

MONDIALE RALLY TANAK-JARVEOJA IRIDATI RISCRIVONO LA STORIA



BE 6,00 € - MC 0,07 € / ANZ. 5,80 €
PT. CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH 0,77 CHF - CH 8,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 44

Anno LVIII Settimanale 29 ottobre-4 novembre 2019

3 Euro (Italy only)



**IN EDICOLA
DAL 19 OTTOBRE
UN NUOVO
NUMERO DI
AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION**

90044
9 770005 174006
www.arsp.com

GP MESSICO

QUOTA 100

Cogliendo la **centesima vittoria** F.1 per **Mercedes**, un **Hamilton** imperiale pensiona le ambizioni altrui. E la **Ferrari** si deve accontentare di **Vettel 2°**



THE CHOICE OF CHAMPIONS

2019

**CAMPIONI DEL MONDO
COSTRUTTORI**

F1



**I FILTRI ARIA IN COTONE OLIATO BMC
PERMETTONO IL MIGLIOR RAPPORTO
TRA PRESTAZIONI E FILTRAZIONE**

**Vi aspettiamo ad EICMA!
PADIGLIONE 24, STAND Q74**



Verso Lewis VI, rispetto per Ott I

Con la colonna sonora di Via col Cinto a fare da sottofondo, il Mondiale di F1 si trasferisce dal Messico agli Stati Uniti preparando la festa di Lewis Hamilton a un passo dalla conquista del suo sesto titolo iridato. Roba marginale ormai, minima questione aritmetica dentro a un campionato nel quale Hammer continua a essere il migliore. E domenica prossima in Texas potrà archiviare la pratica, mettendo la parola fine alla corsa al titolo con abbondante anticipo sulla fine del campionato. Quel campionato che, nella sua seconda parte, ha messo sotto ai riflettori una Ferrari danatamente veloce, capace di far riaccendere la passione e giocarsela su tutte le piste ma ancora una volta costretta a veder gli altri festeggiare

«Partendo con due vetture in prima fila ci si aspetta qualcosa di diverso, il ritmo era buono, siamo dispiaciuti per non aver portato a casa il risultato». Nelle parole del team principal Mattia Bi-

notto c'è il rimpianto per quello che poteva essere e non è stato. «Vedo tutta la squadra dispiaciuta, delusa, e questa è la cosa che mi fa più piacere, il prossimo Gp è domenica prossima, così giriamo subito pagina», ha aggiunto l'ingegnere di Selvapiana con lo sguardo già rivolto verso Austin.

Non deve attendere la matematica certezza per festeggiare la conquista del suo primo titolo iridato Ott Tanak. Gli è bastato chiudere il Rally di Spagna al 2° posto e centrare un'impresa che riscrive la storia della specialità: non solo è il primo estone a mettere la sua firma nell'albo d'oro dei campioni, ma con il suo trionfo decreta anche la fine dell'impero francese e dei quindici anni di assoluta tirannia dei Re Sebastien, prima Loeb e poi Ogier. Con una gara d'anticipo Tanak artigia il titolo

dopo un'annata devastante per i suoi rivali e ora è diventato un pezzo pregiato di un mercato rally che si prepara adesso a fare i botti. ●



**È IN EDICOLA
DAL 19 OTTOBRE
UN AUTOSPRINT
GOLD
IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 14** GP MESSICO QUOTA 100
- 20** GP MESSICO FERRARI DA URLO SOLO IN PROVA
- 24** GP MESSICO VOCI FERRARISTE
- 26** GP MESSICO GLI OSCAR
- 28** GP MESSICO RED BULL LA GRANDE DELUSA
- 30** GP MESSICO PEREZ BELLO GIOCARE IN CASA
- 31** GP MESSICO GASLY CUORE TORO
- 32** GP MESSICO ALFA ROMEO ANCORA A SECCO
- 34** GP MESSICO VERSTAPPEN CI METTE DEL SUO
- 36** GP MESSICO FERRARI, VIVA L'EQUILIBRIO
- 40** GP MESSICO IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 46** WTCR DUELLO AL VERTICE
- 48** PRIMO PIANO MUGELLO DIPINTO DI ROSSO
- 52** FINALI LAMBORGHINI FESTA DIVISA PER 5
- 54** ELMS FINALE A SORPRESA
- 55** RENAULT EURO CUP STAGIONE DA OSCAR
- 78** PORSCHE SPORTS CUP FENICI CHE TRIPLETTA!

RALLY

- 56** DAKAR ALONSO VUOLE GIOCARSELA
- 58** MONDIALE TANAK RISCIVE LA STORIA
- 68** RALLYCUP PINZANO RE DI COPPA

RUBRICHE

- 4** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 6** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 8** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 10** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 12** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 38** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 70** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



Hamilton applausi, please!

OCCORRE ATTENDERE LA MATEMATICA PER CELEBRARE UN CAMPIONE DEL MONDO. MA A LEWIS IL 6° TITOLO IRIDATO NON LO TOGLIE NEANCHE JOKER

Come è noto, tocca attendere la matematica per celebrare un campione del mondo. Facciamo una eccezione qui. Un po' perché toglierli questo mondiale è impossibile persino per un Joker pompato a manetta; un po' perché portare a casa una corsa così, come ha fatto in Messico, significa chiudere tutti i conti, chisseneffrega della classifica. Lui, ridendo e scherzando, tra una sfilata, un mangiadischì, una notte di sciambola, un passaggio sul ring a far finta di menare, sette tweet e dodici post, non perde una goccia di splendore agonistico. E picchia di brutto. Roba da resuscitare i morti, trattandosi di Messico, nuvole e festeggiamenti tipici, sempre uguali e addirittura anticipati per fare i ganassa mascherati con la scusa del Gran Premio. Lewis Hamilton, ecco. Un fenomeno, altro che, sempre in contatto col paradiso. Testa e piede, come sappiamo, perfettamente carburati su una macchina mostruosa che permette di sguazzare nei pressi del limite con ogni tipo di gomma, soprattutto medie e dure. Controllo tattico, controllo mentale, freschezza atletica: l'intero repertorio del fuoriclasse sciorinato con spaventosa puntualità. Occhio perché va bene tutto, di certo saranno Leclerc e Verstappen a fare lo show in un'epoca futura. Che quest'epoca sia pure prossima, beh, piano con i pronostici. Per un motivo semplicissimo: mettere sotto questo qui, lui, Lewis, sarà una bella complicazione anche per Batman e Robin, già che ci siamo. Il pensiero sale dall'asfalto ancora caldo di una corsa in cui Verstappen, per dire, ha fatto l'asino il sabato e ha rifatto l'asino la domenica (perdendo pole e corsa) mentre Charles ha inciampato in una serie di nodi che l'hanno scaraven-

tato dal primo al quarto posto. Senza colpe gravi, intendiamoci, ma nemmeno senza qualche peccato. Succede così a tanti, del resto quasi a tutti. Ogni sabato, ogni domenica, abbiamo a che fare con campioni che commettono piccoli o grandi errori, mancanze più o meno accidentali, qualche pasticcio. I giovani perché sono giovani; gli anziani perché sono stressati, eccetera, eccetera, eccetera. Lui? Fresco come una rosa da marzo a dicembre. Sempre capace di leggere il panorama alla perfezione e di scrivere la storia delle corse. Di spingere come sa fare lui soltanto quando serve farlo; di astenersi quando occorre praticare una piccola rinuncia. Di piacere e di accumulare tifosi, ammiratori, rispetto. Non litiga più con nessuno, nemmeno quando gli martellano un callo, ogni pubblico è "meraviglioso", persino i suoi rivali sono tutte brave persone. Che gli importa, del reato? Li strapazza da anni, salvo pause brevi, mance concesse una tantum visto che può permettersi questo ed altro. Non so, forse il Direttore avrebbe preferito attendere la "matematica certezza" per una celebrazione tanto smaccata. Però, come fare altrimenti dopo l'ennesima manifestazione di genio motoristico offerta domenica? Dentro una gara, tra l'altro tiratissima. Lo scrivo consapevole che il 2019 non è stato l'anno più difficile di Hamilton. Anzi. Però, quando viene il momento di alzare il ritmo, i tassi, il livello, non ce n'è per nessuno. Che piaccia o meno a chi ancora non lo ama. Sì, va bene. Va benissimo anche il tifo, persino il tifo contro. Però, che dire di fronte ad un campione così concreto, consistente, smaltato? Applausi, please. Con tutto, proprio tutto il rispetto. ●

TANTO DI CAPPELLO HAMMER

Vittoria numero 83 in carriera per Lewis Hamilton che quest'anno è andato a segno ben dieci volte e adesso è a un passo dalla conquista del sesto titolo iridato. Tanto di cappello Hammer



” **CONTROLLO TATTICO, CONTROLLO MENTALE, FRESCHEZZA ATLETICA: L'INTERO REPERTORIO DEL FUORICLASSE SCIORINATO CON SPAVENTOSA PUNTUALITÀ**





IL PUNGOLO OFFERTO DA CHARLES DIVENTA UNA MOTIVAZIONE IN PIÙ CHE PERMETTE A SEBASTIAN DI DARE IL MEGLIO, RITROVANDO SE STESSO

Leclerc aiuta Vettel a rinascere

Forse l'abbiamo recuperato del tutto. Lo psicologo? Si chiama Charles Leclerc. È grazie a lui che la Ferrari ha ritrovato Vettel. E Vettel ha ritrovato se stesso. Il sorriso di Seb alla fine della gara la diceva lunga sull'autostima di cui si è reimpossessato. Sconfitto sì, ma dopo una gara molto bella. E dopo aver mostrato tante cose buone. Cominciando dalla qualifica in cui, senza le bandiere gialle per l'incidente di Bottas, avrebbe forse acchiappato la pole posi-

tion ai danni di Leclerc (almeno questo era anche il pensiero di Mattia Binotto, se non abbiamo capito male), per andare alla partenza in cui si è difeso con i denti dall'attacco che gli stava sferrando Hamilton, per andare alle fasi centrali della gara in cui si è tenuto dietro un Bottas veloce e minaccioso. Per arrivare al finale in cui ha recuperato tutto quanto era possibile a Hamilton.

E allora perché Vettel non ha vinto? Perché sareb-



SEBASTIAN FINALMENTE RIVEDE LA LUCE

Passo dopo passo Vettel sta tornando a credere in se stesso, grazie anche a giornate positive come quelle vissute in Messico, con un valido secondo posto finale

dole meno, aveva qualche dubbio. Vettel ha parlato di queste gomme come di una quasi-sorpresa, mentre Hamilton sapeva che con le Hard bianche sarebbe andato molto lontano, mantenendo un ritmo abbastanza veloce da vincere.

È stato questo il fattore che ha deciso la corsa a favore di Lewis e della stella a tre punte. Ma poi bisogna anche dire che nell'ardore della corsa, era stato proprio Vettel a comunicare al muretto dei box che poteva continuare – attorno al 24° giro, quando Hamilton aveva appena effettuato il pit stop – perché sentiva di avere un margine buono da sfruttare con le coperture Medie. Invece non abbiamo capito come mai la Ferrari, che ha anche il supporto del remoteragrange di Maranello, non abbia informato Seb che di lì a poco si sarebbe trovato dinanzi il muro dei doppiaggi, spingendolo ad anticipare la sosta. Binotto ha spiegato che la Ferrari si aspettava un crollo, nel finale di gara, delle Pirelli a mescola dura. Ma non c'è stato. Possibile che la Ferrari non avesse notato come Verstappen, che aveva le Hard dall'inizio, fosse costantemente velocissimo, al punto da rientrare in zona punti in un arco di giri relativamente contenuto dopo una serie impressionante di stressanti duelli e azzardi? D'accordo, si dirà, ma Max aveva una Red Bull che avrebbe vinto in carrozza senza la foratura nelle prime battute. E invece no, perché c'era un altro pilota al quale si doveva fare riferimento: Daniel Ricciardo, con la modesta Renault, che arrivava da dietro (era stato 13° in qualifica) e continuava a macinare tempi di assoluto rilievo con le Hard, senza avere cedimenti. Insomma, è sempre facile fare le pulci a bocce ferme. Enzo Ferrari parlava, sbeffeggiandoli, degli "ingegneri del lunedì". Vero. Però la Ferrari dà la sensazione di un work-in-progress in cui tutte le cose sono destinate ad andare a posto. La macchina è migliorata in modo sorprendente dopo l'estate, perché Binotto e i suoi uomini avevano capito da subito che cosa non andava rispetto alla Mercedes. Poi sono venute alla luce le grane dovute alla rivalità interna tra i piloti: Mattia Binotto ha dovuto imparare a gestire l'ego dei campioni, ritrovandosi in un ruolo che gli era sconosciuto, uscendone per ora molto bene. Adesso ci sono alcune sbavature da sistemare qua e là. Dettagli, come dicevamo e come dicono pure Vettel e Leclerc. Ma dettagli che sono costati un paio di vittorie o anche più, perché il team nel suo complesso non era più abituato a giocare un ruolo da protagonista. Una squadra vincente si crea passo dopo passo, mandando giù bocconi amari, se il caso. In Ferrari, oggi, si stanno imparando tante cose su piani diversi. Anche Vettel ha reimparato ad essere un campione, complice una macchina che con le modifiche di settembre ha cominciato ad essere più aderente alle sue richieste e alle sue preferenze di guida. Leclerc dal suo canto sta rallentando una ascesa che pareva fulminante, proprio perché è solo sbagliando che s'impara. E lui, modestamente, ha ammesso di avere ancora tante cose da apprendere dal compagno di colori. È una Ferrari che si sta preparando al salto di qualità nel 2020. Con Vettel, però, che ha ancora tre gare per pareggiare i successi di Leclerc e garantirsi, poi, il terzo posto in campionato. Sembrano cose da nulla, ma per i piloti conta tantissimo. ●

LAT

be troppo semplicistico – benché veritiero – ribadire che la Mercedes in gara ha ancora qualcosina in più rispetto alla Ferrari. Dettagli. Quei dettagli che sono mancati, appunto, alla macchina e alla squadra di Maranello per fare il colpaccio. Sebastian, ad esempio, mezz'ora dopo il podio, ha sussurrato che forse, anticipando il pit stop, le possibilità di spuntarla sarebbero state maggiori, in quanto non si sarebbe trovato davanti il gruppetto dei doppiati che gli ha fatto perdere quei 3 secondi abbondanti che sono pesati un macigno, considerando che è giunto staccato da Hamilton di soli 1"7.

Ma la frase che ci ha maggiormente colpito di Vettel è passata quasi sotto tono: «Forse serviva qualcosa di più creativo per vincere». Ovvero, bisognava fare la corsa su Hamilton e imitarne la strategia. Però la Mercedes era abbastanza certa del rendimento delle Pirelli più dure, avendole collaudate a fondo nelle prove di venerdì, mentre la Ferrari, conoscen-



**TRA MERCEDES
E FERRARI
È ANCORA LA
CASA TEDESCA
LA MIGLIORE,
MA ORMAI
LA DIFFERENZA
STA PER LO PIÙ
NEI DETTAGLI**



**LA MERCEDES
RISPETTO
ALLA FERRARI
HA ANCORA
UN VANTAGGIO
MINIMO
SUL PASSO
GARA**



Via col Cento

NUMERI DA DOMINIO ASSOLUTO PER LA MERCEDES CHE DAL 2010 AD OGGI HA MESSO INSIEME LA BELLEZZA DI 91 SUCCESSI IN 165 GRAN PREMI

CITTÀ DEL MESSICO - Tutto ha inizio con Manuel Fangio, passato da Maserati alle competitivissime frecce d'argento al Gran Premio di Francia del 1954. 1-2 Mercedes anche con Kling in seconda posizione e la Ferrari terza con il francese Robert Manzon. Sono passati 65 anni da quel successo, ma ne sono passati anche 55 per rivedere la Mercedes come team ufficiale in F1 dal 1955, anno del ritiro al 2010, anno del ritorno. In 10 anni, 9 stagioni ha vinto tutto. 91 successi in 165 gare. Numeri da dominio assoluto ricominciato con quel primo successo, dell'era moderna, di Rosberg in Cina. Nel mezzo, da non dimenticare, che la Mercedes ha lavorato da motorista portando Hakkinen, Hamilton e la McLaren ai mondiali

1998, 1999, 2007 e Jenson Button con la Brawn GP nel 2009. 187 vittorie in totale. Insomma quando si mettono in testa qualcosa lo sanno fare bene e se poi alla guida hai dei manici da Fangio a Hamilton tutto, nello strapotere, diventa ancor più facile. La Mercedes ha ancora un vantaggio, magari minimo, ma ce l'ha, sulla gestione del passo gara, ma se pensiamo a dove era la Ferrari in Ungheria il passo avanti dei rossi è stato enorme. Il Messico ha evidenziato una maggiore lucidità sulle strategie, ma non bisogna sottovalutare la forza data dall'essere il migliore, indiscusso, da ormai sei stagioni. La domanda è come si batte questa Mercedes?

La domanda è perché in 9 pole stagionali la Ferrari ne ha vinte solo 3. La risposta

è essenziale per capire che 2020 vivremo per contrastare l'ormai tripla cifra di successi dal 2010 a oggi. Ancora 9. Se andiamo a rivedere il dettaglio delle sei perse: In Bahrain Leclerc parte in pole e finisce terzo per problema di affidabilità.

In Canada Vettel parte in pole e finisce secondo per la discussa penalità. In Austria Leclerc parte in pole e finisce secondo per il discusso sorpasso subito da Verstappen. In Russia Leclerc parte in pole e finisce terzo per la virtual safety car che favorisce Mercedes e per il pit stop con safety car ritardato di un giro.

In Giappone Vettel parte in pole, ma parte male e finisce secondo. In Messico Leclerc parte in pole e finisce quarto per una discutibile strategia, così come Vettel chiu-



PROSSIMO GP USA



I PRIMATI

In qualifica: L. Hamilton (Mercedes F1 w09 ed power + 2018) 1'32"237 media 215,171 km/h

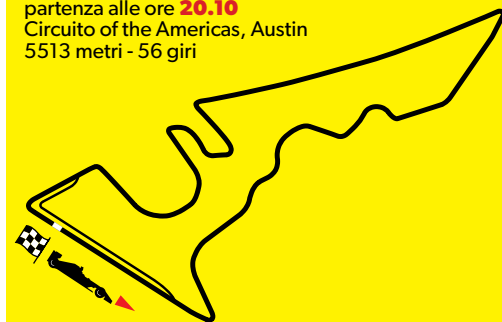
In gara: S. Vettel (Ferrari SF70H, 2017) 1'37"766 media 203,003 km/h

Distanza: L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1h33'50"991 media 197,169 km/h

3 NOVEMBRE

partenza alle ore **20.10**

Circuito of the Americas, Austin
5513 metri - 56 giri



GIOVEDÌ 31 OTTOBRE

SkySportF1	F.1 Conferenza stampa piloti	18.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 1 NOVEMBRE

SkySportF1	F.1 Libere 1	17.00
SkySportF1	F.1 Libere 2	21.00
SkySportF1	F.1 Conferenza stampa Team Principal (differita)	23.00

SABATO 2 NOVEMBRE

SkySportF1	F.1 Libere 3	19.00
SkySportF1	F.1 Qualifiche	22.00
Tv8	F.1 Qualifiche	22.00

DOMENICA 3 NOVEMBRE

SkySportF1	F.1 Gara	20.10
Tv8	F.1 Gara	20.10
SkySportF1	F.1 Gara (replica)	23.00 1.00 4.00
SkySportF1	F.1 Race Anatomy	00.00

IL GP CON

**AUTO
SPRINT**

Diretta delle prove e della gara
da **venerdì 1** a **domenica 3 novembre**
su www.autosprint.it
e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)
e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a domenica 27 ottobre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

de secondo per il traffico e la qualità Mercedes.

Di fatto, guardando bene, non c'è più un Everest da scalare, ma per battere i migliori serve la perfezione evidenziata da Mercedes. Ok per il 2020, ma serve soprattutto per il 2021, con i nuovi regolamenti da interpretare per non trovarsi a inseguire come nell'era ibrida Mercedes ha eguagliato il record Ferrari, di sei costruttori consecutivi, facendo meglio, conquistando un titolo piloti di fila in più. Tutto figlio della programmazione, di budget faraonici e un numero di persone superiore a tutti gli altri team, Ferrari compresa. La scelta degli uomini giusti nei ruoli chiave e tutto è sembrato quasi facile, anche se facile non lo è mai. La certezza è che la batta-

glia è ingaggiata e Red Bull non sarà solo spettatrice della sfida Mercedes e Ferrari. La Ferrari ha bisogno di vincerne almeno una da qui alla fine per dare forza a quell'energica qualità dimostrata da dopo le forzate vacanze estive. In qualifica la Ferrari è tornata a essere fortissima 9 pole contro 8 Mercedes, mai aveva perso il mondiale con un numero così elevato di partenze al palo, al sabato deve proseguire così poi deve trovare la tranquillità per portare a casa i successi. La Ferrari di vittorie ne ha 238, ma su 988 gare per questo la Mercedes fa spavento nella sua organizzazione.

Austin, Brasile e Abu Dhabi servono per darci la conferma che il testa a testa è innescato! ●



Forse sarebbe il caso di scomodare Stephen King. Oppure potremmo reclutare il commissario Montalbano, che sicuramente è uno di noi, cioè un ferrarista.

O ancora potremmo appellarci a studiosi dediti alla decifrazione dei grandi misteri.

Quasi quasi siamo sulla soglia del quarto segreto di Fatima.

Cioè, scusate.

Come accidenti è possibile che una Scuderia di Formula Uno parta una volta su due Dalla pole per poi vincere appena tre

Gran Premi su diciotto?

Qualcuno ha fatto una macumba a Binotto (e io un sospetto ce l'ho, eh eh)?

O c'è qualcosa di più profondo?

Di più.

Enzo Ferrari era un tipo notoriamente fumantino. Quando non condivideva le critiche dei giornalisti, li chiamava "ingegneri del lunedì".

Ostentando un vago disprezzo per i sapientoni del giorno dopo. Nel senso che è facile parlare dopo la corsa per spiegare cosa andava fatto... Ecco, siamo tutti ingegneri del lunedì. O del martedì, se

prendiamo il giorno d'uscita nelle edicole di questa prestigiosa rivista. Dunque, sono, le mie, chiacchiere da bar sport. Figguriamoci in questa Formula Uno post moderna, dominata da algoritmi che governano le scelte strategiche durante una gara. Per tacere dei Gps. Fermarsi prima? Ritardare il cambio delle gomme? E che tipo di pneumatico sarà meglio mettere?...

Ho fatto questa laboriosa premessa per sentirmi libero di confessare la frustrazione dell'ignorante, quale certamente sono.

Sprechi da contenere

VINCERE TRE GRAN PREMI SU DICHIOTTO QUANDO UNA VOLTA SU DUE SI PARTE DALLA POLE, PROPRIO NON VA BENE. E ANCHE STAVOLTA S'È PERSA LA CHANCE

OCCASIONE SFUMATA

Charles Leclerc comanda il gruppo subito dopo il via. Ma la tattica dei due pit-stop si rivelerà negativa per le sue possibilità...



Non sono riuscito a capire come mai il muretto Rosso, con Leclerc al comando della corsa, abbia scommessa sulla doppia sosta. Il Principe di Monaco è stato l'unico a fermarsi due volte, tra i primi quattro classificati. Ed è ovviamente arrivato quarto. Sinistra coincidenza, eh. Domanda. Non sarebbe stato più opportuno rischiare, per vedere di nascosto l'effetto che fa, giusto per citare un altro Enzo, stavolta Jannacci?

Lo so, lo so. Presumibilmente gli ingegneri del Cavallino erano turbati da una straniante consapevolezza, che non li fa-

ceva sentire tranquilli. Questa: sul passo gara, la Mercedes era un filo più veloce. Non di tanto, ma lo era.

Lo dimostra il secondo posto di Vettel, che di pit stop ne ha consumato soltanto uno, esattamente come Hamilton, vincitore perfetto (tra parentesi: Seb è tornato in pista nel bel mezzo di un traffico da ora di punta in centro e la seconda sosta di Carletto nella esecuzione perfetta non è stata).

L'ingegnere del lunedì che è in me continua ad indagare sul cuore del problema. In questo contraddittorio 2019, la Ferrari

ha collezionato nove pole position. Sono tantissime! Eppure, le vittorie, insisto, sono appena tre. E anche lassù in Messico, come già due settimane fa in Giappone, l'intera prima fila era dipinta di Rosso. I numeri non dicono bugie. E' quasi un record negativo. È un inno allo spreco, ecco.

Riassumendo.

A Maranello sono vicini, vicini, vicini. Ma la gioia grande continua a dissolversi, si fa miraggio. Manca (quasi) sempre un centesimo per fare un euro. Bisognerà pur trovarlo, quel centesimo. ●



”

LA SENSAZIONE È CHE OGNI VOLTA MANCHI IL CENTESIMO PER FARE L'EURO. VUOL DIRE CHE BISOGNERÀ TROVARLO...

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>



SUTTON-IMAGES.COM

Finché vedrai sventolar Bandiera **Gialla**

Volete sapere qual è secondo me l'episodio su cui riflettere più a lungo, prendendo in esame tutto il weekend del Gp del Messico? Ebbene, lasciamo stare partenza, gara e podio, per una volta. Troppo scontato parlar di roba del genere. Non importa la bandiera a scacchi, per una volta, e concentriamoci sulla tinta unita, piuttosto.

Sì, dai, parliamo di bandiere gialle, ma estrapolando il concetto e vagliandone la rilevanza.

Ormai non è più questione di far polemica contro questo o quello. Le righe che seguono non sono dirette contro nessuno, tantomeno contro Max Verstappen, il quale, peraltro, mi sta simpatico assai, ma, molto più semplicemente, vogliono e sperano di servire al rafforzamento di un'idea, ossia di un valore fondamentale nel nostro sport: sì, proprio la bandiera gialla.

Perché non tanto e non solo in Messico ma da un pezzo il mondo delle corse sembra aver dimenticato, frainteso o implacabilmente minimizzato il valore incommensurabile e salvavita della bandiera gialla all'interno delle corse a due, tre e quattro ruote.

Paradossalmente, se per tutti la più decisiva delle bandiere è quella a scacchi e la più temibile resta la nera, la più importante di tutti, di gran lunga resta proprio la gialla. Ma troppo spesso mezzo Circus - e

”

**IL RISPETTO DEL
SEGNO DI
PERICOLO DEVE
ESSERE IL PIÙ
IMPORTANTE
DEI VALORI
SPORTIVI
E IDEALI
PER I PILOTI
IN PISTA, SENNÒ
VUOL DIRE
CHE NON SI È
CAPITO NULLA
DELLE CORSE**

non solo mezzo - sembra dimenticarsene. Ebbene, se esposta singola, indica un pericolo in pista - per esempio, la presenza di detriti dopo un incidente - e i piloti devono rallentare in modo rilevante: i piloti, cioè, devono quindi prestare la massima attenzione in prossimità della bandiera medesima, non pensando più alla propria performance ma unicamente a tenere un'andatura in linea con le esigenze di sicurezza che vivono una situazione di emergenza; i sorpassi sono vietati. Se usata insieme a un cartello bianco con le lettere "SC" significa che la Safety car è in pista; in tal caso, le auto doppiate sono le uniche autorizzate a sorpassi al fine di recuperare i giri perduti. Se usata insieme ad un cartello bianco con le lettere "VSC" significa che è in vigore il regime di Virtual Safety Car, col 40% di passo ridotto. E attenzione, perché, se la bandiera gialla è doppia nonché agitata, indica un grave pericolo e i piloti devono non solo rallentare ma anche essere pronti a fermarsi, se necessario, immediatamente. A stopparsi senza indugio.

Se andiamo ad analizzare il comportamento dei piloti nel Gp del Giappone 2014 poco prima del tragico incidente del compianto Jules Bianchi, si nota che, a fronte della doppia bandiera gialla agitata in atto per i soccorsi e il traino della Sauber di Sutil ad opera di un mezzo pesante, ci rendiamo conto age-



SENTITE, RISPONDETE SERI. QUANTO È IMPORTANTE SECONDO VOI IL RISPETTO IN PISTA DEL CLASSICO SEGNALE D I PERICOLO, AGITATO O MENO? TANTO, POCO O PER NIENTE? FACCIAMO DUE CHIACCHIERE SULL'ARGOMENTO, PERCHÉ È ORA DI RIPASSARE CERTI PRINCIPI FONDAMENTALI DEL MONDO RACING, CHE A VOLTE VEDONO I PILOTI POCO LIGI...

volmente che quasi nessuno di loro si è comportato adempiendo perfettamente alle prescrizioni del segnale tassativo fornito. Poi le cose sono andate come sono andate e non è questa la sede per entrare ulteriormente nel merito e - per carità -, attribuire dosaggi di responsabilità che sono ormai materia extrasportiva e più prettamente, ahinoi, giuridica. Quel che conta è che in quel momento si è visto uno dei più palesi, pericolosi e, purtroppo, terribili casi in cui il Circus ha mostrato complessivamente di avere scarsa considerazione del concetto di bandiera gialla, financo se doppia, appunto. Vado oltre. Dialogando con voi lettori nei social, parlando con appassionati e confrontandomi con i piloti delle più varie estrazioni e categorie, a un certo punto del discorso sento invariabilmente pronunciare un'argomentazione agghiacciante, solo apparentemente innocente e probabilmente in buona fede, ma gravissima e letteralmente letale nelle conseguenze, perché sdogana, se non giustifica, di volta in volta, il comportamento acquiescente, se non semi-indifferente, del pilota in corsa a tutta, di fronte alla bandiera gialla.

L'argomentazione sarebbe poi questa: "L'istinto è l'istinto. Se prendi un pilota - che ha la mentalità del purosangue - e gli agiti una bandiera di pericolo intimandogli di rallentare, ebbene, costui magari impercettibilmente alzerà l'acceleratore e caverà il gas, ma mai più di tanto, perché non si può chiedere fino in fondo a una bestia da velocità di castrare se stessa". Ecco, io a chi ragiona così lo metterei una notte in galera e in pessima compagnia. Perché è la più grossa, colpevole, superficiale, menzognera e mortifera panzana che in situazioni del genere si possa buttare là a giustificare comportamenti potenzialmente - anche se non volutamente né scientemente - assassini.

Vi racconto una storia che mi è capitata giusto venti anni fa, nel bel mezzo del Mare d'Irlanda. Mi trovo al Tourist Trophy dell'Isola di Man, quindi sul tracciato più antico, prestigioso e pericoloso del mondo, a seguire una delle due gare che dal 1923 vedono tradizionalmente protagonisti i sidecar.

A un certo punto nella terrificante piega destrorsa di Hillberry - a un tiro di schioppo dal traguardo, laddove secondo la tradizione un secolo prima viveva una strega che per ricordo aveva lasciato una certa quantità di sfiga ad aleggiare sul posto -, la coppia Fenton-Fenton, padre e figlio, ha un orrendo incidente. Il figlio Mark, alla guida, vede morire sotto i suoi occhi il padre Terry, in gara con lui in veste di passeggero. Sembra un incidente aereo: detriti dappertutto e doppia gialla sventolata. Diciamo che ci stava una rossa, ma la verità è che al tempo la cultura della rossa non era ancora radicata come ora. Fatto sta che la gialla la rispettano in pochi. Quasi tutti quelli di centro gruppo passano e non cavano gas. Come se non ci fosse un domani, per fortuna senza ulteriori conseguenze. Ma apriti cielo. Il giorno dopo l'associazione marshal prende

posizione e il loggione dei sidecaristi si becca il più grande cazziatone - sui giornali locali e non solo -, che una tuta arancione ha mai dato a un gruppone di piloti (mica tutti). Definiti - senza fare nomi ma quel che conta è lo scopo, non la polemica, appunto -, irresponsabili e, attitudinalmente, dei killer.

Ci rimango male e vado a parlare col mio amico marshal Harry Crompton, che al tempo era quasi ottuogenario, dirigendo dall'inizio del motomondiale la buca di Bray Hill, ossia uno dei posti più pericolosi e letali del pianeta, in fatto di corse.

La lezione che mi dà il vecchio Harry è preziosissima e ve la riporto parola per parola: «È da mezzo secolo che stravolgete, segate e rovinare le piste più belle del mondo in nome della sicurezza, ma noto che fate pochissimo, se non niente, per cambiare e modificare le teste di chi corre. Levare il gas appena c'è una gialla è la cosa più tassativa, fondamentale e immediata che devi fare durante una corsa, in caso di pericolo. Anzi, è l'unica. La sola che conta. Nelle corse moderne di un salvataggio come quello di Merzario a Lauda, se le cose funzionano, non ve n'è alcun bisogno. Bastiamo noi, con medici e

paramedici. Anzi, se un pilota si ferma e i servizi funzionano, è più facile che chi si è stoppato per aiutare, poi intralci e basta. No, la sola cosa che uno in gara deve fare in caso di gialla, è smettere di pensare al fatto che è pilota e ricordarsi che è uomo, par dare all'istante collaborazione e solidarietà a chi è in pericolo, rallentando o preparandosi allo stop, se necessario. In caso contrario, lui stesso si trasforma nel pericolo e rischia di uccidere qualcuno. Un commissario. Un medico. Un collega esanime o indifeso. Questo del Mountain è il circuito più pericoloso del mondo. Ma è sincero. Non si nasconde. Si mostra a tutti, tra Tv, racconti, visite e cartine. Se lo conosci bene, puoi uscirne indenne.

Peggio del TT, molto peggio, è chi si atteggia a galantuomo e poi in pista si comporta in maniera diversa, di fronte a una bandiera gialla. È la peggior cosa che un racer possa fare nella sua vita. E, occhio, perché da un circuito pericoloso, se lo rispetti e corri con la testa, poi ti salvi. Ma da uno che gareggia in modo pericoloso, se lo incontri sul posto e al secondo sbagliato, proprio non ti salva nessuno. Forse bisognerebbe cambiare di meno i circuiti e un po' più gli uomini. Ma modificare le teste è molto più difficile che stravolgere una bella curva». Ecco, è bello vedere piloti che vogliono cambiare il mondo, che sono sensibili ai grandi problemi dell'umanità.

Ma sarebbe ancora meglio vederli tutti più concentrati su problematiche più specificatamente pertinenti allo status di uomo, in pista.

Cavolo, per tanto tempo me la sono tenuta per me, la lezione del vecchio Harry, e, magari serve a poco, ma penso sia proprio ora di ritrasmetterla, qui, urbi et orbi, nel rigoroso significato latino, sì sì, ma anche aggiungendo che è a uso e consumo dei piloti furbamente orbi di eri, oggi e domani. ●

**“
QUESTA NON È
UNA CRITICA
A VERSTAPPEN,
PER CARITÀ,
MA UN DOVUTO
RAGIONAMENTO
ATTO A EVITARE
PROBLEMI
IN FUTURO...**



NON POTEVA ESSERCI EPILOGO PIÙ PERFETTO PER LA MERCEDES E PER HAMILTON, DOPO UN WEEKEND INIZIATO TUTTO IN SALITA. E ADESSO LE FESTE SONO SOLO ALL'INIZIO....

Quota e Wolff è contento



CITTÀ DEL MESSICO - In passato, Lewis Hamilton ci aveva raccontato che tutte le vittorie si assomigliano, e che quando si sale sul gradino più alto del podio le sensazioni sono quasi sempre le medesime. Ma il successo colto dal pilota di Toto Wolff a Città del Messico rientra certamente tra quelli che, nel corso di questa stagione, hanno fornito un maggior senso di appagamento al cinque volte iridato. Hamilton, in barba ai pronostici della vigilia che vedevano favoriti i piloti della Scuderia Ferrari e Max Verstappen, ha colto un merito tanto inatteso successo su un tracciato che in tempi recenti era stato ostile alle Freccie d'Argento.

GETTY IMAGES

LEWIS SEMPRE PIU' HAMMER

Martellante, efficace e mai in vera difficoltà, malgrado una toccatina iniziale con Verstappen, vincendo in Messico Lewis ha fatto un ulteriore passo in avanti verso il sesto titolo mondiale Piloti

Un trionfo che porta, indelebile, la sua firma. In un colpo solo, Hamilton ha sfatato una tradizione negativa e ha colto il decimo centro stagionale che gli consente di portarsi a sole quattro lunghezze dalla conquista del sesto titolo iridato e di entrare nella leggenda nella scia di Michael Schumacher.

Ancora una volta, il campione della Mercedes ha mostrato di saper fare la differenza in gara. Se si raffrontano le sue quattro pole position, alle quali hanno fatto seguito ben dieci vittorie, alle sei di Leclerc, per due volte sul gradino più alto del podio, si comprende quanto sia decisivo il marchio del campione inglese nei successi della Casa di Stoccarda. Ancora una volta Hamilton si è rivelato concreto e implacabile nello sfruttare al cento per cento il materiale a sua disposizione, che non era probabilmente il migliore. Nel fine settimana in Messico Hamilton aveva lavorato molto bene sui long run, dove aveva mostrato di aver un ritmo gara assai temibile, ma la seconda fila sullo schieramento di partenza rendeva l'idea di come le W10 non fossero esattamente le favorite sul tracciato messicano. Hamilton, che pure è scattato perfettamente al via, non è riuscito a sfondare il muro ottimamente

100





eretto da Leclerc e Vettel e si è scontrato con Verstappen, rimediando un evidente danneggiamento al fondo. L'inglese ha avuto la capacità di ribaltare una situazione che sembrava quasi compromessa, con le due monoposto della Scuderia Ferrari davanti a tutti a dettare il ritmo, per di più protette alle spalle da Alex Albon. Hamilton, che dopo essersi scontrato alla prima curva con l'olandese della Red Bull era precipitato in quinta posizione, si è subito liberato di Carlos Sainz, ma ha dovuto attendere il rientro di Albon per il cambio gomme, avvenuto nel corso del 13° giro, per risalire al terzo posto alle spalle delle monoposto della Scuderia Ferrari.

Un successo di strategia e abilità

A questo punto, Hamilton ha giocato straordinariamente le proprie carte, rimanendo in pista per altre nove tornate quando Leclerc, un giro dopo il pilota thailandese della Red Bull, è rientrato nella corsia box per montare il secondo set di gomme medie. Nei giri successivi, è apparso evidente il fatto che



GETTY IMAGES



LA PRESSE



SUTTON-IMAGES.COM

il secondo set di gomme Medie non consentisse di fare la differenza al pilota monegasco della Scuderia Ferrari. Un elemento che ha portato Hamilton, quando nel corso del 23° giro è rientrato nella corsia box per il cambio gomme, a montare le Hard e a puntare sulla strategia, che si è rivelata vincente, della singola sosta. Vettel, che ha optato per una strategia più conservativa e ha atteso fino al 37° giro prima di passare alle Hard, ha perso tempo nei doppiaggi di vetture più lente e si è ritrovato alle spalle di Hamilton quando è rientrato dalla corsia box. A quel punto, le sorti della corsa erano ormai decise, e nulla avrebbe potuto strappare a Hamilton l'ottantatreesimo successo in carriera, che gli consente di portarsi a un soffio dalla conquista del suo sesto titolo iridato. Il pilota britannico della Mercedes ha concluso con meno di due secondi di vantaggio sul pilota tedesco della Scuderia Ferrari, a dimostrazione di quanto i valori fossero equilibrati e che siano state la strategia e la sua abilità nel gestire il degrado termico degli pneumatici

a fare la differenza. La vittoria di Hamilton in terra messicana ricorda, per la determinazione con la quale è stata ottenuta e per la capacità di ribaltare l'esito delle qualifiche, quella di Budapest. Il fine settimana da incorniciare per la Mercedes è stato completato dalla terza posizione di Bottas, che ha mantenuto una strategia simile a quella di Vettel e ha chiuso al terzo posto, risollevandosi dopo il brutto incidente in qualifica.

Come a Suzuka non sfruttata la prima fila

In casa Ferrari c'è chiaramente un brutto senso di ferita per non aver sfruttato a dovere la sesta pole position stagionale, con una prima linea sullo schieramento di partenza completamente monopolizzata dai piloti di Mattia Binotto. A differenza di quanto accaduto in Giappone, questa volta lo start dei due ferraristi è stato semplicemente perfetto. Vedere le due SF90 sfilare indenni davanti a tutti all'uscita della esse dopo il via ha dato al popolo ferrarista sensazioni assai rassicuranti. A rovinare i piani



chance di portare con successo un attacco al pilota di Toto Wolff, ma che gli consentono di mantenere la terza posizione nella graduatoria di campionato con sei lunghezze di vantaggio su Vettel, che ha pagato il tempo perso dietro a vetture più lente nei dodici giri che si sono frapposti tra il suo cambio gomme e quello di Hamilton. L'obiettivo dei piloti di Mattia Binotto è quello di ritrovare la via del successo a Austin il prossimo fine settimana, dove ci sarà nel mirino dei due ferraristi anche una storica settimana pole position consecutiva, che sarebbe la decima in questo mondiale.

Max male in prova, talento cristallino in gara

Città del Messico poteva offrire a Max Verstappen la chance di cogliere un sensazionale tris nella terra dei Maya e artigliare il terzo centro stagionale. Ci è andato vicino il talento olandese, ma si è reso protagonista di un'incredibile ingenuità in qualifica quando, dopo aver siglato il miglior tempo, nel secondo run con gomme fresche si è ben guardato dall'alzare il piede nel momento in cui si è ritrovato in prospettiva la macchina di Bottas finita contro le barriere. Non solo il figlio d'arte Orange non ha rallentato, ma si è tolto pure lo sfizio di migliorarsi nel medesimo giro. Per Max si è trattato di un'autorete in piena regola e di un grossolano errore che ha messo in evidenza i suoi limiti in termini di maturità: come se l'incidente occorso a Jules Bianchi non avesse insegnato nulla, e nemmeno il tragico incidente nel quale ha perso la vita Anthoine Hubert a Spa esattamente due mesi fa, proprio a causa di una macchina uscita contro le barriere che è poi rimbalzata verso la pista. Ancora oggi, Charles Leclerc porta sulla parte esterna del suo volante un messaggio di ricordo per lo sfortunato pilota di Chartres.

Verstappen si è pure permesso di rispondere con toni piccati a chi durante la conferenza del dopogiro gli ha chiesto di rendere conto del suo comportamento. Max ha seccamente risposto che avrebbero potuto togliergli anche il tempo in quel giro, ma che la pole sarebbe rimasta comunque sua. Inoltre, che aveva visto la macchina di Bottas contro le barriere, ma non i commissari che sventolavano le bandiere gialle. Aggiungendo poi che solo lui che si trovava in macchina poteva giudicare il reale stato di pericolo. Quando si commette un errore, non è perseverando che si ottiene la ragione. Nonostante la macchina ferma di Bottas al suo fianco e le protezioni divelte, l'olandese non avrebbe alzato il piede nemmeno se gli avessero segato la gamba! Verstappen, insieme a Leclerc, è destinato a raccogliere l'eredità di Hamilton e Vettel nei prossimi anni. Ma se nel caso dell'inglese e del tedesco possiamo, senza timore di smentita, parlare di campioni completi sotto tutti i punti di vista, per quel che concerne il pupillo di Helmut Marko è evidente che il pilota della Red Bull debba ancora maturare. Max è uno che non molla mai, che non abbassa mai la testa. È come se fosse progettato per vincere e per null'altro. Era così ai tempi delle categorie minori, ovvero della terza serie quando chiuse terzo dietro a Ocon e Blomqvist, ed è così tutt'ora. Quando scende in pista sa emozionare, ha certa-

della Ferrari, sono sopraggiunti diversi fattori. In aggiunta all'azzardo che ha premiato la scelta di Hamilton di puntare alla strategia della singola sosta dopo poco più di venti giri, rimangono degli interrogativi sul perché nelle prime fasi di gara i due piloti della Casa del Cavallino non siano riusciti ad allungare con maggior decisione su Albon, un fattore che avrebbe tenuto Hamilton più lontano e la sua strategia meno decisiva.

Il secondo aspetto rilevante è stata la difficoltà di Leclerc nell'alzare i ritmi dopo aver effettuato il primo cambio gomme. Rientrato in pista, il monegasco si è attestato su ritmi in linea con le monoposto che lo precedevano. Il quarto posto del poleman, che ha tagliato il traguardo a soli sei secondi di distacco da Hamilton, è dovuto anche a quattro secondi persi nel corso del secondo cambio gomme, che hanno fatto precipitare il monegasco alle spalle di Bottas. Una volta entrati nella scia del finlandese, Leclerc ha accusato problemi di surriscaldamento agli pneumatici che gli hanno precluso ogni

**VERSTAPPEN
ANCORA SPRECONO**
Dopo la grid penalty al termine delle qualificazioni, Verstappen ha fatto di tutto per sprecare le chance di ottenere la terza vittoria in Messico, sopra, patendo le conseguenze di una toccata di troppo con Hamilton. In alto le Rosse di Leclerc e Vettel che mantengono la leadership e, a sinistra, nell'altra pagina, il secondo arrivato Bottas qui in lotta con Norris

mente qualità rare se non uniche, ma in certe circostanze finisce per perdersi, tornando rovinosamente con i piedi per terra. Si diventa numeri grazie alle doti al volante, ma soprattutto con la testa. Gli steward si sono presi forse un po' troppo tempo per analizzare di fatti e sono intervenuti con una penalizzazione di tre piazze in griglia e due punti sulla Super Licenza che ci auguriamo abbiano fatto riflettere il pilota di Hasselt e servano a dargli il giusto input per crescere in quello che ancora gli manca.

Albon dà lustro alla Red Bull

Passando all'esito della pista va riconosciuto a Verstappen il merito di aver saputo sconfiggere le temutissime Ferrari in qualifica grazie ad un ottimo lavoro compiuto sull'assetto della RB15 che, dopo la prima giornata di prove, accusava oltre quattro decimi di ritardo dalla monoposto di Vettel soltanto nel primo settore del circuito messicano. Nel giro di 24 ore, lo staff tecnico è riuscito a dimezzare tale divario. Nella fase decisiva delle qualifiche ci ha poi pensato Max, che non era riuscito a trovare un giro buono nella simulazione di qualifica della mattina, a fare la differenza, riuscendo a mettersi tutti alle spalle e a conquistare una pole position che dodici mesi fa sembrava sua, ma che gli era stata soffiata da una magia di Ricciardo. In gara, l'olandese si è ancora una volta fatto prendere dalla foga scontrandosi con Bottas e rimediando un foratura che lo ha costretto a rientrare nella corsia box dopo soli cinque giri.

Uscito dalla corsia box, Verstappen è riuscito a concludere la corsa con un unico set di Hard mettendo in sequenza una serie di sorpassi impressionanti, proprio come al Red Bull Ring dove ha colto il suo primo successo stagionale. Ottima, in casa Red Bull, è stata la performance di Albon, che dopo un crash in prova ha colto il quinto tempo in Q3. Il rookie della Red Bull questa volta non è riuscito a eguagliare il tempo di Verstappen in qualifica, ma è riuscito a mettersi alle spalle la Mercedes di Bottas, vincitore nel precedente gran premio del Giappone, e a portarsi a solo 74 millesimi dal tempo di Lewis Hamilton che lo ha preceduto in qualifica. Una performance da (quasi) top driver, che non è banale per un pilota che non ha ancora terminato la prima stagione e che ha un volante nella squadra diretta da Christian Horner soltanto dalla corsa di Spa. Albon ha disputato la prima parte di gara nella scia di Vettel, ma pagato a caro prezzo la decisione strategica della doppia sosta. Verstappen ha ampiamente mostrato che per la RB15 una sola fermata sarebbe stata più che sufficiente. Albon dovrebbe aver invece tolto ogni dubbio a Marko per quel che concerne l'estensione del suo contratto con la squadra di Milton Keynes.

Permanenza della Renault in dubbio dopo il 2020

C'è stata una discreta reazione in pista per la Renault a seguito della doppia squalifica subita a Suzuka, a causa dell'utilizzo del ripartitore di frenata automatico presente sulle monoposto della squadra di Estone, che ha tolto la settima posizione a Ricciardo e la decima a Hulkenberg. In suolo messicano, l'australiano ha colto un positivo ottavo posto



GETTY IMAGES

GRANDI ASPETTATIVE NON MANTENUTE

Sopra, McLaren e Red Bull ai ferri corti, anche se alla fine i due team sono restati a bocca asciutta. Detto di Verstappen, Albon è finito quinto con una tattica a due soste rivelatasi anche nel suo caso penalizzante. Sainz nell'ultima parte di gara è finito sorpassatissimo e fuori dalla top ten, mentre Norris è stato messo fuori corsa da un errore del suo team in pit-lane... In basso, il combattivo Ricciardo, bravo ottavo alla fine

alle spalle di un meraviglioso Perez, mentre il tedesco ha confermato il decimo posto del Giappone. A rendere ancora più intricata la vicenda Renault c'è il fatto che la squadra transalpina disponesse del ripartitore da parecchio tempo, ma che proprio per questo motivo lo considerasse lecito. Di fatto, una sorta di "grand-fathering" dovuto a un prolungato utilizzo che risalirebbe addirittura al 2015. Oltre a rispondere alle domande legate al ripartitore di frenata, il boss Renault Cyril Abiteboul ha anche spiegato di avere un feeling positivo in merito alla permanenza della Renault nel mondiale dopo il 2020. Il nuovo CEO Clotilde Delbos, sostituita di Thierry Boloré, sta valutando l'impegno nella massima serie proprio nel momento in cui sono in fase di finalizzazione i regolamenti che entreranno in vigore nel 2021 (31 ottobre la data di ufficializzazione a Austin) e l'accordo tra le squadre (Patto della Concordia) dal 2021 al 2025. La Delbos sta analizzando le implicazioni finanziarie, tecniche e sportive. Fino a quando non sarà concluso il processo, in Renault non si sbilanciano. Ma il fatto che ci possano essere termini migliorativi rispetto a quelli attuali rende Abiteboul positivo in merito alle decisioni del Consiglio della Renault. In precedenza, la Delbos aveva fatto parte dello "steering committee" che aveva portato alla decisione della Renault di tornare direttamente nella massima serie. ●



LA PRESSE



ALLACCIA LA CINTURA

COLLECTION
GOLD

OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ

**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Non perdere in edicola*
GRANDI SFIDE - VOLUME 2**



FEBBRAIO _____ LAUDA 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ 15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F1

AGOSTO _____ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su PrimaEdicola.it e ritiralo in edicola!



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su www.autosprint.it/goldcollection

**A NOVEMBRE
LA DECIMA USCITA
"ALFA ROMEO"**

**AUTO
SPRI
NT**



Sta cominciando a diventare un'abitudine. Due partenze consecutive dalla prima fila dopo aver monopolizzato le qualifiche e poi due sonore sconfitte per mano della Mercedes. Prima Suzuka, poi Mexico City. Il bello è che stavolta le cose sembravano essersi messe ancora meglio. Perché i due ferraristi non avevano pasticciato in partenza sprecando l'occasione come a Suzuka, né si erano ostacolati alla prima frenata come successo in altre occasioni, ma erano invece sfilati via indenni, primo e secondo, dall'imbuto delle prime tre curve involandosi al comando. E dietro di loro era pure successo un gran caos andato a loro favore: Verstappen ko, Hamilton scivolato dietro Bottas. I rivali più insidiosi erano diventati - immaginate un po' - Albon con la Red Bull e Sainz con la McLaren! Non poteva cominciare meglio il GP Messico per le Ferrari.

A quel punto alzi la mano chi avrebbe scommesso su una vittoria Mercedes. Per le due Rosse là davanti in fuga sembrava quasi fatta. Con un rettilo lunghissimo come quello messicano che favorisce le monoposto a basso drag come la Sf90, quale altra monoposto sarebbe mai riuscita a prendere la scia delle Ferrari che sono 8 km/h più veloci di tutte le altre, e riuscire a superarla? Invece ancora una volta siamo qui a chiederci com'è stato possibile perdere una gara che sembrava già in tasca dopo un solo giro. È stato possibile per almeno tre buoni motivi: primo, la Ferrari non è così efficace con le gomme a mescola dura come lo è con le soft. Secondo, il muretto rosso ancora una volta ha pasticciato con le tattiche di gara. Terzo, la Mercedes ha sette vite come i gatti. E soprattutto sa usare meglio le gomme. Non datela mai per spacciata anche quando sembra in grande difficoltà.

In più aggiungiamoci la sfortuna di trovare a metà gara proprio nel punto più ostico della pista per superare due doppiati, come Gasly e Sainz, che se le stavano dando di santa ragione incuranti della Ferrari che li stava per raggiungere; così il tedesco ha perso oltre 3 secondi dietro di loro rispetto a Hamilton proprio quando stava cercando di avvantaggiarsi sull'inglese della Mercedes prima di compiere il suo unico pit stop. Considerando che Hamilton ha vinto con appena 1,7 secondi di vantaggio, c'è da riflettere su come poteva andare a finire. Però a essere onesti fino in fondo, questa dei doppiati che ti rallentano non può chiamarsi completamente sfortuna. Perché ai box tutti i team hanno il Gps e possono vedere la posizione delle vetture in pista. Il muretto Rosso sapeva che Vettel stava per raggiungere i due in lotta e poi si sarebbe dovuto fermare per il pit stop, quindi avrebbe potuto anticipare di uno o due giri la sosta per evitare i guai. Ma sono stati gli altri tre fattori che hanno deciso il risultato. Vediamo perché.

La SF90 con le medie e dure rende peggio

Ormai è assodato. Con le mescole più dure la Ferrari Sf90 rende peggio. In Messico, per via dell'asfalto molto abrasivo, sono state usate in gara le medium e le hard, e questo ha tarpato le ali alla Sf90. La Ros-

Ferrari da urlo sol

GETTY IMAGES



ri o in prova

PURTROPPO COMINCIA A DIVENTARE UNA CONSUETUDINE,
CON LA ROSSA CHE IN CORSA NON RIESCE A CONFERMARE
LA SUPREMAZIA SUL GIRO SECCO MOSTRATA IN QUALIFICA

A INIZIO GARA TUTTO BENE MA POI TUTTO CAMBIA

La corsa è appena iniziata
e le Rosse con Leclerc
e Vettel comandano la gara
senza apparenti difficoltà,
ma nel prosieguo le cose
sono destinate a mettersi in
modo tutt'altro che ideale.





sa di quest'anno ha sempre sofferto la difficoltà di tenere le gomme nella giusta temperatura di esercizio per farle lavorare bene; a inizio anno il problema era drammatico poi le numerose modifiche apportate alla macchina durante la stagione hanno migliorato le cose. Ma un lieve problema di fondo rimane: nelle curve più lente la Sf90 non è così rapida come Mercedes e Red Bull che hanno più downforce. Se la gomma è quella soft, la rossa usata in qualifica, la maggiore aderenza della mescola ci mette una pezza. E questo permette a Leclerc di strappare le sue pole position da urlo. Ma quando si usa la mescola più dura viene meno quell'extra-grip della gomma e le velocità in curva di Vettel e Leclerc calano rispetto a quelle di Hamilton e Verstappen. Un interessante foglio di dati che circolava in Messico riassume le velocità calcolate in qualifica nei vari punti della pista in Q3: curve e rettili. Lì si legge che mentre sul dritto Vettel viaggiava a 360 km/h contro i 350 di Hamilton e i 349 km/h di Verstappen, i divari di velocità si facevano ben diversi in curva. All'ingresso di curva 1 Hamilton voltava a 114 km/h contro i 116 km/h di Verstappen ed i soli 110 km/h di Vettel; in curva 4, una delle più lente, la Ferrari era sotto i 90 km/h mentre Red Bull e Mercedes giravano a 93 e 94 km/h rispettivamente. In curva 6 il divario fra le rivali e la Rossa saliva addirittura a 7 km/h mentre in una curva più veloce, la n.10, dove la Red Bull andava a corda a 182 km/h, Vettel toccava appena i 174 km/h. E questo parlando di gomma soft sul giro di qualifica, cioè la situazione più favorevole per la Ferrari. Immaginate in gara quanto si amplificava la differenza in termini di velocità in curva fra Mercedes e Ferrari con le gomme medie o con le hard.

In questa situazione di difficoltà si è vista la differenza fra Vettel e Leclerc. Imbattibile sul giro secco in qualifica, tanto da aver strappato (anche con l'aiutino della squalifica di Verstappen) la settima pole stagionale, Leclerc diventa molto meno veloce sul passo-gara rispetto a Vettel. Quando il grip dello pneumatico comincia a scarseggiare e il pilota deve compensare con la sensibilità nella guida o con scelte di assetto meno estreme ed affaticanti per le gomme, è Vettel che sale in cattedra. Leclerc stesso se ne rende conto perché a fine gara ha onestamente ammesso che ha ancora parecchio da imparare in questo frangente dal tedesco. «Probabilmente è colpa mia - dice Charles - perché non riesco ad essere sufficientemente preciso con gli ingegneri: non riesco a far capire loro che tipo di macchina voglio. Si è visto che non sono al livello di Seb in questo campo: lui in gara ha fatto le scelte giuste (di assetto e di strategia), io no». Probabilmente Leclerc, per forzare la Sf90 al massimo sul giro di qualifica, sceglie assetti estremi che sollecitano troppo le gomme. O forse è la sua guida irruente che strappa di più gli pneumatici, chissà. Fatto sta che le sue medie nel primo stint a serbatoio pieno, sono durate 16 giri e il secondo set di gialle ha funzionato per 28 giri prima che il monegasco laconicamente via radio annunciasse che «erano morte». Le stesse gomme a Vettel hanno funzionato per 36 giri e i tempi di Seb erano quasi sempre migliori, anche a gomme «stanche» di quelli di Leclerc.



LAT



SUTTON-IMAGES.COM

FORSE È COLPA MIA, PERCHÉ NON RIESCO A ESSERE ABBASTANZA PRECISO COI TECNICI

CHARLES LECLERC



Il monegasco non deve disperarsi più di tanto: questo problema si chiama esperienza. L'unica merce che in F.1 non si acquista a suon di denaro né si conquista in fretta. In F.1 è più facile per un giovane rivelarsi subito velocissimo sul giro che imparare a "guidare gentili sulle gomme" per non surriscaldarle e farle durare di più. Vettel ha duecento gran premi sulle spalle più di Leclerc: qualcosa vorrà dire in fatto d'esperienza no?

Strategie da riscrivere

Viene abbastanza spontaneo avere dubbi e perplessità sulle strategie scelte dalla Ferrari. Lo stesso Vettel a fine gara si è lamentato con sottile malizia della strategia del proprio box: «Potevamo



che nelle simulazioni del venerdì non garantivano di reggere per tanti giri.

Binotto a fine gara ha difeso le strategie di gara Ferrari. Sostenendo che la sosta anticipata di Leclerc, al 15° giro che lo ha automaticamente messo su una gara a due soste, era necessaria perché quando si è in testa si cerca l'undercut per avvantaggiarsi. Ma probabilmente la tattica a due pit stop, suggerita dalla Pirelli come la più veloce, era anche necessaria per il monegasco perché, come abbiamo spiegato prima, non riesce a far durare abbastanza i suoi pneumatici.

Anche Vettel era partito con l'idea di una gara a due soste (gialle-gialle-bianche) poi durante la gara team e pilota hanno deciso di cambiare tattica e mettersi su una sola sosta - scelta giusta - ma sono stati sbagliati i tempi dei pit stop. Bisognava fermarsi prima, non al 36° giro, e mettere le bianche dopo un terzo di gara, non a metà corsa. Come ha fatto con successo Hamilton.

Con la tattica scelta, Vettel ha recuperato in fretta i 9" che lo separavano da Hamilton dopo la sua sosta al 36° giro, ma poi si è plafonato alle spalle della Mercedes senza avere il ritmo per superarlo.

Mercedes non si arrende mai

La chiave della vittoria Mercedes è stata la scelta di Hamilton di disputare quasi tutta la gara (48 giri su 71) con le gomme dure (bianche). In Ferrari non si fidavano di quelle mescole perché nelle loro simulazioni del venerdì non si erano dimostrate affidabili. Ma va anche detto che mentre la Mercedes le ha provate davvero nelle Fp2, la Ferrari non le ha realmente montate in prove libere. Il team di Maranello per risparmiare tempo prezioso in prova, impiega solitamente le gialle che hanno una costruzione simile, poi alterando dei valori della mescola media mediante un algoritmo riesce a simulare in modo piuttosto efficace il comportamento delle bianche e ottenere così un'idea precisa del rendimento. Anche in Messico hanno agito in questo modo. E la risposta del venerdì è stata negativa. Le bianche non sarebbero risultate efficienti sulla Sf90. In realtà anche Mercedes, che le ha montate davvero nelle libere, aveva avuto responsi negativi.

Allora cos'è cambiato fra venerdì e domenica visto che poi le gomme bianche hanno funzionato su tutte le auto? Una cosa sola: la temperatura.

Domenica faceva più caldo. In gara c'erano 8 gradi più che in prova. Basta questo a spiegare l'azzardo vincente Mercedes? No, non soltanto.

Il team di Toto Wolff ha compiuto qualche modifica prima della corsa per adattare meglio la W10 a quelle mescole dure che 48 ore prima non rendevano bene.

Insomma, per la Ferrari la scelta Mercedes di puntare in gara sulle gomme dure è stata una scommessa, un azzardo che è finito bene ma che nessuno era in grado di prevedere. Ma per come siamo abituati a vedere lavorare i tedeschi, che hanno sempre per tradizione sviluppato la propria monoposto con le mescole più dure, sembra invece trattarsi di un piano ben congegnato. E pianificato con grande sicurezza. La lezione è: mai darli per vinti troppo presto. ●



GETTY IMAGES

inventarci qualcosa di più creativo», ha detto. Più volte si è sentito via radio Vettel rigettare le proposte di anticipare il pit stop che gli faceva il team preferendo fare di testa sua e andare di lungo con le gialle.

Andando dritto verso una gara a una sola sosta. Ma a che si riferiva Vettel parlando di «qualcosa di più creativo»? Forse intendeva dire che bisognava prendersi qualche rischio in più, come ha fatto la Mercedes, fermandosi cioè subito dopo Hamilton e fare tanti giri con le gomme bianche. Con il senno di poi è facile dirlo, ma se Vettel avesse imitato Hamilton, che quando si è fermato al 24° giro era dietro di lui di 1"8, forse avrebbe mantenuto il comando. Ma la Ferrari non si fidava delle gomme bianche

TANTE BELLE PREMESSE MA L'EPILOGO È DIVERSO

Sopra, Vettel sorridente col trofeo ottenuto per il secondo posto finale. In alto, Leclerc per niente avvantaggiato dalla strategia a due fermate e, nell'altra pagina, il muretto Rosso, non certo soddisfatto a fine gara, per come sono andate le cose in casa Ferrari...



GIOVEDÌ 24 OTTOBRE

VETTEL: «Noi favoriti? Non lo so, di sicuro è un periodo positivo dal punto di vista delle prestazioni della nostra vettura. Siamo forti sui rettilinei, ma su questo tracciato si tratta di una qualità che potrebbe non bastare. Bisognerà capire come si comporterà la vettura nelle sezioni più tortuose del circuito. Le condizioni atmosferiche potrebbero modificare le caratteristiche di grip della pista, quindi è difficile prevedere adesso quali saranno le problematiche da fronteggiare. Sarà importante raccogliere molti dati nelle libere di domani».

LECLERC: «Mi piace molto gareggiare in Messico, perché si sente che qui la gente ha grande passione e guidare circondato da tifosi così entusiasti è piacevole anche se non sei il loro beniamino. Nelle ultime gare abbiamo dimostrato di potercela giocare sempre e di conseguenza anche qui in Messico cercheremo la vittoria. Per essere al primo anno in Ferrari, posso dire di aver raggiunto molti dei traguardi che mi ero posto. In queste ultime corse mi piacerebbe ottenere qualche altra vittoria e portarmi a casa il terzo posto nella classifica del Mondiale».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

VETTEL: «Questa mattina sono stato il giardiniere della curva 1. Ero sempre sul prato, quasi mi piacesse tagliare l'erba! Nel pomeriggio, invece, è andata molto meglio perché ho trovato un buon ritmo e le cose sono filate per il verso giusto. Oggi Charles e io ci siamo divisi il lavoro: io ho girato maggiormente con le gomme medie, che nel complesso si sono comportate bene, ma ci manca ancora un quadro completo della situazione. Per quanto riguarda le morbide ho avuto modo di provarle per appena due giri, quindi è difficile esprimere un giudizio. Nel long run avevo pneumatici medi, che secondo me non erano niente male. Abbiamo ancora del lavoro da fare domani sia in termini di bilanciamento che in relazione alle sensazioni che la vettura mi trasmette. Max (Verstappen) sembra forte ma mi pare di capire che tutti e tre i top team sono molto vicini fra loro. Vediamo come andrà domani».

LECLERC: «Per il team è stato un venerdì positivo. La nostra performance in configurazione da qualifica è stata piuttosto buona e nel complesso la vettura sembra competitiva. Per quanto mi riguarda, la prima sessione è andata

meglio della seconda, nella quale ho incontrato qualche difficoltà in più. Ho faticato con il bilanciamento della mia SF90 e ci sono ancora dei miglioramenti che posso tirare fuori dalla mia guida. In generale su questa pista il grip è molto basso per colpa dell'altitudine che fa sì che il carico aerodinamico sia meno efficace. Credo che per vincere questa gara sarà importante azzeccare una buona partenza e rimanere davanti fino alla prima curva, perché essere alle spalle di un altro pilota crea problemi notevoli, soprattutto perché condiziona il raffreddamento della monoposto. Per questo la qualifica avrà un'importanza notevole. I nostri rivali sembrano competitivi e dunque aspettiamo domani per capire quali sono veramente i valori in campo. Credo però che il nostro potenziale sia interessante».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

LECLERC: «Sapevamo che i nostri rivali sarebbero stati molto forti questo weekend. Dopo le prove libere 3 avevamo capito che potevamo giocarci la pole position ma temevamo che se loro avessero messo tutto insieme sarebbero stati semplicemente più veloci. Anche se ero abbastanza soddisfatto del mio primo giro nel Q3,

rimanevo comunque ancora un decimo alle spalle di Max (Verstappen) e quindi sono tornato in pista con una piccola modifica di set-up. Purtroppo però ho accusato del sottosterzo e ho perso tempo, specialmente nell'ultimo settore. Partire dalla pole position dopo avere concluso la qualifica in seconda posizione è un po' strano, ma il nostro approccio alla gara non cambia: sarà importante mantenere la prima posizione alla partenza. Chi entrerà per primo in curva 3 avrà un grande vantaggio perché essere davanti permette di avere meno problemi di raffreddamento rispetto alle vetture che seguono. Il rettilineo che porta alla curva 1 è molto lungo per cui dovremo fare ricorso a tutta la nostra velocità sul dritto per difenderci dagli attacchi di chi ci segue. Domani mi aspetto una gara interessante».

VETTEL: «Non posso essere completamente soddisfatto della giornata di oggi, perché avrei potuto ottenere un risultato migliore se non fosse stato per le bandiere gialle causate dall'incidente di Valtteri Bottas. Nel primo tentativo il settore iniziale è stato ottimale, mentre ho ecceduto con la cautela nel secondo, perdendo ritmo. Sono poi stato fin troppo aggressivo nel terzo settore al punto che nell'ultima curva ho

quasi perso la macchina. Ero comunque fiducioso che avrei potuto migliorare nel secondo tentativo, e lo stavo facendo prima di dover abortire il giro. Sono cose che succedono. Domani la chiave sarà avere una vettura ben bilanciata, che lavori bene aiutando a preservare le gomme. Servirà anche una strategia azzeccata, perché i tre top team partono con la stessa scelta di pneumatici e c'è da aspettarsi una gara serrata».

BINOTTO: «Siamo molto contenti per la prima fila e la nostra sesta pole consecutiva. La gara sarà lunga e come abbiamo visto venerdì, il degrado delle gomme sarà notevole. I top team si sono qualificati tutti con le gomme medie e questo ci fornisce la misura di quanto temiamo questo degrado. Le soste potrebbero essere una o due, valuteremo bene le diverse opzioni. Il risultato della qualifica mostra che siamo tutti vicini quindi sarà una gara tesa, difficile, tutta da giocare e le strategie avranno sicuramente la loro importanza».

LAT





SUTTON-IMAGES.COM

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «Oggi non abbiamo sbagliato più di tanto, semplicemente non credevamo che le gomme dure sarebbero potute durare così a lungo se montate molto presto come ha fatto Lewis. Ha preso un rischio che lo ha ripagato. Noi dal canto nostro abbiamo provato entrambe le strategie: due stop per Charles, una per me, e il risultato finale dimostra che erano buone entrambe. Venerdì avevamo avuto molto graining, mentre oggi non ce n'è stato per niente: questo ha

fatto la differenza aiutando chi ha deciso di rischiare. È chiaro che non possiamo essere soddisfatti, perché se parti dalla prima fila ti aspetti, come team, di raccogliere la vittoria. Nei giri conclusivi ci è mancata la velocità necessaria per provare a forzare allo scopo di agguantare il successo. Per Lewis e Valtteri oggi è andato davvero tutto alla perfezione mentre a noi forse un po' di fortuna è mancata».

LECLERC: «Quando parti dalla pole position e non concludi con la vittoria non puoi essere soddisfatto. L'inizio della gara è andato come

previsto e sono riuscito a rimanere in testa per tutto il primo stint. Poi abbiamo deciso di coprire lo stop di Alex (Albon) e ci siamo fermati presto optando per una strategia a due stop. Dopo la mia prima sosta ho fatto parecchia fatica: il mio secondo stint infatti è stato piuttosto complicato e ogni volta che raggiungevo una macchina davanti a me le gomme si surriscaldavano. Anche nel finale mi è stato infatti impossibile sorpassare. Nel complesso è stata una domenica deludente, ma se c'è qualcosa che posso imparare da questa esperienza è che devo cercare

di aiutare maggiormente il team dando più informazioni dall'abitacolo così da poter prendere le migliori decisioni in maniera più condivisa».

BINOTTO: «Non c'è dubbio che non possiamo dirci soddisfatti della giornata di oggi, dato che quando si parte primo e secondo ci si aspetta un risultato diverso. È stato un lungo pomeriggio e sapevamo che sarebbe stata una gara difficile, soprattutto per la gestione delle gomme. In termini di strategia, chi era dietro ha fatto una scommessa e ha deciso di effettuare un solo stop molto anticipato, che è ciò che può fare solo chi non

è davanti. Bravi loro. La strategia a due stop era comunque buona, ma il secondo stint di Charles sulle medie non è stato eccezionale: dobbiamo capire perché. Inoltre ha anche perso tempo al pit-stop e tutto ciò gli ha reso più complicate le fasi finali di gara. Il comportamento inaspettato delle gomme è probabilmente la principale sorpresa di questa giornata. Nel complesso abbiamo avuto un buon ritmo oggi e una buona qualifica ieri. Questo in un certo senso ci rassicura e ci incoraggia. Non vediamo l'ora di affrontare le prossime gare».



foto Getty Images



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Inizia il weekend parlando dei massimi sistemi ma poi, alla resa dei conti, è quello che riesce a farsi meglio di chiunque altro i legittimi cavoli suoi. Correttissimo in qualifica a tirare su il piede con Bottas out, quanto stupendamente consistente in gara. Con la tattica e il passo giusto per beffare tutti, per l'83esima volta in carriera. Ormai il sesto titolo è veramente a un millimetro. Il mito sempre più solido, la leggenda percorribile fino in fondo e chissà sino a quando. Perfetto. Inappuntabile. Mostruoso. Merita tutto ciò che ottiene. Applausi.



LAT

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

SERGIO PEREZ

Una monoposto onesta, una squadra, la Racing Point, come sempre piccola ma razionale, un pilota velocissimo, quale Sergio Perez. Il resto, oltre al piede, alle capacità e all'orgoglio è puro cuore e "Checo" ne mostra tanto, regalando puntualmente ai 346mila spettatori presenti complessivamente nel weekend tanti bei motivi per emettere boatos di quasi calcistica ed elettrizzante felicità. Tutto bello, pittoresco e ben guadagnato. Bravo, piedone messicano.

LA PRESSE



MIGLIOR FILM

SEBASTIAN VETTEL

Gran Premio dopo Gran Premio, comunque vada, Sebastian Vettel spiega al mondo di poter tornare sempre più solido e credibile, per la Ferrari e non solo. In Messico gli dà una mano anche la tattica a una sosta, a conti fatti assai migliore di quella a due. E il resto ce lo mette lui, anche se alla fine non funziona per niente l'idea di stare in pista tredici giri più di Hamilton per beffarlo di (sor)passo nel finale, approfittando delle gomme più fresche. E quello che doveva essere un inseguimento entusiasmante si trasforma in una sterile e ammorbante processione per tutta la top five. Peccato. Ma Seb ne esce in ogni caso ricostruito e solidificato.

GETTY IMAGES





GETTY IMAGES

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Ottenere la centesima vittoria è delizia pura, ancor più dolce e succulenta se il traguardo arriva a sandwich tra la conquista del sesto titolo Costruttori per la casa e in attesa del festeggiamento del sesto mondiale Piloti per Lewis Hamilton. Ormai ogni weekend di gara è un passo avanti nella storia e un colpo di piccone a rendere più ampia la nicchia della leggenda. Ma, al di là delle parolone roboanti, resta la lucidità mefistofelica del team di Wolff, non irresistibile in qualifica ma meraviglioso in gara: tatticamente, strategicamente, tecnicamente e agonisticamente. Basta, ho finito gli avverbi.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

ALEXANDER ALBON

Velocissimo in prova, coi migliori alla partenza, sostanzialmente privo di errori quanto competitivo e positivo per tutto il weekend, fatto salvo un errore nella seconda sessione delle libere, il venerdì. Dai, l'Albon visto in Messico è bravo davvero e finisce penalizzato solo dalla strategia a due fermate, che a conti fatti non è certo la migliore rispetto a quella a una sosta scelta dalle Mercedes e dalla Ferrari di Vettel. Peccato, perché, gestito in modo ideale, il rookie poteva ottenere ancora di più. Ma è sulla buona strada e di certo si sta dimostrando più efficace di quanto evidenziato da Gasly nella prima parte della stagione.



LA PRESSE



LAT

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

DANIEL RICCIARDO

Anche stavolta il premio per gli effetti speciali è tutto suo, perché rimette lacca e profumo a una Renault reduce da un recente brutto giro di lavatrice a livello di (ir)regolarità tecnica. Daniel con certe cose proprio non c'entra e, tra urla di sfogo e staccatone imperiali, in pista mostra d'essere quello che tutti conoscono e apprezzano. Di fatto caricandosi sulle spalle la squadra e portandola al miglior risultato possibile, in base a ciò che si ritrova per le mani. Tra ruote fumanti e un talento che in una situazione così appare un po', e mica poco poco, tristemente sprecato.

LA STATUETTA SPEZZATA

ALFA ROMEO

Su, i supplementi d'indagine finiscono qui, le scusanti pure e la cautela non ha più senso. L'Alfa Romeo è ufficialmente in crisi nera. La macchina sul giro secco non è a posto, l'affidabilità non è una certezza e le prestazioni non danno garanzia di avvicinarsi alla zona punti. Poi quella scavallettata al pit-stop per Giovinazzi è cosa che farebbe tristezza di vedere anche in una gara club in un mini-impianto. Cioè, non ci siamo proprio. Aria di smobilitazione dell'accordo Sauber-Alfa? Semplice momento no? Fine del fu sogno di Marchionne? Quale che sia la risposta, la realtà non può né deve continuare a essere quella vista in Messico.

GETTY IMAGES



I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
HAMILTON	10	MERCEDES
PEREZ BOTTA S VETTEL ALBON	9	
RICCIARDO LECLERC VERSTAPPEN	8	FERRARI RACING POINT
HULKENBERG KVYAT SAINZ NORRIS	7	TORO ROSSO RED BULL
GASLY STROLL GIOVINAZZI KUBICA RUSSELL	6	RENAULT
RAIKKONEN MAGNUSSEN	5	HAAS WILLIAMS McLAREN
GROSJEAN	4	ALFA ROMEO
	3	
	2	
	1	

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	GROSJEAN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	NORRIS
PILOTA MENO SFORTUNATO	GASLY
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	ALFA ROMEO
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RED BULL



QUELLA POLE POI SFUMATA

A sinistra, il sorriso di Max Verstappen subito dopo la pole in pista si è trasformato in delusione a causa della grid penalty di tre posizioni, per il mancato rispetto della bandiera gialla. In gara l'olandese è giunto sesto, dopo aver forato una gomma, a destra, per un lieve contatto con Valtteri Bottas nelle prime fasi di gara

LA PRESSE

Red Bull la grande delusa

Prima o poi doveva accadere. Era divenuto troppo diligente Max Verstappen, quasi un bravo scolare che ogni tanto dava una spallata a qualche suo compagno di classe, ma nulla di che. Gare belle, sorpassi puliti, qualcuno anche duro come nel suo stile (vedi quello su Charles Leclerc che gli è valso la vittoria a Spielberg), ma tutto nella norma. Poche polemiche, un rapporto cordiale con i colleghi, soprattutto con Sebastian Vettel che nei primi tempi insultava e sbeffeggiava. Insomma, il tempo delle smargiassate pareva definitivamente chiuso e sepolto. Finché, non si è andati in Messico. Sarà che nel vedere tutte quelle maschere di Halloween che sbucavano un po' ovunque nel paddock, la "bestia" che è dentro di lui, la zona buia che era riuscito a controllare a partire da Monaco 2018, è fragorosamente riapparsa.

Fatto sta che in qualifica, precisamente nel corso dell'ultimo push del Q3, Verstappen ha commesso una vera sciocchezza, un gesto arrogante quanto inutile e pericoloso. Dopo il primo tentativo a caccia della pole, aveva ottenuto il miglior tempo tra la sorpresa generale segnando un notevolissimo

LA MONOPOSTO DI NEWEY AVEVA LE CARTE IN REGOLA PER DIRE LA SUA IN CHIAVE VITTORIA, MA L'IRRUENZA DI VERSTAPPEN HA CONDIZIONATO TUTTO. QUINTO ALBON, NON CERTO AIUTATO DALLA TATTICA A DUE SOSTE

mo 1'14"910, unico a scendere sotto l'1'15". Il gran colpo lo aveva in canna, fregare le Ferrari che parevano imbattibili era qualcosa di impensabile fino a venerdì, ma improvvisamente era divenuto fattibilissimo. Secondo push, Valtteri Bottas va a sbattere all'ultima curva mentre era atteso dalla bandiera a scacchi. Prima di lui era già transitato Charles Leclerc, secondo in quel momento con 1'15"024, ma che non si era migliorato. Mentre Bottas strisciava lungo le barriere, arrivava Lewis Hamilton che ha alzato il piede, anche preoccupandosi per l'amico Valtteri. Pochi attimi, ed ecco spuntare la Ferrari di Sebastian Vettel: il tedesco aveva siglato i suoi migliori due primi settori e si avviava a far meglio anche nel settore finale. Il secondo posto poteva essere a portata di mano, ma anche lui ha rallentato per il pericolo che si era creato in quel punto della pista ed è rimasto sul tempo realizzato precedentemente di 1'15"170. Verstappen aveva quindi la pole nelle proprie mani, nessuno aveva fatto meglio di lui. E invece, che ha combinato Max? In piena trance agonistica, è arrivato alla Peraltada in piena velocità, ha visto la Mercedes semi distrutta, è passa-



SUTTON-IMAGES.COM

to davanti alle bandiere gialle, ma se ne è fregato ed ha continuato a spingere abbassando il proprio limite a 1'14"758. Un comportamento pericoloso, non da professionista, non da pilota di F1.

Ma non solo di Verstappen, bensì anche del team, che non gli ha comunicato nulla. Mutismo assoluto, nonostante avessero tutto il tempo per avvisarlo. Irresponsabili, sia Max sia chi dirige le operazioni dal muretto box, ma questa non è una novità purtroppo, la Red Bull ha sempre lasciato fare il proprio diamante grezzo lasciandolo spesso e volentieri infrangere le regole senza mai spiegargli che no, certe cose non si fanno. Morale, Verstappen si è fregato da solo e dopo ben tre ore e mezza gli è stata assegnata una penalità di tre posizioni. Ben 210 minuti per decidere una violazione al regolamento che era lampante, chiara, totale. Tanto che l'impressione generale era che i commissari sportivi Gerd Ennser, Danny Sullivan (ex pilota), Silvia Bellot e Freddy Van Beuren avessero deciso di chiudere un occhio. Cosa è accaduto quindi, cosa ha indotto i suddetti commissari, che non avevano messo sotto investigazione il pilota della Red Bull, a cambiare idea? Probabilmente le parole, da sbruffone, rilasciate in conferenza stampa, quando sfidando i giornalisti, alle domande se avesse visto l'incidente di Bottas, ha risposto «Certo che sì», aggiungendo «Se ho rallentato? Ma avete visto il tempo che ho ottenuto?». E poi ancora: «Sono un pilota di F1, so quel che faccio. Vogliono togliermi la pole? Lo facciano».

Davanti a queste esternazioni da bullo (ecco nuovamente il Verstappen pre Monaco 2018), i commissa-

**SONO UN PILOTA
DI F1, SO QUELLO
CHE FACCIO.
SE VOGLIANO
TOGLIERMI
LA POLE, PREGO...**

MAX VERSTAPPEN

”

ri di pista non potevano non ritornare sull'episodio. E dopo aver visionato, video, audio e telemetrie, gli hanno cancellato la pole. In gara, l'olandese poteva essere comunque protagonista, ma alla prima virata a destra, quando ha visto al suo fianco Hamilton, ha tentato di portarlo fuori, di intimidirlo. Altra manovra sciocca.

L'inglese ha tenuto duro, si è scomposto, le due vetture sono entrate in contatto e la Red Bull è finita per campi perdendo posizioni e qualche pezzo. Ritornato in gara in modalità aggressiva, ha sorpreso Bottas con un bel sorpasso all'interno nella zona mista dello stadio, ma è andato troppo largo, il finlandese a sua volta ha chiuso e con l'ala gli ha pizzicato la ruota posteriore destra.

Ripassato sul rettilifilo, in maniera durissima, da Bottas, dopo poco Verstappen ha sentito la gomma afflosciarsi.

Ha dovuto percorrere un giro su tre ruote, è rientrato ai box ed ha recuperato fino al sesto posto chiudendo dietro al compagno di squadra Alexander Albon. Un fine settimana veramente da incubo, vecchio stile, quello di Verstappen. Ci auguriamo per lui, che ricacci la "bestia" nel luogo dove l'aveva ficcata, ben nascosta. Con la speranza che qualcuno tra Christian Horner, Helmut Marko, il padre Jos, gli abbia spiegato che quando c'è una bandiera gialla, quando c'è una monoposto uscita con violenza di pista, è obbligatorio alzare il piede. Lo dice il regolamento, ma soprattutto il buon senso. È anche questo che fa la differenza tra i due campioni del mondo Hamilton e Vettel, che prontamente hanno alzato il piede, e Verstappen. ●



Quando arriva il Gran Premio del Messico, Sergio Perez deve sentirsi come Lewis Hamilton. Una star inarrivabile per il suo popolo. Il problema è che per il 29enne di Guadalajara, questo accade una volta all'anno, sulla pista di casa a Mexico City, mentre per il pilota della Mercedes la gloria arriva in qualsiasi autodromo del mondo. Poco male, Perez è uno che si accontenta, il calore del pubblico è forte e gli offre una spinta in più mica da ridere. Domenica, Sergio si è inventato una grande corsa che lo ha visto concludere al settimo posto prendendo 6 punti pesantissimi per la Racing Point. Il duello finale con Daniel Ricciardo ha provocato grande eccitazione sulle tribune, con boati da stadio, soprattutto quando l'australiano della Renault a ruote inchiodate ha tentato un sorpasso tosto quanto esagerato. E difatti è andato per prati. Dopo di che, i due si so-



LAT

Perez

bello giocare in casa

SERGIO COGLIE UN GRAN SETTIMO POSTO DAVANTI ALLA SUA GENTE IN VISIBILIO. SONO PUNTI PESANTI PER RACING POINT

no ritrovari, la battaglia è proseguita, ma Perez ha resistito.

Per lui è l'ottavo risultato in zona punti su diciotto gare, che gli consente di essere nono nella classifica piloti con 43 lunghezze, il doppio del compagno di squadra Lance Stroll che in Messico (ma non solo lì) proprio non si è visto. Un bel problema per papà Stroll perché la sua Racing Point ha totalizzato 64 punti raggiungendo al sesto posto la Toro Rosso, mentre in quinta posizione c'è la Renault con 73 punti. Se soltanto il figliol prodigo fosse incisivo quanto Perez, la Racing Point potrebbe tranquillamente stare davanti alla Renault. Cosa ne penserà mister Lawrence? La risposta è ovvia: nulla...

Tornando a Perez, la sua concretezza è un dato di fatto anche se a volte l'errorino arriva sempre. Quest'anno però, con una monoposto che è soltanto parente della Force India di un paio di stagioni fa, è riuscito a conquistare due sestimi posti a Baku e Spa, poi si è piazzato tre volte settimo tra Monza, Sochi e casa sua. Un bell'andare, non c'è dubbio. Anche perché nelle ultime gare sembra che la RP19 abbia compiuto un saltino in avanti. Come detto, manca Stroll, il quale ha avuto il suo

punto più alto a Hockenheim con un certamente meritato quarto posto sotto la pioggia e con tanti suoi colleghi finiti fuori pista, poi quattro noni posti. Troppo poco insomma per un pilota che è al terzo anno di F1 ed ha un compagno di indubbio valore. Al termine del campionato mancano tre tappe che possono essere favorevoli

SUTTON-IMAGES.COM

per la Racing Point, permettendo a Perez di proseguire sulla falsariga delle ultime corse. Austin, San Paolo e Abu Dhabi, nel 2018 hanno visto il messicano ergersi a protagonista e concludere sempre in zona punti. Cosa molto importante per la squadra diretta ai box da Omar Szaifnauer che ha ritrovato vecchie ambizioni, anche se quel quarto posto nella classifica costruttori conquistato nel 2016 e 2017 è ormai troppo lontano.

Massimo Costa

PER L'OTTAVA VOLTA IN ZONA PUNTI

Per l'ottava volta su 18 Gp disputati, Sergio Perez è andato a punti con la Racing Point



Gasly

cuore Toro

DEBILITATO NEL FISICO MA NON NEL PIEDE DESTRO PIERRE CHIUDE AL 9° POSTO, MENTRE KVYAT È STATO PENALIZZATO

Una lotta furibonda, di quelle senza quartiere, si è conclusa non senza danni. All'ultima curva dell'ultimo giro, Daniil Kvyat ha tentato un disperato sorpasso a Nico Hulkenberg per la conquista della nona posizione, ma è finita male. Il russo della Toro Rosso ha urtato la Renault del tedesco, che si è girata e col posteriore ha urtato le barriere della Peraltada perdendo l'ala posteriore. Hulkenberg è ripartito, tagliando il traguardo da undicesimo, dietro alle due Toro Rosso di Kvyat e Pierre Gasly. Ma è apparso subito abbastanza chiaro che la manovra del pur bravo e sempre volitivo Daniil non sarebbe stata catalogata come semplice incidente di gara. Anche se il pilota del team faentino la pensa diversamente. Peccato, perché Franz Tost si era ritrovato sui monitor i suoi piloti nelle posizioni in cui erano partiti, nono e decimo, grazie a una brillantissima qualifica che li aveva portati entrambi nella Q3. E, cosa da rilevare, con quattro motori Honda nella fase finale della sessione che assegna la pole.

GETTY IMAGES

NON È STATO UN GP FACILE, MA POSSO DIRE DI AVERE DATO IL 100% E DI ESSERE APPAGATO PER I DUE PUNTI COLTI

PIERRE GASLY

”

Non ci sono volute tre ore mezza per decidere se Kvyat fosse da penalizzare: in quattro e quattr'otto gli sono stati assegnati dieci secondi di penalità che lo hanno cacciato fuori dalla zona punti permettendo a Hulkenberg di essere classificato decimo, mentre chi ne ha beneficiato è stato Gasly, nono dopo che si trovava undicesimo. Alla fine, in qualche maniera, alla Toro Rosso è comunque andata bene, due punti sono arrivati (anziché 3) permettendo di tenere stretta con i denti la sesta posizione, ora condivisa con la Racing Point a 64 punti. Più avanti, la Renault con 73. Tra queste tre squadre si gioca la partita per il quinto posto in campionato.

«Sapevamo che sarebbe stata una gara dura partendo con le gomme soft, ma nel finale avevamo intatte buone possibilità di prendere punti - ha spiegato Kvyat - Ho disputato una corsa tirata e non nascondo che sono rattristato per la penalità che mi hanno dato. Stavamo lottando, lui si difendeva, io attaccavo e sono cose che possono succedere quando



LAT

si corre. Siamo piloti e queste cose possono accadere, specialmente nella curva finale dell'ultimo giro. Malgrado ciò, siamo andati forti per tutto il weekend così cercheremo di proseguire su questa strada già ad Austin a partire da venerdì». Una bella gara l'ha svolta anche Gasly che non ha mancato di affrontare duelli particolarmente vivaci, come quello con Carlos Sainz. «Non è stato un Gran Premio facile - ha detto Pierre - ma posso dire di avere dato il cento per cento e non posso che essere appagato per avere conquistato due punti. La monoposto è stata competitiva per tutti e tre i giorni. Partire con le soft non è stato l'ideale, ma abbiamo fatto il nostro meglio in quanto a strategia e alla fine ha pagato prendendo punti importanti per la nostra battaglia nel campionato costruttori». Più serafico di Kvyat, Guillaume Dezeux, responsabile delle performance delle vetture: «Il tentativo di Daniil all'ultima curva è stato un tantino ambizioso e sfortunatamente abbiamo preso 10" per la collisione provocata. Kvyat ha comunque disputato una gara molto bella come Gasly e anche se hanno perso tanto tempo per via delle bandiere blu, alla fine i punti sono arrivati».

Massimo Costa



Alfa Romeo ancora a secco

UN'ALTRA GARA ANONIMA PER RAIKKONEN E GIOVINAZZI CON UNA C38 IN DIFFICOLTÀ, MENTRE LA TOP TEN DIVENTA UN TARGET PIUTTOSTO DIFFICILE

CITTÀ DEL MESSICO - In Messico è proseguito il momento di appannamento dell'Alfa Romeo Racing, che non riesce più a trovare con continuità un posto al sole tra le scuderie di centro gruppo. L'altitudine non ha certamente messo a suo agio l'impianto frenante della C38, creando complicità diffuse un po' a tutte le squadre. Inoltre, problemi di bilanciamento hanno impedito alle monoposto schierate dalla squadra con sede a Hinwil di gestire nel modo migliore le temperature degli pneumatici e creato difficoltà nel portarli nella finestra di utilizzo ottimale. A rendere ancora più complicato il lavoro dello staff tecnico della casa del Biscione si sono poi aggiunti i cordoli della pista intitolata ai Fratelli Rodriguez, che vanno affrontati in modo aggressivo e non hanno giovato alla stabilità delle vetture tricolori, assai sensibili agli scuotimenti, che non sono riuscite ad andare oltre la settima e l'ottava fila sullo schieramento di partenza rispettivamente con Raikkonen e Giovinazzi.

Raikkonen, scattato dalla quattordicesima piazzola sullo schieramento di partenza, è rimasto arretrato a causa di alcuni duelli che gli hanno fatto perdere due posizioni e causato danneggiamenti alla sua monoposto. I problemi di bilanciamento della C38, che ha portato ad un utilizzo sub-ottimale degli pneumatici, ha precluso la strategia della singola sosta. Kimi è rientrato per la prima volta nella corsia box dopo 15 giri, quando è passato dalle Medie alle Hard. In quel momento, il finlandese era arrivato alla soglia della zona punti. Nel corso del 52.giro l'ex iridato con la Scuderia Ferrari ha assolto il secondo pit-stop, passando alle Medie, ma è stato costretto al ritiro una manciata di giri più tardi a causa di problemi di raffreddamento che hanno fatto salire le temperature del motore e portato la squadra alla scelta di farlo rientrare per evitare una possibile rottura.

Non è andata molto meglio a Giovinazzi che, senza gli oltre venti secondi persi nel corso del cambio gomme effettuato nel corso del ventesimo giro quando il pugliese occupava l'ottava posizione a quattro secondi da Stroll, avrebbe potuto lottare per la zona punti. Il terzo pilota della Scuderia Ferrari è riuscito dalla corsia box in diciassettesima posizione e ha concluso al quattordicesimo posto alle

spalle di Sainz. Anche in Messico, il pilota di Martina Franca non ha avuto alcuna chance di muovere la sua classifica, che lo vede fermo a quattro punti. Nel corso del cambio gomme, la vettura del pilota pugliese è caduta dai cavalletti in anticipo, costringendo i meccanici del pit-stop a ripetere l'operazione e trattenere il pilota italiano per oltre venti secondi più del necessario. Ancora una volta, il pugliese non ha nulla da rimproverarsi e deve soprattutto recriminare per un errore della squadra, che pare meno focalizzata quando interviene sulla monoposto del pilota italiano. Nonostante Giovinazzi continui a mostrare una gran tranquillità, non sono ancora giunte conferme in merito all'estensione del suo contratto alla prossima stagione. Secondo voci raccolte nel paddock di Città del Messico, l'annuncio del secondo pilota dell'Alfa Romeo Racing dovrebbe avvenire in tempi brevissimi.

Nella graduatoria di campionato, la squadra tricolore è rimasta in ottava posizione alle spalle della più diretta rivale Racing Point, che nelle ultime uscite si è espressa su livelli ben più consistenti rispetto alla compagine guidata da Frederic Vasseur. Mentre dalla corsa di Hockenheim a quella di Suzuka la scuderia del Northamptonshire ha conquistato trentacinque punti, la squadra zurighese si è fermata a nove: numeri che ben fotografano il rendimento meno incisivo dell'Alfa Romeo Racing dopo la ripartenza del mondiale dopo la pausa di Agosto. Il divario tra le due squadre si è ulteriormente ampliato in questo fine settimana, con il team di Silverstone che ha colto un meritato settimo

posto con l'eroe di casa Checo Perez e ha raggiunto in sesta posizione la Scuderia Toro Rosso. A Città del Messico entrambe le monoposto della Casa del Biscione hanno avuto un trend involutivo nel corso del fine settimana, in discontinuità con un andamento che era andato consolidandosi nel corso della stagione e che aveva sovente visto i due piloti del Biscione migliorarsi turno dopo turno, per poi graffiare in qualifica. Giovinazzi e Raikkonen, compresi i limiti prestazionali della C38, si sono dedicati a svariati long-run, il finlandese con le Hard e l'italiano con le Medie, utili nella definizione della strategia di gara che in passato in Messico si sono rivelate importanti. «L'inizio del fine settimana è

PURTROPPO
IN QUESTO FINE
SETTIMANA
LA ZONA PUNTI NON
È MAI STATA ALLA
NOSTRA PORTATA

FREDERIC VASSEUR

”



LAT



SUTTON-IMAGES.COM



GIOVINAZZI SVANTAGGIATO PER GUAI AL PIT-STOP

A lato e sotto, Giovinazzi, che ha pagato anche un catastrofico pit-stop e non certo per colpa sua. Al centro, in basso, le due Alfa Romeo subito dopo il via galleggiano nelle retrovie



GETTY IMAGES

stato promettente, ma non siamo riusciti a crescere nella seconda giornata e a farci trovare reattivi in qualifica. La settima fila con Raikkonen e l'ottava con Giovinazzi non sono state certamente in linea con gli obiettivi della vigilia. Nella consapevolezza di non trovarci in un contesto a noi favorevole, ci siamo dedicati alle simulazioni di gara, cercando di anticipare al sabato quello che sarebbe accaduto nel corso del Gran Premio, dove un problema tecnico e un contrattempo al cambio gomme ci hanno rallentato. In questo fine settimana, la zona punti non è mai stata alla nostra portata», ha spiegato il Team Principal Vasseur. ●

Verstappen ci mette del suo

La pista di Città del Messico affrontata da Nicola Larini in F1 tra la fine degli anni '80 e inizio anni '90 era assai diversa da quella attuale, ma non v'è dubbio che il pilota toscano conosca bene la location messicana. Larini, campione super-turismo '92 con Alfa Romeo ed ex pilota nella massima serie dall'87 al '91 (Coloni, Osella, Ligier, Modena Team) oltre che nelle stagioni '92 e '94 correndo in totale cinque gare con Ferrari chiudendo la carriera F1 disputando i primi 5 GP della stagione '97 con Sauber, ha totalizzato pressoché 50 partenze nella massima serie partecipando a 72 weekend di gara.

Nicola ha commentato per Autosprint il GP del Messico 2019: Hamilton incamererà l'83ª vittoria dimostrando una grande visione di gara e gestendo come di consueto molto bene le gomme... «Pronti via e la corsa di Lewis ha rischiato di essere compromessa dal contatto con Verstappen. Max stava tenendo una traiettoria più interna rispetto a Lewis su un tratto di pista poco gommato e, andando in sovrasterzo, l'effetto pendolo ha portato l'olandese a urtare la pancia della Mercedes. Buona strategia, fortuna e grande intuito hanno consentito tuttavia a Hamilton di ghermire l'ennesima vittoria».

- I ferraristi sono partiti bene. Come hai visto la condotta di Vettel?

«Non credo che Seb, scattato egregiamente, stesse guardando lo specchietto per accompagnare sul prato Lewis. Semmai ritengo che Hamilton sia stato un po' troppo ottimista, ma ha ben pensato di alzare il piede, altrimenti sarebbe potuto succedere un bel casino».

- Sorpasso spettacolare di Verstappen ai danni di Bottas. Diamo più meriti all'olandese o demeriti a Valtteri?

«Il finlandese non si aspettava l'attacco di Max per

«LA GARA DI HAMILTON POTEVA ESSERE COMPROMESSA DALLA MANOVRA COMPIUTA DAL PILOTA OLANDESE NEL CORSO DEL PRIMO GIRO»



SUTTON-IMAGES.COM

ché era piuttosto lontano, ma obiettivamente Verstappen ci ha messo del suo come spesso accade. Resto sempre perplesso, tuttavia, in merito ai danni che possono causare le bandelle nei duelli tra piloti. Nel caso della battaglia Verstappen - Bottas è bastato un pizzico dell'ala anteriore di Valtteri alla posteriore sinistra di Max per forarla. E poi si parla tanto di sicurezza in pista. Belle contraddizioni...».

- Giusto non prendere provvedimenti per il contatto tra Magnussen e Verstappen?

«Assolutamente sì, valuto positivamente il metro

PAGID
RACING

THE DIFFERENCE
IN BRAKING





pena tentare l'azzardo. Purtroppo non ha funzionato».

- **Giovinazzi ha gestito bene le gomme restando a lungo nella top 10 prima di un clamoroso errore al pit stop da parte della squadra. Antonio riuscì a liberarsi della iella?**

«Bella domanda. Purtroppo, per un motivo o per l'altro, Giovinazzi in più di un'occasione non è riuscito a concretizzare quanto meritava. Bon Giovi è un pilota forte, anche se deve ancora dimostrare di poter essere un leader. Non posso che augurarglielo, ha ancora molta strada da fare».



NON MI SENTO DI BIASIMARE LA FERRARI PER AVER DIVERSIFICATO LA STRATEGIA, VALEVA LA PENA TENTARE

NICOLA LARINI



- **Albon dimostra nuovamente grande maturità e molta solidità mentale. Che ne pensi del thailandese?**

«In Red Bull sanno bene quando è il momento di operare eventuali scambi con Toro Rosso e, nel caso di Alex, non hanno fatto eccezione. Non credo che la retrocessione di un pilota dal team satellite alla casa madre sia da vedere come una punizione o un declassamento. Sono tanti i fattori chiamati in causa e chi meglio di

loro può sapere come muoversi in tal senso?».

- **Tra gli episodi più discussi del weekend c'è stato quello della bandiera gialla non rispettata da Verstappen in qualifica. Mossa che, tra l'altro, è costata la pole all'olandese. Ti è mai capitato di non vedere una yellow flag?**

«Innanzitutto, va detto che Max ci ha provato e gli è andata male (ride). Personalmente mi è successo di non vedere una bandiera gialla e penso capiti ai piloti soprattutto quando sono impegnati nella bagarre, attaccando o difendendo da un rivale». ●

dei commissari a Città del Messico».

- **A tuo giudizio cosa ha spinto Ferrari a optare per due strategie differenti con Leclerc e Vettel?**

«Su un tracciato dall'asfalto così scivoloso e che è situato ad alta quota, i fattori da tenere in considerazione sono tantissimi. Per quanto concerne le gomme, la pressione dovuta all'alta quota, unitamente alle caratteristiche molto particolari del tracciato e il grip che si genera nel finale sono due fattori molto importanti. Non mi sento di biasimare Ferrari per aver diversificato la strategia, valeva la

QUELL'ILLUSORIA PRIMA FILA ROSSA

Sopra l'illusoria partenza delle Rosse scattate davanti a tutti anche a Città del Messico. Poi con le strategie la gara ha preso una piega diversa...

PAGID
RACING



Distribuito da:
motorquality Tel. 02 249511 • info@mqauto.it
www.mqauto.it
TECHNOLOGY FOR SPORT





Ferrari, viva l'equilibrio

A Città del Messico, per la nona volta in questa stagione, un pilota della Scuderia Ferrari ha preso il via dal vertice dello schieramento di partenza, a dimostrazione di come le SF90 esprimano con consistenza un livello di competitività che va ben oltre i numeri espressi dalle graduatorie di campionato. La monoposto italiana, oltre a confermarsi regina assoluta delle qualifiche, visto che la Mercedes è ferma ad otto, si è dimostrata velocissima anche su un tracciato che è per eccellenza quello dei compromessi. L'altitudine e la conformazione del circuito dedicato ai Fratelli Rodriguez presentano delle condizioni di unicità, alle quali gli staff tecnici dovrebbero rispondere con una monoposto progettata ad hoc. Ovviamente, ciò non è possibile e costringe le scuderie a un complesso lavoro di adattamento. La Scuderia Ferrari ha organizzato un importante incontro, in linea con una nuova metodologia di comunicazione unanimemente ap-

LA SCELTA DEL TEAM ROSSO RESTA QUELLA DI PREFERIRE UNA CONFIGURAZIONE AERODINAMICA CHE È UN BUON COMPROMESSO TRA L'IDEALE NEI SETTORI VELOCI E QUELLI GUIDATI

prezzata, nella quale ha spiegato le principali aree oggetto di compromesso, mostrando di poter comunque far leva su punti di forza che le hanno consentito di essere ancora una volta competitiva. Dopo aver apportato nel corso della stagione una serie di sviluppi che rendono in questo momento la SF90 la monoposto di riferimento, lo staff tecnico di Mattia Binotto ha saputo ben interpretare anche le difficoltà poste dal circuito ubicato nella periferia della megalopoli americana.

La rarefazione dell'aria, dovuta ai 2250 metri di quota, rappresenta un fattore ambientale che impatta in modo rilevante sulle performance delle monoposto. Da un lato, risulta problematica la determinazione degli assetti; dall'altro mantenere un adeguato scambio termico, che non è solo legato alle componenti della power unit. Anche i freni sono particolarmente sollecitati sotto questo profilo. Non meno rilevante l'impatto sulle prestazioni dei



portata d'aria, garantirebbe densità pari a quella sul livello del mare. In realtà, tale opzione, ottimale per questo tracciato, risulterebbe penalizzante sulle altre piste, a causa della maggiore inerzia della turbina, incrementando così il ritardo di risposta del turbo (turbo lag). Occorre sottolineare che quest'ultimo fattore è gestito, sulle attuali power unit, tramite la Mgu-h che incrementa la velocità di rotazione del compressore. Ciò detto, considerando ottimale l'adozione di turbine di dimensioni ridotte, si cerca di garantire una maggiore densità dell'aria nel plenum del motore, incrementando il regime di rotazione della turbina al massimo consentito di 125.000 giri/minuto. Questa scelta, però determina come conseguenza, una minore carica prodotta dalla Mgu-h, utilizzata in parte appunto per incrementare la velocità del compressore. In sostanza, si ha un efficientamento della componente endotermica a discapito della carica elettrica disponibile. Questa scelta, è considerata strategica da parte di tutti i motoristi, valutando meno impattante la riduzione di carica prodotta, rispetto alla massima potenza del motore endotermico. Ovviamente, ciascun motorista, valuta singolarmente, sulla base delle caratteristiche della propria power unit, quale sia il livello di equilibrio ottimale tra i due fattori, ovvero il regime di rotazione massimo da raggiungere (sempre entro il limite dei 125.000 giri).

Per quanto riguarda invece la determinazione dell'assetto aerodinamico, Clear ha evidenziato quanto la configurazione base adottata in Messico sia quella di Monaco o Singapore, in grado però di produrre un carico massimo pari a quello di Monza, con una resistenza (drag) analoga. Ciò detto, il fattore che genera maggiormente preoccupazione, complicando la gestione aerodinamica, è rappresentato dal raffreddamento di propulsore e freni. Nel primo caso, l'impossibilità di realizzare e dimensionare uno specifico impianto di raffreddamento per questo appuntamento, impone ai team l'incremento degli sfoghi sulla carrozzeria e della sezione del retrotreno al fine di mantenere un adeguato scambio termico. Ciò determina un sostanziale aumento della resistenza, riducendo la velocità massima raggiungibile in rettilineo. Questo fattore, debitamente soppesato anche nella scelta delle dimensioni delle prese d'aria dei freni, di fatto pone il dilemma ai tecnici, su dove posizionarsi nella scelta del compromesso ideale nel rapporto affidabilità-efficienza. È intuibile il fatto che una scelta troppo conservativa, a favore della prima, sacrifici eccessivamente le prestazioni. Per contro, privilegiare la seconda comporterebbe eccessivi rischi. Per questo motivo, i tecnici tendono a preferire una configurazione aerodinamica che garantisca un buon equilibrio tra i settori veloci e quelli guidati del circuito messicano, non adottando il livello di carico ottimale massimo prodotto dalle ali. Così dispone una residua efficienza, spendibile come un tesoretto, adottando quelle soluzioni di smaltimento del calore che possano garantire l'affidabilità della vettura. Insomma, come nel caso della power unit, anche per l'assetto, il mix ideale comporta qualche "sacrificio". ●

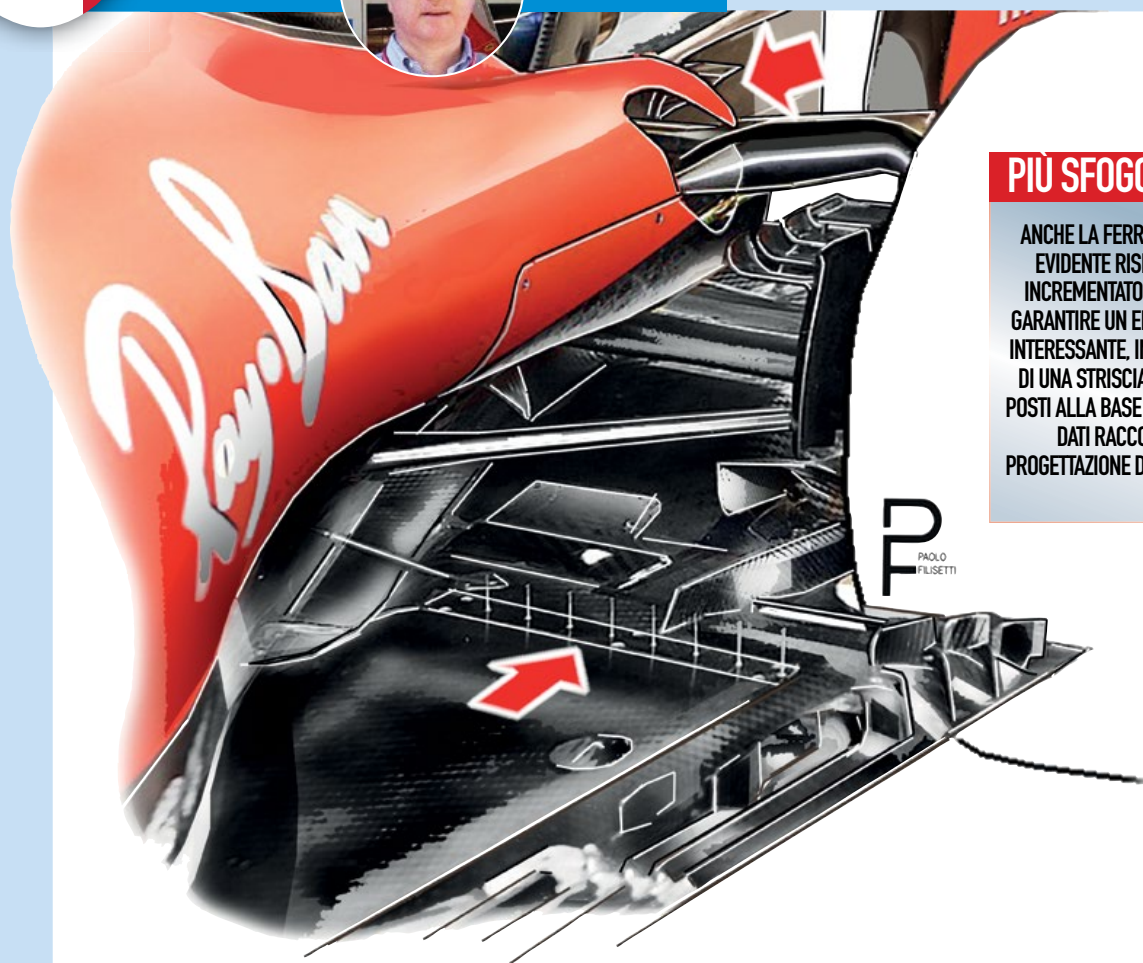
brioso

propulsori, non limitato ad una riduzione della potenza massima prodotta dal motore endotermico, ma che coinvolge anche la disponibilità di carica generata dall' Mgu-H. Per rendere comprensibile e scendere nei dettagli di questo quadro complesso, Luigi Fraboni, responsabile operativo power unit Ferrari, e Jock Clear, driver Coach Ferrari, hanno illustrato gli effetti della rarefazione, e le contromisure da applicare.

Fraboni ha posto l'accento sulla diminuzione di potenza massima disponibile evidenziando quanto l'unicità delle condizioni ambientali di questo GP rientrino a priori nella determinazione delle scelte tecniche in fase di progettazione della power unit. In pratica, infatti, non esiste una sola strada per ridurre il taglio di potenza. In fase di progetto, potrebbe, ad esempio, essere privilegiata la scelta di adottare un turbo compressore di diametro maggiore, che grazie ad una più elevata

IN QUALIFICA LA SF90 HA FATTO BINGO

Due Ferrari in prima fila dopo le qualifiche sono la prova che la Rossa ha ben fatto i suoi conti circa il potenziale sul giro secco. In gara, poi, le strategie adottate non sono parse altrettanto efficaci, se confrontate col passo delle due Mercedes di Hamilton e di Bottas



PIÙ SFOGO AL RETROTRENO

ANCHE LA FERRARI, SEPPUR IN MODO MENO EVIDENTE RISPETTO AGLI AVVERSARI, HA INCREMENTATO LO SFOGO POSTERIORE PER GARANTIRE UN EFFICIENTE RAFFREDDAMENTO. INTERESSANTE, INVECE, L'ADOZIONE NELLA FP3 DI UNA STRISCIA DI 7 SENSORI DI PRESSIONE POSTI ALLA BASE DEL GOMITO DEL DIFFUSORE. I DATI RACCOLTI SERVIRANNO NELLA PROGETTAZIONE DELLA VETTURA DEL PROSSIMO ANNO.

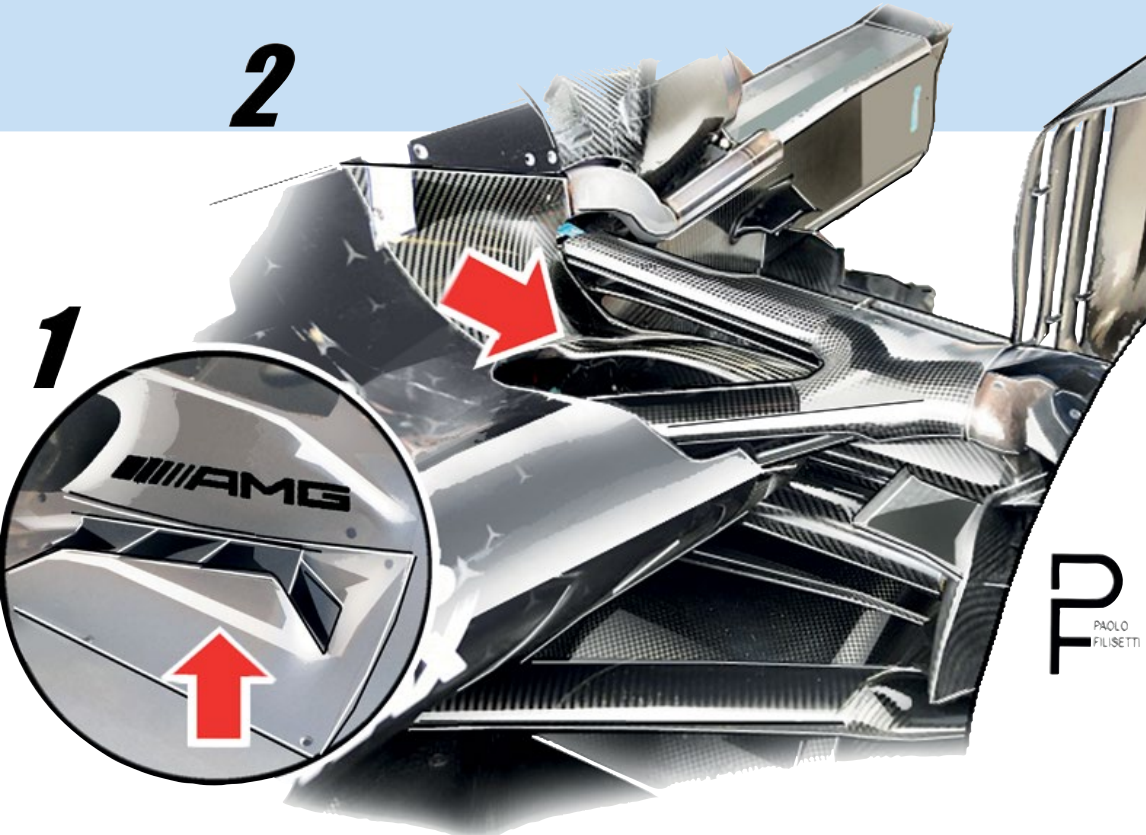
P
PAOLO
FILISSETTI

Ricalibrazione causa altitudine

CITTÀ DEL MESSICO - A questo punto della stagione gli sviluppi sulle monoposto si limitano ad adattamenti alle caratteristiche dei tracciati, in quanto ormai il reparto progettazione di ogni team da tempo è concentrato al pieno delle proprie capacità operative, sulla definizione dei dettagli della vettura 2020. Nel caso di questo Gp, in realtà le esigenze specifiche del tracciato di Città del Messico, hanno imposto a tutti i team una "ricalibrazione" complessiva delle monoposto. Cosa intendiamo dire? Come spiegato approfonditamente in un altro articolo di questo numero di AS, la rarefazione dell'aria a 2250 metri di quota, è pari a circa il 40%, e comporta la messa in campo di contromisure mirate sia a ridurre il suo effetto a livello aerodinamico, in termini di basso carico aerodinamico prodotto, sia a livello di raffreddamento dei componenti della power unit e dei freni ed infine per compensare adeguatamente la perdita di potenza dei propulsori. Mercedes, è stata tra i team maggiormente attivi, di fatto predisponendo una configu-

**I 2500 METRI
DI QUOTA DEL GP
IMPONGONO
UN PRECISO
LAVORO
DI ADATTAMENTO
A SPECIFICHE
PROBLEMATICHE.
ECCONE TUTTE
LE MODALITÀ ...**

razione della W10, che integrava un massiccio ampliamento delle prese d'aria per lo smaltimento del calore, ed un tangibile incremento del passaggio del flusso d'aria in uscita dai radiatori, al retrotreno. È stata, infatti, aumentata la sezione del foro di passaggio del triangolo superiore della sospensione, per garantire un adeguato scambio termico, soprattutto nella zona in cui è posta la turbina. In parallelo, sono state adottate griglie ai lati dell'abitacolo, come già avvenuto in Gp torridi come il Bahrain. Le prestazioni della PU progettata e realizzata a Brixworth, in verità, non sono apparse eccelse nelle sue ultime due versioni (Phase2 e Phase 3), mostrando un gap tangibile rispetto alla 064 Evo 3 Ferrari. Per cercare di colmarlo, gestendo adeguatamente i fattori ambientali descritti in precedenza, i tecnici Mercedes hanno potuto puntare sull'adozione di modalità meno conservative rispetto a quelle utilizzate nei GP precedenti. Ciò è stato confermato nella parte finale di questa gara, quando ad Hamilton è stato comunicato dal muretto, di po-



MERCEDES ADATTABILE

SI NOTANO NEL DETTAGLIO CIRCOLARE 1) LE GRIGLIE DI SMALTIMENTO DEL CALORE POSTE AI ALTI DELL'ABITACOLO. AL RETROTRENO 2), INVECE, È STATA INCREMENTATA LA SEZIONE DEL FORO DI PASSAGGIO DEL TRIANGOLO SUPERIORE DELLA SOSPENSIONE. IN QUESTO MODO IL FLUSSO PASSANTE ATTRAVERSO DI ESSO HA INCREMENTATO LA SUA FUNZIONE DI "TRAINO" VERSO IL POSTERIORE, DELLA PORZIONE INFERIORE IN USCITA DAI RADIATORI.

FP
PAOLO
FILISSETTI

tere disporre della massima potenza erogabile dalla PU, per mantenere a distanza di sicurezza Vettel, in progressivo avvicinamento. Lo sfruttamento della turbina più elevato e l'incremento delle temperature interne sono stati i fattori maggiormente "attenzionati" dai tecnici Mercedes nel corso dell'intera gara.

L'ottimizzazione del raffreddamento, è stato il leit motif anche della configurazione della carrozzeria adottata dalla Red Bull. La sezione del retrotreno della Rb15, infatti, è stata incrementata in modo ragguardevole presentando una sorta di sezione a megafono. Nella parte superiore, all'altezza del foro di passaggio del triangolo superiore della sospensione, la carrozzeria presentava addirittura, seppur ben ricordato un "camino" per migliorare in modo tangibile l'estrazione del calore. Per quanto riguarda la Ferrari, le Sf90 di Vettel e Leclerc, presentavano un incremento delle prese d'aria molto meno evidente rispetto alle monoposto rivali. Al retrotreno il bordo di uscita della carrozzeria presentava un profilo modificato mediante il ritaglio di una sua porzione, incrementando in questo modo la sezione del passaggio d'aria in uscita dai pacchi radianti.

Più interessante, per contro, l'adozione nel corso delle FP3, di una striscia di sensori di pressione posti sul fondo davanti al "gomito" di attacco del diffusore. Si è trattato di un test funzionale al progetto 2020, per misurare la portata e la pressione del flusso d'aria in questa sezione della vettura, con l'ultima versione di fondo (quello introdotto a Singapore ndr.). I dati serviranno come base di confronto in galleria e al CFD, per la definizione di dettaglio di quest'area della monoposto del prossimo anno. È corretto sottolineare, che questa tipologia di misurazioni effettuate nel corso delle prove libere, non

RED BULL CURA BENE LO SCAMBIO TERMICO



TRA LE MISURE ADOTTATE DAI TEAM PER GARANTIRE UN SUFFICIENTE SCAMBIO TERMICO, VI È STATO L'INCREMENTO DELLA SEZIONE DELLA CARROZzeria POSTERIORE. NEL CASO DELLA RED BULL, QUESTO È STATO ACCOMPAGNATO DALL'INTEGRAZIONE DI "CAMINI" ALL'ALTEZZA DEL TRIANGOLO SUPERIORE DELLA SOSPENSIONE, DI FATTO SEGUENDO PUR IN MODO VISIVAMENTE DIVERSO LO STESSO PRINCIPIO ADOTTATO DALLA MERCEDES.

rappresenti una novità, bensì sia una prassi consolidata, ereditata dalla Mercedes, che la adottata più volte nelle ultime due stagioni.

La precisione dei dati raccolti in pista, rappresenta ancora, nonostante lo sviluppo dei programmi di simulazione, uno strumento fondamentale, non in conflitto con le nuove tecnologie bensì a loro integrazione. ●



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Verstappen	5°	24"493
Gasly	9°	22"689
Kvyat	10°	22"490
Norris	12°	2'03"388
Albon	14°	22"192
Leclerc	15°	22"002
Sainz Jr.	15°	22"241
Raikkonen	15°	22"754
Hülkenberg	18°	22"484
Pérez	20°	22"357
Giovinazzi	21°	43"411
Kubica	21°	24"606
Russell	22°	22"887
Hamilton	23°	22"269
Magnussen	28°	23"084
Sainz Jr.	35°	22"179
Bottas	36°	22"179
Vettel	37°	21"862
Stroll	37°	22"745
Grosjean	37°	24"128
Leclerc	43°	25"786
Albon	44°	22"003
Kvyat	44°	22"033
Gasly	49°	22"618
Ricciardo	50°	22"345
Raikkonen	52°	22"963
Kubica	60°	22"570

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	1.36'48"904	189.239	1'19"461	66
2°	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	71	a 1"766	189.182	1'19"381	68
3°	V. Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 3"553	189.123	1'19"494	66
4°	C. Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	71	a 6"368	189.032	1'19"232	53
5°	A. Albon (Thailandia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	a 21"399	188.544	1'19"325	48
6°	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	a 1'08"807	187.024	1'20"406	65
7°	S. Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 1'13"819	186.864	1'20"485	70
8°	D. Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	71	a 1'14"924	186.829	1'20"146	53
9°	P. Gasly (Francia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	70	a 1 giro	185.827	1'19"530	53
10°	N. Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	70	Incidente	185.689	1'20"791	59
11°	D. Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	70	a 1 giro (b)	185.606	1'19"905	48
12°	L. Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 1 giro	185.540	1'20"922	68
13°	C. Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	70	a 1 giro	185.444	1'20"311	66
14°	A. Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	70	a 1 giro	184.782	1'21"014	65
15°	K. Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 2 giri	183.854	1'21"682	53
16°	G. Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 2 giri	182.422	1'21"286	69
17°	R. Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 2 giri	182.276	1'21"581	68
18°	R. Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 2 giri	181.987	1'20"696	63

NON CLASSIFICATI

K. Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	58	Prob. mecc.	183.410	1'20"082	55
L. Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	48	Prob. mecc.	178.291	1'21"643	46

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICOTTESIMO GRAN PREMIO

SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	3	3	2	2	3
FERRARI	LECLERC	FERRARI	3	3	3	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	5	4	4	3	3	3
RED BULL	ALBON	HONDA	5	5	5	4	3	3
RACING POINT	PEREZ	MERCEDES	4	4	4	3	2	2
RACING POINT	STROLL	MERCEDES	4	4	4	2	1	1
WILLIAMS	RUSSEL	MERCEDES	3	3	3	2	3	3
WILLIAMS	KUBICA	MERCEDES	4	4	4	2	1	1
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	4	4	3	3	3
RENAULT	RICCIARDO	RENAULT	6	4	4	4	2	4
TORO ROSSO	KVYAT	HONDA	7	7	7	6	3	3
TORO ROSSO	GASLY	HONDA	7	5	5	5	3	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	3	3	2	2	3
MCLAREN	SAINZ	RENAULT	5	4	4	4	4	3
MCLAREN	NORRIS	RENAULT	4	4	4	4	4	4
ALFA ROMEO	RAIKKONEN	FERRARI	4	3	3	2	2	3
ALFA ROMEO	GIOVINAZZI	FERRARI	4	4	4	2	2	4

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH.IT

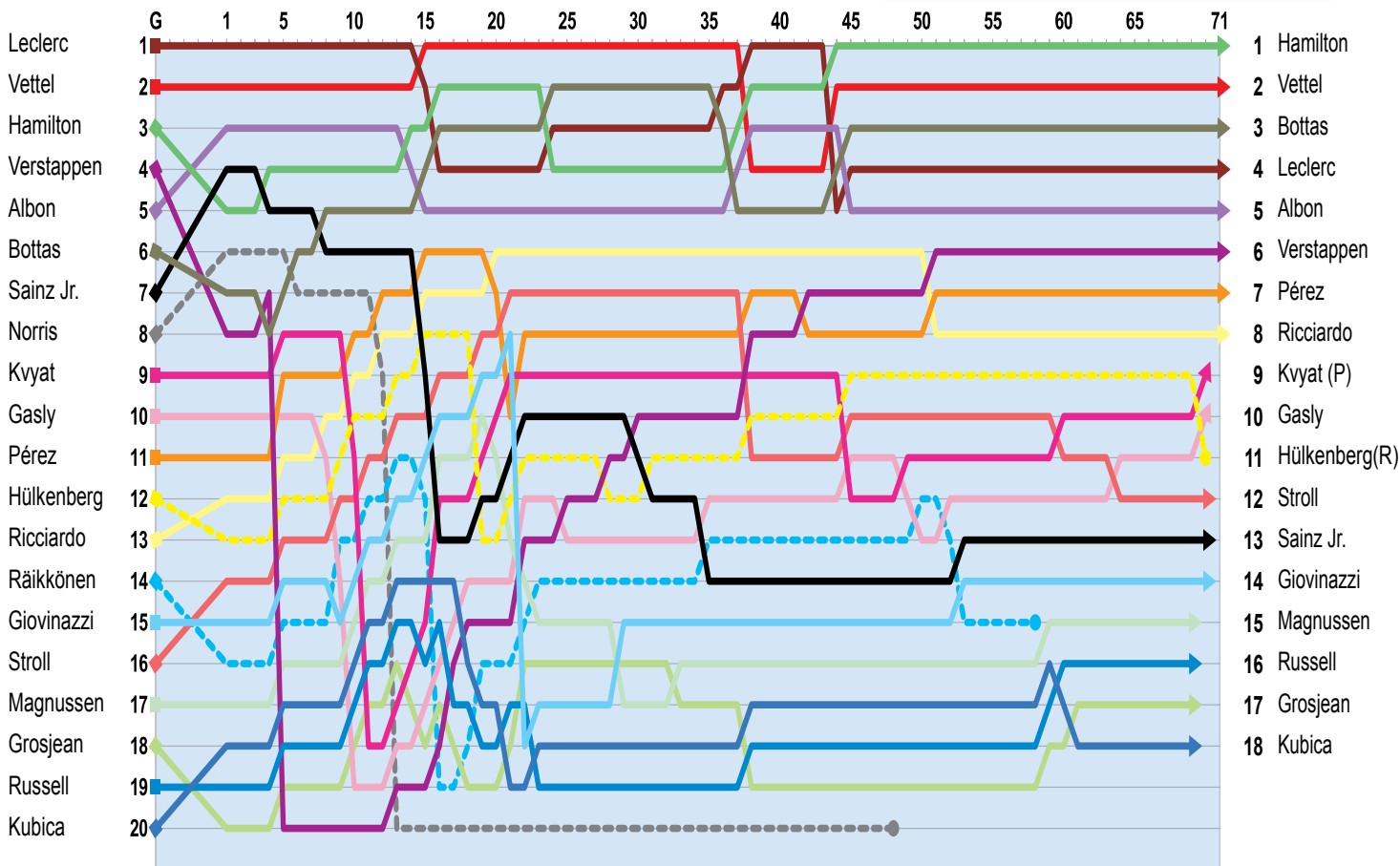


MESSICO | 18ª gara del mondiale F1 | 27 ottobre 2019 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

LEGGENDA

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE

234 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

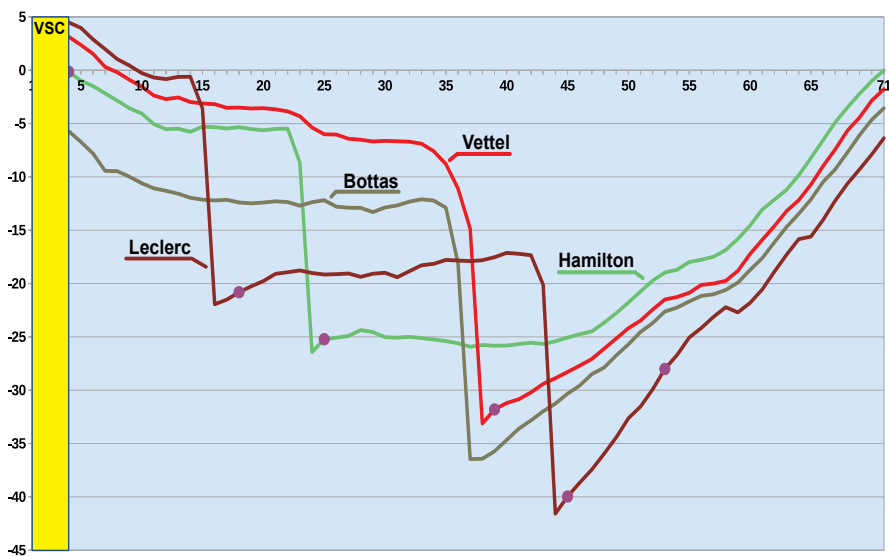
QUALIFICAZIONI

Vettel	357.9
Leclerc	357.0
Magnussen	353.0
Stroll	352.2
Pérez	352.1
Raikkonen	352.1
Kubica	351.9
Grosjean	351.7
Russell	351.6
Ricciardo	351.6
Hamilton	350.7
Giovinazzi	349.5
Verstappen	347.8
Bottas	347.7
Kvyat	347.3
Sainz Jr.	346.9
Gasly	346.7
Hülkenberg	346.2
Albon	345.6
Norris	344.4

GRAN PREMIO

Pérez	359.7
Giovinazzi	359.0
Raikkonen	358.8
Verstappen	357.2
Stroll	356.5
Gasly	356.5
Kvyat	355.8
Russell	355.3
Ricciardo	354.9
Grosjean	354.5
Hülkenberg	354.2
Bottas	354.0
Albon	353.9
Hamilton	352.2
Kubica	352.0
Norris	351.4
Sainz Jr.	349.0
Vettel	345.0
Magnussen	344.6
Leclerc	340.1

I DISTACCHI



● Giro più veloce

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.



PROVE LIBERE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

M.Verstappen (Red Bull RB15/
Honda)

1'14"758 media 207,260 km/h

Primato precedente:

D.Ricciardo (Red Bull RB14/
TAG Heuer, 2018)

1'14"759 media 207,257 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

V.Bottas (Mercedes F1 W09
EQ Power+, 2018)

1'18"741 media 196,776 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

M.Verstappen (Red Bull RB13/
TAG Heuer, 2017)

1h36'26"552 media 189,970
km/h

GIRI IN TESTA

Leclerc	1°-14°
Vettel	15°-37°
Leclerc	38°-43°
Hamilton	44°-71°

VENERDI 25 OTTOBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Vettel	1'18"218	1'16"607
2° Verstappen	1'17"461	1'16"722
3° Leclerc	1'17"446	1'17"072
4° Bottas	1'18"005	1'17"221
5° Hamilton	1'17"327	1'17"570
6° Kvyat	1'18"835	1'17"747
7° Albon	1'17"949	1'21"665
8° Gasly	1'18"593	1'18"003
9° Sainz Jr.	1'18"401	1'18"079
10° Hülkenberg	1'19"011	1'18"261
11° Norris	1'19"299	1'18"349
12° Stroll	1'19"679	1'18"362
13° Pérez	1'19"717	1'18"366
14° Ricciardo	1'19"499	1'18"380
15° Raikkonen	1'19"205	1'18"681
16° Grosjean	1'19"850	1'18"766
17° Giovinazzi	1'18"959	1'18"889
18° Magnussen	1'19"013	1'19"306
19° Russell	1'20"548	1'19"968
20° Kubica	s.t.	1'20"180
21° Latifi	1'21"566	s.t.

SABATO 26 OTTOBRE

	3ª SESSIONE
1° Leclerc	1'16"145
2° Vettel	1'16"172
3° Bottas	1'16"259
4° Hamilton	1'16"381
5° Sainz Jr.	1'16"638
6° Verstappen	1'16"903
7° Gasly	1'17"090
8° Albon	1'17"094
9° Norris	1'17"146
10° Pérez	1'17"207
11° Kvyat	1'17"529
12° Raikkonen	1'17"740
13° Stroll	1'17"866
14° Giovinazzi	1'17"881
15° Magnussen	1'18"132
16° Grosjean	1'18"527
17° Russell	1'20"965
18° Kubica	1'22"002
19° Hülkenberg	s.t.

POLE POSITION

			QUALIFICHE			SETTORI		
SABATO 26 OTTOBRE			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Verstappen	Red Bull RB15	1'15"949	1'16"136	1'14"758	26"732	28"586	19"440	
2° Leclerc	Ferrari SF90	1'16"364	1'16"219	1'15"024	26"625	28"787	19"523	
3° Vettel	Ferrari SF90	1'16"696	1'15"914	1'15"170	26"528	28"789	19"675	
4° Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'16"424	1'15"721	1'15"262	26"965	28"611	19"486	
5° Albon	Red Bull RB15	1'16"175	1'16"574	1'15"336	26"960	28"820	19"537	
6° Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'17"062	1'15"852	1'15"338	26"923	28"664	19"478	
7° Sainz Jr.	McLaren MCL34	1'17"044	1'16"267	1'16"014	27"086	29"056	19"872	
8° Norris	McLaren MCL34	1'17"092	1'16"447	1'16"322	27"173	29"212	19"889	
9° Kvyat	Toro Rosso STR14	1'17"041	1'16"657	1'16"469	27"284	29"233	19"900	
10° Gasly	Toro Rosso STR14	1'17"065	1'16"679	1'16"586	27"120	29"486	19"940	
11° Pérez	Racing Point RP19	1'17"465	1'16"687		27"264	29"529	19"894	
12° Hülkenberg	Renault R.S.19	1'17"608	1'16"885		27"249	29"593	19"959	
13° Ricciardo	Renault R.S.19	1'17"270	1'16"933		27"235	29"658	19"966	
14° Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'17"225	1'16"967		27"255	29"723	19"989	
15° Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'17"794	1'17"269		27"274	29"791	20"093	
16° Stroll	Racing Point RP19	1'18"065			27"263	30"150	20"343	
17° Magnussen	Haas VF-19	1'18"436			27"404	30"508	20"524	
18° Grosjean	Haas VF-19	1'18"599			27"580	30"491	20"478	
19° Russell	Williams FW42	1'18"823			27"690	30"438	20"621	
20° Kubica	Williams FW42	1'20"179			27"811	31"501	20"743	

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

FILA	1ª FILA	2ª FILA	3ª FILA	4ª FILA	5ª FILA	6ª FILA	7ª FILA	8ª FILA	9ª FILA	10ª FILA
	16 Leclerc Ferrari 1'15"024	5 Vettel Ferrari 1'15"170								
		44 Hamilton Mercedes 1'15"262	33 Verstappen Red Bull 1'14"758(a)							
			23 Albon Red Bull 1'15"336	77 Bottas Mercedes 1'15"338						
				55 Sainz McLaren 1'16"014	4 Norris McLaren 1'16"332					
					26 Kvyat Toro Rosso 1'16"469	10 Gasly Toro Rosso 1'16"586				
						11 Perez Racing Point 1'16"687	27 Hulkenberg Renault 1'16"885			
							3 Ricciardo Renault 1'16"933	7 Raikkonen Alfa Romeo 1'16"967		
								99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'17"269	18 Stroll Racing Point 1'18"065	
									20 Magnussen Haas 1'18"436	8 Grosjean Haas 1'18"599
										63 Russell Williams 1'18"823
										88 Kubica Williams 1'20"179

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



MONDIALE PILOTI

	TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 20/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 1/12
1° L.Hamilton	363	18	25	25	18	26	25	25	25	10	26	2	25	18	16	12	26	16	25	-	-	-
2° V.Bottas	289	26	18	18	25	18	15	13	18	15	18	(i.)	4	15	18	10	18	25	15	-	-	-
3° C.Leclerc	236	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	18	15	(i.)	12	25	25	18	15	8	13	-	-	-
4° S.Vettel	230	12	10	15	15	12	18	18	11	12	(16°)	18	15	13	(13°)	25	(m.)	18	18	-	-	-
5° M.Verstappen	220	15	12	12	12	15	12	10	12	26	10	26	19	(i.)	4	15	12	(m.)	8	-	-	-
6° P.Gasly	77	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	6	12	(14°)	8	2	(11°)	4	(14°)	6	2	-	-	-
7° C.Sainz Jr.	76	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	4	8	10	10	(m.)	(m.)	(12°)	8	10	(13°)	-	-	-
8° A.Albon	74	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	(15°)	(12°)	8	1	10	8	8	10	12	10	-	-	-
9° S.Pérez	43	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	(11°)	(17°)	(i.)	(11°)	8	6	(m.)	6	4	6	-	-	-
10° D.Ricciardo	38	(m.)	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	(12°)	6	(m.)	(14°)	(14°)	12	(14°)	(m.)	(s.)	4	-	-	-
11° N.Hülkenberg	35	6	(17°)	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	(13°)	1	(i.)	(12°)	4	10	2	1	(s.)	1	-	-	-
12° L.Norris	35	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	8	(11°)	(m.)	2	(11°)	1	6	4	(11°)	(m.)	-	-	-
13° D.Kvyat	34	1	(12°)	(m.)	(m.)	2	6	1	(14°)	(17°)	2	15	(15°)	6	(m.)	(15°)	(12°)	1	(11°)	-	-	-
14° K.Raikkonen	31	4	6	2	1	(14°)	(17°)	(15°)	6	2	4	(12°)	6	(16°)	(15°)	(i.)	(13°)	(12°)	(m.)	-	-	-
15° L.Stroll	21	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	(14°)	(13°)	12	(17°)	1	(12°)	(13°)	(11°)	2	(12°)	-	-	-
16° K.Magnussen	20	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	(19°)	(m.)	4	(13°)	(12°)	(m.)	(17°)	2	(15°)	(15°)	-	-	-
17° R.Grosjean	8	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	(m.)	(16°)	(m.)	6	(m.)	(13°)	(16°)	(11°)	(i.)	(13°)	(17°)	-	-	-
18° A.Giovinazzi	4	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	1	(i.)	(13°)	(18°)	(18°)	2	1	(15°)	(14°)	(14°)	-	-	-
19° R.Kubica	1	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	(20°)	(15°)	1	(19°)	(17°)	(17°)	(16°)	(m.)	(17°)	(18°)	-	-	-
20° G.Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	(18°)	(14°)	(11°)	(16°)	(15°)	(14°)	(i.)	(i.)	(16°)	(16°)	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto. Un punto aggiuntivo per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	652	18/26	25/18	25/18	18/25	26/18	25/15	25/13	25/18	10/15	26/18	2/0	25/4	18/15	16/18	12/10	26/18	16/25	25/15	-	-	-
2° Ferrari	466	12/10	10/16	15/10	15/11	12/10	18/0	18/15	11/15	12/18	0/15	18/0	15/12	13/25	0/25	25/18	0/15	18/8	18/13	-	-	-
3° Red Bull	341	0/15	4/12	9/12	0/12	8/15	11/12	4/10	1/12	6/26	12/10	0/26	8/19	10/0	8/4	8/15	10/12	12/0	10/8	-	-	-
4° McLaren	111	-	8/0	-	4/6	0/4	0/8	-	2/8	8/4	0/8	0/10	2/10	-	1/0	6/0	4/8	0/10	-	-	-	-
5° Renault	73	0/6	-	6/0	-	-	2/0	8/6	0/4	-	6/1	-	-	0/4	12/10	0/2	0/1	-	4/1	-	-	-
6° Toro Rosso	64	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	0/1	-	-	0/2	8/15	1/0	2/6	-	4/0	-	6/1	2/0	-	-	-
7° Racing Point	64	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	0/2	-	-	-	0/12	-	8/1	6/0	-	6/0	4/2	6/0	-	-	-
8° Alfa Romeo	35	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	6/0	2/1	4/0	-	6/0	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-
9° Haas	28	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	6/4	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-
10° Williams	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato) Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

CAMBIO GOMME

RICCIARDO		
H	M	
NORRIS		
S	H	
VETTEL		
M	H	
RAIKKONEN		
M	H	M
GROSJEAN		
M	H	
GASLY		
S	H	M
PÉREZ		
M	H	
LECLERC		
M	M	H
STROLL		
M	H	
MAGNUSSEN		
M	H	
ALBON		
M	M	H
KVYAT		
S	H	M
HÜLKENBERG		
M	H	
VERSTAPPEN		
M	H	
HAMILTON		
M	H	
SAINZ JR.		
S	H	M
RUSSELL		
M	H	
BOTTAS		
M	H	
KUBICA		
M	H	M
GIOVINAZZI		
M	H	



NOTE

- (a) Penalizzazione di 3 posizioni per non aver rispettato le bandiere gialle in qualifica.
- (b) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente.



UN'ALTRA ANNATA TRIONFALE

Ancora un'annata trionfale in Porsche Supercup per Michael Ammermüller. Sotto Gianmarco Quaresmini che ha chiuso la stagione con un 9° e un 15° posto

Ammermüller splendido tris

Dopo alcune stagioni difficili, sembra che Michael Ammermüller sia diventato imbattibile nella Porsche Supercup. Grazie ad una splendida doppietta il pilota tedesco si è assicurato il terzo titolo consecutivo nel monomarca riservato alle vetture di Stoccarda. La parola chiave della stagione di Ammermüller è maturità. Forse l'alfiere del team Lechner si sente finalmente libero dalla pressione di dover dimostrare a tutti i costi il proprio valore, bagaglio scomodo che si portava dietro dal licenziamento dal programma Red Bull a fine 2007, quando venne chiamato al difficile compito di rimpiazzare Sebastian Vettel in World Series by Renault 3.5 nel team Carlin. Ammermüller non ha mai commesso errori grossolani come i suoi principali rivali al titolo. L'unica macchia sul suo cammino è stata il ritiro di Hockenheim, quando incolpevole venne colpito da Mikkel Pedersen. Anche quando si è trovato alle spalle di Ayhan Guven dopo due partenze non impeccabili, Ammermüller ha mantenuto la calma, si è riportato in testa e, forte di un passo irraggiungibile per il pilota turco, ha facilmente allungato, coronando il titolo, ottenuto già al termine di ga-

CON UNA STREPITOSA DOPPIETTA, MICHAEL VINCE PER LA TERZA VOLTA CONSECUTIVA IL MONOMARCA DI CASA PORSCHE. GUVEN CHIUDE 2°

di **Mattia Tremolada**

ra-1, con una bella doppietta. Presentatosi in Messico quarto in campionato, Guven è riuscito a recuperare la piazza d'onore grazie a due secondi posti, che lo consacrano anche campione tra i Rookie.

Terzo il grande sconfitto del campionato: Julien Andlauer. Approdato nel team Lechner ad inizio anno, il pilota francese ha mostrato grandi doti velocistiche, ma ha alternato buone prestazioni a banali errori. In Messico ha perso le prove libere per una perdita di pressione dell'olio, e nonostante due corse agguerrite non è andato oltre un quarto e un quinto posto.

Andlauer è riuscito a scavalcare Larry Ten Voorde, che ha pagato caro un errore in qualifica, che lo ha costretto a scattare dalla nona e dalla quattordicesima casella nelle due gare in programma. Nella prima manche l'olandese ha recuperato bene, lottando duramente con il rivale francese, ma nella seconda ha faticato, fermandosi in nona posizione. Rimane per lui il rammarico di aver saltato il primo fine settimana di Barcellona, che magari gli avrebbe permesso di arrivare in Messico più vicino ad Ammermüller. A salire sul podio nelle due gare so-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Ammermüller (BWT Lechner) 16 giri in 28'04"128, alla media di 146,712 km/h; 2. Guven (Martinet) a 4"900; 3. Ellinas (Momo Lechner) a 11"845; 4. Andlauer (BWT Lechner) a 13"991; 5. Ten Voorde (MRS) a 14"955; 6. Van Lagen (Martinet) a 15"359; 7. Nakken (Project1-FACH) a 16"869; 8. Mawson (Team Australia) a 18"616; 9. Quaresmini (Dinamic) a 19"069; 10. Kusiri (Fach) a 25"477; 11. Al Zubair (Lechner) a 30"853; 12. Mansilla (MRS) a 34"920; 13. Latorre (Fach) a 40"272; 14. Evans (Fach) a 40"564; 15. Sanchez (MRS) a 45"065; 16. Sager (Dinamic) a 52"902; 17. Grove (Team Australia) a 1'01"760; 18. Hack (Lechner) a 1'04"496; 19. Lindland (Martinet) a 1'05"283; 20. Verhagen (MRS) a 1'17"868; 21. Cini (Team Australia) a 1 giro.

Giro più veloce: Ten Voorde in 1'44"450 alla media di 148,342 km/h.

Gara-2: 1. Ammermüller (BWT Lechner) 16 giri in 27'58"279, alla media di 147,233 km/h; 2. Guven (Martinet) a 6"332; 3. Evans (Fach) a 14"000; 4. Pereira (Momo Lechner) a 15"031; 5. Andlauer (BWT Lechner) a 15"220; 6. Pedersen (Dinamic) a 15"403; 7. Nakken (Project1-FACH) a 16"193; 8. Latorre (Fach) a 17"058; 9. Ten Voorde (MRS) a 18"391; 10. Mawson (Team Australia) a 18"824; 11. Ellinas (Momo Lechner) a 21"524; 12. Al Zubair (Lechner) a 21"575; 13. Van Lagen (Martinet) a 22"871; 14. Kusiri (Fach) a 23"030; 15. Quaresmini (Dinamic) a 25"475; 16. Hack (Lechner) a 33"597; 17. Mansilla (MRS) a 36"013; 18. Sanchez (MRS) a 39"140; 19. Pachó (MRS) a 50"269; 20. Verhagen (MRS) a 55"053; 21. Sager (Dinamic) a 55"484; 22. Grove (Team Australia) a 56"033; 23. Lindland (Martinet) a 1'25"954; 24. Cini (Team Australia) a 1'41"892; 25. Calderon (Project1-FACH) a 1 giro.

Giro più veloce: Ammermüller in 1'44"298 alla media di 148,558 km/h.

Campionato: 1. Ammermüller 150 punti; 2. Guven 124; 3. Andlauer 118; 4. Ten Voorde 115; 5. Latorre 87; 6. Evans 83; 7. Ellinas 81; 8. Pedersen 80; 9. Pereira 73; 10. Van Lagen 71.



no stati Tio Ellinas, stoico a difendere la medaglia di bronzo dai propri rivali, e Jaxon Evans, che si è così riscattato dal contatto in cui è rimasto coinvolto alla partenza di gara-1, e per cui è stato punito con uno stop&go.

ospite dell'evento, Tatiana Calderon ha vissuto una fine settimana da incubo. Costretta a saltare le prove libere per l'intossicazione alimentare che ha colpito diverse persone del paddock, la colombiana ha perso tempo importante con una vettura che non conosceva e questo l'ha attardata in qualifica. In gara-1 è stata fermata da una sportellata, mentre nella seconda manche è una sosta non preventiva al termine del primo passaggio le ha fatto perdere un giro. Bene Gianmarco Quaresmini, nono in rimonta nella prima corsa. ●

ORA SCATTA LA CACCIA AL MITO

Sulla scia di Huisman

Con il terzo titolo consecutivo Michael Ammermüller eguaglia Rene Rast, portandosi nella scia del recordman Duncan Huisman. Il pilota olandese è stato il grande dominatore del monomarca internazionale Porsche tra il 1997 e il 2000, firmando il poker con il team che Olaf Manthey aveva fondato proprio alla fine dell'anno precedente. Un successo che ha il sapore del riscatto per Ammermüller, diventato uno specialista del campionato dopo aver sfiorato il sogno di debuttare in Formula Uno con Red Bull. Il promettente debutto in Formula Renault 2.0, lo aveva portato direttamente in Gp2, oltre che nel ruolo di terzo pilota in F.1 per il team austriaco, ma è stato escluso dai piani dell'azienda dopo aver subito un infortunio alla mano. Passato alle ruote coperte, è approdato nella Porsche Supercup nel 2012, trovando immediatamente nel team Lechner una seconda casa. Nei tre anni successivi è giunto terzo in campionato, perdendo il titolo 2015 a causa di un brutto capottamento nella gara-1 di Spa. Dopo il quarto posto dell'anno successivo, Ammermüller ha compiuto il salto di qualità, sfruttando l'esperienza maturata per imporsi nelle tre stagioni seguenti.



Duello al vertice

SPETTACOLARE TESTA A TESTA PER IL TITOLO FRA GUERRIERI, NUOVO LEADER DEL CAMPIONATO E MICHELISZ

SUZUKA - Continua il duello tra Esteban Guerrieri e Norbert Michelisz per il titolo 2019 del FIA WTCR. L'argentino lascia il Giappone da leader del campionato, scalzando l'unghe-

rese, che nonostante la vittoria in gara-2, non è stato in grado di arginare la competitività della Honda in casa. Una vittoria ed un 2° posto sono valse infatti a Guerrieri un bottino di 288 punti,

6 più del rivale, che ha comunque minimizzato i danni in una corsa che vedeva le i30 sofferenti rispetto alla concorrenza. Un podio anche per Tiago Monteiro. Una gara, questa di Su-



Esteban Guerrieri ha conquistato la vittoria in gara-1 e ora è passato al comando del WTCR

SANZIONATO DOPO UN CONTATTO CON HUFF

Ceccon podio scippato

Ancora una volta Kevin Ceccon si è visto togliere il terzo gradino del podio al termine della terza corsa per un contatto con Rob Huff. «Da quando sono arrivato in Turismo lo scorso anno sono stato colpito in ogni gara, senza che nessun concorrente venisse mai sanzionato per questo. In gara-3 mi è stata data una punizione esemplare, che ha adombrato un weekend in costante crescita. Nonostante 40 chili in più, su una configurazione della pista che scombinateva gli equilibri rispetto al 2018, siamo stati sempre competitivi. Mi dispiace non tanto per me, che ho recuperato in pista cinque posizioni, quanto per il team. La coppa l'hanno portata via a loro, non a me, e per questo sono ancora più dispiaciuto. Ma cercheremo di rifarci sin dal prossimo round, a Macao».

zuka, che ha fatto discutere da quando era stato annunciato che per ragioni di sicurezza sarebbe stata usata la configurazione Est che, con i suoi 2243 metri, rappresenta il solo primo settore del tradizionale circuito Gp, che lo scorso anno vide il ritorno al successo dell'Alfa nel mondiale Turismo. Un fine settimana differente quest'anno, con un tracciato diverso che sulla carta vedeva le vetture di Opera penalizzate anche da 40 kg imposti da compensation weight, ma che non ha privato la Giulietta Veloce di brillare. Soprattutto con Kevin Ceccon, vincitore lo scorso anno, che è stato autore di una delle sue migliori prestazioni in qualifica, completando un filotto di 5 gare consecutive in zona punti. Il fiore all'occhiello resta la lotta, proprio come un anno fa, con Gabriele Tarquini. L'abruzzese, 3° in gara-2, ha faticato per arginare la rimonta del bergamasco nel finale, avvantaggiandosi però della sua esperienza per accompagnare sul podio Rob Huff ed il compagno Michelisz. Sulla carta dovevano essere le vetture favorite dalla nuova configurazione del circuito, ma le Audi hanno raccolto meno di quanto si potesse aspettare.

Seconda vittoria stagionale invece per Johan Kristoffersson, autore della pole position con la sua Golf che gli ha permesso di tenersi fuori dai guai ed impossessarsi della leadership della corsa, che non ha mai abbandonato. Attardate invece le Lynk&Co, dopo il dominio casalingo cinese, con il solo Thed Bjork a brillare.

Antonio Caruccio

AL TRAGUARDO

Suzuka (JPN) 26-27 ottobre

Gara-1: 1. Guerrieri (Honda) 26 giri in 26'36"701 alla media di 145,9 km/h; 2. Langeveld (Audi) a 0"460; 3. Monteiro (Honda) a 1"602; 4. Björk (Lynk & co) a 1"991; 5. Kristoffersson (Vw) a 2"400; 6. Vernay (Audi) a 3"699; 7. Tarquini (Hyundai) a 5"208; 8. Ceccon (Alfa Romeo) a 5"842; 9. Qinghua (Alfa Romeo) a 8"091; 10. Huff (Vw) a 8"566; 11. Muller (Lynk & co) a 9"990; 12. Ehrlicher (Lynk & co) a 10"865; 13. Michelisz (Hyundai) a 11"700; 14. Panis (Cupra) a 13"207; 15. Farfus (Hyundai) a 14"250; 16. Coronel (Cupra) a 14"589; 17. Azcona (Cupra) a 15"310; 18. Girolami (Honda) a 16"476; 19. Ryuichiro (Audi) a 17"109; 20. Haglöf (Cupra) a 17"949; 21. Tassi (Honda) a 18"883; 22. Ka To (Honda) a 20"266; 23. Catsburg (Hyundai) a 42"857.

Giro più veloce: Guerrieri 54"007 alla media di 149,5 km/h.

Gara-2: 1. Michelisz (Hyundai) 24 giri in 22'01"538 alla media di 147,3 km/h; 2. Huff (Vw) a 0"293; 3. Tarquini (Hyundai) a 8"205; 4. Ceccon (Alfa Romeo) a 8"531; 5. Björk (Lynk & co) a 11"102; 6. Monteiro (Honda) a 11"330; 7. Kristoffersson (Vw) a 11"699; 8. Azcona (Cupra) a 12"114; 9. Vernay (Audi) a 12"883; 10. Guerrieri (Honda) a 18"072; 11. Girolami (Honda) a 19"580; 12. Leuchter (Vw) a 19"773; 13. Vervish (Audi) a 19"958; 14. Muller (Lynk & co) a 20"134; 15. Ehrlicher (Lynk & co) a 20"367; 16. Priaulx (Lynk & co) a 20"741; 17. Ryuichiro (Audi) a 21"025; 18. Catsburg (Hyundai) a 21"517; 19. Panis (Cupra) a 22"517; 20. Shedden (Audi) a 25"168; 21. Farfus (Hyundai) a 28"366; 22. Coronel (Cupra) a 29"493; 23. Qinghua (Alfa Romeo) a 30"037; 24. Tassi (Honda) a 32"744; 25. Miyata (Audi) a 32"902; 26. Haglöf (Cupra) a 33"112; 27. Bennani (Vw) a 33"504; 28. Ka To (Honda) a 52"139.

Giro più veloce: Michelisz 53"888 alla media di 149,8 km/h.

Gara-3: 1. Kristoffersson (Vw) 30 giri in 30'07"581 alla media di 145,4 km/h; 2. Guerrieri (Honda) a 3"070; 3. Björk (Lynk & co) a 11"063; 4. Tarquini (Hyundai) a 11"715; 5. Priaulx (Lynk & co) a 12"545; 6. Ceccon (Alfa Romeo) a 12"586; 7. Huff (Vw) a 13"104; 8. Michelisz (Hyundai) a 13"364; 9. Vernay (Audi) a 14"838; 10. Leuchter (Vw) a 18"942; 11. Vervish (Audi) a 19"252; 12. Girolami (Honda) a 19"770; 13. Muller (Lynk & co) a 19"952; 14. Catsburg (Hyundai) a 20"340; 15. Monteiro (Honda) a 20"394; 16. Tassi (Honda) a 22"087; 17. Panis (Cupra) a 23"476; 18. Azcona (Cupra) a 24"001; 19. Ehrlicher (Lynk & co) a 26"812; 20. Shedden (Audi) a 27"669; 21. Ka To (Honda) a 40"961; 22. Farfus (Hyundai) a 51"068.

Giro più veloce: Kristoffersson 53"912 alla media di 149,7 km/h.

Il campionato: 1. Guerrieri 288 punti; 2. Michelisz 282; 3. Björk 248; 4. Muller 240; 5. Azcona 198; 6. Girolami 196; 7. Tarquini 193; 8. Ehrlicher 182; 9. Vernay 170; 10. Kristoffersson 163.

**LASCIA UN SEGNO.
CONQUISTA IL SOGNO.**

ROMA, 29 MARZO 2020

**MARATONA
& STAFFETTA**



runromethemarathon.com

Sei pronto a **correre** per le strade del **museo a cielo aperto** più straordinario al mondo? Vivi l'esperienza della **maratona a Roma**, 42,195 km che ti faranno restare senza fiato. Quest'anno, inoltre, c'è una grande novità: la **staffetta Run4Rome**, un'impresa da condividere in **team**. Scegli 4 amici e corri in successione, ognuno sarà il protagonista di una parte del percorso... per una **vittoria di gruppo!**

powered by

infront

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

Italia
Marathon
Club

Mugello

dipinto di rosso

IN TRENTAMILA AD ASSISTERE ALLE FINALI MONDIALI FERRARI, UNA GRANDE FESTA CON 170 VETTURE IN PISTA, UN WEEK END DI SPETTACOLO E NOVITÀ. VEDIAMO PERCHÉ

di **Diego Fundarò**

SCARPERIA - Una splendida giornata di sole e temperature da fine estate: il popolo ferrarista non poteva chiedere di meglio per le Finali Mondiali in scena sul circuito del Mugello e non si è fatto pregare per accorrere in massa (circa 30.000 le presenze stimate), iniziando a popolare le tribune fin dalle prime ore di domenica mattina, quando la pista toscana era ancora immersa nella nebbia. I primi raggi di sole sono apparsi durante la prima delle tre finali in programma, quella della Coppa Shell Am, per poi restare ospite fisso della festa. Nel corso del lungo week end oltre 170 Ferrari hanno assaggiato l'asfalto del tracciato toscano, tra vetture dei vari campionati Challenge, programmi Fxx e F1 clienti. Ed altre erano in bella mostra nella splendida galleria celebrativa dei 90 anni della Scuderia e del settantesimo anniversario dalla prima vittoria a Le Mans. A rappresentare le radici spiccava una magnifica Alfa Romeo 8c 2300 cc del 1931, unica vettura nata fuori dai cancelli di Maranello e diretta discendente delle 2300cc con cui iniziò a correre la Scuderia. Poi tante monoposto simbolo delle vittorie in Formula Uno, dalla 312 T iridata con Niki Lauda nel 1975 alle vetture dei 5 titoli dell'epopea di Michael Schumacher. All'ingresso della galleria era poi in bella mostra il trofeo conquistato a giugno sul circuito della Sarthe ed al centro si potevano ammirare le ultime Gt vittoriose alla maratona francese, dalla 430 del team Risi Competizione alle 458 e 488 del team di Amato Ferrari, con in primo piano la più recente, la #51 di Alessandro Per Guidi, James Calado e Daniel Serra.

La tribuna centrale si è poi via via gremita nel corso della mattinata, durante le finali della Coppa Shell e dei Trofei Pirelli, fino al sold out raggiunto nel culmine della giornata, con l'inizio del Ferrari Show. Sono state le 488 Gte Evo le protagoniste dell'inizio del programma, schierate a lisca di pesce sul rettilineo principale e con Serra, Calado, Molina e Vilan-



Carroll campione del mondo

L'INGLESE HA MESSO LA SUA FIRMA NEL TROFEO PIRELLI. IN COPPA SHELL LA VITTORIA VA A JAMES WEILAND

Adam Carroll è il nuovo campione del mondo del Trofeo Pirelli. L'inglese ha comandato la finale dal primo all'ultimo metro, respingendo inizial-

mente gli attacchi di Schirò, quindi di Grosman, pericoloso dopo l'uscita della 2ª safety car. Carroll si era già aggiudicato gara 1 della serie europea, ma

era fuori dai giochi per il campionato per aver saltato un paio di gare in stagione. Emanuele Maria Tabacchi torna a casa dal Mugello con una fantastica doppiet-

FINE SETTIMANA DI PASSIONE

Un week end di grande passione per la Rossa alle Finali Mondiali del Cavallino andate in scena sulla pista del Mugello. In basso Carroll campione del mondo nel Trofeo Pirelli



fotografie FUNDARÒ



ta nel Trofeo Pirelli Am: una doppia soddisfazione per lui ed il team Rosrocorsa, che al Challenge Europa ha aggiunto il prestigioso mondiale in gara unica, arrivato per giunta al termine di una gara in rimonta dopo un contatto al via con Megrue. Con un sorpasso all'ultimo giro su Hanna, James Weiland ha acciuffato la vittoria nella finale mondiale di Coppa Shell, in una gara caratterizzata da una carambola multipla al-

la partenza, con 6 possibili protagonisti subito out. Campione della Coppa Shell Am si è invece confermato Ingvar Mattson, già sul gradino più alto del podio lo scorso anno a Monza. La corsa è stata caratterizzata da un avvio ritardato per nebbia e due safety car, entrate per altrettanti incidenti. Fatti che non hanno condizionato la marcia del pilota della Scuderia Autoropa, sempre al comando. ●



CAVALLINO GIÀ PROIETTATO NEL FUTURO

Sulla pista del Mugello lo spettacolo non è mancato con 170 vetture protagoniste. In basso a sinistra galleria delle Gt vincenti. Sotto, la Ferrari 488 Challenge e in basso la 488 Gt3: entrambe in configurazione Evo per il 2020. Nell'altra pagina in basso l'indimenticabile René Arnoux

fotografie FUNDARÒ

der al loro fianco. La cerimonia ha avuto un prologo simile a ciò che succede negli ultimi anni prima del via della 24 ore di Le Mans: annunciato da Giancarlo Fisichella è apparso l'elicottero del Reggimento Carabinieri Paracadutisti Toscana, che posizionato in surplace ha calato cinque militari con il Tricolore. A quel punto ci ha pensato il tenore Giorgio Casciarri a scaldare il pubblico, intonando una esecuzione da brividi dell'Inno di Mameli. I piloti si sono poi calati nell'abitacolo per alcuni giri dimostrativi, fino al lasciare sola la #51 vincitrice a Le Mans sulla linea del traguardo e Calado entrare in scena con il trofeo della 24 Ore, a celebrare l'importante vittoria conquistata in terra francese, raggiunto da Antonello Coletta ed Amato Ferrari. La seconda parte dello spettacolo ha visto protagoniste quattro monoposto Ferrari F60, in pista con Rigon, Bertolini, Fisichella e Beretta esibirsi in passaggi e burnout spettacolari. La vettura di Rigon è quindi stata raggiunta dalla #51, per una mini parata conclusiva.

A loro si sono poi aggiunte tutte le Rosse del weekend (oltre 60), per una foto di gruppo incorniciata dal passaggio di due Eurofighter Typhoon del 4° Stormo dell'Aeronautica Militare. Il degno epilogo di una festa che ha fatto breccia nelle migliaia di tifosi ferraristi accorsi e che ha coinvolto anche tanti personaggi della grande famiglia Ferrari: da Lapo Elkann, arrivato in tempo per movimentare la griglia di partenza della finale del Trofeo Pirelli in uno scintillante completo giallo Modena, ad Arnoux, indimenticato protagonista del mitico duello con Villeneuve a Digione '79 e definitivamente entrato nel cuore dei tifosi ferraristi dopo le stagioni passate a Maranello tra il 1983 ed il 1985. Perché, come dice bene Renè: «Una volta che hai corso per la Ferrari, sarai sempre ferrarista: è come una seconda pelle che ti rimarrà per sempre cucita addosso!». ●



488 2020 due versioni e

La serata di sabato ha visto il lancio delle versioni Evo di due protagoniste della prossima stagione: la 488 Challenge e la 488 Gt3 2020, entrambe curate dall'Ing. Ferdinando Cannizzo e sviluppate dai piloti di Competizioni Gt. La prima presenta una rinnovata veste aerodinamica, che ha portato ad un aumento del 30% del carico all'anteriore. Novità assoluta è la possibilità di variare il bilanciamento tra i due assi in modo indipendente, mantenendo invariata l'altezza da terra della vettura. Regolazioni disponibili direttamente al pilota, che può scegliere tra una gamma che spazia da High a Low Downforce a seconda dei circuiti. Nuovo anche l'impianto frenante, con un manettino che permette al pilota la taratura dell'ABS ed i pneumatici Pirelli,



Challenge Europa titolo a **Prette**

NEL TROFEO PIRELLI NICCOLÒ SCHIRÒ SI ERA IMPOSTO IN PISTA MA POI È STATO ESCLUSO DALLA CLASSIFICA IN FASE DI VERIFICA

Aprologo delle Finali Mondiali sono stati assegnati i titoli del Challenge Europa, Nord America ed Asia Pacifico. La serie continentale ha visto Niccolò Schirò conquistare il Trofeo Pirelli in pista, ma in fase di verifica è finito nelle mani di Louis Prette del team Formula Racing. Le 3 safety car entrate in Gara 2 hanno creato difficoltà ai commissari, che solo dopo varie visioni dei filmati hanno stilato una classifica che aveva inizialmente consegnato il titolo a Schirò, primo sotto la bandiera a scacchi mentre Prette chiudeva al 6° posto di classe ed aver pagato 25" per un sorpasso in regime di safety. Una ulteriore verifica infliggeva poi la medesima penalità a Wohlwend e Neubauer, consegnando a Prette un 4° posto che gli è valso il titolo. In Pirelli Am Emanuele Maria Tabacchi ha fatto suo il campionato alla prima esperienza nel Challenge; in Coppa Shell, Tani Hanna con il 2° posto di Gara 1 ha potuto festeggiare già il venerdì, mentre Henrik Jansen con due pole ed altrettante vittorie si è preso la Coppa Shell Am. Il Challenge Nord America ha visto il Trofeo Pirelli finire nelle mani di Cooper Macneil, vittorioso in Gara 1 e secondo dietro Hites in Gara 2. Ziad Ghandour ha garantito il titolo Pirelli Am al team Boardwalk nonostante un ritiro in Gara 2. Marc Issa ha letteralmente dominato la Coppa Shell (8 vittorie totali) ed in Coppa Shell Am Bradley Horstmann ha fatto suo il campionato solo negli ultimi giri di Gara 2, grazie all'errore finale di Jay Schreiber. La serie Asia Pacifico ha assegnato ulteriori 3 trofei: Philippe Prette ha bissato il successo del figlio Louis conquistando Gara 2 e titolo Pirelli Am; Fujiwara si è imposto in Coppa Shell grazie alla doppietta colta in Toscana, decisiva nel sorpasso sul rivale Yamaguchi. La Coppa Shell Am era già nelle mani di Andrew Moon e le due gare al Mugello hanno visto le vittorie di Kent Chen e Ray Wu. ●



vo per Challenge e Gt3

arrivati dopo 7 mesi di sviluppi. La Gt3 Evo 2020 ha visto una totale riprogettazione della parte anteriore. Allungato il passo, ora identico a quello della Gte al fine di avere una migliore gestione dei pneumatici e facilitare la conversione tra le due versioni. Notevole il lavoro di alleggerimento, per una migliore ridistribuzione delle zavorre imposte dal Balance of Performance. Ottimizzati Traction Control e Abs che lavorano in simbiosi, oltre al pacchetto per le gare di durata. Sia per la Challenge che per la Gt3 i kit permetteranno l'aggiornamento delle versioni precedenti. Saranno questi gli ultimi step del progetto 488 e dal prossimo anno inizierà lo studio della nuova Gt, che presumibilmente si vedrà in pista nel 2022.



IN PISTA CON DINO E MARCO ZOLI

Effetto Ferrari F2001

Che l'amore per il motorsport si tramandi da padre in figlio è un classico intramontabile. Ne sono la riprova Dino e Marco Zoli, scesi in pista con la F2001 di Michael Schumacher in occasione delle Finali mondiali Ferrari al Mugello. Gli appassionati d'automobilismo conoscono bene il marchio DZ, essendo la società Engineering artefice degli impianti d'illuminazione e comunicazione di pista al GP di Singapore. Il signor Dino Zoli (classe 1943), acquistò la vettura di Schumy per la cifra di tre miliardi delle vecchie lire nel 2001, dopo aver conosciuto l'allora presidente del Cavallino Rampante Luca Cordeiro di Montezemolo. Ispirandosi romanticamente a Steve McQueen e Paul Newman, Dino e Marco Zoli si sono scambiati il testimone nelle sessioni dedicate ai Clienti, indossando lo stesso casco di famiglia recanti le effigi della Fondazione Zoli. Non solo passione per il motorsport ma anche per l'arte: la F2001 è stata nominata progetto artistico (essendo stata battuta all'asta RM Sotheby) per lo stato di eccellenza tra performance, disegno della vettura e innovazione tecnologica.

Alessandro Bucci





Festa divisa per 5

IN ANDALUSIA L'ATTO CONCLUSIVO DEI MONOMARCA DELLA CASA DI SANT'AGATA BOLOGNESE. ANDIAMO A SCOPRIRE COM'È ANDATA

di **Dario Lucchese**

JEREZ - La settima edizione della World Final Lamborghini che si è disputata sul circuito di Jerez de la Frontera, ha incoronato cinque differenti campioni. In un finale in volata, a conquistare il titolo Pro è stato Frederik Schandorff (22 anni), che ha portato al successo il team Target Racing. Il danese, che a febbraio aveva già fatto dominare nella serie Middle East, si è alternato al volante con il rientrante Jonathan Cecotto, centrando una vittoria ed un secondo posto. Identico risultato, ma a gare invertite, per Andrea Amici e Sandy Mitchell, al via con la squadra americana Prestige Performance, che hanno perso il campionato (alla pari dello stesso Cecotto) solo in virtù del minor numero di vittorie ottenute complessivamente nel corso della stagione.

Trionfo di un team italiano anche nella

Pro-Am, con il binomio formato dai due polacchi Karol Basz e Andrzej Lewandowski, due volte primi di classe con Imperiale Racing. Tra i protagonisti Loris Spinelli, autore di una pole assoluta e poi vicecampione assieme a Gerard van der Horst. Gentleman a "stelle e strisce" in questa finale spagnola. Doppia vittoria dei team ame-

ricani nelle classi Am e Lamborghini Cup, con quest'ultima che è andata al pluricampione della supercross Chad Reed. L'australiano, con i colori della Dream Racing Motorsport, alla sua prima stagione nella serie riservata alle vetture della Casa di Sant'Agata, ha conquistato una vittoria ed un secondo posto alle spalle di Ashton Harrison, la prima donna ad avere ottenuto un successo nella storia della Finale Mondiale. In gara-2 la "lady" del team Prestige Performance ha dimostrato tutta la sua grinta, chiudendo quinta assoluta nella gara che ha visto abbinata appunto anche la classe Am, davanti a un'altra donna, Sheena Monk.

Peccato che a rovinare il weekend della Harrison sia stato il ritiro di gara-1, quando è volata fuori subito dopo il via in seguito ad un precedente contatto con Joseph Collado. Peccato anche per le "guest star" Emanuele Pirro e Tony Cairoli, con il nove volte iridato del motocross coinvolto in un contatto con il cinese Au in gara-2



RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

In alto, la partenza del Trofeo Europa. A sinistra, Afanasiev-Kroes e Bartholomew-Middleton. A destra, l'equipaggio Cairoli-Pirro. Sopra, la Urus St-X



CON HYPERCAR E URUS ST-X

Un 2020 a tutto gas

Sarà un 2020 a "tutto gas" per Lamborghini Squadra Corse. Dopo avere ufficializzato i calendari delle tre serie Europa, Asia e Nord America, in occasione della World Final di Jerez de la Frontera sono state rivelate due novità assolute. La prima concerne l'inedita hypercar disegnata dal Centro Stile Lamborghini, di cui è stato rilasciato un "teaser". Una vettura equipaggiata con un 12 cilindri aspirato di 6.5 litri per 830 cv di potenza, realizzata in edizione limitata e destinata solo alla pista, ma non per un utilizzo in gara. Progettata seguendo i più alti standard di sicurezza, questa supersportiva presenta una struttura composta da un telaio anteriore in alluminio unito alla monococca in fibra di carbonio ed è dotata di una grande ala posteriore, aircoop sul tetto e cofano anteriore racing con doppia presa d'aria. Il cambio è un Xtrac sequenziale a 6 rapporti. In Spagna ha inoltre "debuttato", guidato da Tony Cairoli, il primo Super SUV da competizione al mondo Urus ST-X, equipaggiato da un V8 bi-turbo, che farà la sua prima apparizione in gara alla Finale Mondiale di Misano Adriatico del prossimo anno, quando i vincitori delle quattro classi del Lamborghini Super Trofeo sfideranno su uno speciale tracciato alcune celebrità delle due e quattro ruote.

nelle fasi iniziali. Il campione siciliano, al suo debutto nel Super Trofeo, aveva completato solo due giri nella prima gara della serie asiatica a causa di un problema, migliorandosi comunque nell'arco di tutto il fine settimana. Tanto da sfiorare il podio di classe (sempre con Pirro) in gara-2 nel campionato continentale e poi concludere sesto della Pro-Am nella gara del sabato della World Final.

Con i due titoli Pro-Am e Am già matematicamente assegnati nel precedente round del Nürburgring rispettivamente a Shota Abkazava e Nicolas Gomar, l'ultimo appuntamento del Lamborghini Super Trofeo Europa che si è disputato a venerdì ha consegnato il titolo Pro a Danny Kroes e

Sergei Afanasiev, ai quali sono bastati un sesto ed un secondo posto messi a segno nelle due gare.

Grande festa in casa Bonaldi Motorsport anche per il titolo Team e la vittoria di Jack Bartholomew e Stuart Middleton conquistata nella seconda gara. Ancora un titolo svanito per Vito Postiglione, che assieme a Kikko Galbiati arrivava in Andalusia con cinque punti da recuperare. In gara-1 a inaugurare il weekend sono stati Schandorff (già il più veloce nel primo turno di qualifica) e Cecotto, subito a segno davanti a Alberto Di Folco e Davide Venditti, di nuovo a podio. Nella Lamborghini Cup il titolo è andato infine ai fratelli Benoit e Francois Semoulin. ●



AL TRAGUARDO

Super Trofeo Europa - Gara-1: 1. Schandorff-Jonathan Cecotto 28 giri in 51'21"582, alla media di 144,841 km/h (1. Pro); 2. Venditti-Di Folco a 8"083; 3. Bartholomew-Middleton a 8"489; 4. Postiglione-Galbiati a 8"819; 5. Basz-Lewandowski a 9"294 (1. Pro-Am); 6. Kroes-Afanasiev a 10"368; 7. Jefferies-Schwartz a 11"216; 8. Abkazava-Schlegelmilch a 13"821; 9. Gomar-Vannelet a 15"603 (1. Am); 10. Van der Horst-Spinelli a 16"040; 11. Lagrange-Lambert a 16"698; 12. Zaruba-Knoll a 20"606; 13. Giannoni a 21"587; 14. Butel-Liquorish a 22"510; 15. Eskelinen-Rattenbury a 1 giro; 16. Collado a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 17. Moczulski-Mikrut a 1 giro; 18. B. Semoulin-F. Semoulin a 1 giro; 19. Weeraborwornpong a 1 giro; 20. Fabri a 1 giro; 21. Freymuth a 1 giro; 22. Wagner-Dvoracek a 2 giri; 23. Zwinger a 5 giri. **Giro più veloce:** il 14° di Spinelli in 1'42"018, alla media di 156,255 km/h.

Gara-2: 1. Bartholomew-Middleton 28 giri in 50'26"866, alla media di 147,460 km/h (1. Pro); 2. Kroes-Afanasiev a 1"375; 3. Venditti-Di Folco a 3"559; 4. Van der Horst-Spinelli a 32"087 (1. Pro-Am); 5. Abkazava-Schlegelmilch a 36"539; 6. Giannoni a 36"646 (1. Am); 7. Gomar-Vannelet a 38"220; 8. Zaruba-Knoll a 43"467; 9. Postiglione-Galbiati a 53"507; 10. Jefferies-Schwartz a 1'11"133; 11. Zwinger a 1'13"292; 12. Collado a 1'32"069 (1. Lamborghini Cup); 13. Butel-Liquorish a 1'32"493; 14. Lagrange-Lambert a 1'36"631; 15. Lee-Leib a 1'37"519; 16. Moczulski-Mikrut a 1 giro; 17. Freymuth a 1 giro; 18. B. Semoulin-F. Semoulin a 1 giro; 19. Fabri a 1 giro; 20. Weeraborwornpong a 2 giri; 21. Basz-Lewandowski a 3 giri. **Giro più veloce:** il 3° di Spinelli in 1'42"456, alla media di 155,587 km/h.

Campionato - Pro: 1. Afanasiev-Kroes 139 punti; 2. Galbiati-Postiglione 130; 3. Bartholomew-Middleton 125. **Pro-Am:** 1. Abkazava 154 punti; 2. Schlegelmilch 138; 3. Moczulski 96. **Am:** 1. Gomar 156 punti; 2. Zwinger 113; 3. Eskelinen-Rattenbury 101. **Lamborghini Cup:** 1. B. Semoulin-F. Semoulin 144 punti; 2. Collado 141; 3. Van der Horst 107. **Team:** 1. Bonaldi Motorsport 154 punti; 2. Imperiale Racing 133; 3. Target Racing 94.

World Final - Pro/Pro-Am - Gara-1: 1. Schandorff-Jonathan Cecotto 27 giri in 50'05"264, alla media di 143,217 km/h (1. Pro); 2. Amici-Mitchell a 0"137; 3. C. Daly-Gdovic a 2"710; 4. Ruberti-Sbirrazzuoli a 3"837; 5. Venditti-Di Folco a 4"121; 6. Kasai-Puhakka a 13"732; 7. Postiglione-Galbiati a 14"713; 8. Lewis-Antinucci a 14"800; 9. Jefferies-Schwartz a 17"797; 10. Bartholomew-Middleton a 25"065; 11. Basz-Lewandowski a 27"532 (1. Pro-Am); 12. Ockey-Eldson a 31"168; 13. Van der Horst-Spinelli a 32"449; 14. Au-Nemoto a 36"633; 15. Lagrange-Lambert a 45"809; 16. Zaruba-Knoll a 58"334; 17. Vignali-Leitch a 1'13"834; 18. Pirro-Cairoli a 1'37"900; 19. Hubbell-Curran a 1 giro; 20. Liddy-Atapattu a 1 giro. **Giro più veloce:** il 13° di Spinelli in 1'42"904, alla media di 154,909 km/h.

Gara-2: 1. Amici-Mitchell 28 giri in 50'15"544, alla media di 148,014 km/h (1. Pro); 2. Schandorff-Cecotto a 0"898; 3. Kroes-Afanasiev a 1"775; 4. Ruberti-Sbirrazzuoli a 10"773; 5. Postiglione-Galbiati a 10"834; 6. Bartholomew-Middleton a 18"345; 7. Venditti-Di Folco a 21"857; 8. C. Daly-Gdovic a 22"181; 9. Lagrange-Lambert a 22"893; 10. Jefferies-Schwartz a 23"208; 11. Basz-Lewandowski a 24"159 (1. Pro-Am); 12. Yazid-Ochiai (Hojust Racing) a 24"634; 13. Van der Horst-Spinelli a 44"188; 14. Abkazava-Schlegelmilch a 44"286; 15. Ockey-Eldson a 53"414; 16. Zaruba-Knoll a 58"081; 17. Vignali-Leitch a 1'07"061; 18. Butel-Liquorish a 1'15"406; 19. Liddy-Atapattu a 1 giro; 20. Kasai-Puhakka a 1 giro; 21. Hubbell-Curran a 1 giro; 22. Lewis-Antinucci a 3 giri. **Giro più veloce:** il 3° di Spinelli in 1'42"555, alla media di 155,437 km/h.

Campionato - Pro: 1. Schandorff 28 punti; 2. Amici-Mitchell 28; 3. Jonathan Cecotto 28. **Pro-Am:** 1. Basz-Lewandowski 30 punti; 2. Van der Horst-Spinelli 21; 3. Ockey-Eldson 18. **Am/Lamborghini Cup - Gara-1:** 1. Aghahkani 26 giri in 50'47"848, alla media di 135,985 km/h (1. Am); 2. MacKay Snow a 8"893; 3. Rattenbury a 13"929; 4. Cassels a 15"526; 5. Monk a 18"046; 6. Hullin a 23"767; 7. Gomar-Vannelet a 26"001; 8. Reed a 46"572 (1. Lamborghini Cup); 9. Sarun Sereethoranakul-Saravut Sereethoranakul a 49"101; 10. Bunchareon a 49"460; 11. Johnson-Lovelady a 52"079; 12. Collado a 55"331; 13. Murrioni a 1'27"543; 14. Fabri a 1'50"724; 15. Prabakaran a 2 giri; 16. Dicken a 3 giri. **Giro più veloce:** il 9° di Aghahkani in 1'44"830, alla media di 152,063 km/h.

Gara-2: 1. Aghahkani 28 giri in 50'49"180, alla media di 146,381 km/h (1. Am); 2. Gomar-Vannelet a 5"631; 3. Rattenbury a 6"283; 4. MacKay Snow a 6"870; 5. Harrison a 13"528 (Lamborghini Cup); 6. Monk a 15"058; 7. Cassels a 15"419; 8. Hullin a 25"183; 9. Reed a 43"265; 10. Johnson-Lovelady a 43"445; 11. Matsuda-Yoshihara a 58"999; 12. Collado a 59"376; 13. Bunchareon a 1'19"259; 14. Sellari a 1'22"391; 15. Wong-Li a 1'24"629; 16. Murrioni a 1'54"777; 17. Fabri a 1 giro; 18. Weeraborwornpong a 1 giro; 19. Dicken a 1 giro; 20. Prabakaran a 2 giri. **Giro più veloce:** il 2° di Aghahkani in 1'44"266, alla media di 152,886 km/h.

Campionato - Am: 1. Aghahkani 32 punti; 2. Snow 20; 3. Rattenbury 20. **Lamborghini Cup:** 1. Reed 27 punti; 2. Johnson-Lovelady 23; 3. Collado 16.

Finale a sorpresa

SULLA IDEC SPORT ROJAS-LOUP CHATIN-LAFARGUE RIBALTANO IL PRONOSTICO E VANNO A CONQUISTARE IL TITOLO. ECCO COME

Nessuno si sarebbe mai immaginato un finale del genere, dove la favoritissima G-Drive ha perso un titolo quasi certo alla vigilia. La Aurus di Roman Rusinov, Job van Uitert e Jean-Eric Vergne era arrivata in Portogallo forte di 13 punti sulla Iddec Sport #28 di Memo Rojas, Paul Loup Chatin e Paul Lafargue. Ma al termine di 4 Ore di gara dove è successo di tutto, sono proprio stati questi ultimi ad aggiudicarsi un successo che vale il titolo, arrivato con 4 punti di scarto sui rivali. La corsa è stata movimentata fin dal via, con la Dallara di Jack Manchester in testa coda all'uscita della quinta curva centrata in pieno dal

gruppo, con molte vetture coinvolte gara sospesa con la bandiera rossa per consentire i soccorsi ai piloti, nessuno dei quali ha fortunatamente riportato conseguenze. Il momento decisivo di gara e campionato è stato il tentativo di sorpasso fatto da Van Uitert nei confronti di Rojas, con il messicano speronato e finito in testacoda e l'olandese penalizzato con un drive through. Una manovra che ha messo in evidenza la scarsa esperienza del giovane orange, che è letteralmente cascato nella trappola che gli è stata tesa dall'esperto Rojas. Una consolazione per G-Drive è la sicura partecipazione alla prossima 24 Ore di Le Mans,

visto che le prime due squadre classificate in LmP2 riceveranno un invito automatico. In LmP3 Eurointernational e Inter Euro-pol erano arrivate a Portimao appaite a 94 punti, con Mikkel Jensen e Jens Petersen con 3 vittorie contro l'unica di Martin Hippe e Nigel Moore. Ma questi ultimi si sono garantiti il titolo grazie al 2° posto agguantato alle spalle dei vincitori Woodward-Dayson-Kaiser, mentre la nera Ligier di Jensen-Petersen non è andata oltre il 7° posto di classe.

La Gte ha visto nuovamente vincitori Pier Guidi-Lavergne-Nielsen, sulla già titolata Ferrari 488 Evo del Luzich. La sfortunata ha invece colpito pesantemente la 911 Rsr #77 di Ried-Pera-Cairoli e le ragazze del Kessel Gostner-Frey-Gatting. Entrambi gli equipaggi sono rimasti coinvolti nell'incidente al primo giro, così come la Ferrari Jmw di Cressoni-Segal-Lu, poi 5° al traguardo dopo che la squadra era riuscita a riparare in tempo la vettura per il restart. Il secondo posto nella classifica finale Gte è comunque andato alla Porsche #77, posizione che ha quindi garantito al team Proton un invito alla 24 Ore di Le Mans 2020.

Diego Fundarò



MICHELIN LE MANS CUP

Gran bis all'italiana

Per la seconda volta consecutiva Giacomo Piccini e Sergio Pianezzola hanno conquistato il titolo Gt3 della Michelin Le Mans Cup, al volante di una Ferrari 488 del Kessel Racing. Titolo conquistato in modo perentorio grazie all'ennesima vittoria nella serie, arrivata dopo un avvio bruciante di Pianezzola ed un finale sotto controllo di Piccini, mai messo realmente in difficoltà dagli attacchi del rimontante Gunn. Una vittoria di campionato che ha un valore doppio in quanto garantisce al team svizzero un invito automatico alla prossima 24 ore di Le Mans.

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Lafargue-Chatin-Rojas 106 giri in 4.00'33"138 alla media di 123,021 km/h; 2. Hanson-Albuquerque a 0'496; 3. Gommendy-Cognaud-Hirschi a 7'986; 4. Cullen-Brundle-wen a 8'620; 5. Falb-Pia-Pizzitola a 41'576; 6. Rusinov-Vergne-Uitert (Aurus-Gibson) a 45'123; 7. Binder-Stevens-Canal a 45'433; 8. Buret-Tereschenko (Ligier-Gibson) a 55'649; 9. Hedman-Hanley-Allen a 1 giro; 10. Dracone-Campana a 1 giro; 11. Kim-Enqvist-French a 2 giri; 12. Fjordbach-Andersen a 2 giri; 13. Lafargue-Cavallhes-Adler (Ligier-Gibson) a 4 giri; 14. Coigny-Borga-Lapierre a 5 giri; 15. Woodward-Dayson-Kaiser (Ligier-Nissan) a 5 giri; 16. Hippe-Moore (Ligier-Nissan) a 5 giri; 17. Boyd-Grist-Erdos (Ligier-Nissan) a 5 giri; 18. P.Guidi-Nielsen-Lavergne (Ferrari) a 6 giri; 19. Lahaye-Lahaye-Heriau (Norma-Nissan) a 6 giri; 20. Littlejohn-Adcock (Ligier-Nissan) a 6 giri; 21. Wells-Noble (Norma-Nissan) a 6 giri; 22. Jensen-Petersen (Ligier-Nissan) a 6 giri; 23. Scheuschner-Schöll (Ligier-Nissan 100) a 6 giri; 24. Pianezzola-Perel-Piccini (Ferrari) a 6 giri; 25. Babini-Frezza-Giraudi (Porsche) a 6 giri; 26. Cameron-Griffin-Scott (Ferrari) a 6 giri; 27. Garcia-Droux (Norma-Nissan) a 7 giri; 28. Millara-Legeret (Norma-Nissan) a 8 giri; 29. Vedel-Olsen-Rich (Ligier-Nissan) a 11 giri; 30. Farano-Senna-Maini a 12 giri; 31. Segal-Cressoni-Lu (Ferrari) a 14 giri (gli altri su Oreca-Gibson).

Giro più veloce: Hanson in 1'33"220 alla media di 179,691 km/h.



Sopra la partenza, sotto l'equipaggio vincente Lafargue-Chatin-Rojas. A sinistra Piccini festeggia la conquista della Michelin Le Mans Cup colta assieme a Sergio Pianezzola





Stagione da Oscar

PIASTRI CONQUISTA IL TITOLO AL TERMINE DI UNA BELLA LOTTA CON MARTINS CONCLUSA SOLO NELL'ULTIMO ROUND 2019

È Oscar Piastri il campione 2019 della Formula Renault Eurocup della nuova era, con le monoposto Tatuus F3 e non più le 2.0 litri che hanno fatto la storia del motorsport. Australiano, 18 anni, di Melbourne, Piastri ha fatto suo il titolo all'ultimissima gara stagionale al termine di un lungo e appassionante confronto con Victor Martins durato per venti corse. Ragazzo dal volto vispo, educato, attento ai consigli impartitigli dallo staff tecnico del team R-Ace, Piastri ha mostrato nell'arco del campionato di avere interpretato alla perfezione la guida della nuova Tatuus, impressionando spesso e volentieri sul giro secco della qualifica, dominando le gare che ha vinto, ben sette. Cinque invece, so-

no state le pole e ben diciotto i piazzamenti a punti con due sole macchie: la brutta prova offerta a Monza gara-1 e l'uscita di pista sotto la pioggia a Budapest gara-1 mentre si avviava verso lo schieramento di partenza. Ma Piastri ha reagito da campione a questo errore grossolano cogliendo pochi giorni dopo una doppietta pesante per la classifica generale sul tracciato del Nurburgring.

Con la conquista del campionato, Piastri ha il diritto di entrare nella Academy Renault. Potrebbe anche non esercitarlo, come ha fatto nel 2016 Lando Norris dopo aver vinto la Eurocup Renault 2.0. Ma probabilmente, Piastri non provenendo da una famiglia particolarmente facoltosa,

non rinuncerà a questa opportunità. Intanto, da qualche mese è entrato nel management di Mark Webber, l'ex pilota di F1 che non disdegna di offrire il proprio sostegno ai giovani meritevoli provenienti dal suo Paese e dalla vicina Nuova Zelanda, vedi Mitch Evans. Sulle piste, Piastri è stato seguito da un collaboratore nell'attività del padre, che ha creato una Tuning di successo, HP Tuners. Il futuro di Oscar, dalle chiare origini italiane anche se non è particolarmente attratto da questo aspetto del proprio albero genealogico, è nella F3 e prima di partire per Abu Dhabi aveva svolto due giornate di test collettivi molto proficue a Valencia col team Prema. Piastri, lo scorso anno si era piazzato ottavo nella Renault 2.0 col team Arden mentre nel 2017 era stato vice campione della F4 inglese, sempre con Arden. Con R-Ace ha trovato la giusta alchimia permettendo al team francese di rimanere al vertice dopo il successo del 2018 conseguito con Max Fewtrell. L'onore delle armi va a Martins, autore delle ultime sei pole, otto in totale. Nella qualifica 1, la differenza tra il francese della Academy Renault e Piastri era stata di 2 millesimi, tanto per ribadire come il duello sia stato intenso e come le due monoposto, di R-Ace e MP Motorsport, praticamente simili. Martins ha poi rovinato tutto con una non felice partenza in gara-1, spianando la strada al rivale. In gara-2, ha vinto, ha Piastri bastava un settimo posto per vincere il titolo, è arrivato quarto. Sentiremo parlare molto di questi due piloti. Gran weekend per Lorenzo Colombo, terzo e secondo nelle due corse e quarto nella classifica finale della stagione. Con la quarta Tatuus di MP ha debuttato Matteo Nannini cogliendo un 10° e un 5° posto (3° in qualifica 2), weekend da dimenticare per Lorandi e Malvestiti.

Massimo Costa

AL TRAGUARDO

Abu Dhabi, 25-26 ottobre 2019

Gara-1: 1. Piastri (R-Ace) 15 giri in 33'44"429 alla media di 148,175 km/h; 2. Martins (MP) a 1'20"; 3. Colombo (MP) a 8'20"; 4. Smolyar (R-Ace) a 12'15"; 5. Fernandez (Arden) a 12'82"; 6. Maini (M2) a 17'06"; 7. Pasma (Arden) a 17'79"; 8. Collet (R-Ace) a 18'23"; 9. Cordeel (MP) a 20'89"; 10. Nannini (MP) a 21'60"; 11. Ptacek (Bhaitech) a 26'05"; 12. Saucy (R-Ace) a 30'70"; 13. De Wilde (JD) a 31'46"; 14. Malvestiti (Bhaitech) a 31'86"; 15. Lorandi (JD) a 41'86"; 16. Alecco Roy (M2) a 42'59"; 17. Bird (Arden) a 42'95"; 18. Deledda (GRS) a 49'80"; 19. Luthen (GRS) a 1'20"887. **Giro più veloce:** Martins in 2'08"720 alla media di 155,360 km/h.

Gara-2: 1. Martins (MP) 15 giri in 32'28"822 alla media di 153,923 km/h; 2. Colombo (MP) a 4'96"; 3. Collet (R-Ace) a 10'26"; 4. Piastri (R-Ace) a 12'24"; 5. Nannini (MP) a 14'15"; 6. Smolyar (R-Ace) a 17'79"; 7. Fernandez (Arden) a 18'56"; 8. Pasma (Arden) 20'514; 9. Cordeel (MP) 24'581; 10. Lloveras (GRS) a 26'725; 11. De Wilde (JD) a 34'987; 12. Saucy (R-Ace) a 37'865; 13. Ptacek (Bhaitech) a 39'024; 14. Malvestiti (Bhaitech) a 39'724; 15. Bird (Arden) a 40'272; 16. Lorandi (JD) a 43'050; 17. Alecco Roy (M2) a 46'993; 18. Deledda (GRS) a 54'425; 19. Luthen (GRS) a 1'12"757. **Giro più veloce:** Martins in 2'09"122 alla media di 154,876 km/h.

Classifica finale: 1. Piastri 320 punti; 2. Martins 312,5; 3. Smolyar 255; 4. Colombo 214,5; 5. Collet 207; 6. Maini 102; 7. De Wilde 81; 8. Ptacek 70; 9. Fernandez 68; 10. Pasma 65.

7 VITTORIE E 5 POLE PER IL CAMPIONE

Oscar Piastri, 18 anni, australiano ha artigliato il titolo in Formula Renault conquistando la vittoria in gara-1 ad Abu Dhabi. Con sette vittorie, cinque pole e 18 piazzamenti a punti ha costruito una stagione giocata tutta ad alta quota



Alonso vuole giocare

carsela

di **Marco Giordo**

Presentazione in grande stile a Salou del team Toyota Gazoo Racing con la quale è stata ufficializzata la presenza di Fernando Alonso alla prossima Dakar. C'erano anche tutti i boss della casa nipponica in Costa Daurada, incluso l'italiano Andrea Carlucci director marketing di Toyota Motor Europe, a seguire questa importante presentazione. Mancava solo il CEO Takiro Toyoda, che però ha salutato tutti i presenti con un bel video. Il boss della Toyota ha ricordato di quando aveva chiesto ad Al Attiyah di portargli la coppa del vincitore dopo il secondo posto ottenuto nel 2018, e di come Nasser lo abbia subito accontentato l'anno dopo, cioè nel gennaio scorso.

«*Francamente posso ripetermi anche nel 2020 – ha subito confessato il pilota del Qatar – perché corro dalle mie parti. Conosco bene una parte della gara avendo già corso nel deserto dell'Arabia Saudita diverse volte, ed avendo a disposizione un bolide competitivo come la nostra Hilux punto a fare il bis*». Ma la vedette della presentazione è stato, manco a dirlo, Fernando Alonso che è stato davvero straordinario per come ha monopolizzato l'attenzione e per come ha saputo rispondere con estrema professionalità alle domande dei numerosi giornalisti presenti provenienti da tutto il mondo.

«*La prima volta che pensi di partecipare ad una gara come la Dakar – ha esordito il 38enne pilota spagnolo – pensi che non sia possibile, però come nella mia vita ho provato tante cose che non si potevano fare e che quando ci riesci diventano storia è giusto provarci, voglio continuare a fare cose impossibili come questa*».

Ovviamente la decisione presa da Alonso non è stata facile, l'ex ferrarista ci ha pensato sopra per molto tempo. «*Non è stato facile prendere questa decisione, come può sembrare. Mi è piaciuta l'esperienza dei primi test in Namibia, però per saper andare al massimo come alla Dakar bisogna avere un certo coraggio e anche imprudenza. Mi sono trovato subito bene con il team, e anche con il mio navigatore Marc Coma, che ha un'esperienza impagabile in questo tipo di gare. È la prima volta che ho un copilota al mio fianco e lui si è subito dimostrato davvero molto bravo. Adesso ho un paio di mesi davanti a me non solo per prepararmi a dovere a vivere questa avventura, ma anche per cercare di farlo nel miglior modo possibile. Farò dei test già in Catalogna (ha provato con la Hilux venerdì e sabato a Les Comes vicino Manresa ndr), e poi continuerò a macinare km ed ho in programma anche un'altra gara*».

«**SONO ALLA PRIMA PARTECIPAZIONE ALLA DAKAR. LE POSSIBILITÀ DI VITTORIA SONO POCHISSIME, MA IO VOGLIO STARE LI CON I MIGLIORI DELLA SPECIALITÀ**»



PER SAPERE ANDARE FORTE COME ALLA DAKAR, BISOGNA AVERE UN CERTO CORAGGIO E ANCHE IMPRUDENZA

FERNANDO ALONSO



Alonso ha poi continuato a parlare del suo rapporto con Marc Coma. «*Con lui va tutto bene, anche se ammetto che avevo paura di come mi sarei trovato con una persona a fianco che ti parlava mentre stai guidando. Poi ho capito subito che avevo bisogno del suo aiuto, specialmente per la mia totale inesperienza in questo tipo di corse come i raid. Il bagaglio di conoscenze che Marc si è costruito in tutti questi anni lo ha fatto diventare un navigatore perfetto, io avevo bisogno di qualcuno che fosse più di un copilota e lui lo è. Nei tratti lunghi 5 km ad esempio, in cui lui non mi deve dare le note, mi prepara a come affrontare certe situazioni di corsa che troverò più avanti e devo dire che questo si è rivelato molto importante per la mia guida. In Marocco poi è stato bravo in una tappa a farmi tagliare facendo 13 km meno degli altri, insomma*».

UN POKER DI HILUX A CACCIA DI UNA NUOVA VITTORIA

Toyota a quattro punte

La Dakar sarà l'ennesima sfida di Fernando Alonso, il 38enne pilota spagnolo, già vincitore nella sua carriera di due titoli mondiali piloti di F1, un titolo mondiale Endurance (WEC), due 24 Ore di Le Mans ed un successo a Daytona, e di una sfortunata partecipazione ad Indianapolis dove sfiorò la vittoria. La sua prossima avventura in gare icona dell'automobilismo sarà dunque la "Dakar 2020", che si svolgerà in Arabia Saudita ai primi di gennaio, su un percorso totalmente nuovo per tutti. Per questo motivo Fernando ha partecipato recentemente all'ultima prova in Marocco della "Coppa del Mondo Rally Tout Terrain", navigato dall'esperto Marc Comas al volante della Toyota Hilux, la stessa vettura sulla quale Nasser Al Atthiyah ha trionfato nel gennaio scorso in Perù. E saranno il campione spagnolo, Nasser Al Atthiyah insieme a due piloti grandi esperti di raid come il sudafricano Giniel de Villiers e l'olandese Bernhard Ten Brinke, a formare il quartetto con il quale la marca nipponica affronterà la prossima maratona regina dei raid. A dirigere la squadra sarà l'esperto team principal sudafricano Glyn Hall, che manco a dirlo punta alla vittoria.



di più non posso proprio chiedergli». Poi Fernando ha spiegato che sa benissimo di volersi divertire in questa avventura, rispettando però la difficoltà di questa corsa. «La Dakar è infatti una delle prove "más exigentes" per un pilota, e sicuramente con i suoi 6.000 km sarà la sfida più difficile della mia carriera. Sono infatti partito da zero, sono però sicuro di essere nell'ambiente e nella squadra giusta, una squadra davvero favolosa in cui tutti i piloti mi hanno insegnato tanto per poter essere competitivo nel prossimo mese di gennaio».

Alonso ha poi parlato della sua recente esperienza nel Rally del Marocco spiegando che «è stata positiva, ovvio che abbiamo avuto alcune difficoltà. Però trovo sia una cosa normale in questi casi. Si è rivelata un'esperienza davvero utile in vista della Dakar. Siamo più ottimisti ora in vista della gara,

E ADESSO INIZIA IL CONTRO ALLA ROVESCIA

Sopra Alonso impegnato in Marocco con la Toyota Hilux. È stato il primo passo verso la partecipazione alla Dakar che da quest'anno andrà in scena in Arabia Saudita. L'avventura che vedrà protagonista lo spagnolo e il team Toyota alla gara icona è stata ufficialmente presentata la scorsa settimana in Spagna

anche se sappiamo benissimo che le nostre possibilità di vittoria in questa prima partecipazione sono davvero pochissime. Dopo aver corso in Marocco ho capito ancor di più le differenze tra correre in pista e affrontare un raid. Ho le idee chiare, sarò al via in Arabia per fare esperienza ed arrivare alla fine, visto che sono solo il 40% i piloti che portano a termine la gara. Sono molto motivato, l'obiettivo è quello di poter giocarmela con i migliori di questa specialità».

Infine l'asturiano ha parlato di Sainz e dei rally. «Carlos alla prossima Dakar non sarà un avversario ma un grande amico, ci siamo sempre aiutati e consigliati a vicenda. Quanto ai rally, a breve termine non sono nei miei programmi, sarebbe bello correre una gara icona come il Montecarlo ma al momento non ci sto proprio pensando». ●

Tanak riscrive la storia

di Marco Giordo

SALOU - È finita con Ott Tanak campione del mondo, che sul filo di lana ha vanificato per due decimi una doppietta Hyundai, questa 55a edizione del Rally Catalunya Costa Daurada! Alla fine il talento estone ha vinto il titolo piloti, ed è stato davvero bravo disputando una gara accorta, chiudendo al primo match ball a sua disposizione il campionato sbaragliando tutti nella power stage. Ma la kermesse catalana è stata dominata dalla casa coreana che ha sfiorato l'1-2 (che poteva essere 1-2-3) grazie ad una superba prestazione dei suoi piloti che hanno consolidato la leadership per il titolo marche. Ora infatti la casa coreana che ha la propria sede ad Alzenau, dopo aver fatto sua oltre la metà delle speciali ed aver ottenuto questo meritato trionfo, vede più vicino quel titolo marche tanto

agognato da Andrea Adamo e dal top management della casa coreana. La Toyota infatti è staccata di 18 punti, e con un terzo e quarto posto a Coffs Harbour la Hyundai in Australia sarebbe campione del mondo. Ovviamente alla fine sul lungomare di Salou il più contento di tutti era Ott Tanak, che dopo tanti sacrifici ha visto coronare il suo inseguimento all'alloro

**HO SEGUITO
IL CONSIGLIO CHE
MI HA DATO MIA
MADRE: SE VUOI
QUALCOSA DEVI
FARLO CAPITARE**

OTT TANAK

”

iridato, il massimo a cui può aspirare un pilota di rally, dopo una stagione davvero strepitosa in cui il driver baltico non ha sbagliato nulla. «È davvero incredibile - ha detto il neocampione del mondo all'arrivo della power stage dopo aver abbracciato la moglie Janika e baciato il logo della Toyota -. Era l'obiettivo che mi ero prefisso da sempre, ci ho provato e ce l'ho fatta vincendo la power stage. Un grande grazie va anche al team che è stato davvero sempre grande. La gara è stata difficile perché dopo aver perso molti secondi preziosi sulla terra, dato che passavo per primo sulle speciali, ho dovuto lottare sull'asfalto dove la Yaris era perfetta per recuperare posizioni e vincere alla fine il titolo. È questa davvero la più grande soddisfazione per me e per i miei fans, un titolo mondiale è davvero il massimo per un pilota. Mia madre mi ha det-

OTT CHIUDE 2° DIETRO A NEUVILLE ED È IL PRIMO ESTONE A VINCERE IL TITOLO IRIDATO PILOTI. SPEZZA L'EGEMONIA DEI FRANCESI, DA 15 ANNI CONSECUTIVI AL VERTICE DELLA SPECIALITÀ

AL TRAGUARDO

- 1** **Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
in 3.07'39"6
- 2** **Tanak-Jarveoja**
Toyota Yaris Wrc
a 17"2
- 3** **Sordo-Del Barrio**
Hyundai i20 Wrc
a 17"6





PALMARÉS MONDIALE PILOTI

1979	Bjorn Waldegard (S)
1980	Walter Roehrl (D)
1981	Ari Vatanen (FIN)
1982	Walter Roehrl (D)
1983	Hannu Mikkola (FIN)
1984	Stig Blomqvist (S)
1985	Timo Salonen (FIN)
1986	Juha Kankkunen (FIN)
1987	Juha Kankkunen (FIN)
1988	Miki Biasion (I)
1989	Miki Biasion (I)
1990	Carlos Sainz (E)
1991	Juha Kankkunen (FIN)
1992	Carlos Sainz (E)
1993	Juha Kankkunen (FIN)
1994	Didier Auriol (F)
1995	Colin Mc Rae (GB)
1996	Tommi Makinen (FIN)
1997	Tommi Makinen (FIN)
1998	Tommi Makinen (FIN)
1999	Tommi Makinen (FIN)
2000	Marcus Gronholm (FIN)
2001	Richard Burns (GB)
2002	Marcus Gronholm (FIN)
2003	Petter Solberg (N)
2004	Sébastien Loeb (F)
2005	Sébastien Loeb (F)
2006	Sébastien Loeb (F)
2007	Sébastien Loeb (F)
2008	Sébastien Loeb (F)
2009	Sébastien Loeb (F)
2010	Sébastien Loeb (F)
2011	Sébastien Loeb (F)
2012	Sébastien Loeb (F)
2013	Sébastien Ogier (F)
2014	Sébastien Ogier (F)
2015	Sébastien Ogier (F)
2016	Sébastien Ogier (F)
2017	Sébastien Ogier (F)
2018	Sébastien Ogier (F)
2019	Ott Tanak (EST)

ESTONIA IN VISIBILIO

Con il secondo posto colto in Catalunya, Ott Tanak e Martin Jarveoja su Toyota Yaris hanno vinto per la prima volta il titolo iridato mandando in visibilio un'intera nazione: l'Estonia dove i due sono grandi beniamini

to ieri se vuoi ottenere qualcosa devi farlo capitare, ed io ho seguito il suo consiglio». Un titolo davvero meritato quello del 32enne driver di Saarema, per la solidità mentale nel gestire la corsa da campione consumato dimostrata anche in Spagna e per il suo comportamento da leader vero nel corso della stagione, da campione del mondo. Una stagione la sua sempre "consistent" come direbbero gli inglesi, in cui ha vinto sinora la quasi metà delle prove disputate (e potevano essere sette con la Sardegna), assecondato alla perfezione dalla Yaris e dal team Toyota Gazoo Racing gestito in maniera impeccabile da quella vecchia volpe di Tommi Makinen.

La gara

Il Catalunya ha emesso il primo verdetto importante della stagione, perché si è conclusa con una gara di anticipo la volata per il titolo piloti. La prova mista catalana ha messo subito in evidenza una Hyundai apparsa perfetta sulla terra, che ha monopolizzato il podio della prima tappa chiusa in testa da uno scatenato Loeb seguito da Neuville a 1"7 e Sordo a 7"6. Una dimostrazione di forza, visto che la casa coreana si è aggiudicata ben 5 delle 6 speciali disputate. Solo Ogier è riuscito infatti vincendo la prima prova di Gandesa a rompere l'egemonia coreana, ma poi già nel secondo crono di Bot l'ormai ex campione del mondo ha accusato problemi al servosterzo che gli hanno fatto perdere tre minuti che hanno in pratica consegnato il titolo nelle mani di Tanak già il venerdì sera. E proprio Ott Tanak con una seconda tappa all'attacco, in cui ha vinto 4 delle 7 speciali su asfalto in programma (le altre 3 sono andate a Neuville), ha recuperato posizioni nella seconda tappa che ha chiuso terzo a 24"6 dalla i20 del leader Thierry Neuville con Dani Sordo che lo precedeva al secondo posto di soli 3"1 mentre con Sébastien Loeb era quarto a soli 6 decimi dal pilota estone. Poi nella tappa finale Tanak sferra l'attacco decisivo surclassando tutti nella power stage diventando così "world champion". La vittoria è andata ovviamente a Thierry Neuville, e così sul lungomare della spiaggia più famosa della Costa Daurada, si sono sentite per la prima volta le note dell'inno belga. *«Era un momento importante per noi - ha detto pilota di Sankt Vith - perché dovevamo riallungare sulla Toyota nel mondiale marche. La i20 è stata perfetta, siamo davvero tutti contenti. La chiave della gara è stata la prima tappa sulla terra dove nonostante fossimo i terzi a passare sulle speciali abbiamo chiuso in testa. Francamente non me l'aspettavo, le forti piogge di martedì hanno infatti pulito parecchio il fondo e tutto è stato più semplice per noi».*

Australia decisiva per il titolo marche

Archiviata la pratica piloti, con Tanak campione, tutto quindi è rinviato in Australia per il titolo marche, e la cosa si sapeva sin dalla vigilia perché difficilmente i giochi si potevano chiudere matematicamente già a Salou. Stavolta la Toyota si è salvata in corner, forse tutti i rumors sul futuro di Tanak non hanno aiutato la squadra giapponese, l'ambiente era infatti sempre elettrico nel motorhome del team nipponico. E così questo 55° Rally Catalunya passa



agli annali dopo aver fornito un tourbillon di emozioni, con l'incoronazione di Ott Tanak, che succede dopo 15 anni di dominio francese ai due Sébastien, Loeb e Ogier, nel palmarés del mondiale piloti. La scuola nordica con questo 17° titolo torna dunque in auge sorpassando quella francese ferma a quota 16, era dal 2003 quando Petter Solberg vinse in Galles che non succedeva. Ed ora tutti pronti tra tre settimane a passare la notte in bianco davanti alla tv per seguire l'ultima gara dell'anno in Australia, dove potrebbe laurearsi campione del mondo un team manager italiano 17 anni dopo Corrado Provera. Incrociamo le dita. Stay tuned. ●

E adesso **Ott** è tra due fuochi

DA UNA PARTE LA CONFERMA IN TOYOTA, DALL'ALTRA LA TENTAZIONE HYUNDAI: PRIMA DEL RALLY D'AUSTRALIA IL NEO IRIDATO DECIDERÀ

Mercato incandescente a Salou dove è successo praticamente di tutto. A tener banco Tanak, la Citroen insieme ad Ogier e pure la Skoda. Ma andiamo con ordine. Mercoledì sera scoppia la prima bomba, un rumor secondo il quale Ott Tanak avrebbe firmato per la Hyundai, addirittura si parla di 11 milioni di euro per una stagione, una follia. La mattina dopo ed anche nel corso del weekend Andrea Adamo ha però sempre smentito con insistenza questa voce, affermando di non avere a disposizione cifre del genere e di aver già tre piloti sotto contratto in squadra, vale a dire Neuville sino al 2021, e poi Loeb e Sordo. La sensazione è però, visto che poi il rumor è

letteralmente esploso il venerdì sera, che come si dice in Spagna "cuando el rio suena agua llueva". Qualcosa di vero infatti c'è, i contatti tra Markko Martin e Adamo ci sono stati, e visto il gioco delle parti e la curiosità anche della moglie del pilota estone Janika di saperne di più sul futuro di Ott, di certo qualcosa di molto grosso bolle in pentola. Aspettiamo dunque l'evolversi degli eventi, perché a questo punto la cosa sembra parecchio possibile, diciamo all'80% ma ovviamente non a quelle cifre. L'unica cosa certa è che Ott ha detto che farà sapere prima dell'Australia per chi correrà l'anno prossimo, ma l'effetto domino sul mercato piloti è già cominciato. ●



NEUVILLE RITROVA LA VITTORIA

Sulle speciali misto terra-asfalto della Catalunya, Thierry Neuville, sopra, ha ritrovato la vittoria. A destra, Tanak amoreggia con la sua Yaris che gli ha consentito di conquistare il primo mondiale della sua carriera

foto: BETTIOL



Citroen che succede?

VOCI DI RITIRO A FINE STAGIONE E POSSIBILE DIVORZIO ANTICIPATO CON SEBASTIEN OGIER. È UNA SITUAZIONE DAVVERO ESPLOSIVA ALL'INTERNO DELL'ARMÉE DI SATORY

È una bomba e riguarda la Citroen, perché venerdì sera è venuto fuori un rumor fortissimo secondo il quale l'Armée di Satory si ritirerebbe a fine stagione, notizia confermata a denti stretti da qualcuno vicino alla marca transalpina. Un rumor molto strano a priori, perché la Michelin ha comunicato a Salou che la squadra francese ha già programmato i test per il prossimo Montecarlo. Insomma, come diceva Lucio Battisti, quel che succederà "lo scopriremo solo vivendo". Quanto a Sébastien Ogier, sono uscite voci che lo avvicinano alla Toyota se davvero la Citroen si fermasse, ma la cosa non sembra facile perché i suoi rapporti con Mäkinen non sono al top. Sembra più probabile a priori per il campione di Gap un ritorno in M-Sport, tutto dipende però da come si chiuderà il suo rapporto con la Citroen, si parla anche del pagamento di una possibile penale per liberarlo.

DOPO UN FINE SETTIMANA COME QUESTO È MEGLIO NON PARLARE. BISOGNA SOLTANTO RIFLETTERE

SEBASTIEN OGIER

”



fotografie BETTIOL

Insomma, un'altra telenovela. Ma oltre a lui a far parlare gli addetti ai lavori è stata anche sua moglie Andrea Kaiser, con un tweet poco opportuno in stile Wanda Nara, pubblicato dopo i problemi all'idroguida patiti da Séb nella prima tappa. Francamente se lo poteva risparmiare.

La trasferta spagnola è poi finita con una profonda delusione per Citroen nel 55° Rally Catalunya, tutt'altra musica rispetto alle due precedenti edizioni di questa corsa vinte sulla C3 prima da Meeke e poi da Loeb. Con Ogier subito rallentato da problemi all'idroguida e Lappi out dopo 5 speciali per problemi al motore, ovviamente la situazione in casa Citroen non era quella che Pierre Budar ed i suoi uomini si aspettavano alla vigilia. Ormai il mondiale piloti è andato, Ogier è addirittura terzo, e le voci di un possibile addio della marca francese diffuse a Salou nel weekend, non hanno contri-



SEB-CITROEN AI FERRI CORTI

È finita malissimo l'avventura di Ogier in Catalunya. Dopo 6 mondiali Piloti vinti consecutivamente Seb abdica. A lato il tweet polemico della moglie dell'ex iridato. Sopra a destra, Sordo giunto terzo

buito a migliorare la situazione. Di certo la sensazione è che sia arrivato davvero ai titoli di coda il rapporto con Ogier. Il pilota francese era veramente nervoso e seccato venerdì, ma ha saputo tenere la calma davanti ai microfoni. «Dopo un fine settimana come questo – ha dichiarato – è meglio non parlare, ora bisogna solo riflettere ed aspettare in attesa degli eventi. Ho chiuso la prima tappa con le mani fasciate per la fatica che ho fatto a guidare con l'idroguida rotto la seconda e soprattutto la terza speciale. Da parte mia ho sempre fatto quanto potevo anche sull'asfalto. Del futuro è presto per parlare, voglio invece fare i complimenti a Ott Tanak per il suo titolo, se l'è meritato».

A microfoni spenti si è poi saputo da fonti ben informate che sarebbero già in corso le trattative per rescindere il contratto 2020 tra Ogier e la Citroen, con la casa francese che punta a risparmiare il più possibile, in pieno "stile Tavares". Uno stile che però non ha dato i suoi frutti nelle competizioni, dove bisogna investire per poter vincere. La palla passa ora agli avvocati, di certo questa sarebbe una fine ingloriosa, che una casa prestigiosa come quella del "double Chevron" non meritava davvero.

Infine occhio alla situazione in Skoda, perché Hrabanek farà sapere solo a metà dicembre quali saranno i programmi futuri della casa boema. Si parla di uno stop nel mondiale per seguire solo il programma clienti e la sensazione è che finirà proprio così. E se in un colpo solo Citroen e Skoda andassero via, sarebbe davvero una bella mazzata per il mondiale. ●



Hyundai vede il titolo Marche

LA VITTORIA DI NEUVILLE E IL 3° POSTO DI SORDO RAFFORZA LA LEADERSHIP DEI COREANI NEL MONDIALE COSTRUTTORI

Nel motorhome Hyundai l'atmosfera era ovviamente buona dopo la splendida vittoria (di Neuville) e il terzo posto (di Sordo) colti a Salou. Il mondiale marche non è un lontano, ora bisogna andare a Coffs Harbour per griffarlo e portarlo a casa. Ed ovviamente in casa Hyundai il pensiero di tutti è già rivolto verso l'Australia. «È arrivata questo buon risultato di Thierry e Dani molto importante per noi in ottica campionato marche – ha commentato Andrea Adamo – grazie ad una prestazione importante dei nostri piloti che hanno dato tutto. Mi dispiace per Loeb, alla fine meritava di più. Per noi non è ancora finita, il focus è già al prossimo appuntamento nel New South Wales, tutti noi siamo estremamente determinati a vincere il titolo in questa lunga volata che durerà sino alla power stage australiana». Ovviamente un po' dispiaciuto per aver perso il secondo posto per pochi decimi era Dani Sordo che ci teneva tantissimo a far bene nella gara di casa. «Siamo sempre andati al massimo – ha confessato – ed alla fine è arrivato questo podio davanti ai nostri tifosi che comunque ci soddisfa. Ora prepariamoci per l'Australia, vogliamo assolutamente vincere il titolo». E visto che in terra catalana si è parlato molto di un sempre più possibile passaggio di Ott Tanak in Hyundai (di cui leggete a parte), se davvero finisse così con l'estone accasato ad Alzenau dai coreani, per tutti gli altri l'anno prossimo sarebbero davvero "volatili diabetici". Adamo avrebbe così infatti allestito una squadra che ricorderebbe il "Panzer Team" Volkswagen, una vera corazzata. ●



Toyota dolce amara

**L'AFFAIRE TANAK TOGLIE IL SORRISO
A MAKINEN NEL GIORNO
IN CUI SI FESTEGGIA L'IRIDE PILOTI**

Isorrisi al motorhome Toyota si sono visti a fine gara per festeggiare il titolo di Tanak, e quando Fernando Alonso ha fatto visita al team il venerdì sera. Per il resto Tommi Makinen era meno sorridente del solito in Spagna, dopo una gara rivelatasi molto impegnativa per il team giapponese, rimasto sotto i riflettori soprattutto per l' "affaire Tanak". Non sarebbe la prima volta che la squadra giapponese perde il suo campione del mondo, era già successo nel 1992 con Carlos Sainz, ma se allora arrivarono in squadra Didier Auriol e Juha Kankkunen. Stavolta però sarebbe decisamente più dura sostituirlo a meno che, come si mormora, non arrivi a sorpresa Sébastien Ogier. «È stato un rally in salita

per noi - ha commentato il team principal della casa giapponese - in cui alla fine è finalmente arrivato con Ott il titolo piloti. È questa per noi un'enorme soddisfazione, il coronamento di un grande lavoro di squadra. Jari-Matti è stato davvero bravo poi a portarci punti importanti per i costruttori, mentre purtroppo Kris si è dovuto fermare nella seconda tappa (pare

l'uscita sia dovuta alle gomme fredde ndr). *I giochi sono ancora aperti in Australia per il mondiale marche, noi non molliamo sino alla fine*». Ovviamente il destino di Tanak sarà fondamentale per la future line-up della Toyota, dove Jari-Matti Latvala è oggi più certo di restare e con lui nel 2020 potrebbe esserci a questo punto anche Kris Meeke, nonostante lo stop a Querol. Le azioni del pilota finlandese sono infatti in rialzo dopo la prestazione spagnola, ed aver rotto con l'ormai ex fidanzata dopo la bufera sentimentale che l'ha colpito sulla stampa rosa finlandese, ha fatto risalire le sue quotazioni anche nel management giapponese. Altrimenti in caso di mancata conferma in Toyota, si parla di un possibile ritorno dopo sette stagioni di Latvala in MSport, vedremo. Quanto alla terza o quarta vettura del team nipponico (niente è stato ancora deciso), il baby prodigio Rovnanpera è in pole position e potrebbe dividersi con Katsuta le partecipazioni nelle 14 gare in programma. ●

**I GIOCHI PER IL
MONDIALE MARCHE
SONO ANCORA
APERTI, NOI NON
MOLLIAMO FINO
ALLA FINE**

TOMMI MAKINEN

”



fotografie BETTIOL

ANCHE FERNANDO ALONSO FESTEGGIA TANAK

Sopra in azione Latvala e sotto il neo iridato Tanak a colloquio con Fernando Alonso presente a Salou per l'ufficializzazione della sua partecipazione alla Dakar 2020





MONDIALE DEL FUTURO

Grandi ritorni nel 2021

Non è finito il mondiale 2019 e non è iniziato quello 2020 che già si pensa al calendario 2021. «Sarà un 2021 senza gare nuove – ha dichiarato Simon Larkin della Wrc Promoter a Salou – così come avverrà nel 2020 quando andremo al Safari, in Nuova Zelanda e in Giappone. Francamente dopo aver visto così tanta gente al parco assistenza e sulle prove speciali, dispiace pensare che la Spagna non farà parte del calendario 2020, di certo tornerà però nella stagione 2021 visto che la Germania non ci sarà. Avremo poi anche un rientro della Francia con una gara organizzata nella penisola sull'asfalto, probabilmente a Lione, e ci sarà poi anche il rientro dell'Australia. Giochi aperti invece per la Turchia il cui contratto scade nel 2020». Leggendo tra le righe si capisce dunque che sarebbero proprio i turchi a far posto ai francesi, portando così ad otto le gare europee nell'ultimo mondiale che si disputerà con le attuali Wrc, visto che dal 2022 inizierà l'era dell'ibrido.



«FORD VUOL CONTINUARE NEI RALLY CON L'IBRIDO»

Wilson pensa positivo

«Posso dire che sulla Fiesta Wrc avremo un nuovo motore dopo il Messico. C'è poi un interesse della Ford per continuare nei rally con l'ibrido anche nel 2022, anche se ancora non abbiamo messo nero su bianco. Abbiamo visto anche qui in Spagna che la Fiesta è ancora una vettura molto competitiva, anche la nuova R5 è valida, purtroppo il nostro budget non ci permette più di avere in squadra top driver del calibro di Ogier e Tanak, altrimenti saremmo ancora lì a giocarcela con gli altri. Per il futuro vedremo, stiamo parlando con tanti piloti, è presto per dire quale sarà la nuova line-up». È un Malcolm Wilson davvero positivo quello visto al service park di Port Aventura. Tutti a parlare con lui per definire il 2020, che si prospetta pieno di lavoro perché sono in tanti a voler salire pagando sulla Fiesta. «Il nostro obiettivo – ha continuato – è quello di continuare a pieno ritmo, abbiamo anche definito il calendario dello Junior, che inizierà in Svezia per proseguire in Cile, Sardegna, Finlandia e chiudere in Germania».





Fabio Andolfi ha chiuso al sesto posto in Wrc2 dopo essere stato rallentato dalle forature. A sinistra in azione Sebastien Loeb che ha chiuso al quarto posto

fotografie BETTIOL

Andolfi gara difficile

Così al traguardo

Gara 13 del Mondiale Piloti e Costruttori Salou (Spa), 24-27 ottobre 2019

EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1° Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	in 3.07'39"6
2° Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc	EST-EST	a 17"2
3° Sordo-Del Barrio	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 17"6
4° Loeb-Elena	Hyundai i20 Wrc	F-MC	a 53"9
5° Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 1'00"2
6° Evans-Martin	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 1'14"2
7° Suninen-Lehtinen	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	a 1'47"6
8° Ogier-Ingrassia	Citroen C3 Wrc	F-F	a 4'20"5
9° Ostberg-Eriksen	Citroen C3 R5	S-S	a 8'24"6
10° Camilli-Veillas	Citroen C3 R5	F-F	a 8'47"2

PROVE SPECIALI VINTE: Neuville e Tanak 5 su 17, Loeb e Sordo 3, Ogier 1. **RALLY LEADER:** Ogier ps 1, Neuville ps 2, Sordo da ps 3 a ps 5, Loeb ps 6, Neuville da ps 7 a ps 17. **POWER STAGE:** 1. Tanak in 10'49"6; 2. Evans a 3"6; 3. Neuville a 3"8; 4. Sordo a 6"2; 5. Ogier a 6"4. **I PRINCIPALI RITIRI:** Lappi ps 5 (motore).

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 24-27/1	SVEZIA 14-17/2	MESSICO 7-10/3	TOUR DE CORSE 28-31/3	ARGENTINA 25-28/4	CILE 9-12/5	PORTOGALLO 30/5-2/6	SARDEGNA 13-16/6	FINLANDIA 1-4/8	GERMANIA 22-25/8	TURCHIA 12-15/9	GALLIE 3-6/10	SPAGNA 24-27/10	AUSTRALIA 14-17/11	TOTALE PUNTI
1° Tanak	15+2,25+5	18	8+4	4+1	25+5	25+3	10	25+5	25	0+5	25+5	18+5	-	-	263
2° Neuville	18+3	15+4	12+3	25+2	25+3	-	18+4	8+3	8+4	12+5	4+4	18+1	25+3	-	227
3° Ogier	25+4	0+2	25+5	18+1	15+5	18+4	15+5	0+4	10+2	6+1	25+3	15+4	4+1	-	217
4° Mikkelsen	-	12	-	-	18	6	-	15+5	12+3	8	15	8	-	-	102
Evans	-	10+3	15	15	-	12	10	12+1	-	-	-	10+2	8+4	-	102
6° Meeke	8+5	8	10+4	2+5	12	1+1	-	4	-	18+2	6	12	-	-	98
7° Latvala	10	-	4	1	10+4	0+3	6	0+2	15+1	15-3	8+2	-	10	-	94
8° Sordo	-	-	2+2	12	8+2	-	0+1	25	-	10	10	-	15+2	-	89
9° Suninen	0+1	-	-	10+3	6	10	12+2	18	4	0+4	12+1	-	6	-	86
10° Lappi	-	18+1	0+1	6	-	8	-	6	18	4	18	3	-	-	83

Mondiale Costruttori

1° Hyundai	30	27	20	37	43	21	24	40	20	27	25	26	40	-	380
2° Toyota	25	33	28	12	22	29	33	16	40	43	14	37	30	-	362
3° Citroen	25	22	31	24	15	26	15	12	28	18	43	19	6	-	284
4° M-Sport	14	16	15	25	8	22	22	30	6	10	16	16	18	-	218

IL SAVONESE PORTACOLORI DI ACI TEAM ITALIA RALLENTATO DA TRE FORATURE

È stato un Rally Catalunya agrodolce per Fabio Andolfi e Emanuele Inglesi, con qualche problema sulla terra e decisamente più positivo sull'asfalto. Alla fine l'equipaggio tricolore ha visto la sua corsa penalizzata da tre forature, portando al termine la sua avventura in terra catalana in 6ª posizione in Wrc 2 ed in 18ª assoluta. Andolfi nella prima tappa ha iniziato positivamente la sua giornata chiudendo il primo giro di prove al mattino sesto a 21"4 dal leader Loubet. Poi nel pomeriggio a causa di una foratura a 8 km dalla fine della prova lunga 38,85 km di La Fatarella, il driver tricolore ha perso 1'26" retrocedendo in ottava posizione a 2'04"8 da Pierre Louis Loubet che guidava la corsa. Nelle sette prove su asfalto disputate nella seconda tappa, il pilota ligure ha iniziato positivamente staccando il secondo tempo sia al mattino che al pomeriggio a Savallà, si è poi difeso bene a Querol ed El Montmell risalendo al sesto posto della cate-

goria, ma purtroppo ha danneggiato la sospensione posteriore destra nella speciale cittadina di Salou perdendo 43"1 e chiudendo così la giornata settimo. Poi nella tappa finale un'altra foratura a Riudecanyes l'ha rallentato ma non gli ha fatto perdere il 6° posto assoluto. «È stata una gara difficile - ha commentato alla fine il pilota di ACI Team Italia - in cui sull'ultima prova della tappa su terra abbiamo forato l'anteriore sinistra perdendo così quasi un minuto e mezzo. Poi sull'asfalto abbiamo fatto segnare dei buoni tempi, ma nel pomeriggio ci siamo girati a Querol ma soprattutto abbiamo fatto un errore nella prova finale a Salou che ci ha fatto perdere secondi importanti. Nella tappa finale un'altra foratura ci ha rallentato a Riudecanyes ma il ritmo c'era. Va bene così, abbiamo dimostrato soprattutto sull'asfalto di avere sempre il passo giusto, mentre sulla terra dobbiamo migliorarci». ●

Wrc2 Loubet niente festa

CHIUDE SOLO 5° E DOVRÀ GIOCARSI TUTTO IN AUSTRALIA. VITTORIA PER CAMILLI. WRC2 PRO S'IMPONE OSTBERG

Nel Wrc2 Pro la vittoria è andata a Mads Ostberg che ha disputato una gara perfetta sulla Citroen C3 R5, precedendo le due Skoda Fabia R5 Evo di Kopecky e Rovanpera. È stata invece decisamente più combattuta la gara tra le Wrc2 con Guerra, Tempestini e Bulacia ritirati e il leader della serie

Pierre Louis Loubet (Skoda) solo quinto alla fine. È stato proprio Loubet a chiudere in testa la prima tappa, poi però il pilota corso a causa di una foratura ha perso la leadership nella seconda giornata a favore di Eric Camilli (Citroen C3 R5), che poi ha allungato ulteriormente nel crono di fine giornata a



WRC2 PRO E WRC2 DOPPIA FIRMA CITROEN

Citroen protagonista in R5. Sopra, Ostberg che ha conquistato la vittoria in Wrc2 Pro e, sotto, Camilli che è andato a segno nel Wrc2



Salou approfittando di un lungo di Loubet e di un incidente di Gryazin finito sui new jersey. Nella tappa finale Loubet ha forato ancora finendo fuori strada e perdendo 1'50" concludendo così solo quinto la sua gara. Vittoria a Camilli e niente titolo dunque a Salou per il figlio del mitico Yves, che ora dovrà volare in Australia per regalarla a sé stesso e alla Francia l'ennesimo alloro iridato. ●

WRC2 PRO E WRC2

Classifica Wrc 2 Pro: 1. Ostberg-Eriksen (Citroen C3 R5) in 3.16'04"2; 2. Kopecky-Hloušek a 54"7; 3. Rovanpera-Halttunen a 1'29"1; 4. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta R5 MkII) a 3'19"5 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5 Evo).

Classifica Wrc 2: 1. Camilli-Veillas (Citroen C3 R5) in 3.16'26"8; 2. Lindholm-Korhonen (VW Polo R5); 3. Kajetanowicz-Szczepaniak (VW Polo R5) a 1'56"5; 4. Veiby-Andersson (VW Polo R5) a 3'10"3; 5. Loubet-Landais a 3'42"6; 6. Andolfi-Inglesi a 3'53"3 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato Wrc 2 Pro: 1. Rovanpera 206 punti (campione del mondo); 2. Ostberg 145; 3. Greensmith 137; 4. Kopecky 115.

Campionato Wrc 2: 1. Loubet 91 punti; 2. Kajetanowicz 88; 3. Guerra 75; 4. Gryazin 73; 5. Andolfi 64; 6. Veiby 62; 8. Katsuta 47.

AUSTRALIA

Sono 24 gli equipaggi iscritti al via del prossimo Rally di Australia, una gara dove si decideranno ben due campionati, piloti e marche. Sono 9 le Wrc al via visto che la Citroen schiererà una terza C3 per Ostberg, il solo Kopecky (Skoda) iscritto in Wrc2 Pro, mentre sono 4 i piloti al via nel Wrc2 vale a dire Loubet, Guerra, Bulacia e il nostro Fabio Andolfi.

MINUTO DI SILENZIO

C'è stato un minuto di silenzio alla partenza della gara sul lungomare di Salou, per ricordare le vittime delle inondazioni di martedì scorso che hanno colpito l'intera regione della Catalogna, ed in particolare la provincia di Tarragona.

SALOU OK

Service Park finalmente pieno di spettatori a Salou dopo i flop di Turchia e Galles. Addirittura c'era molta gente anche il mercoledì sera, un chiaro segnale di come sia stato un azzardo togliere il Catalunya dal Mondiale 2020 per inserirci la Germania, in una data problematica per il meteo come si prospetta quella di metà ottobre.

SPECIALI

C'era tantissimo pubblico anche sulle ps durante tutta la gara, nessun incidente da segnalare a dimostrazione della grande civiltà dei tifosi accorsi a vedere il rally. Nessuna manifestazione, nessuna protesta, nulla a che vedere rispetto a quei scatenati balck clock che hanno devastato alcune vie di Barcellona il weekend prima della gara.

ELENA

Compleanno in prima linea per Daniel Elena. Il copilota di Loeb nove volte iridato ha infatti compiuto giovedì scorso a Salou 47 anni. Auguri!

SAINZ

C'era anche Carlos Sainz il giovedì a Salou. Il Matador ha infatti incontrato Malcolm Wilson con il suo protetto, il campione Junior Jan Solans, e poi ha salutato il suo amico Fernando Alonso alla fine della presentazione della Toyota.

Pinzano Re di Coppa



CON QUASI 200 EQUIPAGGI AL VIA, LA FINALE NAZIONALE È UN VERO SHOW CON IL PIEMONTESE CHE BATTE CHENTRE E SI IMPONE. DAVANTI A TUTTI CHIUDE RE

di **Daniele Sgorbini**

Un successo netto, come dimostrano numeri inequivocabili. La Finale Nazionale della Acì Sport Rally Cup, andata in scena al Rally di Como lo scorso fine settimana, ha fatto il pienone di quantità e qualità. I migliori settanta equipaggi delle nove zone dell'Italia del traverso, cui si sono aggiunti tantissimi bei nomi del controsterzo, oltre a un gruppetto di World Rally Car e qualche Storica, hanno onorato al meglio la storia di una gara che si avvicina alle 40 edizioni e che ha visto al via quasi 200 equipaggi: «Cifre così – commentava alla fine soddisfatto all'arrivo di Piazza Cavour il presidente della Commissione Rally Daniele Settimo – mi fanno ricordare la Finale Nazionale del 1982 nella mia Messina». Ha ragione ad essere soddisfatto Settimo, uomo delle istituzioni che non dimentica mai di parlare alla base e con la base, chiedendo suggerimenti, indicazioni e pure critiche e che nella nuova formula dei Nazionali ha creduto più di ogni al-

tro. Questa volta hanno davvero vinto in tanti. Ha vinto Alessandro Re, dominatore praticamente dal primo all'ultimo metro in quella che per lui è la gara di casa e che ha fatto sua per la prima volta. Passato in testa nella seconda speciale, il figlio d'arte non ha più mollato il colpo e pur partendo piuttosto indietro rispetto ai diretti avversari non ha avuto alcun problema a trovare il ritmo migliore.

Ma hanno vinto, anche e soprattutto, Corrado Pinzano e Patrick Bernardi, secondi assoluti e primi nella Finale Nazionale Acì Sport. Il pilota piemontese, arrivato alla finale grazie al successo in R5 nel CiWrc, ha avuto una vigilia piuttosto movimentata, visto che si è accordato con il navigatore (che avrebbe dovuto correre con Signor che ha poi dato forfait, ndr) soltanto il mercoledì e movimentato è stato anche il suo finale, con una foratura sull'ultima prova che gli ha fatto provare più di un brivido: «Se mi aspettavo di vincere? Quando ci si

iscrive a una gara ci si spera sempre...». Bello il duello tra Pinzano e Chentre, condizionato purtroppo dal guaio capitato al pilota valdostano, che ha patito un problema all'acceleratore nella 6ª prova speciale. Buon per lui che è capitato alla fine, in un tratto in discesa e prima del parco assistenza, così ha potuto metterci una pezza: «Ho calcolato di aver perso circa 15" – ha spiegato Chentre alla fine – e considerato che siamo arrivati dietro a Pinzano di 5, forse le cose avrebbero potuto andare diversamente».

Quinto assoluto e 3° tra i finalisti è arrivato Antonio Rusce, buon 2° nel Tricolore Asfalto e vincitore della "sua" 5ª zona. Il pilota reggiano avrebbe forse potuto sperare in qualcosa di più, ma è stato rallentato da un problema alla scatola guida. Finale amaro per Christian Merli, tradito da un testacoda sull'ultima speciale quando era buon 7° assoluto. Tra gli under bella vittoria di Riccardo Pederzani, che grazie al premio guadagnato spera ora di poter essere al via del Tricolore Junior il prossimo anno. Nella gara riservata alle Wrc, gran vittoria di Kevin Gilardoni davanti a Corrado Fontana: un gran rientro per il copilota Corrado Bonato, dopo il brutto crash al Barum Rally. ●

ALESSANDRO RE VINCE MA È TRASPARENTE

Trasparente ai fini della graduatoria di Coppa Italia. Alessandro Re ha conquistato la vittoria assoluta davanti a Pinzano, a sinistra, che si è aggiudicato la finale Nazionale. Sotto foto di gruppo dei finalisti



FINALE ROVENTE NEL TROFEO SUZUKI

Classifica congelata

Conclusione particolarmente calda nel Trofeo Suzuki al Rally di Como, gara che ha messo di fronte i migliori interpreti dei due gironi (Cir e CiWrc) in un'inedita finalissima per decretare il vincitore assoluto. La classifica è stata riscritta a tarda notte dai commissari, a seguito del reclamo presentato da Simone Goldoni contro Simone Rivia, che si era presentato primo sul traguardo di Como. I Commissari Tecnici hanno trovato, sulla centralina della vettura di Rivia, una derivazione aggiuntiva sul cablaggio (non permessa dal regolamento), che recava la dicitura "mappe". La derivazione, al momento della verifica, non risultava collegata ad alcun sensore o attuatore, ma i commissari, regolamento alla mano, l'hanno comunque considerata non conforme. Vittoria assegnata dunque a Goldoni, davanti a Peloso e Schileo, anche se Rivia ha presentato appello e dunque la classifica resta sub iudice. Nel Trofeo Clio R3 Open bel successo di Panzani, davanti all'elvetico Kim Daldini e a Federico Bottoni, anche se il migliore tra le due ruote motrici è stato l'inossidabile Roberto Vescovi, che con la Clio S1600 ha chiuso in quindicesima posizione assoluta.

AL TRAGUARDO

38° Trofeo Aci Como - Finale Nazionale Aci Sport Rally Cup Assoluta Super Coppa WRC: 1. Gilarioni-Bonato (Hyundai i20 Wrc) in 50'22"7; 2. Fontana-Arena (Hyundai i20 Wrc) a 10"8; 3. Paccagnella-Mometti (Ford Focus Wrc) a 3'20"3; 4. Fontana-Agnese (Hyundai i20 Wrc) a 6'56"9.

Assoluta Trofeo Aci Como: 1. Re-Turati, M. (Vw Polo) in 51'21"5; 2. Pinzano-Bernardi (Vw Polo) a 16"0; 3. Chentre-Giovenale (Vw Polo) a 21"2; 4. Re-Bariani (Skoda Fabia) a 36"8; 5. Rusce-Farnocchia (Skoda Fabia) a 43"3; 6. Silva-Pina (Skoda Fabia) a 1'28"1; 7. Porro-Cargnelutti (Hyundai i20) a 1'49"6; 8. Pederzani-Zanni (Skoda Fabia) a 1'50"2; 9. Pierotti-Milli (Skoda Fabia) a 1'52"8; 10. Ambrosoli-Viviani (Citroen C3) a 2'00"4; 11. Gagliasso-Tirone (Skoda Fabia) a 2'07"9; 12. Civelli-Pozzoli (Skoda Fabia) a 2'13"1; 13. Roncoroni-Brusadelli (Skoda Fabia) a 2'28"6; 14. Cucurova-Bostanci (Skoda Fabia) a 2'54"5; 15. Vescovi-Guzzi (Renault Clio S.1600) a 2'57"9; 16. Pederzani-Battaglia (Skoda Fabia) a 3'05"7; 17. Ciolli-Mighorati (Ford Fiesta) a 3'05"8; 18. Panzani-Grilli (Renault Clio) a 3'20"1; 19. Daldini-Rocca (Renault Clio) a 3'22"8; 20. Bottoni-Peruzzi (Renault Clio) a 3'25"4; 21. De Cecco-Campels (Hyundai i20) a 3'32"6; 22. Tondina-Cecchetto (Renault Clio) a 3'34"7; 23. Giovannella-Destro (Renault Clio S.1600) a 3'51"4; 24. Siddi-Meze (Skoda Fabia) a 4'09"9; 25. Minetti-Nicoli (Ford Fiesta) a 4'19"1; 26. Vittalini-Maggioni (Citroen Ds3) a 4'27"8; 27. Chiappa-Donadini (Renault Clio) a 4'35"0; 28. Seriola-Curti (Skoda Fabia) a 4'38"8; 29. Ortelli-Gandola (Renault Clio Williams) a 4'42"1; 30. Quaderno-Zanolo (Renault Clio) a 4'43"9; 31. Della Maddalena-Milivinti (Renault Clio) a 4'54"5; 32. Cambiaghi-Cerè (Renault Clio) a 4'56"1; 33. Antonietti-Beretta (Renault Clio S.1600) a 4'58"8; 34. Fumagalli-Orio (Renault Clio S.1600) a 5'00"2; 35. Lanzalaco-Marchia (Renault Clio) a 5'00"9; 36. Meli-D'Agostino (Skoda Fabia) a 5'20"2; 37. "Cave"-Magnetti (Renault Clio) a 5'23"1; 38. Cittadino-Verzino (Renault Clio) a 5'29"7; 39. Manenti-Bonaiti (Peugeot 208) a 5'44"1; 40. Uslenghi-Lupo (Renault Clio) a 5'45"3; 41. Fanucchi-Portera (Renault Clio) a 5'48"8; 42. Schenetti-Corradi (Peugeot 208) a 5'57"4; 43. Bellan-Guglieri (Renault Clio) a 6'07"2; 44. Patetta-Alocco (Renault Clio) a 6'11"8; 45. Bernardi-Battelli (Renault Clio) a 6'14"1; 46. Ravazzini-Sforacchi (Renault Clio) a 6'15"2; 47. Nastasi-Cambria (Renault Clio) a 6'19"9; 48. Rampazzo-Bertasin (Renault Clio) a 6'24"5; 49. Farina-Guglielmetti (Peugeot 208) a 6'30"9; 50. Giacomini-Lovisa (Renault Clio Williams) a 6'32"9; 51. Persico-Maini (Renault Clio) a 6'34"7; 52. Pini-Pellegrini (Peugeot 106) a 6'35"0; 53. Verardo-Rinaldis (Renault Clio) a 6'36"8; 54. Muzio-Magni (Subaru Impreza) a 6'40"4; 55. Ciapessoni-Bertagnon (Peugeot 208) a 6'48"4; 56. Toktas-Bostanci (Skoda Fabia) a 6'50"3; 57. Andreoli-Parazzi (Renault Clio) a 6'50"4; 58. Castelli Villa-Barra (Peugeot 208) a 6'57"0; 59. Bonfadini-Dell'Avanzo (Citroen C2) a 7'06"6; 60. Soldati-Curti (Renault Clio) a 7'17"3; 61. Porliod-Perrin (Peugeot 208) a 7'24"2; 62. "Chicco"-Ghiria (Citroen C2) a 7'26"0; 63. Antoni-Butelli (Renault Clio) a 7'31"0; 64. Gobbin-Fraschia (Fiat Abarth 124) a 7'38"7; 65. Torchio-Carlevero (Citroen Saxo) a 7'38"9; 66. Micheletti-Belfiore (Peugeot 208) a 7'43"1; 67. Demircioglu-Dzetoglu (Peugeot 208) a 7'46"4; 68. Panato-Zandonà (Peugeot 207 S.2000) a 7'47"6; 69. Butti-Franzi (Peugeot 106) a 7'47"7; 70. Fontani-Spiga (Renault Clio) a 7'54"4; 71. Olli-Ilka (Peugeot 208) a 8'03"6; 72. Pennino-Geninazza (Peugeot 106) a 8'13"7; 73. Formoli-Duico (Peugeot 106) a 8'13"8; 74. Luchi-Marchioni (Peugeot 208) a 8'17"6; 75. Saioni-Pizzol (Renault Clio) a 8'18"0; 77. Iacampo-Grossi (Peugeot 208) a 8'24"8; 78. Pellitteri-Lo Monaco (Renault Clio) a 8'30"8; 79. Milani-Ghislini (Renault Clio S.1600) a 8'35"4; 80. Busetti-Bruno Franco (Peugeot 208) a 8'37"5; 81. Goldoni-Garella (Suzuki Swift) a 8'37"9; 82. Peloso-Carrucci (Suzuki Swift) a 8'40"0; 83. Iraldi-Amerio (Peugeot 106) a 8'40"7; 84. Schileo-Furnari (Suzuki Swift) a 8'47"2; 85. Ravanelli-Handel (Peugeot 208) a 8'54"0; 86. Bonizzoni-Ciceri (Peugeot 205) a 8'54"8; 87. Martinelli-Dinelli (Suzuki Swift) a 9'22"0; 88. Palmisano-Mazzoleni (Peugeot 106) a 9'30"6; 89. Poggio-Briano (Suzuki Swift) a 9'30"6; 90. Martinelli-Toniolo (Ford Sierra Cosworth) a 9'31"1; 91. Pelle-Riva (Suzuki Swift) a 9'33"9; 92. Amerio-Pizzato (Peugeot 106) a 9'53"8; 93. Marangon-Brunetti (Renault Clio) a 10'12"1; 94. Serafini-Matteucci (Peugeot 106) a 10'15"5; 95. Fichera-Barbaro (Suzuki Swift) a 10'16"6; 96. Viotti-Colombo (rover Mg Zr 103) a 10'22"5; 97. Rossini-Garavaglia (Peugeot 106) a 10'36"2; 98. Zanardo-Bechevollo (Peugeot 205) a 10'36"3; 99. Oliani-Piazzini (Fiat Seicento) a 10'41"0; 100. Tagliabue-Sala (Peugeot 106) a 10'55"6; 101. Giudici-Cairali (Peugeot 106) a 10'57"1; 102. Zanier-Craigheo (Peugeot 106) a 11'03"9; 103. Cassarà-Barresi (Renault Clio) a 11'05"3; 104. Longo-Conci (Suzuki Swift) a 11'08"1; 105. Fasoli-Andreis (Renault Clio) a 11'18"9; 106. Fusetti-Fusetti (Mini Cooper S) a 11'36"2; 107. Gherardi-Ragnacchi (Peugeot 206) a 11'40"0; 108. Garzia-Parrini (Suzuki Swift) a 11'46"2; 109. Pollarolo-Pozzoni (Suzuki Swift) a 12'03"0; 110. De Antoni-Vercelli (Suzuki Swift) a 12'07"9; 111. Lai-Vagliani (Peugeot 106) a 12'08"5; 112. Brambilla-Brambilla (Peugeot 106) a 12'17"9; 113. Doroguzi Breat-Candusso (Peugeot 106) a 12'24"4; 114. Denaro-Corradini (Suzuki Swift) a 12'29"0; 115. Rossini-Corradini (Citroen Saxo) a 12'46"1; 116. Spreafico-Frigerio (Suzuki Swift) a 12'58"8; 117. Rossi-Mirani (Peugeot 106) a 13'01"0; 118. Corticelli-Uda (Peugeot 106) a 13'13"6; 119. Lui-Morini (Peugeot 106) a 13'15"7; 120. Fosci-Farinella (Renault Clio Williams) a 13'32"3; 121. Pesenti-Gioetto Gomes (Renault Twingo) a 14'15"8; 122. Passalacqua-Fricero (Citroen C2) a 14'46"3; 123. Nava-Brambilla (Citroen Saxo) a 17'24"4; 124. Favero-Perrone (Peugeot 106) a 15'08"5; 125. Santellani-Saccavini (Peugeot 106) a 15'14"6; 126. Lunelli-Morelli (Suzuki Baleno) a 15'22"0; 127. Di Caro Catarra-Cusimano (Peugeot 106) a 15'45"0; 128. Albertoli-Della Valle (Citroen Saxo) a 16'30"5; 129. Santini-Revello (Citroen Saxo) a 16'44"1; 130. Perego-Manassero (Peugeot 106) a 16'56"0; 131. Capiaghi-Invernizzi (Peugeot 106) a 17'24"4; 132. Farina-Zappa (Fiat 600 Sporting) a 17'37"7; 133. Rosso-Ferrari (Suzuki Swift) a 18'18"6; 134. Muratcan-Yilmaz (Peugeot 106) a 18'32"0; 135. Terrando-Corollo (Fiat Cinquecento) a 23'34"6; 136. Muzio-Vanini (Mitsubishi Colt) a 25'45"1; 137. Panucci-Bernini (Citroen Ds3) a 26'27"1; 138. Fenini-Piazza (Peugeot 106) a 36'07"9.

di **Mario Donnini**

Credeteci o no, c'è stato un tempo in cui la monoposto del campione del mondo di F.1 è retrocessa nella serie inferiore, in formula cadetta, finendo sonoramente battuta dalle concorrenti, più giovani, agili e a loro agio.

E con la gloriosa Williams Fw08, già iridata piloti nel 1982 con Keke Rosberg al volante, altre vetture appartenenti al mondo dei Gran Premi vivono lo stesso destino - in particolare la Tyrrell 012, la Arrows A6, la Ram 04 più un paio di Minardi e una ex Dywa che s'era vista solo nelle prove della F.1 Aurora Afx a Monza 1980 -, un destino appunto decisamente poco felice anche se pittoresco quanto curioso e interessante. E tutto questo non accade un secolo fa, ma solo nel corso della stagione 1985, in un contesto strano, originalissimo e assolutamente degno d'essere ricordato e rivissuto. →

Quelle **F** retrocesse

NEL 1985 LA F.2 NON C'È PIÙ E PRENDE IL VIA UNA SERIE CADETTA CHE RICICLA I VECCHI COSWORTH ASPIRATI E ALCUNE VETTURE DA GP CHE PERÒ VENGONO SONORAMENTE BATTUTE!



IN PIENA ERA TURBO, LA F1 EIETTA FUORI DAL SUO AMBITO UNA PLETORA DI GLORIOSI MOTORI COSWORTH. I QUALI VENGONO RICICLATI DA ECCLESTONE, CHE LI SMISTA IN FORMULA CADETTA, CREANDO UNA INEDITA SERIE AL POSTO DELLA F2. DAL 1985 PARTE COSÌ IL NUOVO CAMPIONATO, CHE VEDE AL VIA ANCHE WILLIAMS, TYRRELL E ARROWS RICICLATE DAI GP, MA CON BEN POCA FORTUNA

ormula 1

in F.3000



LEONI È IL MIGLIORE CON LE EX F1

A lato, il Cosworth 3000 cc, sopra, la Tyrrell 012 della Barron per "Pupo" Moreno, e, a sinistra, Lamberto Leoni. Nella foto grande, il pilota italiano con la Williams Fw08-PMC ex F1 in lotta con la March 85 di F3000 della Oreca guidata da Michel Ferté, vettura nata per questa serie e vincitrice del titolo a fine anno, con Danner





La fine del primo ciclo aspirato in F.1

Il 1985 ufficialmente entra nella storia delle corse come ultimo anno e tramonto annunciato del primo ciclo del motore aspirato in F.1, sostituito dal turbo, nettamente più potente. L'ultima presenza di un'unità aspirata in F.1, segnatamente del leggendario Cosworth 8 cilindri a V di novanta gradi, in versione Dfv, è ad opera della Tyrrell 012 di Martin Brundle, con un decimo posto al Gp di Germania di quell'anno. Lo stesso pilota proverà pochi giorni dopo a qualificare la vettura in Austria, ma non ci riuscirà e con questo rovescio si chiuderà un'epoca. Da lì in poi i Cosworth sono tutti disoccupati, dunque che fare?

L'idea è del solito Bernie

Niente paura, la soluzione è già stata trovata alla fine della stagione precedente e, anche in questo caso, il grande agitatore d'uomini e di programmi è Bernie Ecclestone. Cosa accade, in realtà? Semplice. Il parco macchine e motori F.1 della civiltà atmosferica è in disarmo già da fine 1983 e bisogna trovare un modo intelligente per riciclare il tutto. Niente di meglio che far morire la vecchia e amata F.2, dando vita a una nuova categoria, in cui eiettare propulsori e telai ormai obsoleti per la F.1. Nel frattempo lo stesso Ecclestone fa incetta a prezzi da realizzo dei vecchi Cosworth, pronto a rimmetterli in circolazione a listini ritoccati quando sarà ufficializzata la nuova categoria, che non a caso si chiamerà F.3000, dalla cilindrata dell'iconico Dfv, che diviene spina dorsale della nuova formula cadetta.

LE EX F.1 IN F.3000 ERANO TROPPO LARGHE, PESANTI E GOFFE PER ESSERE VERAMENTE COMPETITIVE

LAMBERTO LEONI



Telai liberi e possibilità di far correre le vecchie F.1 con motori aspirati, ma i gloriosi motori Cosworth avranno un regime di rotazione limitato a 9000 giri al minuto.

Lotta dura tra F.2 riadattate contro le ex F.1!

In poche parole, all'inizio della stagione 1985 del nuovo campionato, al BRDC International Trophy di Silverstone, in programma il 24 marzo, si presentano 17 vetture, quattro ex F.1 e 13 monoposto di derivazione F.2, ma tutte indistintamente dotate dell'onnipotente Cosworth limitato a 9000 giri. Il primo verdetto è sorprendente, perché, pur disponendo di un centinaio di cavalli in più, le vetture della formula cadetta non riescono ad avvicinare i tempi delle sopresse F.2 di 2000 cc. Michel Ferté con una March di nuova generazione stacca la pole in 1'17"92, lontano di quasi due tombali secondi dal record di Mike Thackwell con la leggendaria Ral-Honda F.2, in 1'16"00. Ma questo è niente. In realtà le vetture derivate dalle ex F.2 a livello telaistico, ossia March, Ralt e Ags, surclassano nettamente le F.1 Williams e Tyrrell, oltre alle goffe Lola riadattate dal progetto di F.Indy.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



PRESENZE... DI TUTTI I COLORI

Sopra, la fantomatica Monte Carlo 001 (ex Dywa) del Monaco Racing, vista in azione una sola volta, in qualifica con Ballabio. Al centro, Tassin, quindi la Ram 04 di Salazar mentre le vola sopra la March di McPherson e, in alto, la Tyrrell di "Pupo" Moreno

La migliore delle ex F.1, la Tyrrell 012 guidata da Roberto Moreno per i colori del Barron Racing, si becca 1"7 al giro dalla più veloce delle March, mentre le Williams Fw08 del team di Peter McIntosh, guidate dal belga Thierry Tassin e dall'italiano Lamberto Leoni, viaggiano a quasi quattro secondi al giro dalle monoposto più competitive.

In poche parole, l'incredibile duello tra ex F.2 e ex F.1 unificate dal comune dominatore dei Cosworth, è già morto sul nascere e tocca proprio al buon Lamberto Leoni raccontare perché.

Leoni a podio con la Williams ex F.1!

Lamberto Leoni nasce ad Argenta (Ferrara) il 23 maggio 1953 e ha il merito d'essere - oltre che uno dei giovani piloti d'assalto più talentuosi nella se-



conda metà degli Anni '70 -, race winner in F.2 e al via di due Gp di F.1, a inizio 1978 con la Ensign. Ecco il racconto della sua avventura con la Williams F.1: «A inizio 1985 il team manager Peter McIntosh mi offre la possibilità di correre con una delle migliori F.1 del mondo, la Fw08 iridata con Rosberg, con un'offerta economicamente molto vantaggiosa. Stavo cercando di rientrare nel giro buono e non potevo che dire sì».

Quando capisci che non c'è trippa per gatti? «Subito, dalla prima gara del campionato, a Silverstone, in un fine settimana molto piovoso. Io e il mio compagno di squadra Tassin prendiamo atto che la vecchia Williams è grande, pesante e molto sottosterzante. Per regolamento dobbiamo montare ali più piccole rispetto a quelle utilizzate nei Gp veri e

così l'assenza di carico si fa sentire terribilmente. Poi usiamo il serbatoio sovradimensionato da F.1 da 180 litri, mentre in formula cadetta per le gare, molto più corte, ne bastano poco più della metà. In poche parole, le vetture di March, Ralt e Ags, derivate dai progetti di F.2, appaiono subito più piccole, più leggere, più strette e più corte delle nostre ex F.1, che arrancano staccate senza pietà e senza rimedio, con un'entrata in curva deludente e una scorrevolezza priva di speranza». Eppure, Lamberto, sei ricordato come l'unico capace di portare a podio una ex F.1 in una gara di F.3000, ossia a Pau 1985. «Pensa che quel giorno nei primi giri l'amico Alfredo Somaschini mi vede 3° inseguito da una muta di cani rabbiosi, ossia da non meno di tre-quattro avversari, e scommette 50mila lire che li terrò dietro fino al traguardo. Detto e fatto. Contento lui e io di più».

Per fortuna in F.3000 a fine 1985 ti ingaggia il compianto Pier Luigi Corbari che ha delle buone March e vai a podio pure in Austria, a Zeltweg. «La March di F.3000 - che poi vincerà il primo titolo con Danner schierato dalla BS Fabrication, ndr -, proprio non aveva niente a che vedere con le ex F.1. Era agile, velocissima e imprevedibile, al confronto. L'idea di riciclare le F.1 era interessante e capace di catturare l'interesse, ma nell'applicazione concreta il tutto non aveva alcun senso. Appena mi diedero una March buona mi ritrovai in testa, a Pergusa. Questo dice tutto...» - conclude Leoni.

**L'UNICA GARA
POSITIVA PER UNA
EX F.1 IN F.3000,
FU QUELLA DI PAU,
QUANDO GIUNSI 3°
CON LA WILLIAMS**

LAMBERTO LEONI



La breve storia della PMC-Williams

L'equipe di Peter McIntosh schiera nella F.3000 1985 due Williams Fw08, sì, lo stesso modello che vede Rosberg iridato nel 1982, ma in realtà questa è la versione C. Tassin ha il telaio numero 10, il quale è un muletto che non ha mai corso nel mondiale, mentre Leoni porta nella scocca il numero di serie 11, quello di un'altra vettura di riserva mai utilizzata nei Gp. Due fondi di magazzino, insomma. Lamberto disputa sei corse, con quel terzo posto a Pau quale gemma in un mare di delusioni, mentre Tassin in due sole corse non cava un ragno dal buco.

Le due Tyrrell della Barron hanno corso nei Gp

Diverso il discorso relativo alle due Tyrrell della Barron Racing per Moreno e Langes. Il telaio 012/1 a suo modo vanta una bella storia, perché usato nei Gp da Alboreto, Sullivan e Bellof. In F.3000 ci corre per due gare Langes (15esimo a Thruxton come miglior risultato), quindi passa a Moreno, dignitoso quinto a Estoril, poi va nelle mani di Campos per la gara del Nurburgring che però viene annullata per neve e, infine, ci ricorre Moreno, nono a Vallelunga. L'altro telaio è lo 012/4 con cui hanno corso in F.1 Bellof e poi Johansson. Con questa vettu-

LA DELUSIONE DI BORGUDD

Sopra, Slim Borgudd, al centro, al volante della poco competitiva Arrows A6. Al centro, una Minardi durante un test in chiave F.3000 con Aldo Bertuzzi al volante. In alto, la seconda Tyrrell 012 della Barron per Claudio Langes e, infine, nella foto in bianco e nero, l'altra Williams Fw08 della PMC con Tassin



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

ra lo stesso Roberto "Pupo" Moreno giunge buon sesto nella gara d'apertura della F.3000 a Silverstone. Curiosamente, la Barron, delusa, smette di usare le 012 in F.3000 due mesi prima che il team Tyrrell chiuda la sua avventura col modello nella F.1 vera. In poche parole, la monoposto riciclata viene smessa in anticipo rispetto a quella ancora proposta nei Gp!

Gran delusione per Borgudd sulla Arrows

Lo svedese Slim Borgudd nel 1985 è alla soglia dei quarant'anni e per lui salire su una Arrows è un'ottima chance per rilanciarsi. Il team di Roger Cowman gli mette a disposizione una A6 numero di telaio 4, monoposto che ha all'attivo 17 Gp iridati nel biennio 1983-1984, nelle mani di Marc Surer e - una sola volta - di Thierry Boutsen, gran 5° a San Marino 1984. Borgudd però in F.3000 fa una fatica boia, non qualificandosi a Thruxton, ottenendo poi un decimo posto a Vallelunga come miglior risultato, seguito da due ritiri e da una mancata classificazione al traguardo nella gara finale di Curacao, fuori campionato. In altre parole, un disastro.

Ram e Montecarlo Gp, gli altri flop

E non finisce qui, perché l'anno dopo altre ex F.1 tentano l'avventura in F.3000, con zero fortuna. Si distingue esteticamente la Ram 04, derivata dalla 03 di F.1, prima da James Weaver e poi per sei corse da Eliseo Salazar, che manca la qualificazione tre volte e ottiene niente di meglio di un 11esimo posto. Quanto alla Montecarlo Gp (o Monaco Gp), altro non è che una ex Dywa di F.1 rimaneggiata e già vista in azione con Piercarlo Ghinzani al volante nelle prove della gara Aurora Afx di Monza 1980. Ballabio è trentaseiesimo a Imola in prova, su 36 partecipanti alle qualifiche, quindi niente gara.



FOTO DI FAMIGLIA PER I CADETTI NEL 1985

Sopra, il glorioso motore Cosworth, a destra la Tyrrell di Moreno a Silverstone '85 e, in alto, la foto di gruppo per i cadetti nel 1985. In piedi, da sinistra, Tarquini, Dumfries, Borgudd, Grouillard, Fangio, Nielsen, Danner, Daccò e Grand. Seduti, A. Ferté, Capelli, Hytten, Tassin e Streiff

Quelle Minardi che non sono di Minardi

Nessun riscontro anche per le iniziative che riciclano monoposto Minardi, senza alcun coinvolgimento di patron Gian Carlo. Nel 1986 il Team Adolfo tenta la qualificazione tre volte prima con Aldo Bertuzzi e poi con Bruno Corradi ma senza mai centrare l'obiettivo. In chiave 1989 il team Pavese rileva una Minardi M188, in gara nella F.1 iridata 1988, con l'idea di schierarla in F.3000 e fa un test a Vallelunga a fine febbraio con Luis-Perez Sala, con l'intento di schierare poi nella serie Dindo Capello, ma l'iniziativa per mancanza di sponsor finisce sul nascere.

E con essa tramonta per sempre la stagione intensa ma sfortunata delle F.1 retrocesse tra i cadetti, al suono lacerante e indimenticabile dell'amatissimo Cosworth 8 cilindri. ●

ULTRAINTERNET FIBRA FINO A CASA.

ATTIVAZIONE E MODEM GRATIS | DISDICI QUANDO VUOI!

26^{,95} €

AL MESE

FINO A
1 GIGA
SU RETE FTTH

ANCHE PER PARTITA IVA



SERVIZIO SOGGETTO A LIMITI GEOGRAFICI E TECNOLOGICI, PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it |  130 | negozi tiscali



TISCALI
Onlife



7 ROUND NELLA PROSSIMA STAGIONE

25-26 aprile	Valencia (ESP)
6-7 giugno	Brands Hatch (GBR)
20-21 giugno	Most (CZE)
12 luglio	Venray (NED)
12-13 settembre	Vallelunga (ITA)
3-4 ottobre	Zolder (BEL)
17-18 ottobre	Hockenheim (GER)

Vallelunga da EuroNascar

ESAME OVALE

Sul circuito corto di Vallelunga per una bella sfida ovale: la EuroNascar trova in Italia una nuova culla dopo tre stagioni a Franciacorta

SVELATO IL CALENDARIO 2020 DELLA SERIE CHE IN ITALIA SI SPOSTA DA FRANCIACORTA AL CIRCUITO LAZIALE. ECCO COME

La stagione è appena finita, ma il Team Fj che gestisce la versione europea del più tipico modo di correre a stelle e strisce ha già programmato la prossima. Verrà confermato il numero di tappe, salito quest'anno a sette dopo che si era sempre corso su sei nel primo decennio di esistenza della categoria, e quasi tutte sono state confermate.

Si comincerà come al solito ad aprile a Valencia, poi si aspetterà il primo weekend di giugno per l'attesissima American SpeedFest 8, l'evento più di successo di tutta la stagione con gli spalti di Brands Hatch pieni e grande spettacolo in pista. Dopo toccherà a Most, nuova entrata nel 2019, che tornerà ad ospitare le possenti V8 americane due settimane dopo la tappa inglese, mentre a luglio si avrà l'unica gara su ovale, nei Paesi Bassi a Venray,

per godere dello spettacolo delle stock car nella sua massima essenza.

Passata la pausa estiva cominceranno già i playoff, che nel 2020 saranno ampliati a tre fine settimana contro i soliti due, quindi con doppio punteggio che potrà ribaltare ancora di più le classifiche, con magari una seconda parte di stagione con sorpresa come si è avuta questo anno quando il giovane Loris Hezemans ha stupito tutti togliendo la corona al regnante Alon Day. È proprio in questo momento che arriverà la tappa italiana, unica novità del calendario. Dopo tre stagioni a Franciacorta, nel 2020 la Euro Series andrà in scena a Vallelunga.

Ancora non è stato annunciato in che modalità verrà utilizzata la pista, ma di solito il campionato cerca di non andare mai su impianti troppo lunghi e difatti sia a Bran-

ds Hatch che ad Hockenheim viene utilizzata la versione corta del tracciato. Si facesse la stessa scelta nel Lazio significherebbe che dalla bella e grande tribuna principale si potrebbe vedere ogni singola azione e quindi non perdere mai nulla della gara. «Sono sicuro che questo evento diventerà uno dei principali del campionato, soprattutto con i playoff a punteggio doppio!» ha commentato il boss del campionato Jérôme Galpin. «Il layout della pista è perfetto per garantire una fantastica esperienza sia ai fan che ai piloti e le strutture sono davvero all'avanguardia. La Nascar ha trovato una nuova, eccezionale casa in Italia!». Gli ha fatto eco il presidente di Aci Vallelunga Carlo Alessi: «Siamo veramente felicissimi e onorati di essere entrati nel "mondo Nascar", con la prima edizione di quello che vorrà essere un vero e proprio festival della cultura nord americana e del motorsport Usa. Ricco di passione, musica e colori unici».

Fulvio Cavicchi

Giovedì 24 ottobre 2019: dopo Merano finalmente anche a Torino c'è via Abarth



Torino via **Carlo Abarth**

A 40 ANNI ESATTI DALLA SCOMPARSА, INTITOLATA UNA STRADA ALL'ICONICO FONDATORE DEL MARCHIO DELLO SCORPIONE

A quaranta anni esatti dalla scomparsa (avvenuta il 24 ottobre 1979) e nel settantesimo anniversario della nascita dell'iconico marchio dello Scorpione, la città di Torino ha intitolato una via a Carlo Abarth.

Una bella storia, piena di significati e soprattutto il tributo a un uomo che ha rivoluzionato il mondo dell'automobile sportiva attraverso intuizioni geniali ed elaborazioni uniche. Compresa tra via Anselmetti, corso Orbassano e via Plava, la strada nel quartiere di Mirafiori Sud che dallo scorso 24 ottobre prende il nome del geniale austriaco chiude la cornice dove sorgono il quartier generale della Casa dello Scorpione e l'Heritage HUB, dove sono custodite alcune tra le vetture più importanti prodotte dall'Abarth nel corso della sua esistenza. Alla cerimonia (foto sopra) hanno partecipato Francesco Sicari (presidente del Consiglio comunale), Sergio Rolando (assessore al Bilancio, Programmazione e Toponomastica), Luisa Bernardini (presidente Circoscrizione 2), Luca Napolitano (head of EMEA Fiat and Abarth brand) e Roberto Giolito (Head of FCA Heritage).

«Sono molto emozionata - ha detto la signora Anneliese, moglie del fondatore della casa dello Scorpione e oggi presidentessa della Carlo Abarth Foundation - e credo sia giusto che Carlo venga ricordato con una strada a Torino. Una cosa che mi piace - ha aggiunto - è che non esista ancora un museo Carlo Abarth, questo è il mio sogno e lavoro su questo progetto. Credo che Torino sia la città giusta per ospitarlo - ha concluso -, qui c'è la Abarth e tutta la vita che Carlo ha vissuto».

«È la dimostrazione di quanto Torino sia legata alla nostra storia - commenta Luca Napolitano, head of EMEA Fiat and Abarth brands - uno spunto per guardare al futuro di questa marca con passione ed energia rinnovata. È la giornata più emozionante di un anno per noi importante. Un momento indimenticabile, che chiude nel migliore dei modi l'anno di festeggiamenti. Volevamo iniziare come Carlo Abarth avrebbe voluto, con record e vittorie - osserva - e ci siamo riusciti. Abbiamo fatto il record storico delle vendite, con 25 mila unità vendute nel 2018, e sul fronte delle vittorie la 124 Rally ha portato a casa, per la prima volta,

il campionato europeo e del mondo nella categoria Rgt». Emozionato anche Roberto Giolito, responsabile di Fca Heritage: «L'onere tributato dal Comune di Torino oggi è particolarmente significativo proprio perché è qui che l'austriaco ha realizzato il suo sogno, immerso in una comunità prolifica e ricca di esperienze nel sapere fare automobili».

A ricordare il fondatore dello Scorpione anche Arturo Merzario, ex pilota del marchio, scoperto proprio da Carlo Abarth negli anni '50: *«Sono stato fortunato a incontrarlo. Io ero molto giovane e lui con me si è sempre comportato da padre. Mi ha fatto ragionare, insegnato tanto e mi ha fatto capire che fare il pilota poteva essere anche un lavoro per me».*

Via C. Abarth, fondatore dell'omonima Casa automobilistica. C'è scritto così nel cartello scoperto l'altro giorno nella città della Mole. E in Italia è questa la seconda via a portare quel nome. Il 18 ottobre del 2008, al geniale viennese anche la città d'origine del padre, Merano, aveva, infatti, inteso una strada a Sinigo nella zona industriale del centro altoatesino. ●



Fenici che tripletta!

IL PILOTA TESTIMONIAL DI AUTOSPRINT E AUTO SI PRENDE TUTTO NELL'ULTIMO ROUND DELLA SERIE: «MISSIONE COMPIUTA»

È un finale in trionfo quello di Francesco Maria Fenici sul podio del Misano World Circuit nell'ultimo round della Porsche Sports Cup Suisse. Sabato scorso il pilota testimonial di "Autosprint" e "Auto" ha concluso la stagione d'esordio nell'automobilismo e nel monomarca svizzero mettendo a segno una tripletta con en plein anche di pole position nella Cayman Cup e bagnando con lo spumante migliore la sua prima corsa in notturna nel gran finale della 2 Ore endurance con 32 vetture al via. In una lunga giornata vissuta per gran parte in pista tra qualifiche e tre gare, il driver romano originario di Rieti non ha mollato un centimetro ai rivali e dopo aver fatto segnare la pole position ha dominato la categoria delle Porsche Cayman GT4 ClubSport nelle due gare "sprint" della Cayman Cup. Sempre al volante della Gran Turismo da 385 cavalli dei Centri Porsche Ticino preparata dal team Amag First Rennsport, il 29enne portacolori di FF Motorsport ha completato il sabato trionfale con pole position e vittoria assoluta tra le Porsche Cayman nella 2 Ore endurance disputata a fari e riflettori accesi alternandosi in equipaggio con il suo coach driver Max

Busnelli. Un finale da incorniciare quello vissuto sul circuito romagnolo e che ha coinvolto l'intera squadra, a sua volta sempre efficace nei momenti chiave che hanno agevolato la rimonta di otto posizioni nella generale. Fenici ha coronato nel modo più convincente il percorso fin qui intrapreso nel motorsport e ha chiu-

so alla perfezione il cerchio inaugurato un anno fa esatto, quando il primo approccio in pista avvenne proprio a Misano. Fenici ha dichiarato al termine del suo 2019 agonistico e strizzando l'occhio alla prossima stagione: «Per quest'anno possiamo considerare missione compiuta e, anzi, a Misano tutto è andato oltre le aspettative. Con Max e la squadra abbiamo centrato tutti gli obiettivi e siamo super contenti. Dopo la pole, in gara 1 ho trovato subito il passo giusto, mentre nella seconda mi sono divertito a battaglia con gli altri riuscendo a superarli dopo essere rimasto bloccato in un imbuto in partenza e aver subito una toccata. Nella corsa endurance ho guidato per oltre un'ora tra stint iniziale e finale e gestito in maniera competitiva ogni fase anche a dispetto delle Cayman più evolute. Inoltre, considerato che avevo già disputato qualifiche e due gare sprint, direi davvero molto bene dal punto di vista fisico. Ora siamo già al lavoro per il 2020. Abbiamo in previsione dei test che ci daranno l'opportunità di provare nuove vetture, poi pianificheremo nei dettagli la stagione. I presupposti per definire un programma di livello ci sono tutti, ma sempre ragionando un passo alla volta».

Busnelli ha quindi aggiunto: «Grande weekend. Francesco è stato bravo e ha fatto bottino pieno. La gara endurance davanti a tutte le Cayman è stata incredibile. La strategia era perfetta e abbiamo lavorato bene anche sul setup della macchina. Francesco sta facendo un ottimo lavoro, in alcuni momenti gira velocissimo sia sul passo gara sia sul giro secco. Si sta avvicinando anche ai miei riscontri e, pur non vantando ancora grande esperienza, gestisce bene gran parte delle situazioni che capitano in gara. Non deve avere fretta, ha davvero delle buone prospettive». ●



Festa grande a Misano per Francesco Maria Fenici, Max Busnelli e per i ragazzi del team Amag First-Centri Porsche Ticino

Dovesicorre

VELOCITÀ

2-3 novembre

F1 a Austin

www.autosprint.it

FIA GT NATIONS a Vallelunga

www.fiamotorsportgames.com

SUPERGT a Motegi

supergt.net

NASCAR a Fort Worth

www.nascar.com

RALLY

1-3 novembre

CIRCUITO

13° Franciacorta Rally Show

autodromodiffranciacorta.it

SAN MARINO

47° Circuito dei Campioni

www.scuderiasanmarino.com

RONDE

22° Colli del Monferrato e del Moscato

www.vmmotorteam.it

ENTRY CUP

MAGIONE

Tartabini vince il titolo

Paolo Tartabini vince il titolo 2019 Entry Cup a Magione, nel fine settimana conclusivo della stagione che vede le affermazioni di Nik Stefancic in gara-1 e di Tomaz Trcek in gara-2. Lo scontro tra le Renault Twingo del monomarca targato Gruppo Peroni Race si fa acceso fin dalle primissime battute e in gara-1 sono Tartabini e Stefancic, i soli restati matematicamente in lotta per la corona di campione, a battersi con grande agonismo per il successo. Sotto la bandiera a scacchi la spunterà il giovane pilota sloveno, per poco più di mezzo secondo sul driver italiano che acquisisce punti determinanti per la classifica generale. Completa il podio Gasper Drnovsek che si tiene alle spalle di misura Trcek. Confronto vivace pure per la quinta posizione che vede prevalere Antonio Dino Dragani su Matej Ivanusa. In gara-2 il mattatore è Trcek che, giro dopo giro, consolida il primato, chiudendo in bellezza davanti a Drnovsek e Ivanusa che completano il podio praticamente in volata. Tartabini conquista un quarto posto che gli permette di chiudere la stagione al top, non senza dover sudare le proverbiali sette camicie per tenere a bada Dragani. Solo sesto Stefancic. Chiude ottavo il giovanissimo Gianalberto Coldani. A fine weekend si tirano, dunque, le somme per la classifica del campionato 2019 che si chiude con la vittoria di Tartabini con 152 punti davanti a Stefancic a quota 110. Medaglia di bronzo per Ivanusa, 72 punti.



L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT

1° OPEN DAY SULLA SICUREZZA STRADALE



La sicurezza in strada, dipende da tutti noi. Conoscere le regole e non sottovalutare i pericoli sin da piccoli, è di fondamentale importanza. Per questo abbiamo ideato il 1° Open Day "GRATUITO" dedicato a bambini e ragazzi dai 6 ai 15 anni. Prenotazione obbligatoria.



La **sicurezza su strada**, è una componente importantissima ed una costante nella vita di tutti i giorni. Apprendere le giuste nozioni, sin dalla tenera età, risulta fondamentale, per avere un atteggiamento corretto su strada, rispettosa della sicurezza e della vita altrui. Proprio per questo motivo, noi della **Scuola Piloti Snp**, abbiamo deciso di organizzare degli **"incontri totalmente gratuiti"**, dedicati ai ragazzi compresi tra i 6 ed i 15 anni. Per informazioni e prenotazioni: selezione nazionale@alice.it. Snp: [facebook/selezione nazionale piloti](https://www.facebook.com/selezione nazionale piloti) (Pagina).

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefono 347-2303761.

CERCO COPIE DI AUTO dal '85, '86, '87, '88. Se qualcuno ha qualche copia mi contatti. Tel. 349-5330133, e-mail farasinsilvio@gmail.com.

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018



Biscione di passione



Sono tanti, troppi, gli anni da quando non vediamo più le Alfa Romeo lottare in pista nel mondiale turismo o nel mondiale marche. Dal 2005, ultimo anno della squadra ufficiale Alfa Romeo - con le 156 by N-Technology - nel WTCC, la Casa del Biscione si è ritirata dalle corse fino a data da destinarsi, lasciando solo qualche team privato a fare da portabandiera. Stessa sorte per la Giulietta che negli ultimi anni vediamo correre nel WTCR grazie unicamente agli sforzi del team Romeo Ferraris. Non prendiamo nemmeno in considerazione l'elvetica F.1 Alfa Romeo (Sauber) C38, totalmente priva del DNA Alfa e Autodelta.

Potremmo poi passare ore a disquisire sul fatto che le "vere" Alfa Romeo siano finite con la 75, l'ultima a trazione posteriore (prima dell'odierna Giulia) che ha regalato forti emozioni a piloti e spettatori che ne gustavano le prestazioni nel DTM o nel Su-

**DA TEMPO
A MANTENERE
ALTO L'ONORE
CORSAIOLO
DEL MARCHIO
CI PENSANO
I SUOI MIGLIORI
MODELLI STORICI
NEL CAMPIONATO
ALFA REVIVAL
CUP. ECCO
PERCHÉ**





UNA MEDIA DI 31 VETTURE PER OGNI APPUNTAMENTO

La stagione 2019 dell'Alfa Revival Cup, serie che va in scena nei week end Peroni, ha visto alla via una media di 31 vetture al via in ognuno dei 6 appuntamenti previsti dal calendario.

Sotto i vincitori ARC 2019, Emanuele e Alessandro Morteo

fotografie GPS CLASSIC



perturismo. Nonostante la situazione critica, l'Alfa Romeo gode ancora oggi di una fama sportiva e di un prestigio impareggiabili: a mantenere vivo l'amore per la Casa di Arese ci pensano soprattutto i modelli storici, impegnati in pista nell'Alfa Revival Cup.

Il campionato, ideato e promosso dal 2012 da Tommaso Gelmini - GPS Classic -, ha dato la possibilità a tanti piloti di poter correre con tutti i modelli Alfa Turismo o GT costruiti dal 1947 al 1981 in uno schieramento riservato, rappresentando una valida alternativa al Campionato Italiano Velocità Autostoriche.

Di anno in anno, le presenze si sono fatte sempre più numerose: la stagione 2019 si è appena conclusa con ottimi risultati, una media di 31 vetture schierate in ognuno dei 6 appuntamenti e una media di 50 piloti in gara (con la formula mini-endurance c'è la possibilità di condividere il sedile); ai piloti italiani si è ben presto affiancata una folla compagine di stranieri - circa il 25% - per lo più austriaci e tedeschi, veri "alfisti" innamorati dei circuiti e dell'atmosfera che si respira nei nostri paddock.

L'auto da battere nell'Alfa Revival Cup - ormai è assodato - è la GTAm, che nella sua forma originariamente disegnata da Giugiaro racchiude il giusto equilibrio tra leggerezza e prestazioni: però, se la coupé vincitrice del Campionato Europeo Turismo Costruttori nel '71 e '72 (nel '70 Toine Hezemans vinse solo il titolo piloti) giunge solitamente prima sotto la bandiera a scacchi, per puntare al titolo assoluto del campionato servono modelli più datati. Grazie ad un efficace sistema di coefficienti nell'attribuzione dei punteggi - infatti - le griglie sono sempre variegiate, con modelli accomunati dal DNA sportivo del Biscione: il titolo assoluto 2019, ad esempio, è stato conteso fino all'ultimo ma alla fine è andato alla Giulietta TI (1961) dei fratelli Morteo; seconda la GTA 1600 di Massimo Guerra e Franco Mischis e terza la GT Veloce 2000 Gruppo 1 di Luigi Mercatali.

Non fatevi ingannare dall'età delle auto: le gare sono "tirate" dall'inizio alla fine, ad alto tasso di competitività soprattutto nelle prime posizioni, così come alto è il livello di preparazione delle vetture, quasi sempre più veloci delle loro omologhe all'epoca, complice l'evoluzione sui materiali, sull'assetto e sulle gomme in questi quarant'anni. Piloti poco più che ventenni si mescolano ai "giovani di spirito", misurandosi con i 200 e più cavalli delle GTAm o con le GT Veloce gruppo 1 nel plotone di metà schieramento, dando vita a lotte serratissime.

In pochi altri campionati - poi - avete la possibilità di schierarvi in griglia di fianco ad un agguerrito Arturo Merzario che corre con grinta la sua ora di gara in solitaria, magari con un motore GTAm messo a punto da Carlo e Giuliano Facetti, sempre ai box in mezzo alle Alfa da corsa: emozioni per veri appassionati con il "cuore da corsa".

Campionato vincente non si cambia, anche se nel 2020 probabilmente verranno accontentati anche gli amanti delle Alfa post 1981, con un nuovo schieramento. ●

CORDOGLIO PER IL COMPIANTO PILOTA DEGLI ANNI RUGGENTI

Ricordando Nanni Galli

Ho saputo per caso della dipartita di Nanni Galli. Notizia alquanto dolorosa, per la scomparsa di un altro eroe, che affrontava il Mugello stradale a tutta, e si confrontava con i piloti veri, che amavano il rischio. Ma devo anche aggiungere che Nanni Galli ha contribuito non poco alla passione per la F.1 di Alessandro, mio figlio di 10 anni (adesso), ma 8 allora, che conosce meglio piloti e monoposto degli anni 70-80, rispetto a quelle attuali, meno attraenti. Abbiamo incontrato Nanni ad un ritrovo del Club dei "vecchi" piloti a Gabicce nel 2017, insieme a Pirro, Jo Ramirez, Mario Theissen, Tim Schenken, Howden Ganley, ed altri, che si cimentavano lungo il viale in discesa da Gabicce Monte giù verso Gabicce Mare, con dei kart senza motore. È stato stupendo. E in questa occasione Alessandro, particolarmente attratto dalla Tecno rossa bordata dalle strisce Martini ha avuto la possibili-

tà di farsi autografare un disegno proprio da Nanni, che ha mostrato disponibilità, ma soprattutto una contentezza indicibile nel vedere un bimbo di 10 anni che lo conosceva! E dopo questa occasione Alessandro ancora di più ha rafforzato la sua passione per questo mondo. Quest'anno al Minardi Day Alessandro è poi riuscito a salire sulla Tecno del disegno! Grazie infinite Nanni Galli!

Leonardo e Alessandro Berni

TROPPO SOTTOSTIMATO?

In difesa di Perez

Da assiduo lettore, sento il dovere di muovermi una serena critica riguardo la scarsa copertura da voi riservata ad uno dei migliori e sottovalutati piloti in F1: Sergio Perez. Riporto di seguito alcuni esempi della copertura poco generosa nei suoi confronti:

1) indicato da voi come "pilota meno sfortunato" al Gp d'Italia 2019, soffermandovi sulla fortuna legata al pit stop ma ignorando del tutto la più rilevante dimostrazione di grande capacità nel difendere la 7ª posizione nei confronti di Verstappen per ben 13 giri fino al traguardo, in una prova di carattere e bravura non dissimile, anzi probabilmente superiore (tenendo conto del maggiore scarto tecnico che incorre tra una Racing Point contro una Red Bull piuttosto che tra una Ferrari e una Mercedes) a quella fornita da Leclerc nel tenere a bada Hamilton che allo stesso modo lo incalzava a meno di un secondo di distanza.

2) Indicato ancora come "pilota meno sfortunato" al Gp del Giappone 2019 per una favorevole conclusione di un episodio comunque sfortunato (il contatto nel sorpasso all'ultimo giro) e ignorando il fatto che fosse riuscito a sorpassare ben 6 avversari nel primo giro, passando dalla 17ª posizione alla 11ª.

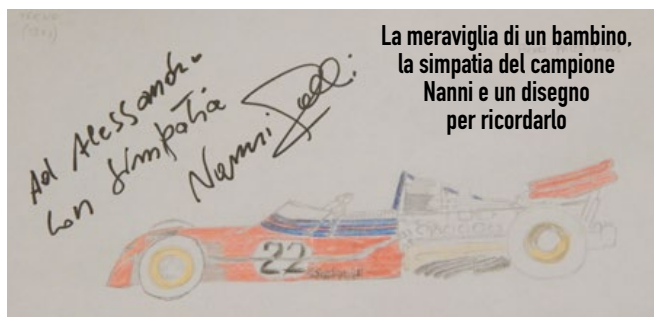
3) Nessun articolo a lui dedicato dopo la splendida sesta posizione ottenuta al Gp del Belgio 2019, quando altri piloti in simili circostanze trovano copertura, ad esempio Kvyat per la sua decima posizione al Gp del Canada 2019.

4) Articolo di una sola pagina in occasione del podio al Gp di Azerbaijan 2018.

Spero che questi miei appunti possano essere ricevuti come un contributo costruttivo scaturito da una notevole ed immutata stima nei confronti della vostra rivista.

Maurizio Cesani

Essere giudicato il meno sfortunato non è certo una nota di demerito, anzi. Per il resto, non c'è una sola parola negativa da parte nostra, di critica o di ridimensionamento delle prestazioni di Perez, che sta disputando un buon campionato, risultando senz'altro più efficace, al momento, del suo compagno di squadra e datore di lavoro Lance Stroll. Detto questo, Sainz - al di là del singolo episodio - ha avuto e ha rilievo perché fondamentale nella rinascita della McLaren, quarta forza del mondiale e di nuovo squadra tra le migliori, la prima dietro i tre top team. Per il resto, faremo il possibile anche in futuro per non misconoscere le ottime qualità di Checo Perez.



La meraviglia di un bambino, la simpatia del campione Nanni e un disegno per ricordarlo

Ad Alessandro con simpatia Nanni Galli

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto**,
Sutton-Images, **Bettiol**,
Getty Images, **Fuggiano**

Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro**
Bucci, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni**

Cogni, **Massimo Costa**,
Cesare De Agostini, **Paolo**

Filiseti, **Alfredo Filippone**,
Giorgio Ferro, **Diego Fundarò**,

Alessandro Gargantini,
Marco Giordo, **Martin Holmes**,

Fiammetta La Guidara, **Piero**
Libro, **Dario Lucchese**, **Guido**

Meda, **Arturo Rizzoli**, **Alberto**
Sabbatini, **Alessandro Secchi**,

Daniele Sgorbini, **Leonardo**
Todisco Grande, **Giorgio**

Terruzzi, **Leo Turrini**, **Carlo**
Vanzini, **Maurizio Voltini**,

Alex Zanardi
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@
diffusioneeditoriale.it

Roberto Argenti, Italo Benedetti,
Silvana Burgaretta, Francesco
Candido, Agnes Carlier, Adriano
Cimarosti, Antonio Granato,
Mario Lastretti, Gianluca Lioce,
Gianni Mancini, Gabriele Michi,
Maurizio Rigato, Enrico Rosi
Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto SPRI NT **MOTO**

AM **GUSTINI SPORTIVO** **SPORT STYLE**



MOTO RIVOLUZIONARIO

EICMA, 7-10 NOVEMBRE 2019, MILANO - RHO FIERA



ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE CICLO E MOTOCICLO

In collaborazione con



Official Car

