

n. 380
4 settembre 2017

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

Ai piedi di Hamilton

GP ITALIA

Hamilton domina anche il weekend monzese e ora è lui il nuovo leader iridato. Ai tifosi della Ferrari non è rimasto che fare da valletti all'inglese e sperare in una reazione immediata della Rossa di Maranello a partire già da Singapore

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

BOX FERRARI: GENTILONI RACCONTA.

VORTICI E FORTI
SPOSTAMENTI
D'ARIA.

I "GIRAMENTI"
DI MARCHIONNE,
HANNO
GENERATO...

BAFFI

FERRARI

Hamilton Park

Il pubblico italiano lo ha fischiato, ma solo perché corre con una Mercedes. L'inglese in realtà ha dominato il weekend da stella assoluta, assistito dallo scudiero Bottas. Nella volata finale per il Mondiale riparte con un vantaggio esiguo di tre punti, ma la convinzione di poter recitare da protagonista assoluto fino alla fine

Stefano Semeraro

A piedi nudi nel parco (Reale). Lewis Hamilton a Monza si è fatto una passeggiata di salute, appena un po' complicata all'inizio, decisamente rilassante alla fine. E se il Robert Redford del vecchio film con Jane Fonda – entrambi rivisti in forma strepitosa nonostante gli ottant'anni a Venezia per la Mostra del cinema – aveva i suoi grattacapi a Central Park con la deliziosa sposina, Lewis non ha dovuto bisticciare neppure un po' con Valtteri Bottas, ormai rassegnatosi al ruolo di scudiero devoto. E anche Toto Wolff e Niki Lauda, suocere a tratti bisbetiche, stavolta hanno sorriso soddisfatte. Merito di una prestazione da Oscar di Hamilton, l'ennesima: pole sontuosa volando sull'umido della pista, e gara in scioltezza. Ma ovviamente anche di una Mercedes capace di mandare subito in temperatura le gomme anche sotto la pioggia del sabato, efficientissima nell'aerodinamica e mossa da una power unit con più cavalli (si dice attorno ai 40) rispetto alla padrona di casa. Già si sapeva, ma la conferma è stata crudele. Uno schiaffo all'ottimismo che regnava a Maranello. Soprattutto perché sono bastati pochi giri per convincere il muretto a comunicare ai piloti di ridurre la potenza del propulsore del 20 per cento. Presto imitato dai colleghi del muretto Ferrari quando hanno capito che acchiappare la volpe inglese non sarebbe stato possibile.



Hamilton non si spiega la debacle delle Ferrari

«Non ho capito perché le Ferrari andavano così piano», ha poi buttato lì con (finta?) ingenuità Lewis. «Nelle prove erano più vicine, e se fosse andata così anche in gara non saremmo riusciti a conservare così bene le gomme perché avremmo dovuto andare al limite». Con le supersoft Hamilton ha viaggiato fino al 32esimo giro, al 19esimo ha rischiato qualcosa accarezzando la ghiaia. Poi, con Bottas a fargli da body guard ufficiale in aggiunta ai guardiaspalle temporanei ed occasionali Esteban Ocon e Lance Stroll, si è rilassato, cogliendo il suo quarto successo a Monza, il terzo in quattro anni. E accettando anche con il giusto spirito i fischi che si è beccato durante la premiazione. «E' naturale, è la passione dei tifosi, è un po' come nel calcio. Amo l'Italia, e l'energia che ti trasmette questo pubblico la sento forse solo a Silverstone. Questo parco è bellissimo, e vorrei che si potesse misurare il rumore che fa la folla». Per quello può chiedere a uno dei fonici che usa in sala di registrazione quando si improvvisa cantante. Per avere dalla sua parte anche il pubblico di Monza, invece, dovrà aspettare – ammesso che mai accada – di infilarsi nell'abitacolo di una Ferrari.

Wolff lancia segnali "Ora siamo più forti"

Per ora può accontentarsi del primato ritrovato, anche se tre punti di vantaggio su Vettel sono poco o nulla, e gongolare per una Mercedes che con la nuova power unit sembra invincibile, almeno sui circuiti simili a quello lombardo. «Non è questione dell'ultima specifica del motore», ha puntualizzato Hamilton. «Credo sia dovuto al fatto che ora capiamo meglio il comportamento della vettura. Se dovessimo correre di nuovo all'Hungaroring (dove vinse Vettel, ndr) sono convinto che ora faremmo meglio». Una convinzione condivisa anche dalla suocera buona, ovvero Wolff. «E' bastato analizzare i dati del dopo Spa», ha spiegato il team principal. «In Belgio ci erano mancate trazione e stabilità in frenata, qui abbiamo corretto l'assetto e così siamo stati meno in difficoltà sui tratti meno veloci. Non è stata solo questione di un basso carico aerodinamico, ma dell'intero pacchetto. La Ferrari invece ha fatto un passo indietro questa settimana. Si aspettavano di fare meglio, ma qualcosa è andato storto in qualche modo, basta guardare la prestazione delle Red Bull. Non so bene cosa sia successo, ma non mi sorprende che siano arrabbiati».







Bottas al servizio del capo Hamilton

A completare l'opera ci è sì è messa pure la buona volontà di Bottas, che ormai non si affatica più di tanto a negare il suo ruolo di portatore d'acqua (e di punti). La sua ambizione, a questo punto, è di vincere l'Oscar della stagione come attore non protagonista. «Se vado più forte di Lewis mi sento libero di giocarmi la vittoria», ha detto il finlandese. «Ma quando mi ritrovo secondo come qui a Monza non ha senso fare stupidaggini, molto meglio dargli una mano. Sono sempre stato un uomo squadra».

Hamilton leader ma non è sereno

Ora c'è Singapore, e tutti a Stoccarda sanno benissimo che la musica potrebbe cambiare, per questo Wolff era particolarmente contento dei progressi nelle curve lente della W08. E' tutto un nuovo film che ricomincia, con le sue due star separate da un nulla. «Essere in testa, anche se solo di tre punti - dice Hamilton - Mi fa comunque piacere, ma non per questo mi sento tranquillo. Cercherò di impegnarmi per rovesciare la situazione perché c'è stato un momento nella stagione in cui fra me e Sebastian c'erano 20 punti di distacco. La nostra doppietta qui non ha fatto piacere alla Ferrari, per noi è la conferma che siamo sulla strada giusta». Motore, ciak, azione. Fra due settimane si gira il sequel.



Crollo in borsa

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





Reduci da una qualifica imbarazzante i due piloti Ferrari hanno dovuto rimontare la griglia. Eccoli al via alle spalle di Ocon e Stroll, Hamilton è già in fuga per la vittoria...



**Marchionne ha abbandonato
Monza scuro in volto,
non prima di aver duramente
criticato la prestazione
della squadra**



Stefano Semeraro

La giornata alla borsa di Monza è stata nera – le azioni Ferrari-Vettel passate da + 7 a - 3 rispetto alla Hamilton-Mercedes privilegiate – quindi la rabbia del Presidente-manager-finanziere della Rossa è comprensibile. «Siamo stati imbarazzanti», ha detto Sergio Marchionne. Tanto più che per assistere alla seduta (pardon: alla gara) aveva invitato anche il Presidente del Consiglio, Paolo Gentiloni. Sperava di offrirgli lo spettacolo di una Ferrari competitiva, capace di fare a sportellate con la Mercedes di Lewis Hamilton. Si è ritrovato davanti le facce sorridenti dei competitor tedeschi, capaci di dominare in casa sua, primo e secondo, lasciando ai ferraristi accorsi in massa- 185 mila spettatori comunque entusiasti, una vera marea rossa - il contentino del terzo posto del tedesco buono, ovvero Seb, terzo a 36 secondi da Hamilton dopo aver incassato 7 decimi a giro dalle favolose Freccie d'argento. Che Monza fosse pista adatta al passaggio degli stranieri si sapeva, per impedire una Caporetto sarebbe servito un miracolo, Marchionne però se lo aspettava. Forse l'aveva ordinato. «Questa non è la Ferrari. Abbiamo sofferto, la macchina rispetto a Spa non è migliorata, l'assetto è stato sbagliato. C'è un problema di base, anche se le prove sotto la pioggia hanno avuto un loro peso. Ora dobbiamo raddoppiare l'impegno, e togliere il sorriso a questi della Mercedes...». Mattia Binotto e Maurizio Arrivabene, accanto a lui, avevano facce cementate dalla delusione.

A Singapore il riscatto

Verranno circuiti più favorevoli alla Ferrari, mormorano gli ottimisti, primo di tutti Singapore tra due settimane dove la velocità di punta dei motori tedeschi (anche oliati alla perfezione...), conterranno di meno, la Ferrari risorgerà. Vedremo. A Monza la gara è finita quasi subito, anzi era finita prima di iniziare grazie alle pessime qualifiche. La mancanza di dati provenienti dalla sessione bagnatissima del sabato ha condizionato le scelte dell'assetto, la SF70-H forse era troppo alta rispetto al terreno, di certo qualcosa è andato storto anche al di là delle performance migliori dei motori di Stoccarda. Quando Bottas

ha infilato 'por fuera' alla parabolica un Raikkonen insieme torpido e irritato, si è capito che il miracolo non si sarebbe concretizzato. L'ulteriore smacco subito dal Riccardo Rampante – lui sì, anche se a bordo di una Red Bull – ha messo il coperchio definitivo ad una giornata in cui Hamilton, dopo le mezze escursioni sulla ghiaia dell'inizio, ha finito in carrozza.

Vettel col motore che... tossiva

Vettel è stato frenato anche da Esteban Ocon e Lance Stroll, motorizzati Mercedes e quindi inclini ad agire da stopper (decisamente più efficaci di Bonucci), ma non ha mai dato l'impressione di poter attaccare il secondo posto. Anche perché a quanto pare dal muretto è stato deciso di utilizzare una mappatura meno aggressiva, come del resto hanno fatto anche in Mercedes, salvo cambiarla quando il pericolo rappresentato da Riccardo ha iniziato a farsi concreto «Il motore andava e veniva», ha spiegato, prima alla radio poi nelle interviste dopo match, sfoderando insieme un sorriso timido e un ottimismo inossidabile.

«L'energia che mi hanno trasmesso tutti questi tifosi è incredibile, sono i migliori del mondo. E' un brutto giorno, lo so, ma la Ferrari arriverà. All'inizio ho dovuto faticare per prendere il ritmo giusto, avremmo voluto restare vicini alle Mercedes ma per tante ragioni non avevamo il passo per farlo. Nella macchina però c'è tanta sostanza. Il Mondiale è ancora lungo, sono sicuro che ne verremo fuori».

Il pessimismo arriva invece dal lato finlandese del box. «I primi giri sono stati ok», ha detto Kimi. «Ma dopo ho iniziato a faticare, la macchina non si controllava facilmente, ho rischiato varie volte di girarmi nell'ultima curva e questo mi impediva di prendere velocità sul rettilineo. Mi ci è voluto un po' per venirme a capo, per quello mi hanno sorpassato. In alcuni giri avevo grip, in altri no, mi è mancato il ritmo per poter combinare qualcosa di buono. Un giorno difficile, anzi, un weekend difficile. Ma non sarà così sempre. In alcuni circuiti siamo forti, in altri meno, dobbiamo lavorare per migliorare su questi ultimi». Prima che il Mondiale finisca, possibilmente. E che le azioni Mercedes tornino alle stelle.



Per fortuna che c'è Ricciardo



Ha divertito per il bel recupero dalla ottava fila al quarto posto finale, ma il tutto compiuto con una gara giudiziosa nella prima parte e all'attacco nella seconda, come da strategia, non rispettata invece da Verstappen. Buon per la Red Bull che c'è l'australiano che porta punti...

Massimo Costa

E' sì, se non ci fosse bisognerebbe inventarlo. Cosa sarebbe la Red Bull senza Daniel Ricciardo? Poca cosa probabilmente considerando che il baby fenomeno Max Verstappen sta uscendo con le ossa rotte dal confronto con l'australiano. Dopo tredici gare, l'olandese ha la metà dei punti di Ricciardo e buon per la Red Bull che c'è Daniel sennò nella classifica costruttori il terzo posto se lo sognerebbe. Certo, Verstappen ha perso diversi punti per problemi tecnici, ma in altre tre occasioni si è ritrovato KO o con risultati sotto le aspettative per colpe sue o perché coinvolto in incidenti, come a Spielberg alla prima curva dopo il via, dove però era partito malissimo. Per non parlare di Budapest quando ha

eliminato dopo due curve il compagno di squadra. Dunque, meno male che Ricciardo c'è, rubando lo slogan a qualcuno... Costretti a partire in settima e ottava fila, dopo le brillanti qualifiche sotto diluvio universale che li avevano visti secondo (Max) e terzo (Daniel), la Red Bull aveva deciso di far partire i suoi due ragazzi con gomme soft. Da rilevare che tutti gli altri, al contrario, iniziavano la gara con le supersoft. La strategia era quella di fare una corsa conservativa nella prima parte, recuperando comunque posizioni quando gli altri si fermavano per il cambio gomme. E poi attaccare nel finale. Ricciardo ha svolto alla perfezione il compito, Verstappen è andato all'attacco a testa bassa fin da subito rischiando e finendo per urtarsi alla prima variante con Felipe Massa mandando tutto a "ramengo". Ricciardo,

Il contatto tra Massa e Verstappen che ha costretto l'olandese ad uno stop imprevisto



con pazienza, ha recuperato in classifica giro dopo giro, sorpasso dopo sorpasso fino al capolavoro finale su Kimi Raikkonen. Il finlandese lo aveva visto lontano negli specchietti sul rettilineo di arrivo, ma Ricciardo gli ha preso la scia e con forza lo ha sorpassato alla prima staccata. Certo, favorito dal fatto che Raikkonen in uscita dalla Parabolica non aveva la velocità necessaria per lanciarsi sul rettilineo finale, causa mancanza di aderenza per cui ha sofferto tutta la gara, ma la manovra è stata decisamente da cineteca. Un sorpasso alla Nigel Mansell lo ha definito Christian Horner, entusiasta per la quarta posizione finale. Ricciardo ha poi provato anche ad andare a prendersi il podio, ma Sebastian Vettel ha reagito al suo recupero e quel punto si è messo il cuore in pace.



A Monza, Ocon e Perez questa volta non hanno rovinato tutto con un contatto come accaduto a Spa e in precedenza a Baku, ma dopo la strigliata ricevuta dai vertici del team Force India, sono stati ben attenti a non... ritrovarsi vicini

Quei bravi ragazzi



BWT

BELL
MAGNESIUM
MINERALIZED WATER

DNR.biz
EYEWEAR

KINGFISHER

JOHN
W...



Alessandro Bucci

Quando Sergio Pérez ed Esteban Ocon operano per il bene comune del team, i risultati sono molto spesso decisamente positivi. E' il caso della gara monzese, dove la rovente coppia di piloti non solo ha ben figurato in termini di pilotaggio e gestione gara, ma ha anche dimostrato di essere molto competitiva e matura (quando vuole). Il sesto posto ottenuto dal francese ed il nono colto dal messicano a Monza, fanno dimenticare le pericolose scaramucce inscenate dai due a Spa nei pressi dell'Eau Rouge, anche se non è un mistero che il team abbia messo in riga i suoi alfiери proprio in seguito ai fattacci avvenuti nelle Ardenne. Entrambi i piloti, partiti su supersoft, hanno effettuato una sola sosta montando un treno di soft nuove, rispettivamente con Ocon al 17° giro e con "Checo" al

33° passaggio. L'unico rammarico del weekend per Force India, oltre ai travagli dovuti alla sostituzione del cambio sulla VJM10 di Pérez, è stato il pit-stop del messicano, nel quale una manciata di secondi in più ha fatto la differenza relegando "Checo" dietro alle Williams.

Ocon ha incantato "Stroll un osso duro"

Il francesino della Force India ha realizzato un weekend praticamente perfetto, stupendo tutti già dal sabato con un'ottima prestazione sul bagnato in qualifica, issando la sua VJM10 in quinta posizione, poi divenuta terza a causa delle penalità inflitte ai piloti Red Bull. Nei primi giri, Esteban, bravo a sfruttare



Pérez più calmo del solito “Peccato per quel pit-stop...”

Il pilota messicano, reduce da una qualifica non esaltante (11°, penalizzato oltretutto di cinque posizioni in griglia per la sostituzione del cambio, ma partito dalla quinta fila grazie alle numerose penalità inflitte ad altri piloti) ha rischiato un po' al via arrivando al contatto con Felipe Massa alla prima variante, ma per fortuna di entrambi i danni sono stati pressoché nulli. Dopodiché Sergio ha cercato di contenere l'attacco del famelico e rimontante Ricciardo, ma al 17° passaggio "Checo" nulla ha potuto alla Roggia nei confronti del ragazzino di Perth. A venti giri dal termine è arrivato il turno di Pérez per effettuare il cambio gomme ma, come detto in precedenza, non tutto è andato per il verso giusto: a causa di un leggero problema nel fissaggio di un pneumatico, il numero 11 della Force India è rientrato in pista nono, alle spalle delle due Williams. Nel finale l'ex pilota McLaren ha cercato in tutti i modi di raggiungere Massa, ma non c'è stato niente da fare. Il nono posto finale accontenta in buona parte il nostro, grato al team per il lavoro svolto: "La squadra è stata eccezionale nel sostituire il cambio sulla mia vettura prima della gara. La macchina andava molto bene, soprattutto nel primo stint, le cose si sono fatte più complicate dopo il pit-stop. Purtroppo quest'ultimo è stato lento e quella manciata di secondi che abbiamo perso è stata decisiva, facendoci finire dietro le Williams. Peccato, perché con due giri in più a disposizione avrei potuto passarle, ma queste sono le corse".

L'uscita infelice di Wolff “Non dare fastidio a Lewis”

Alcuni istanti prima del via non è passata inosservata la 'frecciata' del team principal Mercedes nei confronti del suo pupillo Esteban Ocon. Wolff ha invitato il francese a non disturbare Lewis Hamilton (scattato dalla Pole) e Valtteri Bottas (partito accanto ad Esteban) nelle fasi della partenza, destando perplessità e malumori da parte della concorrenza e degli addetti ai lavori. Probabilmente il buon Toto non aveva preso la faccenda troppo sul serio, ma il messaggio che è trapelato dall'avvertimento rivolto ad Ocon era traducibile, in sostanza, in una sorta di spalleggiamento dovuto alla fornitura del team teutonico alla squadra indiana, oltre che per le vicende passate che legano Toto al numero 31 Force India, la cui carriera è stata fondamentalmente salvata dai finanziamenti del manager austriaco.

In questi casi, il silenzio risulta essere l'arma migliore.

al via la linea lasciata scoperta da Stroll in un improbabile tentativo di sorpasso sul poleman Hamilton, ha subito l'attacco di Bottas e Vettel, ma il nostro non si è perso d'animo, disputando una corsa di sostanza che lo ha visto poi superare in curva Grande Vandoorne, visibilmente in crisi con le supersoft. Dopodiché, a metà gara, Ocon nulla ha potuto contro l'attacco di Raikkonen alla prima variante, gestendo il vantaggio su Stroll nell'ultima parte di gara. Il pilota di Évreux s'è detto logicamente contento per il weekend, ma non ha nascosto un po' di delusione per il mancato podio: "Dobbiamo essere realistici, non avevamo il passo per insidiare Mercedes e Ferrari. Il sesto posto era il massimo che potessimo fare. Abbiamo provato a tenere dietro Raikkonen, ma era più veloce". Esteban ha infine sottolineato la marcatura di Stroll: "Ho lottato con Stroll durante la gara e non è stato affatto facile tenerlo dietro!".





Aria fresca per la Williams

La gran gara di Stroll, partito dalla prima fila, la buona prova di Massa, hanno permesso al team inglese di recuperare punti importanti che lo mantengono al quinto posto nella classifica costruttori



Jacopo Rubino

Se escludiamo la folle domenica di Baku, dieci punti in un solo Gran Premio, quest'anno la Williams non li aveva mai messi insieme. E due macchine in top-ten le aveva piazzate soltanto in Austria. Ci è riuscita di nuovo a Monza, una delle piste che sulla carta meglio si adattavano alle caratteristiche della FW40, per giunta spinta dalla potentissima power unit Mercedes: sensazione confermata poi nelle prove libere, con un venerdì certamente di qualità superiore rispetto ai precedenti. Ma la vera gloria la scuderia britannica l'ha riassaporata nella qualifica-odissea di sabato, con un Lance Stroll al di sopra di qualsiasi pronostico. Sul bagnato, il rookie canadese è apparso incredibilmente a suo agio, in palla già dal Q1, e dopo essere entrato in top 10 ha stampato addirittura il quarto tempo. Che si è trasformato in una clamorosa seconda casella sulla griglia al fianco di Lewis Hamilton, approfittando delle penalità accumulate dai due alfieri Red Bull.

Stroll conquista una prima fila da record

«Non me lo sarei mai aspettato, ma nelle corse ci sono sempre sorprese, non sai mai cosa può accadere. Le con-

dizioni erano impegnative e come squadra le abbiamo sapute gestire», ha poi commentato Lance, diventato il più giovane nella storia del Mondiale a scattare in prima fila, soffiando per soli 23 giorni il record a Max Verstappen. Un exploit che fa il paio proprio con il pazzo podio conquistato in Azerbaijan. La dimostrazione che passo dopo passo Stroll sta prendendo le misure alla categoria regina, in cui è arrivato compiendo un salto quantico dalla F3. Il corposo programma di test privati allestito nei mesi scorsi con la vettura 2014 lo ha sicuramente aiutato, ma la competizione vera è un'altra cosa: ed è nell'arena che Lance si sta facendo le ossa, meritandosi il rispetto dei colleghi e dei fans.

Massa a punti scudiero di Lance

«Domani sarà diverso, sarà il giorno che conta. Penserò a fare la mia gara come al solito», aveva poi garantito. E in effetti Stroll si è comportato come doveva: prudente al via, persino troppo, ha evitato corpo a corpo pericolosi, o addirittura inutili al cospetto di vetture più competitive. In chiusura ha conservato un buon settimo posto, rintuzzando il tentativo di



attacco nel finale del compagno-chioccia Felipe Massa. Tra loro anche un piccolo contatto, «ma per fortuna non è successo nulla», ha assicurato il brasiliano. Che per l'orgoglio di veterano consumato, di sicuro, avrebbe preferito compiere il sorpasso. «È stato un bel risultato per il team, sono contento di come sia andata e delle battaglie affrontate», ha però assicurato Felipe.

Stroll cresce giorno dopo giorno

«Mi sono veramente divertito», ha invece raccontato un sorridente Stroll. «Peccato aver perso la posizione allo start da Ocon, perché Hamilton era scattato male e difendendosi mi ha fatto rallentare. Nel finale ho avuto un grosso spiattellamento, mi sono dovuto difendere da Felipe. Ma la corsa è stata positiva». Il cammino di crescita, intanto, va avanti: «In certi momenti non sono stato perfetto. Ogni occasione che ho per trovarmi in certe posizioni mi permette di imparare. In giorni come questo, o come a Baku, sento di essere sempre più competitivo». E in sua difesa c'è anche il tempo perso al cambio gomme, affatto impeccabile.

Buon bottino a Monza Ma per il 2018...

L'appuntamento brianzolo è stato insomma una boccata d'ossigeno per la Williams, almeno questa volta tornata al livello della Force India. Ma la compagine anglo-indiana è ormai irraggiungibile nel Mondiale Costruttori (113 punti a 55), mentre c'era bisogno di mettersi al sicuro dai possibili recuperi di Toro Rosso, Haas e Renault, che in terra monzese sono rimaste a secco. A Grove non basta per essere soddisfatti, per il 2018 le cose dovranno cambiare: «Non possiamo permetterci un altro anno così», ha avvertito la team principal Claire Williams già durante la conferenza stampa del venerdì. «Stiamo capendo come distribuire le risorse per risolvere le nostre debolezze», ha anticipato la figlia di sir Frank, che conta sul lavoro della nuova guida tecnica Paddy Lowe: «Da quando si è unito a noi a marzo ha analizzato nel dettaglio l'intero team, sia in sede sia in pista. Ho piena fiducia in lui, ma abbiamo assunto anche personale esperto al suo fianco come Dirk de Beer, che dirige il reparto aerodinamico. Speriamo che possano farci invertire la rotta». E con uno Stroll giunto a maturazione la risalita sarebbe ancora più semplice.

A photograph of a Formula 1 race track. In the foreground, a Renault Formula 1 car is visible, driving away from the camera. The track is asphalt with white boundary lines. In the background, there are several crew members in orange suits standing near a pit lane. A large green banner with the Rolex crown logo and the word 'ROLEX' is visible on the right side of the track. The overall scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Il crollo Renault



a cura di Jacopo Rubino
foto Photo 4

Lewis Hamilton **10 e lode**

Con una pole del genere, come si fa a non inchinarsi davanti ad Hamilton. La gara sì, tutto sommato facile, come tante altre da lui vinte. Ma è stata la prestazione di sabato, con la pioggia battente nel Q3, a decretare una volta di più che Lewis è un fenomeno vero. Una prestazione pari pari a ciò che sapeva fare Senna. Peccato solo per certi suoi alti e bassi che hanno caratterizzato le sue stagioni. Ma per ora, l'asticella è a livelli altissimi da marzo.

Daniel Ricciardo **9**

Come si corre in F.1: potrebbe essere questo il titolo della lezione del giorno impartita da Ricciardo. Prima parte di gara con le soft, dunque un atteggiamento sì conservativo, ma con un buon recupero dalla ottava fila, attento a non commettere errori per poi scatenarsi nel finale. Come ha fatto, andando pure a prendere e superare con una gran manovra Raikkonen.

Esteban Ocon **9**

Weekend da fenomeno. Quinto in qualifica, seconda fila per le penalità alle Red Bull, gara da pilota consumato, sesto posto finale. La Mercedes lo tenga in considerazione e non se lo faccia scappare, perché con un top team Ocon può puntare molto in alto.

Lance Stroll **9**

Il weekend della vita. In prima fila a 18 anni, protagonista di una strepitosa qualifica sotto la pioggia, bravissimo al via tanto da scattare meglio di Hamilton, che poi lo ha chiuso senza pietà. Doveva fare la gara su Ocon e così ha fatto. In un colpo solo ha gettato alle ortiche tutti i suoi critici (noi compresi sia ben inteso).

Stoffel Vandoorne **8**

Un fine settimana notevole quello del belga, costantemente nella top 10 nelle prove libere e anche durante la difficile e bagnatissima qualifica. Vandoorne ha costantemente messo dietro il compagno di squadra Alonso. Peccato per la penalità che lo ha portato a partire dal fondo. Nonostante ciò, ha combattuto, ha recuperato, è sempre stato davanti ad Alonso, ma il motore pur essendo nuovo lo ha tradito.

Valtteri Bottas **7,5**

Diciamo la verità, in qualifica ha preso una di quelle botte da Hamilton dalla quale un pilota rischia di non riprendersi più a parità di macchina. In gara ha voluto cancellare questa macchia pesante e il suo sorpasso all'esterno della Parabolica su Raikkonen, con successiva intimidazione, lo riabilita.



Stoffel Vandoorne



GP ITALIA

Il pagellone



Kevin
Magnussen



Sebastian Vettel

7

Ha estratto il meglio da una Ferrari che proprio non si è adattata a Monza, né con il bagnato né con l'asciutto. Il terzo posto non può soddisfare, ma è meglio di niente e pur avendo perso la leadership del campionato, gli permette di rimanere in scia a Hamilton.

Kimi Raikkonen

7

Giorni difficili a Monza per Raikkonen. E dire che aveva fatto un primo giro da urlo con quell'attacco furibondo a Bottas, poi le ruotate con il connazionale 300 orari sul rettilineo dei box. Proprio quel contatto deve aver provocato il problema di bilanciamento che lo ha costretto al calvario per il resto della corsa.

Felipe Massa

7

In qualifica le ha prese pesantemente dal 18enne compagno di squadra, in gara si è urtato con Perez e poi con Verstappen, alla fine ha raggiunto Stroll e come un buon gregario lo ha difeso dagli attacchi del messicano della Force India.

Sergio Perez

7

Dopo il disastro di Spa è tornato il sereno in casa Force India e il messicano ha fatto quel che gli riesce meglio: portare la sua monoposto in zona punti. Un ritardo al pit-stop lo ha portato dietro alle due Williams: poteva finire settimo, ha concluso nono. Ma non è che l'errore al pit sia stato voluto per tenerlo lontano da Ocon, che si trovava davanti a Stroll e Massa?

Kevin Magnussen

7

Si è battuto come un leone fino all'ultimo giro, ma ha mancato la zona punti per poco. Peccato, il danese meritava un punticino che invece gli ha sottratto nel finale Verstappen, spingendolo anche fuori pista alla Roggia.

Max Verstappen

6

Una gran qualifica, ma in gara ancora una volta l'olandese ha dimostrato di faticare a vedere più in là della curva che affronta. Aveva le gomme soft, doveva impostare una gara conservativa nella prima parte, e invece ha attaccato tentando un rischioso sorpasso a Massa alla prima variante. Poteva aspettare il rettilineo successivo, invece no. Il contatto con la Williams lo ha fatto precipitare ultimo, poi ha recuperato fino al decimo posto.

Fernando Alonso

5

Ha sempre subito il compagno di squadra Vandoorne, anche sul bagnato. In gara si è fatto notare per essersi sportellato con Palmer chiedendo poi a gran voce che venisse penalizzato. Ha corso con l'incubo Palmer perché si è lamentato quando gli hanno comunicato che l'inglese aveva ricevuto 5" da scontare (troppo poco), poi dopo il ritiro del pilota Renault, Alonso si chiedeva dove fosse. Arriverà il giorno che dal muretto box gli chiederanno di stare zitto: lasciati soli.

Renault

4

Un bruttissimo weekend per la Renault. Protagonista degli ultimi Gran Premi, tanto da giocarsela ad armi pari con Force India e Williams grazie a un Nico Hulkenberg sempre tra i migliori piloti di questo mondiale, a Monza le RS17 sono svanite. Situazione preoccupante se si considera che con gli stessi motori la Red Bull ha recitato la sua parte. La Renault ha dunque evidenziato grosse mancanze nel telaio su uno dei tracciati più veloci del campionato. Lo sapevano già del resto, lo stesso Alain Prost aveva evidenziato che avrebbero cambiato le power unit per scontare le penalità in griglia di partenza proprio a Monza in quanto i prossimi circuiti saranno più favorevoli. Niente da fare per Hulkenberg e per Palmer che sono stati costretti a vivacchiare fuori dalla zona punti. Il tedesco ha chiuso 13esimo, l'inglese ha dovuto ritirarsi per motivi tecnici per l'ennesima volta.

Sauber

4

Non c'è proprio soluzione per emergere e tra l'altro Monza non aiutava di certo la Sauber che monta motori del 2016, quindi impossibili da sviluppare. Marcus Ericsson e Pascal Wehrlein si sono ritrovati nelle prime file per via delle tante penalità che molti team hanno preferito scontare sul circuito italiano cambiando o sostituendo parti delle power unit. Ma le due Sauber sono velocemente finite nelle retrovie. I due piloti del team svizzero hanno anche trovato il tempo di rischiare di entrare in collisione un paio di volte mentre tutti soli si trovavano in fondo alla classifica. Facendo sorridere chi li osservava.

Toro Rosso

4

Mancanza di aderenza in curva, velocità insufficiente in rettilineo. Vai a Monza con una monoposto che ha queste caratteristiche e sei sicuro di fare la comparsa. E' quel che è accaduto alla Toro Rosso che non ne ha proprio imbroccata una. Carlos Sainz 14esimo, Daniil Kvyat 12esimo. Si sono impegnati, sperando in qualche ritiro altrui che potesse proiettarli in top 10, soprattutto il russo che ha corso bene, ma è andata male. Quando sabato pioveva, in molti hanno ricordato quel 2008, con la Toro Rosso capace di conquistare la pole con Vettel e il giorno dopo la vittoria in gara (sempre con la pioggia). Altri tempi...

Romain Grosjean

3

Il suo aquaplaning in qualifica ha innescato il ritardo storico dello svolgimento della sessione. In gara ha subito danneggiato l'ala anteriore e la sua corsa è divenuta qualcosa di inutile.



Romain Grosjean





L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 3 SETTEMBRE

- 1 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 53 giri in 1.15'32"310
- 2 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 4"471
- 3 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 36"317
- 4 - Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 40"335
- 5 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 1'00"082
- 6 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1'11"528
- 7 - Lance Stroll (Williams-Mercedes) - 1'14"156
- 8 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 1'14"834
- 9 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1'15"276
- 10 - Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 1 giro
- 11 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 12 - Daniil Kvyat (Toro Rosso-Ferrari) - 1 giro
- 13 - Nico Hulkenberg (Renault) - 1 giro
- 14 - Carlos Sainz (Toro Rosso-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 16 - Pascal Wehrlein (Sauber-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: 1'23"361

Ritirati

- 50° giro - Fernando Alonso
- 49° giro - Marcus Ericsson
- 33° giro - Stoffel Vandoorne
- 29° giro - Jolyon Palmer

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	Lewis Hamilton (Mercedes) - 53 giri in 1.15'32"310
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	Lewis Hamilton	Mercedes	238
2	Sebastian Vettel	Ferrari	235
3	Valtteri Bottas	Mercedes	197
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	144
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	138
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	68
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	58
8	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	55
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	36
10	Nico Hulkenberg	Renault	34
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	31
12	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	24
12	Lance Stroll	Williams-Mercedes	24
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	435
2	Ferrari	373
3	Red Bull Racing	212
4	Force India	113
5	Williams	55
6	Scuderia Toro Rosso	40
7	Haas	35
8	Renault	34
9	McLaren	11
10	Sauber	5

Freccce tricolori

Ghiotto e Fuoco sono stati i grandi protagonisti della serie cadetta, scambiandosi, loro malgrado, il gradino più alto della prima gara monzese e festeggiando nuovamente con lo champagne al termine della seconda corsa

Jacopo Rubino

Li volevamo lì in cima sin dall'inizio della stagione di Formula 2, Luca Ghiotto e Antonio Fuoco. Ma almeno l'attesa si è conclusa nel circuito che più conta per un pilota italiano, Monza. I nostri rappresentanti alla vigilia erano venuti qui affrontando cammini molto diversi. Il veneto, alla seconda campagna nella categoria cadetta, è sempre stato fra i principali protagonisti con il team Russian Time. Un macinatore di punti, con appena due battute a vuoto: come lui, nessuno. Gli mancava soltanto una gemma per coronare un ruolino di marcia da top driver. Dall'altro lato, il giovane cosentino sostenuto dalla Ferrari Driver Academy, alfiere Prema al fianco del mattatore Charles Leclerc. Il monegasco si è subito cucito addosso la F.2, Antonio ha forse avuto bisogno di più tempo. E la cattiva sorte lo ha spesso colpito, senza permettergli di concretizzare un potenziale che c'era, ma è rimasto imbrigliato in troppe occasioni. La rotta ha cominciato a cambiare in Austria, e la pausa estiva sembra avergli giovato sul serio: bene a Spa, benissimo in terra brianzola.

Luca Ghiotto
e Antonio Fuoco
sul podio
di Monza



Graham Hill

1962

J. Clark

1963

JIM CLARK

Jack Brabham

1966

JACK BRABHAM

Jackie Stewart

1969

JACKIE STEWART

1975

1978

MARIO ANDRETTI

Nelson Piquet

1981

NELSON PIQUET

1984

NIKI LAUDA

PIRELLI

FE

PIRELLI
ZORZETTO
ACCIAI SPECIALI

BCC
Automotive Components

RUSSIAN TIME

WRC
RC CARS MANUFACTURER

 L. GHOTTO

PIRELLI

FE

PIRELLI
THEODORE RACING

EUROSPORT
WORLDSPORT

KASPER

sparco

KIA

PIRELLI

Sui due trionfi la bandiera italiana

I due ragazzi italiani si sono spartiti le vittorie in palio nel weekend di casa, pieno di emozioni e colpi di scena complice il meteo che ha rimescolato tutte le carte. Sono stati degni padroni del Tempio della Velocità, come in GP2 erano già riusciti ad essere Giorgio Pantano, Luca Filippi, Davide Valsecchi e, dodici mesi fa, Antonio Giovinazzi. C'è solo un dispiacere: Fuoco non ha potuto celebrare realmente il trionfo di gara 1, maturato a tavolino quando era ormai passata la mezzanotte. Il calabrese aveva chiuso secondo al traguardo alle spalle dello stesso Ghiotto, balzato in testa all'ultimo giro beffando Nyck De Vries e Leclerc, venuti al contatto pochi istanti dopo. Ma a freddo, i commissari hanno inflitto 5 secondi di penalità a Luca, classificato 4° per il taglio della Prima Variante compiuto arrivando lungo in frenata, e definito come fonte di vantaggio.

Risultati sempre in bilico nella categoria cadetta

Giudizio magari condivisibile, ma più che altro cogliamo l'occasione di sottolineare come ormai, nella categoria cadetta (e già dai tempi della vecchia GP2) ci sia la sensazione che ogni risultato sia provvisorio, soggetto a cambiamenti dopo le verifiche tecniche o l'analisi dell'azione in pista. Nel motorsport ovviamente può accadere, ma tale frequenza non è un buon biglietto da visita. Con più rapidità da parte degli stewards, a Ghiotto sarebbe stata risparmiato il dispiacere di perdere così il primo posto («un pugno nello stomaco», lo ha definito il diretto interessato), e a Fuoco sarebbe stata data la gioia di salire per davvero sul gradino più alto. Parliamo anche da italiani, ma già sette giorni prima in Belgio era stato ribaltato il verdetto della Feature Race in favore del russo Artem Markelov: chissà che la FIA e Liberty Media, volenterosa di nobilitare anche i campionati di supporto, non possa rifletterci per il futuro.





Luca Ghiotto

Antonio
Fuoco



Il riscatto di Ghiotto vittoria di forza domenica

Tornando alla pista, Fuoco e Ghiotto hanno certamente beneficiato degli infiniti colpi di scena che hanno caratterizzato gara 1, scattata con due ore di attesa dopo la pioggia che ha tenuto in scacco le qualifiche di F1. Su tutti la ruota persa da Oliver Rowland, o il già citato contatto De Vries-Leclerc: ma si erano messi nelle condizioni di farlo, con prestazioni convincenti, manovre di attacco da manuale e pochissimi errori. «Credo di aver dormito solo tre ore, siamo stati fino a tardi dagli stewards. Poi ho cercato di rimanere calmo, però è stata dura prendere sonno. Non mi sentivo pronto al 100 per cento, ma salito in macchina è tutto passato», ha raccontato emozionato Ghiotto. Smaltita la delusione, in gara 2 si è ripreso quanto tolto: quinto in griglia, ci ha messo tutta la sua grinta per portarsi in testa e andare a vincere, questa volta senza contestazioni. «L'ho detto anche via radio, forse è la miglior vittoria della mia carriera. Quando ti tolgono un successo e il giorno dopo vinci ancora, è una sensazione incredibile. Volevo davvero ottenere un trofeo sulla pista di casa. Abbiamo dimostrato di essere stati davvero veloci sia sul bagnato che sull'asciutto, non era solo fortuna».

Fuoco terzo in gara 2 da Monza la spinta decisiva?

Fuoco ha invece legittimato la promozione a tavolino aggiudicandosi in rimonta la terza piazza di domenica. «Ieri siamo stati un po' fortunati con la penalità di Ghiotto, ma avevo fatto tutto nel modo giusto. Oggi la partenza non è stata perfetta, ma avevo una macchina fantastica con cui ho potuto spingere ad ogni giro», ha poi sintetizzato l'aspirante ferrarista. «È stato un weekend indimenticabile». A Monza, del resto, nessuno ha accumulato tanti punti come loro. Ghiotto ora può ambire davvero alla medaglia d'argento in campionato, piombando a -9 da Rowland e a -2 da Markelov. E in più, ci viene da dire, ha confermato come la Williams ci avesse visto lungo a offrirgli la chance del test in Ungheria, pienamente sfruttata. Per Fuoco, invece, ci auguriamo che questa sia la spinta decisiva verso un epilogo di stagione da protagonista, e a un 2018 di primo piano.

FORMULA 2

La novità



La **Dallara** del nuovo corso

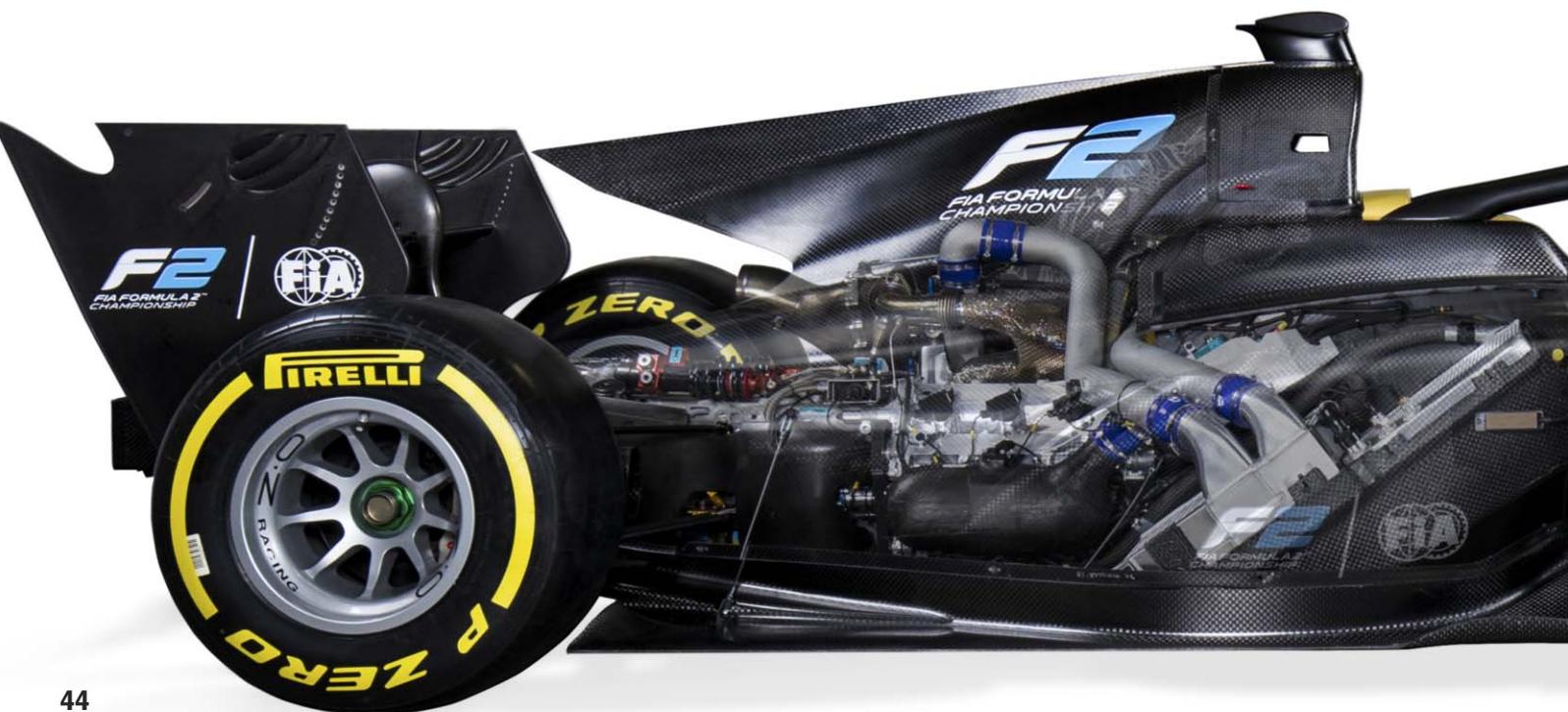


FORMULA 2

La novità



La Formula 2 volta pagina, e lo fa presentando la nuova monoposto made in Dallara per il triennio 2018-2020. La veste aerodinamica riprende i concetti aerodinamici delle vetture attualmente impegnate in F1 con la grossa novità dell'utilizzo del sistema di protezione Halo. Sistema che, passo dopo passo verrà adottato, sicuramente in tutte le principali categorie sotto il diretto controllo della FIA. La nuova Dallara sarà spinta da un nuovo motore, che ha trascorso numerose ore al banco, della Mecachrome. Si tratta di un V6 turbo di 3,4 litri da 620 cavalli a 8.750 giri. Sono stati effettuati aggiornamento dal punto di vista elettronico mentre vi sarà ancora il DRS. Confermato naturalmente l'utilizzo degli pneumatici Pirelli. Uno shake down è stato fatto a Magny-Cours e il programma di sviluppo proseguirà nel corso dell'anno con una serie di test. Ci si aspetta che i team riceveranno la prima vettura verso la metà di gennaio, la seconda alla metà di febbraio. Prima dei test pre campionato, alle squadre sarà permesso di svolgere uno shake-down.





AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

