempo assoluto), l'irlandese ha resistito ad un tentativo di rimonta di Hayden Paddon consolidando la sua posizione, finendo poi per assicurarsi la posizione la domenica, nel suo primo rally su asfalto affrontato con una WRC. Ennesimo ottimo risultato di una stagione che sta proiettando il ventiseienne pilota del Abu Dhabi WRT ai vertici della categoria, con più di una speranza di vedersi confermare come terzo pilota Citroen nell'anno a venire. "Il nostro quinto posto finale", ha poi raccontato Breen "è del tutto coerente con gli obiettivi che ci eravamo prefissati alla vigilia della più complessa gara su asfalto in calendario. In più, siamo anche riusciti a migliorarci strada facendo, facendo segnare dei buoni riscontri cronometrici". Presente in Spagna a metà ottobre, affiancando Meeke ed Al Qassimi, Breen sarà poi al via anche in Galles dove avrà l'occasione di mostrare tutto il suo potenziale e giocare le ultime carte in ottica futura.





Thierry Neuville



Craig Breen



Andreas Mikkelsen

Elfyn Evans
dominatore
del WRC2



Esordio luci ed ombre
per la Hyundai i20 R5.
Unico pilota al traguardo Andolfi





WRC2 - Evans vince e si rilancia per il titolo

Sapeva che per mantenere vivo il sogno del titolo iridato WRC2 doveva vincere, e Elfyn Evans non ha sbagliato. Partito ventre a terra già nei primi metri di gara, il gallese della Ford ha mantenuto intatto il suo vantaggio su Jan Kopecky fino al traguardo. "Abbiamo fatto quello che dovevamo", ha detto Evans a bocce ferme "Dovevamo vincere per mantenere salde le nostre speranze e il ritmo tenuto è stato buono per tutto il weekend". I complimenti più belli, per il vincitore sono quelli che gli recapita a stretto giro di posta proprio il pilota della Skoda: "Complimenti a Elfyn per la sua bella gara. Ci sono stati momenti in cui non siamo proprio stati in grado di eguagliarlo, ed è per quello che abbiamo perso...". Una bella lezione di stile che qualche pilota nostrano dovrebbe mandare a memoria.

Junior - Titolo per Tempestini "ufficiale" Citroen nel 2017

"Davvero una sensazione indescrivibile. Dopo i problemi al cambio, l'obiettivo era concludere la gara nel miglior modo possibile e ci siamo riusciti. Il quarto posto finale è un buon risultato, ma la vittoria del campionato ancora di più". Forse non pensava ad un epilogo così Simone Tempestini, ma ciò che importa è il titolo che si è assicurato con una gara d'anticipo, e poco importa i guai patiti in Corsica. Il titolo era ormai in ghiaccio grazie alle tre vittorie ottenute di slancio in Portogallo, Polonia e Germania intramezzate dal secondo posto in Finlandia. E così sul difficile asfalto francese a fare la parte del leone sono stati i carneadi Pellier e Rossell, mentre l'unico che aveva realistiche speranze di mettere in forse il titolo dell'italiano, il norvegese Ole Christian Veiby è finito presto nelle retrovie, spalancando la strada al figlio d'arte. Ora per Tempestini si tratterà di sfruttare al meglio la possibilità che avrà il prossimo anno, visto che il premio quale vincitore dello Junior è un programma di sei gare da "ufficiale" Citroen con una DS3 R5.

La gioia di Tempestini e Bernacchini: il titolo Junior è cosa fatta





Prema ca

Nei box di Sepang
gli uomini Prema
festeggiano il titolo GP2



Lo scorso fine settimana il team della famiglia Rosin ha conquistato i titoli squadre della GP2, del FIA F.3 e della F.4 tedesca. Un vero record

aput mundi

Massimo Costa

Il francese che non ti aspetti. Simon Pagenaud è arrivato al suc'E' qualcosa di incredibile quello che nel 2016 è riuscita a ottenere la Prema, da anni una delle migliori realtà italiane nel motorsport. Nello stesso fine settimana del 2 ottobre, la struttura della famiglia Rosin, da qualche anno con il facoltoso Lawrence Stroll al timone, ha vinto tre titoli squadre schiantando la concorrenza. Prema ha festeggiato il primo posto nella Team's Championship della GP2 Series, categoria affrontata per la prima volta; Prema ha stappato lo spumante per avere conseguito per la sesta volta consecutiva la corona nel FIA F.3 European Championship; infine, Prema ha fatto suo anche il primo posto finale nell'ADAC F.4 tedesca. E potrebbe arrivare il poker con la vittoria nella F.4 italiana. Prema non è nuova a questi risultati. Nella sua storia ha vinto tantissimo tra gare e campionati anche nella F.Renault 2.0, è stata protagonista nella World Series Renault 3.5, per otto stagioni è stata il punto di riferimento della Toyota per allevarne i giovani inseriti nella loro Academy, ruolo ricoperto anche per la Ferrari in F.Renault, F.4 e F.3. Prema (acronimo di preparazione macchine) è un punto di arrivo per i piloti. Chi esce dalla squadra lo fa arricchito grazie a una impostazione del lavoro, a una metodologia che negli anni si è affinata sempre più. Una ricerca esasperata della perfezione, figlia di decine e decine di riunioni tecniche che si verificano non solo nella accogliente sede di Grisignano di Zocco, nel vicentino, ma anche in pista. Ingegneri allevati dalla stessa Prema hanno contribuito alla crescita di tutta l'azienda, così come la consulenza preziosa dell'ex Ferrari Luca Baldisserrri. Alcuni hanno ridotto l'eccezionale debutto di Prema in GP2 alla sola presenza di Guillaume Capietto, strappato alla ART. Certamente ha influito, ma come detto, è la metodologia la sostanza vera e preziosa del team dei Rosin. Un esempio? Nel FIA F.3, Prema ha perso a fine 2015 quello che era il suo direttore tecnico, passato alla Hitech, ritenuto da molti la mente dei successi Prema. Di conseguenza in tanti avevano predetto un 2016 difficile per la squadra italiana, ma a rincorrere è stata la Hitech...

Certo non mancano gli errori, le sviste, che poi portano a squalifiche come accaduto quest'anno in F.3 o in GP2. Ma si sa, che quando si è sempre al limite, basta un nulla per uscire dai confini regolamentari. E alla fine sono i risultati che contano e fanno la differenza. Prema ha vissuto un'annata straordinaria e non ci sentiamo di affermare irripetibile, perché potrebbe tranquillamente accadere anche nel 2017. Angelo Rosin e la moglie Grazia Troncon, negli anni hanno saputo costruire una squadra solidissima, poi è arrivato il figlio René con la moglie Angelina e un altro passo in avanti è stato compiuto. Si sono vissuti anche momenti difficili, ma superati bene grazie alle capacità manageriali e imprenditoriali della intera famiglia Rosin, con René che anno dopo anno ha trovato sempre maggiore sicurezza e rispetto in questo lavoro non facile, divenendo un punto fermo, imprescindibile, per gli organizzatori dei campionati. In questo fantastico 2016, Prema ha vinto anche per la sesta volta consecutiva il titolo piloti nel FIA F.3, ha la certezza che in GP2 sarà un suo uomo a divenire campione, Antonio Giovinazzi o Pierre Gasly, nella F.4 tedesca Mick Schumacher è stato il vice campione dopo un lungo duello con Joey Mawson. E sempre il giovane tedesco è in piena corsa per il titolo nella F.4 italiana. Cosa chiedere di più?





Tutti in festa assieme a Lance Stroll
la stagione dell'European F.3 è stata esaltante



Mick Schumacker
vicecampione F.4
in Germania

La stagione

GP2 Series

8 vittorie
5 pole

FIA F.3

17 vittorie
20 pole

F.4 tedesca

5 vittorie
4 pole

Un anno



al massimo

Il pilota romano ha messo a segno una strepitosa doppietta a Monza che gli ha permesso di allungare nella classifica generale del campionato. Nelle ultime gare di Jerez e Montmelò non farà calcoli, ma andrà sempre all'attacco





Jacopo Rubino

Sulla lunga strada verso la Formula 1, c'è un'Italia che corre veloce. Non è solo quella dei tre moschettieri Antonio Giovinazzi, Raffaele Marciello e Luca Ghiotto in GP2, attori protagonisti a Sepang, o di Antonio Fuoco in lotta nella GP3 o di Alessio Lorandi: è anche quella di Leonardo Pulcini, sempre più lanciato verso il trionfo nell'Euroformula Open. Il passo decisivo per il 18enne romano è stato forse lo strepitoso fine settimana di Monza, proprio in terra tricolore. Al volante della vettura del team Campos, Pulcini ha sbaragliato la concorrenza con una doppia vittoria. E se in gara 1 ha condotto autorevolmente il gruppo davanti all'altro azzurro Damiano Fioravanti, in gara 2 ha ingaggiato un duello sensazionale con Ferdinand Habsburg, il suo più serio avversario in classifica generale. Una sfida esaltante che Pulcini ha risolto a proprio favore compiendo un grande sorpasso all'ultima curva. Adesso l'austriaco è lontano 64 lunghezze, con due tappe rimaste in calendario. Leonardo ha raccontato le sue sensazioni a Italiaracing, in attesa di giocare il primo matchpoint a Jerez.

La prima domanda è scontata: cosa si prova a vincere sulla pista di casa, a Monza?

«È un'emozione speciale. Lo scorso anno avevo gareggiato qui due volte, purtroppo non era andata come speravo. Questa volta sono venuti a seguirmi in pista mio padre e tutti i miei

amici, per questo motivo ci tenevo ancora di più a fare bella figura. Mi sono preparato molto intensamente con la mia scuderia per centrare questi successi».

Si avverte più pressione a correre nel proprio Paese? Magari pensando pure che ti sei presentato qui in testa alla classifica...

«Riflettendoci direi di sì, e non soltanto perché sono davanti a tutti in campionato. Devo ammettere infatti che Monza non è probabilmente il circuito che più sposa al mio stile di guida, sentivo maggiore responsabilità sulle mie spalle. Ma direi che è andata bene».

Restano da affrontare gli ultimi due appuntamenti a Jerez e Barcellona. Avrai un bel margine in classifica su cui contare, cosa farai? Gestirai o andrai comunque all'attacco?

«Correrò come al solito, non voglio assolutamente guardare la classifica e mettermi a fare calcoli. Punterò sempre al massimo risultato, restando concentrato sul singolo momento. Jerez e Barcellona sono per giunta due tracciati dove possiamo essere molto competitivi, in generale sono piuttosto fiducioso».

Pensi che l'eventuale conquista del titolo possa darti una spinta in più per il futuro?

«Non c'è dubbio che vincere un campionato come questo sia sempre un bel biglietto da visita con cui presentarsi ad una



scuderia, e in generale a farsi conoscere nell'ambiente. Prima di tutto sarebbe una grande soddisfazione personale, ho lavorato tutti i giorni della mia vita per raggiungere un traguardo del genere».

Stai già pensando al 2017?

«È ancora presto, prima di tutto bisogna concludere al meglio il 2016. Poi quel che verrà, verrà...».

Di la verità: ora ci credi ancora di più di poter arrivare un giorno in Formula 1?

«Ormai siamo pochi a rappresentare l'Italia nelle categorie propedeutiche, e sono ancora meno quelli davvero competitivi. Penso innanzitutto ad Antonio (Giovinazzi, ndr), che ha vissuto uno splendido fine settimana nella GP2 in Malesia. Per quanto mi riguarda, nella Formula 1 ovviamente io ci spero. Vedremo».

Oltre a te, altri ragazzi italiani stanno brillando. Sta forse cambiando qualcosa in positivo? Qual è il segreto per crescere?

«Parlando della mia esperienza, posso dire che al di là di uno sponsor è fondamentale soprattutto avere una guida, una spalla che ti sostenga sempre. Si tratta di avere al proprio fianco le persone giuste, che ti stiano accanto e sappiano condurti sulla strada giusta. Io ad esempio ho trovato Enrico Toccaelo, che per me è come un padre, ed è grazie a lui se sto compiendo questo percorso».

AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

