

n. **384**
30 ottobre 2017

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



GP MESSICO

Quattro titoli come Prost e Vettel, per il pilota che viene dal Paese dei quattro di Liverpool: ora la rock star della F.1 insegue la leggenda di Fangio e Schumacher

Fabulous 4

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

**HAMILTON CAMPIONE.
ARRIVABENE NON MOLLA.**

E COMUNQUE,
LOTTEREMO FINO
ALL'ULTIMA CURVA,
DELL'ULTIMO GIRO,
DELL'ULTIMO G.P. ...

...SÌ,
MA DEL
2018.



BAFFI

GP MESSICO

Il campione



La solitudine del numero 1

Il quarto titolo consacra Hamilton campione purissimo, la sua personalità resta un labirinto difficile da decifrare, eredità di una vita cominciata in condizioni non facili e trasformatasi nell'esistenza di un autentico divo. Un personaggio che va oltre lo sport, abituato a contare soprattutto su se stesso



Stefano Semeraro

Un bagno di folla, una corsa in mezzo al pubblico, le mani protese a dare un cinque, a salutare i fans che correvano insieme a lui, come capita di fare ai fuoriclasse del calcio o dell'atletica, difficilmente ad un campione di Formula 1. Il 2017 di Lewis Hamilton, quello del suo quarto Mondiale, è stato speciale anche per come è finito, tanto che persino lui alla fine si è lasciato scappare tutto lo stupore di un ragazzino diventato uomo guidando macchine da corsa: «Onestamente, mi sembra surreale». Poco prima, mentre ancora stava guidando, alla fine di una gara davvero folle, se volete inquietante, nella quale è riuscito a prendersi il titolo pur facendosi doppiare dal suo erede in pectore Max Verstappen, gli avevano passato Neymar: «Sono contento per te, fratello». A chi altro poteva capitare?

Campione serio “Vippaiolo” inguaribile

Guai, però, farsi ingannare dallo stereotipo del campione che fa il verso alle rockstar: Hamilton è anche quello. Ma non solo quello. Provare a scrutargli dentro significa finire in un labirinto di specchi. Ci trovi l'Hamilton bambino, figlio della working class e di due madri – quella naturale Carmen e quella adottiva Linda – cresciuto da papà Anthony accanto al fratello meno fortunato, che un posto al sole se l'è dovuto sudare. E poi, il campioncino strabiliante, ma un po' bullo delle categorie minori e dei primi anni in F.1, che nelle stagioni alla Mercedes ha saputo mutare pelle e trasformarsi in un fuoriclasse quasi sempre disciplinato. Il professionista scrupoloso che passa ore e ore a discutere con gli ingegneri, e il post adolescente modaiolo che adora il “vippaiolo” internazionale



e passa dalla Fashion Week di New York (dove si è fatto vedere dopo Monza) ai parterre della NBA - sempre a fianco del 'fratello' Neymar. Una settimana al Crop Over Festival delle Barbados in compagnia di Rihanna, un'altra al Mission Hills Golf Club di Shentzen (prima di Suzuka), per tirare un paio di drive con il suo amico cestista Stephen Curry, stella di Golden State.

Sempre in moto, bulimico di vita, vagabondo per natura. Nel jet-set lo ha trascinato la sua ex fidanzata storica, la cantante Nicole Scherzinger, mollata definitivamente nel 2015 dopo anni di tira e molla; adesso nel suo cerchio magico ci sono Gigi Hadid, Irina Shayk, Barbara Palvin, Anya Rubik: un harem mediatico di modelle tanto belle quanto improbabili. Per spostarsi più in fretta nella 'Lewisfera' si è comprato un Bombardier Challenger 605 tutto rosso, jet privato da quasi 30 milioni di dollari: il minimo sindacale per uno che se vuole divertirsi il fine settimana chiama Justin Bieber o Beyoncé,

David Beckham o Paul McCartney, JayZ o l'altro dj Spiz Beats. A cena? Con la Regina Elisabetta o con Eva Longoria, sempre e comunque nel frullatore dei social media.

Il sogno di un bimbo divenuto più che realtà

Per usare una formula ormai usurata, ma che nel suo caso funziona alla perfezione: un sogno ad occhi aperti. E lui è il primo a saperlo. A non dimenticarlo. A ricordarsi di quanta fatica c'è voluta per trasformarlo in realtà. «Da bambino sognavo di gareggiare fra i più forti, il mio traguardo era arrivare in F.1, non immaginavo mai di vincere quattro titoli. La Mercedes e la McLaren mi hanno messo sotto contratto quando avevo 10 anni, dissi a Ron Dennis che volevo vincere sulle sue macchine, e lui mi ha dato l'opportunità: spero che dovunque sia ora sap-





pia quanto gliene sono riconoscente». Sembra di sentir parlare Roger Federer, che a 36 anni ripete ogni volta quanto sia stupefatto di una carriera da leggenda: ma che a 13 anni, giocando con gli amici sui campetti di Basilea, urlava: «Con questo colpo un giorno vincerò Wimbledon!». La dedica comprende anche «Il team, perché è incredibile cosa ha fatto in questi 5 anni, dio e la mia famiglia, che mi ha sempre sostenuto. Da parte mia non ho mai mollato, ho corso con il cuore sino alla fine, e sono anche riuscito a gestire tutto nella maniera giusto». Come in passato non era sempre stato capace di fare.

Fragile e roccioso si gestisce da solo

«E' fatto a modo suo, come tutti i campioni», dice con insolita dolcezza Niki Lauda, a cui probabilmente ricorda i compagni di sportellate degli anni d'oro, da James Hunt a Clay Regazzoni, tanto diversi da lui. «Dentro è ancora un ragazzo, ma ha faticato tanto per arrivare dov'è. Se gli stai vicino devi cercare di tirare fuori la sua vera natura». Che è fragile, secondo l'ex amico Nico Rosberg («l'anno scorso ebbe una crisi di nervi e io ne approfittai»), ma anche rocciosissima, secondo il resto dei suoi avversari. Il primo Mondiale l'aveva conquistato da pischello e ai tempi supplementari, con Felipe Massa e la Ferrari che già esultavano. L'ultimo, da over 30 maturo che ha imparato anche a far di conto. «Non smetto di cercare la vittoria, ma voglio evitare rischi inutili», ha detto prima di Suzuka. Avrebbe voluto correre nei formidabili e terribili anni '70 e '80 («ho provato la macchina che usava Senna nell'89: ve lo immaginate che battaglie con Alonso se avessi dovuto usare ancora il cambio di quei tempi?»), rischia di diventare il più titolato di un nuovo Millennio consacrato alla sicurezza. Per riuscirci si è lasciato alle spalle le mattane dentro e fuori pista (nel 2007 a Melbourne gli sequestrarono la macchina perché si divertiva a derapare per strada) e ha imparato a gestirsi da solo, staccandosi da papà. Paga un consulente per il look, ma non ha nessun manager e forse, azzarda qualcuno, dietro la maschera da idolo pop, nessun vero amico al di fuori dei suoi cani Roscoe e Coco, con cui si scatta selfie da tenerone. Così quando gli prende la malinconia, si assenta da tutti e compone canzoni che, a differenza dei suoi sorpassi, non saranno mai da hit-parade.

Non è finita qui vuole vincere ancora

A ritirarsi come Nico Rosberg, da vincente ancora caldo, non ci pensa proprio, perché in serbo ha altre stagioni da vincente. «Quest'anno è stato tutto molto semplice per Lewis», sibila Fernando Alonso, che probabilmente gli invidia il fiuto nel saper saltare da un team vincente all'altro nel momento più adatto. «Sono un artista, mi sto preparando al futuro», spiega Lewis a chi gli presenta il conto delle sue tante vite. «E' uno dei grandi di questo sport, e la sua carriera non è ancora finita», giura il suo ex compagno di squadra Jenson Button. Bernie Ecclestone, che sperava sempre di vederlo in fondo alla griglia per godersi lo spettacolo corrusco delle sue rimonte, sostiene che è «fantastico, imprevedibile, perfetto per la F.1», mica come quel 'noioso' di Vettel. «Ma non mi stupirebbe che si ritirasse all'improvviso», dice l'ex Supremo. O che magari si inventasse una nuova vita, stavolta veramente spericolata. Una vita da ferrarista.



Una stagione in immagini

09/04/2017
GP Cina



14/05/2017
GP Spagna



**11/06/2017
GP Canada**





16/07/2017
GP Gran Bretagna

27/08/2017
GP Belgio



3/09/2017
GP Italia



17/09/2017
GP Singapore





8/10/2017
GP Giappone



22/10/2017
GP USA

Lewis Hamilton

Un posto fra gli immortali



World Champion

2008 | 2014 | 2015 | 2017

E adesso come la mettiamo con Lewis Hamilton? Il quarto titolo lo porta sullo stesso gradino di Prost e Vettel, uno sotto Fangio, tre sotto il record di Michael Schumacher. A 32 anni, e considerato che non ha per ora intenzione di ritirarsi, può vincere ancora. Da tempo, anticipando la statistica, in molti lo consideravano del resto il migliore, insieme ad Alonso, nell'era post Schumi (e vederli lottare ruota contro ruota in Messico ha rafforzato la convinzione). Come Schumacher e Prost, però, Hamilton ha vinto con due scuderie, Vettel – per ora... - solo con una, Fangio addirittura con quattro (Alfa Romeo, Mercedes, Ferrari e Maserati). Le statistiche non dicono tutto, la grandezza di Stewart o

Senna non può uscire sminuita dal puro confronto numerico anche perché paragonare epoche diverse è un esercizio spericolato se non impossibile. Certo è che anche saper fiutare il vento, e cavalcare più di un ciclo - ahì, Fernando... - fa parte del guardaroba dei fuoriclasse. E il primo a rendersene conto è proprio Hamilton. «Non mi paragono a Senna, perché confrontarsi con ere precedenti è molto difficile. Le macchine erano diverse. L'unica cosa che posso dire è che la grandezza di noi piloti sta sempre nel saper sfruttare le qualità di un qualsiasi mezzo, che sia una macchina o un jet-ski, meglio di chiunque altro. Io sono fiero di essere messo nello stesso gruppo di piloti leggen-

dari, ma questi sono tempi in cui la sicurezza e la tecnologia hanno compiuto grandi passi in avanti. Le sfide che Senna doveva affrontare sono diverse da quelle odierne, magari si fatica meno fisicamente ma mentalmente devi confrontarti con tutta l'elettronica e padroneggiarla. E non sto dicendo che una sfida fosse più difficile dell'altra. Ayrton probabilmente avrebbe vinto di più se fosse vissuto più a lungo. Ho sempre pensato di portare avanti la sua eredità, era lui che mi ispirava quando da piccolo lo guardavo correre, e ancora oggi guardo i video delle sue gare come se avesse corso appena ieri». Capito come, e soprattutto perché, si diventa Lewis Hamilton?



Schumacher 7

1994
1995
2000
2001
2002
2003
2004



Fangio 5

1951
1954
1955
1956
1957



Prost 4

1985
1986
1989
1993



Vettel 4

2010
2011
2012
2013

Il rosso **e il grigio**

Quando ha capito che non c'era più nulla da fare per il titolo, al termine di una rincorsa tanto bella quanto inutile, Vettel ha smesso di sorridere. Nel bilancio ci sono 4 GP vinti, ma anche tanta delusione per aver fallito l'obiettivo mondiale



Stefano Semeraro

Triste, malinconico y final. Il Vettel mexican edition è così, come il titolo di un vecchio libro di Osvaldo Soriano che raccontava la vita di Stan Laurel. Sebastian è uno con il sense of humor, ma ci sono momenti in cui di scherzare proprio non ti va. Anche il suo sorriso luminoso si è spento dopo l'arrivo, l'umore era già finito sotto i tacchi durante la corsa, dopo la toccata con Lewis Hamilton, ennesimo episodio negativo di una seconda parte di stagione in cui Seb ha visto allontanarsi prima lentamente, poi precipitosamente, la chance di vincere il Mondiale. «Il team ha fatto un gran lavoro, e so bene a che punto siamo oggi rispetto a due anni fa, e tutti i progressi che sono stati fatti. Ma scusatemi, ora non ho proprio voglia di sorridere e dire che va tutto bene. Sono un po' giù». Come biasimarlo? Finché c'è speranza, anche minuscola, è l'adrenalina a tenerti su. Poi, arriva la botta, il calo di tensione. La consapevolezza della sconfitta. Maturata anche per demeriti altrui – le candele difettosa, i motori che ti piantano in asso... - ma anche per colpa di qualche sua incertezza, di qualche momento di black-out. Come a Singapore, o in Messico, dove l'ansia di rimanere in testa gli ha giocato un brutto scherzo.

“Lewis è stato il migliore per noi un anno difficile”

«Sebastian è un 'emotivo, sembra un ragazzo del sud», ha commentato Marchionne, scoprendo un po' l'acqua calda. Ciò non toglie che i quattro GP vinti regalano un bicchiere di ottimismo anche nel giorno più grigio, e raccontano comunque le qualità di un campione che quest'anno ha semplicemente trovato una concorrenza più forte. E che anche in Messico, quando le speranze di colmare il distacco da Hamilton si fermavano un centimetro sopra l'impossibile, ha dato tutto, inventandosi una rincorsa meravigliosa piena di sorpassi senza rete. «Ma oggi è il giorno di Lewis», ha ribadito, con lo sguardo colmo di delusione. «E' stato il migliore, bisogna fargli i complimenti. Non credo sia stato tanto importante quello che ho fatto oggi, tagliare il traguardo sapendo che è finita è una delusione. So che il team sta facendo tutto il possibile, io vorrei solo restituire loro il doppio di tutto ciò che stanno facendo. Nel complesso non abbiamo raggiunto l'obiettivo che ci eravamo dati, quindi non posso essere così contento. Sfortuna? No, le cose accadono sempre per un motivo. E' stata un'annata difficile per alcuni aspetti, a volte le cose vanno così. Ma è stata una gara onesta e Lewis ha meritato di vincere». Meglio non si poteva dirlo, campione.







La stella Verstappen

Una bella qualifica, una partenza strepitosa, una gara dominata. L'olandese ha offerto un saggio delle sue capacità che non hanno bisogno di furberie. Ma nel paddock lascia stupiti l'improvvisa eccessiva competitività della Red Bull e si è fatta avanti una ipotesi...



Massimo Costa

“La cosa più curiosa del Gran Premio è che abbiamo dovuto dire a Max di rallentare, di non spingere troppo. Perché non era necessario. Penso che per lui sia stata una corsa noiosa”. Parole di Christian Horner, team principal della Red Bull-Renault, felice come non mai per rivedere una delle sue monoposto volare verso la vittoria come ai vecchi tempi e lasciare la concorrenza che fino a poche settimane fa pareva imbattibile, lontano, troppo lontano. Verstappen ha fatto tutto bene e, come ormai ripetiamo fino alla noia, non ha bisogno di eccessi per dimostrare di essere la futura stella della F1. L'olandese aveva la macchina per vincere, come è nel suo stile si è giocato tutto alla prima staccata con una manovra poderosa su Sebastian Vettel. Ha rischiato certo, ha messo in crisi il tedesco della Ferrari che memore di altre situazioni non ha voluto esagerare troppo nella resistenza. Ma è stato

peggio, perché Vettel si è ritrovato impantanato tra Verstappen e Lewis Hamilton sbucato come un fulmine e rimettendoci l'ala anteriore. E così, il pilota della Red Bull, svolto il suo compito di attaccante, ha salutato la compagnia. I suoi tempi sul giro sono stati stratosferici, la sua guida spettacolare con quel lasciare scivolare la RB13 nei destrasinistra del tracciato messicano. A un certo punto, attorno a lui quasi tutti i motori Renault esplodevano e a Verstappen è venuto il timore che anche la sua power unit avrebbe incrociato le braccia, come quella del compagno Daniel Ricciardo che in Messico ha vissuto un vero incubo. Invece, tutto è andato bene e l'Olanda ha potuto festeggiare la terza vittoria in F1 del suo baby. Sembrano lontani i tempi in cui tutto si rompeva sulla sua Red Bull. Ora i guasti si sono trasferiti sulla monoposto di Ricciardo che da due Gran Premi consecutivi non vede l'arrivo dopo una serie interminabili di podi e piazzamenti più la vittoria di Baku.

GP MESSICO

Il vincitore





Nascono dubbi sulle prestazioni delle RB13

Ma come mai la Red Bull da tre gare a questa parte ha compiuto un passo in avanti così vistoso considerando che la RB13 non ha ricevuto particolari sviluppi? Cosa è cambiato per permettere a Verstappen di viaggiare improvvisamente sui tempi delle Mercedes e delle Ferrari, sia in gara sia in qualifica? Di certo la power unit Renault ha compiuto notevoli passi in avanti, ma è solo questo il motivo delle brillanti prestazioni delle RB13? Una delle voci che ha iniziato a girare nel paddock, come rivela motorsport.it, è che il team Red Bull abbia agito sui sistemi di sospensione in grado di comportarsi come un correttore di assetto. Riassumendo, sospensioni attive. La FIA a inizio anno, grazie alle capacità e alle conoscenze ingegneristiche del commissario tecnico Marcin Budkowski, aveva mosso una vera campagna contro questa eventualità verificando in particolare le Mercedes e proprio le Red Bull. Tutto fu poi trovato regolare. Ma da poche settimane, Budkowski ha lasciato la FIA per trasferirsi non senza polemiche alla Renault e dunque in seno alla Federazione è venuto a mancare l'uomo che conosceva alla perfezione i segreti dei sistemi delle sospensioni. Ecco dunque che nel paddock si è fatta strada l'idea che la Red Bull abbia subito agito di conseguenza per operare come meglio crede in quello specifico settore. Solo volgari malignità? Sarà il tempo a dircelo.

GP MESSICO

Il personaggio





Il ruggito del campione

Alonso ha lottato per tutta la gara per strappare un punticino, ma il duello finale con Hamilton è stato un capolavoro che ha riportato lo spagnolo ai fasti di un tempo e a quello che potrebbe accadere nel 2018 con la McLaren-Renault

Massimo Costa

Un duello di quelli veri. Lui, Fernando Alonso, l'altro, Lewis Hamilton. Il confronto che non ti aspetti, ma che ha dato una scossa agli ultimi giri del Gran Premio messicano. Una battaglia dura, corretta, senza furberie, senza tagli di pista, per intenderci... Due campioni veri. Tre curve affrontate appaiati, nessuno che mollava, ma c'è stato rispetto. Alonso con la sua incerottata McLaren-Honda che sta crescendo a vista d'occhio si è poi dovuto arrendere alla superiorità della Mercedes, ma ha venduto cara la pelle. In ballo, la nona posizione. Poca cosa, ma quel testa a testa con Hamilton è stato importante per Alonso, ultimamente abituato a battere con piloti certamente di valore, ma di centro classi-

fica. Con Hamilton è stata tutta un'altra musica per Fernando, il piacere di lottare con colui che dopo pochi chilometri si sarebbe laureato campione del mondo per la quarta volta. Un preludio a ciò che accadrà il prossimo anno con la McLaren motorizzata Renault? E' quello che vuole Alonso, il motivo per cui è rimasto legato al team di Zak Brown e per cui ha lottato per estromettere dal progetto la Honda. "Abbiamo un buon telaio e il prossimo anno con una power unit più competitiva, come sarà quella della Renault, potremo giocarcela", ha detto lo spagnolo. L'aver lottato con Hamilton ha proiettato Alonso già al 2018 perché non vede l'ora di ritrovarsi lì in mezzo, o quanto meno nelle vicinanze, della Mercedes, della Ferrari, della Red Bull. E di dire la sua, a modo suo.

E dopo Indianapolis ci prova con Daytona

E pensare che fino a pochi mesi fa, Alonso era arrivato a mettere in dubbio la sua permanenza nel mondiale F.1. Era tale la sfiducia che gli avevano procurato i tre anni di disastri con la Honda, che se ne è andato a correre la 500 Miglia di Indianapolis (e a momenti non la vinceva se il motore... Honda non lo avesse tradito), pensava seriamente a trasferirsi in Indycar, nell'endurance, o in qualsiasi serie che non fosse la F.1 perché per lui, in un top team, dopo aver sondato gli andamenti del mercato, non c'era più posto. E allora, pur di scappare dalla Honda, stava valutando altre opzioni. Poi, la McLaren ha deciso che era meglio rompere col costruttore giapponese piuttosto che perdere un pilota dalle potenzialità di Alonso ed è partita la trattativa con la Renault, conclusasi nel migliore dei modi. La voglia di Alonso di provare nuove emozioni però, non è sparita. E alla vigilia del Messico, ha fatto sapere che parteciperà alla 24 Ore di Daytona del 27-28 gennaio prossimo, classica prima prova del campionato IMSA. Lo farà con lo United Autosport, guarda caso del team principal McLaren Zak Brown, guidando una Ligier-Gibson assieme al neo campione FIA F.3 Lando Norris, pilota Junior McLaren e che ha come manager lo stesso Brown, e Phil Hanson. Un chiaro "provino" per vedere che effetto fa in vista di una partecipazione futura alla 24 Ore di Le Mans, suo sogno da sempre.



FERNANDO





Esteban
Ocon

Ocon e Stroll fanno la differenza

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

Max Verstappen **10**

Avere Verstappen alle spalle non è augurabile a nessuno. La prima staccata, dopo il lungo rettilineo di 900 metri durante il quale si era attaccato all'ala posteriore di Vettel, è stata da cineteca. Poi, ha dominato in lungo e in largo.

Esteban Ocon **9**

Nei primi giri era addirittura terzo e sognava quel podio che vuole conquistare prima della fine della stagione. Ma le Ferrari gli hanno tolto la soddisfazione. Una gara magnifica quella del francese.

Fernando Alonso **9**

Il duello finale con Hamilton finirà nei filmati da cineteca della F1. Ed ha portato un punticino alla McLaren.

Sebastian Vettel **8**

Si meritava un 7 per il GP, gli diamo un voto in più per la grande qualifica. Era partito bene, ma alla prima staccata è stato timoroso e si è fatto passare da Verstappen. Poi, è finito contro Hamilton danneggiando l'ala e forando la gomma posteriore destra dell'inglese. Tenace la sua rimonta.

Valtteri Bottas **8**

Un ottimo secondo posto dopo una qualifica che lo ha visto sul livello di Hamilton. Chiamato a svegliarsi dopo qualche corsa un po' sottotono, Bottas ha risposto presente.

Lance Stroll **8**

Il suo secondo miglior risultato in F1, la sesta posizione. Bravo e attento in ogni frangente. Ora è decimo nella classifica del mondiale, chi poteva mai immaginarlo?

Kevin Magnussen **8**

Una corsa magistrale. Spesso accusato, anche ingiustamente, di essere il cattivo della F1, Magnussen in Messico ha salvato l'onore della Haas, precipitata in qualifica dietro alle Sauber. L'ottavo posto equivale a una vittoria.

Kimi Raikkonen **7,5**

Male in qualifica, si è riscattato in gara conquistando un insperato terzo posto.

Marcus Ericsson **7,5**

Forse la sua gara migliore da quando è in F1. Teneva il passo del centro gruppo, si è ben difeso, ma la power unit Ferrari lo ha tradito.





Lance
Stroll

GP MESSICO

Il pagellone





Kevin
Magnussen

Lewis Hamilton **7**

Non la sua migliore gara, ma paradossalmente è quella che gli ha portato il mondiale. Ultimo non per colpe sue, ci si aspettava una clamorosa rimonta, invece, per oltre metà corsa è rimasto come impietrito nel fondo della classifica. Poi, si è ricordato che è Hamilton e che guida una Mercedes ed ha avviato il recupero non tirandosi indietro nel duro confronto con Alonso.

Sergio Perez **7**

Correndo in casa doveva fare meraviglie, ma forse l'emozione lo ha un po' bloccato. Il suo compagno in Force India, Ocon, lo ha battuto in qualifica e in gara senza pietà. Il messicano ha però disputato un buon weekend centrando la Q3 e finendo buon settimo il GP.

Nico Hulkenberg **7**

Stava disputando un'ottima gara e poteva giocarsela con le Force India, ma si è dovuto fermare ancora una volta per la rottura della power unit.

Felipe Massa **6,5**

Si è battuto, ha fallito per poco l'ingresso in zona punti. Ma il suo compagno Stroll questa volta lo ha messo dietro senza pietà.

Pierre Gasly **6,5**

Non ha girato quasi mai per i problemi alla power unit della sua Toro Rosso, almeno in gara tutto è andato bene ed ha visto l'arrivo in 13esima posizione. Ha compiuto bei sorpassi.

Brendon Hartley **6,5**

Bel weekend quello del neozelandese anche se tormentato dai continui problemi alla power unit Renault.

Stoffel Vandoorne **6,5**

Ha fatto il possibile per raggiungere la zona punti, che non era lontana. Una buona gara.

Romain Grosjean **5**

Ha fatto a ruotate con Alonso, è stato penalizzato per un taglio di pista, si è ritrovato con il fondo vettura danneggiato ed ha pensato solo a finire la gara. Un altro weekend da dimenticare.

Pascal Wehrlein **5**

Le ha prese dal compagno Ericsson in qualifica e in gara, non è un buon momento per lui. Non avere certezze per il futuro lo condiziona innegabilmente.

Daniel Ricciardo **5**

Il voto è riferito alla qualifica in quanto il Gran Premio praticamente non lo ha disputato. Troppo lontano da Verstappen il sabato anche se ha la scusante di una monoposto inguidabile.

Carlos Sainz **ng**

Impossibile giudicare la sua corsa. Sainz fin dal via non ha avuto feeling con la sua Renault, si è girato al 2° giro, ha cambiato le gomme ed ha navigato in ultima posizione senza velocità finché un problema tecnico lo ha fermato definitivamente.

L'ORDINE DI ARRIVO DOMENICA 29 OTTOBRE

- 1 - Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 71 giri 1.36'26"550
- 2 - Valtteri Bottas (Mercedes) - 19"678
- 3 - Kimi Raikkonen (Ferrari) - 54"007
- 4 - Sebastian Vettel (Ferrari) - 1'10"078
- 5 - Esteban Ocon (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 6 - Lance Stroll (Williams-Mercedes) - 1 giro
- 7 - Sergio Perez (Force India-Mercedes) - 1 giro
- 8 - Kevin Magnussen (Haas-Ferrari) - 1 giro
- 9 - Lewis Hamilton (Mercedes) - 1 giro
- 10 - Fernando Alonso (McLaren-Honda) - 1 giro
- 11 - Felipe Massa (Williams-Mercedes) - 1 giro
- 12 - Stoffel Vandoorne (McLaren-Honda) - 1 giro
- 13 - Pierre Gasly (Toro Rosso-Renault) - 1 giro
- 14 - Pascal Wehrlein (Sauber-Ferrari) - 1 giro
- 15 - Romain Grosjean (Haas-Ferrari) - 1 giro

Giro più veloce: Sebastian Vettel 1'18"785

Ritirati

- Carlos Sainz
- Marcus Ericsson
- Brendon Hartley
- Nico Hulkenberg
- Daniel Ricciardo

IL RIEPILOGO DELLA STAGIONE 2017

Australia	26/03/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.24'11"672
Cina	09/04/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri in 1.37'36"160
Bahrain	16/04/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 57 giri in 1.33'53"374
Russia	30/04/2017	Valtteri Bottas (Mercedes) - 52 giri in 1.28'08"743
Spagna	14/05/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 66 giri in 1.35'56"497
Monaco	28/05/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 78 giri in 1.44'44"340
Canada	11/06/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 70 giri in 1.33'05"154
Azerbaijan	25/06/2017	Daniel Ricciardo (Red Bull-Renault) - 51 giri in 2.03'55"573
Austria	09/07/2017	Valtteri Bottas (Mercedes) - 71 giri in 1.21'48"523
Gran Bretagna	16/07/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 51 giri in 1.21'27"430
Ungheria	30/07/2017	Sebastian Vettel (Ferrari) - 70 giri in 1.39'46"713
Belgio	27/08/2017	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	Lewis Hamilton (Mercedes) - 58 giri in 2.03'23"543
Malesia	01/10/2017	Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 56 giri in 1.30'01"290
Giappone	08/10/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 53 giri in 1'27'31"194
USA	22/10/2017	Lewis Hamilton (Mercedes) - 56 giri in 1'33'50"991
Messico	29/10/2017	Max Verstappen (Red Bull-Renault) - 71 giri in 1.36'26"550
Brasile	12/11/2017	
Abu Dhabi	26/11/2017	





CLASSIFICA PILOTI

1	Lewis Hamilton	Mercedes	333
2	Sebastian Vettel	Ferrari	277
3	Valtteri Bottas	Mercedes	262
4	Daniel Ricciardo	Red Bull-Tag Renault	192
5	Kimi Raikkonen	Ferrari	178
6	Max Verstappen	Red Bull-Tag Renault	148
7	Sergio Perez	Force India-Mercedes	92
8	Esteban Ocon	Force India-Mercedes	83
9	Carlos Sainz	Toro Rosso-Tag Renault	54
10	Lance Stroll	Williams-Mercedes	40
11	Felipe Massa	Williams-Mercedes	36
12	Nico Hulkenberg	Renault	34
13	Romain Grosjean	Haas-Ferrari	28
14	Kevin Magnussen	Haas-Ferrari	19
15	Stoffel Vandoorne	McLaren-Honda	13
16	Fernando Alonso	McLaren-Honda	11
17	Jolyon Palmer	Renault	8
18	Pascal Wehrlein	Sauber-Ferrari	5
19	Daniil Kvyat	Toro Rosso-Tag Renault	5
20	Marcus Ericsson	Sauber-Ferrari	0
21	Antonio Giovinazzi	Sauber-Ferrari	0
22	Pierre Gasly	Toro Rosso-Tag Renault	0
23	Brendon Hartley	Toro Rosso-Tag Renault	0
24	Jenson Button	McLaren-Honda	0

CLASSIFICA COSTRUTTORI

1	Mercedes	595
2	Ferrari	455
3	Red Bull Racing	340
4	Force India	175
5	Williams	76
6	Scuderia Toro Rosso	53
7	Renault	48
8	Haas	47
9	McLaren	24
10	Sauber	5

FOR



Deide

Sulle sempre difficilissime strade del Galles si è compiuto un vero e proprio miracolo sportivo con le Fiesta di M-Sport che hanno letteralmente dominato la ben più agguerrita concorrenza aggiudicandosi il campionato Costruttori. E oltre a Sébastien Ogier, campione del mondo per la quinta volta consecutiva, a salire alla ribalta è stato il pilota di casa Elfyn Evans meritato vincitore grazie alle gomme Dmack

Sébastien Ogier ha lottato a denti stretti per strappare un terzo posto che, assieme ai punti raggranellati nella Power Stage, gli ha permesso di ottenere il quinto iride

Marco Minghetti

Game, set, match. Per dirla con il linguaggio tennistico è finita quasi a senso unico, e in una atipica giornata di sole a queste latitudini, sono le lacrime a bagnare il successo assoluto del team diretto in maniera impeccabile da Malcolm Wilson, da ormai vent'anni al timone di comando di un team in competizione con auto a marchio Ford.

E la storia della vita in certe occasioni regala storie per certi versi impensabili. A vincere il rally è meritatamente Elfyn Evans, un enfant du pays che all'arrivo trova ad accoglierlo il papà ex-pilota mescolato alla folla di tifosi con le bandiere verdi e il dragone rosso. Un successo, quello del ventottenne gallese, da dividere a metà tra la sua bravura e quella della competitività degli pneumatici Dmack, che con un po' d'orgoglio nazionale possiamo ascrivere alla grande esperienza che Fiorenzo Brivio ha portato in dote dopo gli anni trascorsi alla Pirelli.

Ma l'emozione più grande, se può essercene di chi ha raggiunto il primo successo iridato in carriera, è tutta di Sébastien Ogier e Malcolm Wilson che, non hanno fatto proprio nulla per trattenere lacrime che hanno davvero un sapore particolare. Il quinto titolo iridato del campione francese e il titolo Costruttori di M-Sport, arrivato contro colossi quali Hyundai, Toyota e Citroen sono del resto sensazioni fortissime.

Per una volta Davide ha battuto Golia

Esagerando si potrebbe quasi dire che ancora una volta Davide ha battuto Golia e le parole del team manager che a pochi chilometri della factory può festeggiare tutto questo ben di dio sono quasi un manifesto: "Sono davvero emozionatissimo per un successo storico, ma la dimostrazione del livello raggiunto dalla nostra auto è che tutti e tre i nostri piloti hanno vinto almeno una gara in stagione...".

E così i calici di champagne già schierati a pochi passi dalla tenda del team inglese, segno plateale di incuranza della superstizione, hanno avuto vita breve. Ma poche volte, crediamo, mai due titoli sono stati così meritati, grazie ad un pilota che a scanso delle medaglie appuntate sul petto, ha saputo, anche a denti stretti, lottare con un'auto non sempre la più veloce, ma con l'enorme merito di essere comunque entrato in sintonia con tutti gli uomini del team. Come spesso ricordato proprio da Wilson: "Incredibile il supporto professionale che ci ha portato Seb quest'anno riuscendo a far progredire tutti gli aspetti della squadra...".

Onore delle armi, comunque, a Thierry Neuville il quale, a dispetto di un avvio complicato nella giornata di venerdì, ha poi saputo riprendere in mano la situazione installandosi saldamente alle spalle dell'impredicabile gallese. Posizione, quella del belga, che ha costretto Seb Ogier a spremere il massimo dalla sua Fiesta fino al quarto posto della Power Stage finale, con i due punti decisivi per mettere in cassaforte il titolo. E qui non è passata inosservato il gran gesto di Ott Tanak, che ha rallentato volutamente per non mettere i bastoni tra le ruote al suo capo squadra.



Wilson: "Incredibile! Tre successi nello stesso giorno"

Giornata memorabile per Malcolm Wilson che meritatamente ha raccolto il frutto del suo estenuante lavoro. "È stato un giorno molto emozionante e devo dire che ho versato alcune lacrime durante l'ultima prova speciale. In primo luogo quando Ott ha attraversato la linea dandoci la certezza del titolo Costruttori, poi quando Sébastien ha vinto il titolo piloti, e poi di nuovo quando Elfyn si è aggiudicato la gara di casa. È stato davvero come vincere una Triple Crown, è un giorno molto emozionante per tutti noi di M-Sport. Abbiamo una grande team con persone fantastiche e il loro duro lavoro ha portato a qualcosa di veramente sorprendente. Siamo stati sul podio in ogni appuntamento e siamo l'unica squadra in cui tutti i tre piloti si assicurano almeno una vittoria quest'anno: La Fiesta ha dimostrato di avere sia le prestazioni sia la velocità, e questo è proprio grazie all'instancabile lavoro che ogni singolo membro della squadra ha messo per questo incredibile risultato. Vorrei anche cogliere l'occasione per ringraziare Sébastien e Julien, perché il loro arrivo ha avuto un'influenza veramente importante su tutti noi, e siamo estremamente orgogliosi di ciò che abbiamo realizzato insieme a loro".



MONDIALE RALLY

Galles





Ogier: “La più forte emozione mai provata nei rally”

Solitamente molto trattenuto, il Sébastien Ogier visto all'arrivo è invece un ragazzo che ha mostrato al mondo intero la sua sensibilità, con le lacrime scese copiose subito dopo aver avuto la matematica certezza di aver raggiunto l'obiettivo prefissato. Per poi abbandonarsi in un abbraccio liberatorio alla moglie Andrea Kaiser che lo attendeva all'arrivo. Qualche ora dopo il campione francese ha poi spiegato meglio il suo stato d'animo.

“Quello che è provato oggi è stato di sicuro la più forte emozione che ho provato nei rally, - ha detto Ogier - non nella mia vita; perché quando è nato mio figlio è stata sicuramente ancora più forte. Ma oggi, non so perché, è difficile spiegare ma penso che abbiamo davvero raggiunto qualcosa di molto grande. Abbiamo vinto questa scommessa che abbiamo fatto, ok non una scommessa, ma questa sfida che abbiamo accettato. Mi sento molto orgoglioso e felice per l'intera squadra. Malcolm Wilson e tutto il team non avevano mai fatto questo prima, ma è davvero meritato, e tutto questo con il budget più basso tra i costruttori, è davvero incredibile”.

Il francese non si è tirato indietro ed ha anche analizzato l'intera stagione affrontata con le nuove World Rally Car, da alcuni criticate prima di vederle gareggiare.

“Posso dire tranquillamente che è stata la stagione più intensa che abbia mai affrontato, e forse anche quella più difficili da tanti anni, è questo è davvero fantastico per il nostro sport. È stato magnifico gareggiare con le vetture più veloci e divertenti della storia del mondiale, e vedere vedere tanti vincitori diversi (sette, ndr), oltre a vedere almeno due vittorie per ogni costruttore. È un qualcosa che ha dell'incredibile”.

Alla domanda sulla sua motivazione a proseguire la sua carriera dopo questo quinto titolo, il francese è ancora una volta rimasto vago sul suo futuro.

“Cinque è solo un numero. Al momento non ho alcun annuncio da fare, forse è ancora presto. Sono sicuro che alcuni di voi hanno fatto delle scommesse, ma non sono sicuro del 100 per cento, sto ancora pensando e sto ancora analizzando. C'è anche un'offerta di mia moglie e lei mi spinge nel tenermi a casa, ma dentro di me so che ho ancora bisogno di adrenalina, vedremo...”.

L'abbraccio commosso tra Sébastien Ogier, di spalle, e il padre padrone di M-Sport Malcom Wilson

Nella vittoria di Evans con Dmack il tocco vincente di Fiorenzo Brivio

Tra le diverse storie che si sono accavallate in una giornata quasi storica per i rally, entra di diritto anche il primo successo ottenuto dalla Dmack, azienda dai natali cinesi ma dal presente e futuro tutto inglese. A gestire l'avventura corsaiola poi è uno dei pochi uomini vincenti dell'Italia da corsa: Fiorenzo Brivio. Ed è proprio all'ingegnere italiano, trent'anni passati alla Pirelli, che si deve l'incredibile crescita che gli pneumatici Dmack sono arrivati al top in così breve tempo. Quasi nel disinteresse degli addetti ai lavori. Certo di lavoro ce ne sarà da fare ancora tanto, ma ormai, soprattutto sulla terra, le gomme che hanno permesso ad Elfyn Evans di sbaragliare il campo in una gara complicata come il Galles sono al top con l'obiettivo di continuare a migliorare grazie proprio

alla possibilità di avere una struttura molto snella, come Brivio Conferma: "Questa è una sfida bellissima e seppur con un budget molto ridotto rispetto alla concorrenza, la nostra forza è proprio quella di non avere apparati giganteschi alle spalle. Se i concorrenti per mettere a punto un nuovo prodotto impiegano mesi, tanti devono essere i passaggi da un dipartimento all'altro, noi in Dmack dobbiamo riuscire in pochi giorni, sfruttando una filiera davvero cortissima...". E la bontà del progetto che la vittoria gallesse ha certificato, è anche nei numeri dei clienti corsaioli interessati. Sono ormai ben 75 i mercati che hanno aperto le loro porte al prodotto Dmack, come, in Italia, dove l'uomo di riferimento è l'ultimo vincitore di una gara iridata Piero Liati.





Primo successo iridato
per Elfyn Evans e la Dmack

Neuville battuto ma non sconfitto

Dopo un inizio complicato il venerdì, Thierry Neuville è poi riuscito a trovare il giusto feeling con la sua Hyundai, cogliendo un bel secondo posto, purtroppo inutile per tenere vivo il discorso campionato, ma dando speranze al belga per la prossima stagione.

"Abbiamo iniziato molto male durante il fine settimana con diversi problemi il primo giorno, ma abbiamo continuato ad attaccare e credere fino alla fine nella possibilità di riaprire il campionato. Abbiamo fatto il massimo e anche la squadra, ma Seb è stato bravo a vincere il titolo qui. Congratulazioni a loro. In tanti hanno gioito quest'anno, anche io, anche se so che finirò secondo o terzo del campionato. Ma è stata davvero una grande lotta e un enorme miglioramento, posso ritenermi soddisfatto. Il prossimo anno sarò di nuovo con la stessa vettura e la stessa squadra e cercherò di essere più forte di quest'anno".





AUTOTECNICA
MOTORI

ENGINE EVOLUTION

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

www.autotecnicamotori.it

