



στά του και άρχισε να απομακρύνεται από τον Φερστάπεν, φτιάχνοντας μια διαφορά της τάξης των 2 δευτερολέπτων, που τον κρατούσε μακριά από το DRS του Ολλανδού. Από εκείνο το σημείο ξεκίνησε ένας αγώνας αναμονής, καθώς η επόμενη ευκαιρία του Φερστάπεν να περάσει θα παρουσιαζόταν στα pit stop, αφού δεν έδειχνε να έχει την ταχύτητα να ακολουθήσει το ρυθμό του Χάμιλτον στην πίστα, παρότι φορούσε πιο μαλακά ελαστικά.

Οι μάχες πίσω από τους πρωτοπόρους περνούσαν μοιραία στο παρασκήνιο. Ενώ ο Σάινθ δεν έδειχνε να απειλείται άμεσα από τον Νόρις, πίσω από τον Βρετανό της McLaren ακολουθούσαν σε μικρή απόσταση οι Λεκλέρ, Τσουνόντα και Μπότας. Κανείς όμως δεν βρισκόταν σε απόσταση που μπορούσε να χρησιμοποιήσει το DRS για να απειλήσει τον μπροστινό του.

Πρώτος στα pit ο Φερστάπεν

Ο Χάμιλτον έδειχνε ιδιαίτερα αποφασισμένος και έγραφε τον ένα γρήγορο γύρο μετά τον άλλο, με τον Φερστάπεν να μοιάζει αδύναμος να ακολουθήσει. Φτάνοντας στο 12ο γύρο του αγώνα η διαφορά τους είχε φτάσει στα 6 δευτερόλεπτα και πλέον ούτε το undercut πια έμοιαζε πιθανό. Έτσι, καθώς η απόδοση των μαλακών ελαστικών έπεφτε συνεχώς, η Red Bull τον κάλεσε για pit stop στο 13ο γύρο.

Η Mercedes αντέδρασε άμεσα και κάλεσε τον Χάμιλτον για το δικό του pit stop στον επόμενο γύρο. Αμφότεροι έβαλαν τα σκληρά ελαστικά και επέστρεψαν στην πίστα χωρίς προβλήματα, αλλά με τον Βρετανό να διατηρεί το πλεονέκτημα, αφού ο Χάμιλτον βρέθηκε στη 2η θέση πίσω από τον Πέρεζ και ο Φερστάπεν στην 4η θέση πίσω από τον Σάινθ.

Η εντυπωσιακή άμυνα του Πέρεζ

Ενώ ο Φερστάπεν έχανε χρόνο πίσω από

Ο Φερστάπεν όμως είχε στο μονοθέσιο της Red Bull μαλακά ελαστικά, τη στιγμή που ο Χάμιλτον είχε τα σκληρά, που επιπλέον είχαν κάνει πάνω από 40 γύρους.

τον Σάινθ, ο Χάμιλτον συνέχιζε να γράφει ταχύτερους γύρους και να πλησιάζει τον Πέρεζ, που παρέμενε στην πίστα με προφανή εντολή να καθυστερήσει τον Βρετανό όταν, αναπόφευκτα, έφτανε πίσω του. Αυτό συνέβη λίγους γύρους αργότερα, σε άλλο ένα κομβικό σημείο του αγώνα.

Ο Μεξικανός έπαξε το ρόλο του πάρα πολύ καλά και δίνοντας μian επική μάχη με τον Χάμιλτον για δύο γύρους, τον κράτησε πίσω του αρκετά, μέχρι να μπορέσει ο Μαξ Φερστάπεν να κλείσει τη διαφορά και να φτάσει στο 1,5 δευτερόλεπτο πίσω από τον Βρετανό και η μονομαχία να ξεκινήσει από την αρχή. Ο Χάμιλτον πέρασε τελικά, όπως ήταν αναμενόμενο, αλλά η εκπληκτική άμυνα του Πέρεζ έδωσε στον Φερστάπεν μια ευκαιρία που λίγο νωρίτερα έμοιαζε ολότελα χαμένη.

Hammer time

Ο Χάμιλτον όμως δεν πτοήθηκε από την ομαδική δουλειά της Red Bull. Αμέσως μόλις πέρασε τον Πέρεζ έβαλε το κεφάλι κάτω και άρχισε ξανά να απομακρύνεται από τον Φερστάπεν. Μέσα στους επόμενους γύρους ανέβασε τη διαφορά στα 3 δευτερόλεπτα και έδειχνε να μην απειλείται. Οι δύο πρώτοι όμως έδειξαν πόσο μπροστά είναι από το υπόλοιπο γκρινι. Πολύ προτού φτάσουμε στο μέσον του αγώνα, η διαφορά τους από τον Μπότας, που δεν είχε καν σταματήσει για αλλαγή ελαστικών, είχε ξεπεράσει τα 20 δευτερόλεπτα.

Αντίο Κίμι

Ο 26ος γύρος στο Αμπου Ντάμπι ήταν ο τελευταίος στην τεράστια καριέρα του Κίμι Ράικονεν στη Formula 1, καθώς ο σπουδαίος Φινλανδός εγκατέλειψε τον αγώνα ύστερα από πρόβλημα στα φρένα της Alfa Romeo. Η Formula 1 έχασε έναν από τους μεγαλύτερους οδηγούς στην ιστορία

της και οι φίλοι του σπορ έναν από τους πιο αγαπημένους τους πιλότους.

Η τελευταία προσπάθεια της Red Bull

Ο Χάμιλτον συνέχιζε να αυξάνει τη διαφορά, στην πορεία του προς τη νίκη και τον 8ο τίτλο, όταν στον 35ο γύρο η τράπουλα ανακατεύτηκε. Το μονοθέσιο του Αντόνιο Τζιοβινάτσι έμεινε ακινητοποιημένο στην πίστα και οι αγωνοδίκες έβγαλαν το Εικονικό Αυτοκίνητο Ασφαλείας για να απομακρυνθεί. Ο Χάμιλτον έμεινε στην πίστα αλλά ο Φερστάπεν μπήκε για αλλαγή ελαστικών, για να βάλει ένα φρέσκο σετ σκληρών ελαστικών και να προσπαθήσει να φτάσει τον Βρετανό στους τελευταίους γύρους.

Ο Ολλανδός είδε την τελευταία ευκαιρία που του παρουσιάστηκε και άρχισε να γράφει αυτός πλέον τους ταχύτερους γύρους. Η αγωνία για το τέλος του αγώνα δεν θα μπορούσε να γίνει μεγαλύτερη.

Πιο πίσω, ο Πέρεζ έκανε ένα μοναχικό αγώνα στην 3η θέση, χωρίς να απειλεί και χωρίς να απειλείται. Ο Σάινθ κρατούσε την 4η θέση αλλά είχε πλέον πολύ κοντά πίσω του τον Νόρις, ο οποίος με τη σειρά βρισκόταν υπό ασφυκτική πίεση από τον Μπότας. Ακολουθούσαν οι Τσουνόντα, Γκασλί, Αλόνσο και Οκόν.

Η απόλυτη ανατροπή

Παρά την υπερπροσπάθεια, ο Φερστάπεν δεν έκλεινε τη διαφορά με το ρυθμό που θα του επέτρεπε να πλησιάσει τον Χάμιλτον και να τον απειλήσει. Οι γύροι περνούσαν και ο Χάμιλτον συνέχιζε να είναι πολύ μπροστά και να βλέπει το τρόπαιο να έρχεται όλο και πιο κοντά.

Όλα έδειχναν να έχουν πάρει το δρόμο τους, όταν πέντε γύρους πριν από το τέλος ο Νικόλας Λατίφι είχε έξοδο στη στροφή 14 και διάλυσε το εμπρός μέρος της Williams. Ο Φερστάπεν αμέσως «βούτηξε» στα pit για αλλαγή ελαστικών ενώ ο Χάμιλτον έμεινε στην πίστα. Αυτή θα ήταν η τελευταία ευκαιρία του Φερστάπεν. Κατά τη διάρκεια που το Αυτοκίνητο Ασφαλείας ήταν στην πίστα, ο Πέρεζ μπήκε στο γκαράζ της Red Bull και εγκατέλειψε τον αγώνα.

Τα μονοθέσια που είχαν μείνει ένα γύρο πίσω πήραν άδεια να περάσουν το Αυτοκίνητο Ασφαλείας δύο γύρους πριν από το τέλος και στο τέλος του 57ου γύρου το ΑΑ μπήκε στα pit, αφήνοντας την πίστα ελεύθερη στους δύο μονομάχους. Ο Φερστάπεν όμως είχε στο μονοθέσιο της Red Bull μαλακά ελαστικά, τη στιγμή που ο Χάμιλτον είχε τα σκληρά, που επιπλέον είχαν κάνει πάνω από 40 γύρους. Έτσι, ο Φερστάπεν όντας σαφώς πιο γρήγορος πέρασε τον Χάμιλτον και παρά την απέλπιδα προσπάθεια του Βρετανού να αντεπιτεθεί πήρε τη νίκη και μαζί της τον τίτλο. Μετά την εγκατάλειψη του Πέρεζ, ο Κάρλος Σάινθ «κληρονόμησε» την 3η θέση και την παρουσία στο βάθρο, κλείνοντας με τον καλύτερο τρόπο την πρώτη χρονιά του στη Ferrari. Ακολουθούσαν οι Τσουνόντα, Γκασλί, Μπότας, Νόρις, Αλόνσο, Οκόν και Λεκλέρ.

Η Mercedes κατέκτησε το Πρωτάθλημα Κατασκευαστών με 613,5 βαθμούς έναντι των 585,5 της Red Bull. Η Ferrari πήρε την 3η θέση με 323,5 βαθμούς.