

TRICOLORE TERRA A MONTALCINO TRENTO FA SUA GARA E TITOLO

AUTO SPRI NT

EXTRA

Foto: J. Suter / A.P. - G. S. / Contrasto / Getty Images

N.3 / Novembre 2018
Allegato ad Autosprint n. 48 del 27/11/2018
Non vendibile separatamente

LIETO FINE

**Kubica torna
a correre
in F.1 nel 2019.
Una grande
storia di tenacia.
E ora forza
Robert!**



foto: SUTTON-IMAGES.COM



GP ABU DHABI

CERCHI MAGICI

Tra **tondi** di festa e **fori** della discordia, **Hamilton** vince e con **Vettel** scorta **Alonso** al commiato dalla **F.1**. È l'immagine **più bella** di tutta la **stagione**

NOVITÀ!

Open Star 30 GB

Libero di comunicare ovunque.

30 GIGA
1000 MINUTI

M

L'OFFERTA MOBILE
COME LA VUOI TU

6^{,99}
€

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

SENZA VINCOLI, PENALI, LEGAMI

tiscali.it

📞 130 NEGOZI TISCALI

 **TISCALI**



CASCHI D'ORO E VOLANTI ACI

Gemellaggio da premiazione

Brividi e pelle d'oca ad Abu Dhabi davanti ai cerchi magici disegnati sull'asfalto Lewis Hamilton e Sebastian Vettel mentre tenevano a sandwich Fernando Alonso appena concluso l'ultimo Gp e un'avventura fantastica nel magico mondo della Formula Uno. Forse l'immagine più bella, a incorniciare una stagione piena di spettacolo e di sorprese.

Già, le sorprese. Ne ha in serbo una anche Autosprint per la sua festa dei Caschi d'Oro. Quest'anno infatti la consegna dei nostri oscar andrà in scena assieme a quella dell'Automobil Club Italia.

Un gemellaggio importante e due storie che convergono in un'unica grande manifestazione dedicata al mondo del motorsport. L'ACI e il nostro settimanale da corsa si incontreranno infatti giovedì 13 dicembre in occasione della Premiazione "Volanti ACI 2018" e della 53esima edizione dei Caschi D'Oro.

Una serata unica, particolare, che si svolgerà a partire dalle 19.00 nella prestigio-

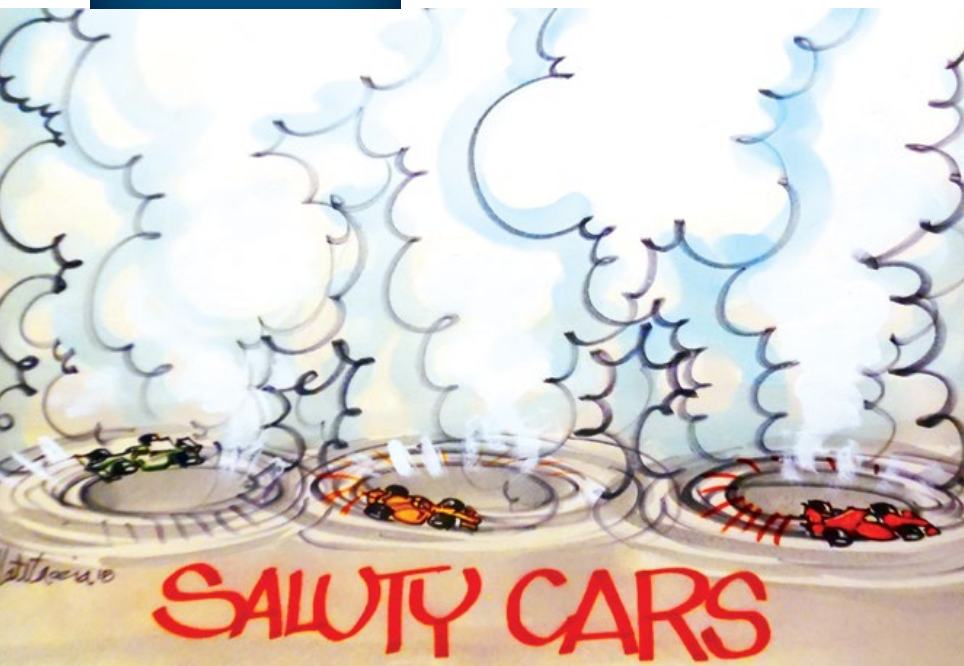
sa location milanese di Garage Italia. Una grande festa dedicata ad alcuni dei protagonisti della stagione appena conclusa, ma anche una celebrazione di due grandi realtà: l'Automobile Club d'Italia, federazione dell'automobilismo sportivo tricolore, e Autosprint, da sempre una delle "voci" più importanti dello sport dell'auto a livello mondiale. Come di consueto nutrita la presenza di piloti di grande valore,

messisi in luce nella stagione, e di personaggi che hanno comunque contribuito al succes-

so delle proprie Case e dei propri team. Numerosi anche i campioni del passato, prestigiosi testimoni della lunga storia dell'automobilismo sportivo internazionale. E anche una grande festa per il motorsport tricolore, che anche quest'anno è riuscito a piazzare colpi importanti e garantirsi spazi importanti anche in ottica futura. A presto con le bombe dei nomi dei premiati... ●



DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 10** GP ABU DHABI QUADRATURA DEL CERCHIO
- 14** GP ABU DHABI GLI OSCAR
- 16** GP ABU DHABI MEKIES AL BOX ROSSO
- 17** GP ABU DHABI VOCI FERRARISTE
- 18** GP ABU DHABI SAINZ GUIZZO FINALE
- 19** GP ABU DHABI MAX È LA SCINTILLA
- 25** GP ABU DHABI ALONSO DICE CIAO
- 26** GP ABU DHABI KUBICA CE L'HA FATTA
- 28** GP ABU DHABI ANTONIO ULTIMA PANCA
- 32** GP ABU DHABI IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 40** FORMULA 2 ABU DHABI
- 42** GP3 SERIES ABU DHABI
- 44** DALLARA F.3 2019
- 48** INTERVISTA ANDREA ADAMO
- 62** FORMULA E DONNE IN ARABIA

RALLY

- 50** MONDIALE PILOTI OGIER INARRESTABILE
- 54** MONDIALE MARCHE TOYOTA GRANDE FIRMA
- 58** TRICOLORE TERRA TUSCAN REWIND
- 60** IL PERSONAGGIO ALBERTO PIRELLI

RUBRICHE

- 4** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 6** GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 8** IN BOCCA AL LEO... DI LEO TURRINI
- 20** UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 22** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 30** LA TECNICA DI PAOLO FLISETTI
- 36** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 46** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 64** LE CLASSIFICHE
- 65** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 66** POSTASPRINT

GP

ABU DHABI

LE TELEVISIONI



di Carlo Vanzini Sky F.1

Aspettando la grande **abbuffata**

LO SGUARDO CORRE GIÀ AL 2019: ANCORA CENTO GIORNI D'ATTESA E POI AVREMO SUL PIATTO UNA A UNA PIETANZE DA GRAN GOURMET. ECCO TANTI MOTIVI PER GUARDARE AVANTI CON APPETITO

ABU DHABI - Tra poco più di 100 giorni si riparte! 100 giorni che voleranno, perché di mezzo ci saranno test e presentazioni, ma soprattutto perché abbiamo fame. Continuiamo a mangiare antipasti senza arrivare al piatto principale, quando sembra ormai lì pronto solo da azzannare. Parliamo di una sfida mondiale fino all'ultima gara. Dobbiamo tornare indietro di due anni per rivederne una. Rosberg campione su Hamilton, ma dobbiamo addirittura andare al 2012 per un duello finale tra due piloti di due scuderie diverse. Allora Alonso contro Vettel, in Brasile!

Se andiamo a vedere la classifica piloti di quest'anno notiamo due cose: la prima è che Hamilton ha, come non mai, demolito il compagno di squadra, 408 vs 247 di Bottas, un abisso, con il secondo pilota Mercedes a finire addirittura quinto nel campionato. Tutto merito di Hamilton, sì, ma senza una squadra al tuo servizio, compagno compreso, non fai il record di punti, da quando ci sono i 25 a vittoria. Il primo a superare quota 400! Andando a vedere bene anche Vettel ha stabilito il record per un pilota Ferrari in questa era, 320. Troppo pochi però per contrastare Hamilton. Adesso tiriamo una riga, inutile andare a rianalizzare gli errori e i perché e per come, bisogna guardare avanti consapevoli che la sfida è accesa e anche Verstappen, speriamo, sarà della partita. Hamilton gli ha detto nel retro podio, "ancora qui",

TRA GLI ARGOMENTI PIÙ STUZZICANTI IN CHIAVE 2019, LA GRANDE CHANCE CHE AVRÀ LECLERC DALLA FERRARI

SUTTON-IMAGES.COM



eh si la quinta consecutiva, non gli era mai successo. Hamilton ha capito che se "quello" ha la macchina saranno cavoli amari, restando in tema culinario. C'è Leclerc in Ferrari e scopriremo subito di che pasta, appunto, è fatto, anche se lo sappiamo già, dobbiamo solo verificare il punto di cottura che avrà a Melbourne, per l'enorme pressione che il vestirsi di rosso, per di più a 21 anni, comporta. Conoscendolo un po' abbiamo pochi dubbi anche su questo, ma lasciamo che sia la pista a darci le risposte che vogliamo.

Gasly in Red Bull, campione Gp2, con un anno in Toro, verrà demolito da Verstappen o lo metterà in difficoltà e in discussione? Un pilota italiano che torna a tempo pieno, Giovinazzi, dopo le ultime apparizioni di Trulli e Liuzzi. Due Gran Premi li

ha già disputati con alterne fortune, sarà Raikkonen, a darci la livella, quel che è certo che l'hashtag che fa più tendenza è #tuttipazziperGiovinazzi, sperando di diventarlo davvero.

Ricciardo con Hulkenberg in Renault, ma anche Stroll con Force India. Quando il papà, ha comprato un team, fin qui nelle categorie minori, il figlio ha sempre vinto il campionato. Sarà l'anno della verità al fianco dell'esperto Perez. E poi? Beh abbiamo lasciato per ultima la ciliegina sulla torta. Robert Kubica. Dopo 9 anni sarà di nuovo alla guida, al via di un Gran Premio. Cosa potrà fare lo scopriremo solo seguendo un 2019 già estremamente affascinante, ma è il ritorno sportivo del secolo, al pari di altri campioni che ce l'hanno fatta, Ricordo su tutti Hermann Maier, campione

austriaco di sci, con una gamba quasi amputata per un incidente in moto, tornato, deriso dopo la prima gara assolutamente anonima, osannato alla seconda, vinta di classe. Racconteremo la determinazione, l'esempio e soprattutto il sogno di un tentativo fatto per non vivere di rimpianti. Rimpianti ne avrà la Rossa, ma inutile piangersi addosso. Eliminando le debolezze si diventa più forti. Manca poco per essere lì. Hamilton è stato extraterrestre tutto l'anno, Vettel deve tornare a esserlo ne è capace, lo abbiamo visto in passato. Certo aveva una macchina che dominava e non mediamente alla pari con l'avversario come quest'anno, ma sarà l'anno, anche per lui, della verità per presentare il conto ai detrattori o rimetterci di tasca sua se non arriverà l'attesa svolta mondiale. ●



HA MESSO TUTTI IN CROCE

Hammer festeggia a torso nudo sul podio, inaffiato da Vettel e Verstappen, sotto lo sguardo di Bradley Lord, uomo forte della Comunicazione Mercedes

GP

ABU DHABI

GAS A TAVOLETTA



di Pino Allievi

”

**LA FERRARI
NON È CERTO
UNA SQUADRA
FACILE
MA SPERIAMO
IL MEGLIO
IN CHIAVE 2019**



Ferrari dignitosa ma non eccezionale

CERTO, UN SUCCESSO SAREBBE STATO L'IDEALE, INVECE È ARRIVATO UN SECONDO POSTO DI VETTEL BUONO ANCHE SE NON ENTUSIASMANTE. E ADESSO È TEMPO DI PENSARE ALLE SFIDE DEL FUTURO

ABU DHABI - Ci voleva una vittoria. Avrebbe fatto bene al morale, regalando l'illusione di un futuro migliore. Invece la Ferrari è sempre lì, a dispensare promesse ma senza avanzare nelle posizioni. Un altro secondo posto, quello di Vettel in campionato, che alla fine non conta niente. Anzi, sottolinea più una sconfitta che un ritorno al vertice che invece c'è stato, con una marcata eviden-

za. Poi si può discutere degli errori di Vettel o della squadra, arrivando a sottigliezze, distinguo, elocuzioni di vario tipo, che lasceranno tutti ancorati alle proprie convinzioni. Ma, come diceva Enzo Ferrari, il secondo è il primo dei perdenti e la Ferrari, una volta di più, è giunta seconda. Punto. La Ferrari si è piazzata seconda pure ad Abu Dhabi, nella notte degli emiri e delle donne col velo nero



e il Rolex d'oro al polso. Vettel ha rimediato un distacco minimo, solo 2 secondi e mezzo. L'attacco a Hamilton, che aveva cambiato le gomme 8 giri prima di Seb, è stato tardivo ma avrebbe forse potuto avere un esito diverso se fosse stato più incisivo. Verstappen e Ricciardo hanno mostrato come si fa ad andare all'arrembaggio, Sebastian non lo ha fatto: bloccato da che, da cosa? Non lo abbiamo capito né ci è stato spiegato. Poi non è detto che Hamilton avrebbe ceduto, perché Lewis ha sempre qualche carta di riserva in tasca. Ma bisognava metterlo alle strette, non dargli tregua.

Vettel, in poche parole, mi è parso rassegnato, ancora sotto shock per la sconfitta nel mondiale tuttora difficile da mandar giù, in quanto lui più di chiunque altro sa come fosse di livello il mezzo che guidava. Intervistato dal Corriere della Sera, tuttavia, Seb ha messo le mani avanti dicendo che anche senza i suoi errori la Mercedes avrebbe vinto ugualmente. Beh, io dissento su tutta la linea e mi è parsa una scusa puerile.

Preferivo il Vettel del 2010 che, pur essendo stac-

CERCHI ESORCIZZANTI UN'ANNATA DELICATA

Il Gran Premio di Abu Dhabi è appena finito e Seb Vettel con la sua Ferrari si sfoga facendo tonfi, insieme ad Alonso e Hamilton. Una vittoria sarebbe stata scaccia-crisi, per lui, ma a questo punto non resta che considerare il secondo posto finale dietro Lewis come un segnale comunque positivo

cato in classifica, era convinto dei propri mezzi tanto da scatenarsi sino all'ultimo e spuntarla alla grande. Non lo accuso ma lo scuso: non credo che nelle ultime settimane sia stato nella condizione psicologica migliore. Questione di bioritmi, forse. Ma non sono più di moda come una volta. E allora dico che è una questione di umore. Nero. Il che non significa che sia un pilota da buttare ma solo da resettare.

A patto che gli si stia vicino e lo si aiuti: in Ferrari c'è qualcuno in grado di farlo? Nell'attuale struttura non vedo nessuno. Anzi, sì, ma la persona in questione non è stata presa in considerazione. La psiche dei piloti è delicata, il caso-Vettel è simile a tanti casi che si verificano in ogni campo lavorativo. Si sale e si scende, vedendosi messi in discussione, tante volte nella vita. Guai però a somatizzare, guai a pensare che le cadute siano definitive. Vettel, in Ferrari, non ha più il credito di qualche anno fa, ma resta fior di pilota e di campione, è importante non dimenticarlo.

Abu Dhabi ha sancito l'addio di Raikkonen dal Cavallino. Tante parole mielose, tante cerimonie (che barba queste cose forzate, e mi riferisco anche alle feste per Alonso), tanti saluti come se partisse per la guerra. Raikkonen se ne va a correre per una scuderia che è a pochi chilometri da casa sua. Sarà coccolato, apprezzato e aiutato come merita. In Ferrari, ha dato un mondiale nella prima parte e una sola vittoria nella seconda. Troppo poco. Alonso e Vettel, punti alla mano, lo hanno sovrastato, però la sua sottile ironia ha fatto stare tutti più sereni. La reazione di Kimi nei (pochissimi) casi in cui la Ferrari lo ha dovuto penalizzare è stato un silenzio tombale. Beh, chi non vorrebbe uno che parla poco e si lamenta meno?

Peccato il modo in cui Raikkonen ha chiuso la sua avventura domenica: un ritiro amaro, il quarto quest'anno (troppi). Ma la consolazione è il terzo posto nel campionato del mondo. Che per uno di quasi 40 anni è un traguardo bellissimo di cui potrà andare orgoglioso. Il suo apporto alla causa Sauber potrà rivelarsi importante e Antonio Giovinazzi potrà beneficiarne, se riuscirà a stabilire in dialogo costruttivo con Kimi.

Nel frattempo, la Ferrari lavorerà per un 2019 come sempre migliore. Bisogna dirlo, bisogna convincersi, sperando non solo in Vettel ma pure in Leclerc, che ad Abu ha regalato al mondo cinque giri da fuoriclasse, prima che la Sauber lo ributtasse definitivamente indietro con una tattica suicida. Anche per lui, però, conterà l'ambiente.

La Ferrari non è una squadra facile e la colpa - Charles deve saperlo subito - non è affatto della stampa tutt'altro che oppressiva, ma dei personaggi che ci sono all'interno che mettono addosso ai piloti pressioni spesso ingiustificate, solo per scaricarsi di responsabilità e manifestare in questo modo il potere. La Mercedes ha invece dimostrato come si possano conquistare due titoli iridati, a distanza di 15 giorni, lavorando con unità d'intenti e sollevando i piloti da gravami artificiosi, semplicemente regalando loro la libertà e il piacere di correre. Ecco, la Ferrari a mio avviso dovrebbe (ri)cominciare da qui... ●

GP

ABU DHABI

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini



Rivoluzione

A ABU DHABI SI È CHIUSA UN'EPOCA, PER LA FERRARI. QUELLA SEGNATA DAL COMPIANTO MARCHIONNE. ORA È TEMPO DI RICOSTRUIRE IN CHIAVE FUTURA, NEL TEAM CHE DOVRÀ VALORIZZARE SIA VETTEL CHE IL GIOVANE LECLERC PARTENDO SENZA PREGIUDIZI E CON LA PASSIONE, L'APERTURA E LA COMPETENZA DI CHI VUOL VINCERE

Ricominciamoo! Mai come stavolta la canzone di Adriano Pappalardo vale come inno per la Formula Uno che verrà. Anzi, per la F.1 che già è qui, visto che ingegneri, meccanico e piloti si sono fermati ad Abu Dhabi per i test post campionato. A dispetto di una stagione che ha emesso verdetti ineccepibili (mi spiego tra parentesi: Hamilton e la Mercedes hanno conquistato con pieno merito i titoli iridati, conviene sapere accettare la realtà, soprattutto quando si desidera fortissimamente cambiarla!), a dispetto delle sentenze, dicevo, ci sono



LA PRESSE

in vista

questioni che esigono di essere affrontate subito. Ad esempio, prendiamo la amatissima Ferrari. Comincia adesso il vero dopo Marchionne. La scomparsa improvvisa di un presidente accentratore per sua natura ha chiaramente determinato effetti irreversibili sugli equilibri dell'azienda e della scuderia. Ma un personaggio del genere, necessariamente ingombrante, nel bene come nel male, non lo rimpiazzai in poche settimane. Serve tempo per ridisegnare l'identikit di un gruppo, nel caso che qui interessa l'identikit di un team da Gran Premio.

GESTO ALL'INSEGNA DELLA SPORTIVITÀ

Sono stati rivali tutto l'anno, ma adesso, all'ultimo Gp 2018 in programma a Abu Dhabi è giunto il momento di sorridere e darsi la mano: e per fortuna va così tra gli uomini della Ferrari e il re Lewis Hamilton

In breve. Io considero inevitabili le convulsioni che pure a Maranello ci sono state dopo lo shock di mezza estate. Sarebbe ipocrita lamentarsi, proprio per le ragioni che ho esposto sopra. Ma, adesso, chi comanda in Via Abetone Inferiore, dal presidente John Elkann all'amministratore delegato Camilleri fino a Maurizio Arrivabene (del quale solo io auspicavo ufficialmente la conferma quando era in scadenza di contratto, ehm ehm) esce dall'ombra del passato.

Per capirci fino in fondo. Quella che ha corso da Melbourne ad Abu Dhabi, era la Ferrari di Sergio Marchionne. Ha vinto, ma non abbastanza. Agli errori di Vettel, che è pacifico ammettere ci siano stati, si sono sommati, dalla fine dell'estate in poi, i limiti di una macchina che sul terreno della competitività ha perso la battaglia d'autunno con la Mercedes. Un tifoso romantico può consolarsi con la suggestione che senza il trauma della scomparsa presidenziale l'epilogo sarebbe stato diverso: ma queste sono ipotesi di fantasia.

Invece, ora inizia una fase nuova. È già iniziata. La Rossa del 2019 avrà genitori diversi, avrà in più di un aspetto una leadership distinta e distante dal recentissimo passato. E avrà addosso anche una dolcissima (?) condanna, questa sì figlia dell'operato di Marchionne: al mondiale che non arriva mai la Ferrari è andata vicina, da qui in avanti o vince o vince. Credo che a Maranello ne siano tutti consapevoli.

E questo ci porta all'altro corno del dilemma: Vettel. Che non è e non poteva essere il capro espiatorio della dolorosa resa appena consumata. Ha sbagliato, l'ho scritto in presa diretta e lo ripeto. Ma a chi giova trasformarlo in un imputato degno solo del linciaggio mediatico? Bisogna maneggiare con cura i sentimenti delle persone. Io ho l'età per ricordare come venne trattato Prost tra il 1990 e il 1991, semplicemente perché gli capitava di inchinarsi a un mito come Senna. Attenzione, quel processo permanente all'asso francese fu l'inizio di un lungo incubo, per la Signora in Rosso. La storia è maestra, a patto di saperla interpretare (e infatti Prost il mondiale tornò a vincerlo ben prima della Ferrari, eh).

Sarà quindi interessante verificare come si svilupperà la relazione tra Seb e Carletto, inteso come Leclerc. Anche qui, calma e gesso.

A me, che pure sono ferrarista di rito raikkoniano, pare sia stata fatta la cosa giusta, varando il lancio del monegasco. Occhio però alle attese messianiche, alimentate anche da chi, non avendo più KR7 come bersaglio, non vede l'ora di sfogarsi sul tesco.

Eh, non vorrei che poi, al primo errore di Carletto (ma non ne commetterà, dai) si alzasse al contrario il coro: ah, ma è troppo giovane per una macchina così importante, ah ma dovevano aspettare e bla bla bla. Teniamo presente il bonus di autogol che la Red Bull ha concesso a Verstappen. E, visto che parliamo di cose Rosse, senza eccedere in paragoni, ricordiamoci la pazienza che il Vecchio ebbe con un certo Gilles Villeneuve...

Chiarito tutto ciò, ricominciamoooo!!! Quanti giorni mancano a Melbourne 2019?... ●

GP

ABU DHABI

IL COMMENTO



di Alessandro Gargantini

ABU DHABI - Ham come Hamilton, Ham come Hammer. Un martello, uno che picchia fino a quando non ce n'è più, che non molla mai. È questo aspetto del talento della Mercedes che spaventa, che disorienta gli avversari. Anche ad Abu Dhabi il cinque volte iridato è parso tutt'altro che pago di aver raggiunto la storica impresa che lo colloca al pari di Fangio in un sempre più ristretto club delle leggende della Formula 1. Hamilton ha festeggiato ma, subito dopo aver alzato il trofeo a Città del Messico, ha immediatamente voltato pagina, come se le ultime due corse della stagione fossero parte di un nuovo campionato. Il pilota di Toto Wolff ha subito vinto

in Brasile con una vettura tutt'altro che stellare, pur aiutato dalla presunta involontaria collaborazione di Esteban Ocon che ha messo fuori Verstappen, e si è ripetuto con una violenza schiacciante sul tracciato degli Emirati. Sull'isola di Yas Marina a metà corsa è arrivata la pioggia, scesa per qualche istante, ma nulla avrebbe potuto placare la determinata fame di vittoria di Hamilton, che ha dominato le qualifiche con un giro magistrale e si è ripetuto in gara, facendo durare per 48 giri un treno di gomme Supersoft (non a caso la W09 è tornata ai cerchi forati). Lewis non

ET



Quadratura del **C**

**VINCERE E SUBITO DOPO
DIRSI ADDIO**

Hamilton scende dalla sua Mercedes W09 e va a salutare Alonso, giunto al suo ultimo Gran Premio in F1: è la sintesi di Abu Dhabi e anche della stagione 2018



TORNANO I FORI PER RAFFREDDARE LE GOMME E HAMILTON CI METTE DEL SUO, TRIONFANDO E DANDO UN BEL SALUTO A ALONSO CHE LASCIA

erchio

si è preso grandi rischi, visto che lo staff tecnico Mercedes nei turni di prove libere aveva ponderato tutte le strategie chiedendo ai suoi piloti un lavoro differenziato, e ha portato la sua Mercedes W09 all'undicesimo successo stagionale, che corrisponde al settantatreesimo della sua carriera. Hamilton, non ha solo vinto, ma ha nuovamente preso le distanze dai suoi avversari e mandato un messaggio fortissimo in vista dei mesi invernali: lui rimane il più forte e non dovranno farsi troppe illusioni. Una sorta di colpo di grazia alle ambizioni dei suoi rivali, che dovranno superare velocemente la nuova sconfitta e non potranno iniziare il lavoro in ottica 2019 sulla luce di un risultato positivo o di un'inversione di tendenza.

Hamilton ancora decisivo

Hamilton è stato come devastante ed ha mostrato i muscoli, illudendo Sebastian Vettel quando il pilota tedesco si è fatto sotto sul finale di gara, con le gomme della medesima miscela ma più fresche di otto giri. Ma ogni volta che il tedesco si faceva sotto, il britannico trovava il modo di ristabilire le distanze, gestendo alla perfezione il suo margine nel finale. L'impressione è che se ci fossero stati altri venti giri, i tre secondi di vantaggio sarebbero comunque bastati per difendere il primato. Questo è il segnale che ha voluto mandare il campione inglese. Ma se si graffia con un po' di convinzione sulla superficie del nuovo capolavoro dell'inglese, emerge più di un'incrinatura che fa comprendere come l'armata Mercedes sia una macchina poderosa, ma non imbattibile. E che ha tra le armi a suo vantaggio più importanti proprio il pilota di Tewin. È sufficiente analizzare i risultati del suo team mate per rendersene conto. Hamilton sarà anche un bravo prestigiatore, che attira l'attenzione su una mano e fa il trucco con l'altra, ma coprire da solo tutte le debolezze della Mercedes non è impresa possibile nemmeno per lui.

Bottas alle spalle di Ferrari e Red Bull

Prendiamo dunque, ad esempio, Bottas. Il finlandese, che non è proprio l'ultimo arrivato e che a Yas Marina ha sempre fatto sfracelli, dopo il secondo tempo in qualifica, esattamente a metà strada tra Hamilton e Vettel, non è riuscito a tenere il ritmo delle né delle Ferrari, né delle Red Bull. Bottas è passato dalle Ultrasoft alle Superoft nove giri dopo il compagno di squadra e ha dovuto fermarsi per un nuovo cambio a quindici giri dal traguardo con la vettura inquindabile, retrocedendo fino al quinto posto a quasi cinquanta secondi dal vincitore. La seconda guida Mercedes, nonostante il ritiro di Kimi Raikkonen, non è riuscita a soffiare al connazionale la



SUTTON-IMAGES.COM

terza posizione nella graduatoria di campionato ed è stata sopravanzata anche da Max Verstappen. Un vero disastro per una promessa che nella passata stagione era sempre più spesso nella scia di Hamilton e che si è ritrovata quinto nella graduatoria di campionato con nessuna vittoria all'attivo. Una sconfitta pesantissima nei confronti di Hamilton, ma che induce certamente la riflessione su dove sarebbe la Mercedes, e quale sia il suo reale potenziale, senza il Lewis Hamilton stellare che si è visto in questa stagione. Passano gli anni e il trentatreenne pilota inglese affina sempre di più le sue qualità, riuscendo sempre di ad essere determinante e dare la direzione all'interno della squadra. Creando, a volte, effetti collaterali anche all'interno della sua squadra. L'inglese non ha soltanto demolito le ambizioni dei suoi rivali, ma anche quelle del suo team mate che quest'anno si è realmente perso. Dopo la positiva stagione 2017, nella quale aveva conquistato tre vittorie, Bottas invece di trovare le forze per mettersi in concorrenza con dell'inglese non ha retto il confronto ed è letteralmente crollato. E anche quando aveva qualche possibilità di alzare la testa, come a Sochi, in un momento che poteva essere cruciale nell'economia del campionato Toto Wolff gli ha chiesto di fare un passo indietro. Da quel momento, dopo aver festeggiato la seconda doppietta Mercedes in Giappone, per il ventottenne di Nastola si è fatto buio.

Ocon nel futuro Mercedes

L'appannato finale di stagione del finlandese ha certamente portato Toto Wolff a

velocizzare l'annuncio che Esteban Ocon sarà il terzo pilota Mercedes nella prossima stagione, soprattutto ora che la Williams ha già ufficializzato Robert Kubica al fianco del promettente campione della seconda serie George Russell, un ragazzo da seguire con molta attenzione e che ha eguagliato il numero di vittorie di Charles Leclerc nella passata stagione. La prospezione del pilota di Evreux servirà a Bottas per schiarirsi le idee, perché se non ci sarà un chiaro miglioramento nella sua resa nelle prime corse del 2019, la saggia del longilineo pilota transalpino si farà sempre più ingombrante. Analizzando i curriculum dei due piloti Mercedes, spicca la maggior propensione alla vittoria del francese rispetto al finlandese, dotato di un'intensità certamente inferiore.

Ferrari ancora una volta molto vicina

Abu Dhabi costituiva la sede ideale per la Ferrari per rilanciarsi, perché nelle ultime uscite la Mercedes non era parsa priva di punti deboli e perché sarebbe stato importante dare un segnale positivo all'ambiente, con Vettel che non sale sul gradino più alto del podio da Spa e con una stagione invernale che diventa più facile da affrontare se ci si arriva sulla scia di un successo. I fatti dicono che anche questa volta la Ferrari è andata assai vicina a compiere l'impresa, che è sfuggita di mano per meno di tre secondi dopo un'ora e quaranta minuti di corsa.

Con un divario così minimo, sarebbe bastato un episodio favorevole per consentire a Vettel di agganciare il rivale. Sul risultato di Seb pesa qualche decimo perso



VERSTAPPEN CATTIVISSIMO

A lato, Max infila Ocon senza complimenti, sotto, Vettel sul podio e, in basso, Leclerc davanti a Raikkonen subito ritirato



GETTY IMAGES



LA PRESSE

nel corso del pit-stop e il tempo necessario per sopravanzare Valtteri Bottas. Le differenze sono minime, ed è su quello che lo staff della Rossa deve lavorare quest'inverno. Senza farsi distrarre dai muscoli mostrati ancora una volta da Lewis Hamilton, ma pensando a quante volte in questa stagione l'armata Mercedes è andata in difficoltà e come quest'anno alcuni episodi siano stati decisivi. Gli uomini di Maurizio Arrivabene hanno potuto festeggiare la terza posizione nel mondiale di Kimi, nonostante il suo ritiro, al migliore risultato da quando nel 2014 se è aperto il suo secondo ciclo in Ferrari.

Leclerc sarà l'arma in più

Anche per quel che concerne il line-up, in Ferrari era arrivato il tempo di cambiamenti. Nella prossima stagione la Rossa ripartirà dai quattro mondiali di Sebastian Vettel e dalla determinazione e dalle indiscutibili qualità di Charles Leclerc, che anche in occasione dell'ultimo atto stagionale ha mostrato la sua tempra e la sua velocità.

La Sauber Alfa Romeo ha iniziato, come è ormai abitudine, il fine settimana nascondendosi, lavorando soprattutto sull'assetto. E i tempi nella prima giornata erano abbastanza modesti. Il ventenne del

Principato ha anche accartocciato la sua Sauber C-37 contro le barriere, sacrificando così una parte del piano di lavoro. Ma quando è sceso in pista per le qualifiche non ha subito contraccolpi e ha ribadito la sua capacità di dare il massimo nel giro singolo con gomme fresche, strabiliando in Q2 e cogliendo un'ottava posizione in griglia che ormai è diventata quasi consuetudine.

Se pensiamo a quanto lontano fossero rispetto ai primi le vetture della squadra zurighese a inizio stagione, non possiamo che riconoscere il rimarchevole lavoro svolto dagli uomini diretti da Frederic Vasseur.

Per quel che concerne il rookie di Montecarlo, la settima posizione colta a Yas Marina gli ha consentito di sopravanzare Grosjean nella graduatoria di campionato. La verve e la freschezza di Leclerc metterà il line-up Ferrari sullo stesso piano di quello della Mercedes, con un pilota di esperienza e classe per vincere nel presente e una promessa al suo fianco dal potenziale inesplorato che potrebbe fare la differenza, basti pensare al debutto di Hamilton in McLaren al fianco di Alonso nel 2007 e alla vittoria dell'inglese nel mondiale successivo.

A proposito del due volte iridato spagnolo, che lascia il mondiale dall'alto della sue trecento undici presenze, il pilota di Oviedo non è riuscito a congedarsi con una posizione nella top-ten, ma ha promesso che, se tonerà nel Circus, non sarà nel ruolo di commentatore. La McLaren ripartirà dal line-up composto da Lando Norris e Carlos Sainz, autore di una corsa maiuscola sul tracciato degli Emirati, che pare comunque meno solido di quello attuale.

Un mondiale 2019 da favola

Sul terzo gradino del podio è salito Max Verstappen, che ha dimostrato ancora una volta le sue indiscutibili qualità e, dopo essere rimasto attardato dal motore in protection mode, è riuscito a recuperare rendendosi protagonista di uno dei più bei sorpassi della stagione quando ha scavalcato Valtteri Bottas.

Le Red Bull quest'anno non hanno avuto certamente nel motore la loro principale dote e il passaggio alla Honda porta tante incertezze.

Ma il pilota olandese ha mostrato ancora una volta il suo talento cristallino che andrebbe premiato con una monoposto in grado di puntare al titolo. Vederlo lottare ad armi pari con Hamilton e Vettel darebbe una marcia in più a una F.1 che si congeda fino alla prossimo mese di Marzo al termine di uno dei mondiali più belli e combattuti degli ultimi anni. Ma il bello deve ancora venire! ●

GP

ABU DHABI

F1 AUTOSPRINT AWARD



di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Undici pole position e undici vittorie: ha fatto e vinto più lui da solo, di tutti gli altri messi insieme. Senza errori, senza sbavature, senza cadute di stile o momenti di umana debolezza. Lewis Hamilton tocca il cielo con un dito, il soffitto, l'apice della carriera, laddove la classe diventa quasi sinonimo di infallibilità. Anche nel weekend di Abu Dhabi Lewis si conferma assolutamente perfetto. Nel giro secco, in qualifica, al via e nella gestione della corsa, con quel pit-stop anticipato all'8° giro, approfittando della Virtual Safety Car e in tutto il restante svolgimento della competizione, fino all'apoteosi finale. Fatta di cerchi, magici nella loro spettacolarità. Magici tanto quanto i cerchi by Mercedes che hanno proiettato ancora una volta la W09 al top, dopo che nella lunga trasferta americana la Freccia d'Argento senza i marchinegni forati sembrava diventata una bella macchina qualunque ma rimontadoli si spara il secondo stint di 48 giri a Yas Marina su Supersoft. Ma questo con Lewis non c'entra. Lui è grande e basta. Come Will Smith sul set o a bordo pista. Onore & rispetto.



COLOMBO

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

CARLOS SAINZ

Stupenda corsa di commiato per Carlos Sainz, che termina addirittura a ridosso della top five, al volante di una Renault decisamente accettabile. È vero, sarebbe stato bello vedere per l'ultima volta il confronto in atto a parità di macchina tra lui e Hulkenberg, ma il tedesco ha avuto la sfortuna di finire subito toccato da Grosjean e capovolto. Così lo spagnolo s'è ritrovato la responsabilità di dover difendere da solo i destini gialloneri ed è riuscito nel compito alla stragrande, conquistando punti pesantissimi. Bravo, anche se Hulk alla fine ne assomma nove più di lui in generale, confermandosi il migliore tra i piloti di monoposto fuori dal giro nobile dei tre top team. In ogni caso il figlio d'arte ispanico esce dalla breve esperienza in Renault a testa alta e si prepara a un passaggio in McLaren in un momento delicato e difficilissimo per la storica Casa fondata da Bruce. Ansia a pacchi. In bocca al lupo.

SUTTON-IMAGES.COM



MIGLIOR FILM

FERNANDO ALONSO

Una gloriosa vicenda agonistica finisce tra mille omaggi per il bi-campione del mondo che si piazza undicesimo, non riuscendo ad artigliare l'ultimo punto disponibile. Memorabile anche il suo commento al team radio: «*Ne ho conquistati più di mille, cosa vuoi che mi cambi la vita prendere o non prendere questo*», lascia intendere Matador che alla fine resta fuori dalla zona punti ma entra ancora una volta nei cuori di tutti, esibendosi in un'aprezzata serie di tonfi. Con al suo fianco un Lewis Hamilton ben lieto di dividere la scena con lo stesso pilota al fianco del quale aveva iniziato la carriera in F1, nel 2007 alla McLaren, quand'ancora la Mercedes era solo un bel motorone per Rod Dennis. Insomma, il tempo passa e va veloce. Zak Brown lo saluta pure lui via interfono, dandogli appuntamento all'anno prossimo, auspicabilmente per la conquista della Tripla Corona, Indy permettendo. Comunque, Nando è stato bello avverti in F1. E sarà bellissimo riaverti, perché di sicuro, presto o tardi, nei Gran Premi tornerai. Hasta luego, Nando.

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Solo applausi per Toto Wolff e la sua armata che escono anche dalla graticola (a tratti piovosa, dopo 22 giri, e con lampi che spaventavano il pilota dell'elicottero!) di Abu Dhabi e anche da questo intensissimo anno col massimo dei risultati. E complimenti anche per l'intelligenza tattica dimostrata fermando Hammer subito, all'8° giro, e per la strategia mostrata in corso d'opera, facendo sparire i cerchi forati proprio nel momento tipico del campionato - da Austin a Interlagos -, quando c'erano da assegnare matematicamente i titoli mondiali Piloti e Costruttori, per farli quindi ricomparire a Abu Dhabi. Dove, improvvisamente, le W09 smettono d'essere le onestissime monoposto che erano sembrate di recente, per tornare a diventare dei razzi castigamatti. Tutto normale? Tutto logico? Tutto chiaro? Be', diciamo che questa faccenda dei cerchi forati merita un supplemento di chiarezza in più, da parte della Federazione. Se sono regolari come sembrano, si ribadisca una volta per tutte, almeno possono pensare di adottarli pure gli altri.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

MAX VERSTAPPEN

Un bel podio dopo un'accettabile qualifica e una pessima partenza, che lo vede franare immediatamente nelle retrovie dei top ten. Poi, ovvio, il recupero è stile Max, con grinta, attacchi e aggressività da film. Dai, le bottarelle cattive a Ocon e Bottas e il controsorpasso a Hamilton, a inizio gara, sono cose che solo lui sa far vedere in questa F1, mediamente perbenino e col braccino. Alla fine il podio per lui è strameritato e funge già da antipasto per l'anno prossimo. Quando però le sue chance andranno valutate all'insegna della competitività della nuova motorizzazione Red Bull, la fantomatica Honda che con Gasly ha finito anche questo Gran Premio con una fumata non proprio entusiasmanente in chiave futura... Ma al di là di questo Max resta una fantastica certezza e esce da Abu Dhabi a testa alta, anzi, altissima.



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

FERRARI

Brutta cosa quella botta di mancata affidabilità che ha tolto di mezzo fin troppo presto, al settimo giro, il vecchio Raikkonen, negandogli una bella passeggiata finale. D'altronde la gara consistente disputata da Vettel, finito nella piazza d'onore, e il terzo posto finale in classifica comunque mantenuto da Kimi, permettono alla Casa del cavallino Rampante di chiudere in modo dignitoso questo mondiale. Il quale era iniziato, va ricordato, facendo sognare con una partenza al fulmicotone e un gran passo tenuto fino a entrare nel cuore della stagione. Quando, quasi contemporaneamente, il team ha perso, purtroppo, il suo timoniere Marchionne e Seb Vettel ha cominciato a sfogare male la tanta pressione psicologica, in pista, con una brutta sequenza d'errori. Adesso questa stagione va in archivio, ma la capacità del team di sfornare una macchina da assoluto resta. Proprio da questo bisogna ripartire, come auspica Maurizio Arrivabene.

LA STATUETTA SPEZZATA

WILLIAMS

Alla fine si diventa anche monotoni, eppure vedere le Williams costantemente in fondo è deprimente per chiunque abbia nozioni financo esili di storia della F1. E al di là di questo mette malinconia in proiezione pensare che Robert Kubica s'appresta a tornare in lizza nel mondiale con una squadra che, per bene che va, può promettergli in pista al massimo la penultima posizione. Fatte salve capacità di recupero e colpi d'orgoglio che mai come ora vanno auspicati. Per rispetto del nome Williams e anche per l'entusiasmo che sta suscitando un po' in tutti l'idea di vedere a compimento la stupenda storia della reentré di Kubica. Ma, please, non così. Dategli almeno una macchina ragionevolmente decente.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
HAMILTON	10	MERCEDES
VERSTAPPEN LECLERC	9	FERRARI
VETTEL RICCIARDO SAINZ RAIKKONEN	8	RED BULL SAUBER
PEREZ ALONSO OCON GASLY ERICSSON	7	RENAULT
BOTTAS GROSJEAN MAGNUSSEN VANDOORNE	6	TORO ROSSO HAAS FORCE INDIA
STROLL HARTLEY SIROTKIN	5	McLAREN
-	4	WILLIAMS
-	3	-
-	2	-
-	1	-
-	N.C.	HULKENBERG

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VERSTAPPEN
PILOTA MENO COMBATTIVO	SIROTKIN
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	RAIKKONEN
PILOTA MENO SFORTUNATO	VERSTAPPEN
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	HAAS

GP

ABU DHABI NEW ENTRY



Mekies, a destra, in divisa per seguire le Ferrari di Vettel e Raikkonen, a sinistra

GETTY IMAGES

Mekies al box Rosso

PROVENIENTE DALLA FIA, IL TECNICO, GIÀ VICE DI WHITING, RICOPRE IL RUOLO UFFICIALE DI DIRETTORE SPORTIVO

ABU DHABI - Nel paddock di Abu Dhabi si è visto per la prima volta con i colori Ferrari nel fine settimana di un Gp il 41enne ingegnere di Tours Laurent Mekies, fino a qualche mese fa alle dipendenze della Fia per la quale fino al mese di marzo ha svolto il ruolo di vice direttore di gara. Fino al mese di giugno ha invece continuato a svolgere attività legate alla sicurezza che ha svolto a lungo. L'esperienza di Mekies è parecchio trasversale: l'ingegnere transalpino è stato coinvolto anche in attività legate a sviluppo e ricerca oltre che pertinenti alle omologazioni. L'accordo tra il tecnico francese e la Casa di Maranello è stato siglato al termine di primo trimestre di quest'anno. Mekies si è contestualmente dimesso dal ruolo di vice Charlie Whiting e ha trascorso un periodo cosiddetto di "gardening" ovvero lontano da ruoli attivi che potrebbero portare alla conoscenza di informazioni privilegiate. L'ingegnere nato poco a sud di Le Mans è divenuto "effettivo" in Ferrari a partire dal mese di settembre, per tornare nel paddock in occasione dell'ultima corsa dell'anno. A Yas Marina Mekies si è intrattenuto soprattutto con i colleghi dell'area tecnica della Casa del Cavallino. Il passaggio del francese alla Fer-

rari ovviamente non può non richiamare la scelta della Renault di assumere il responsabile tecnico della Fia Marcin Budkowski, anch'egli presente negli Emirati, attualmente incaricato di riorganizzare la factory di Enstone nel ruolo di Direttore Esecutivo. Ma il background di Mekies e Budkowski in Fia è chiaramente molto diverso.

A Mekies, per il quale in primavera si era parlato di un ruolo ancora da definire nella squadra di Mattia Binotto, è stato assegnato il ruolo di Direttore Sportivo. Maurizio Arrivabene ha confermato che il tecnico francese ricoprirà la medesima carica assolta da Massimo Rivola, ora a capo del Driver Academy, fino al 2016. Le attività rispetto al precedente DS dovrebbero però essere diverse e focalizzate soprattutto sull'aspetto sportivo, organizzativo e regolamentare. La scelta di puntare su Mekies per una funzione assolutamente centrale può essere ricollegata a un processo di riorganizzazione interna in Ferrari. Jock Cleary, ad esempio, cambierà mansioni per andare a svolgere il ruolo di ingegnere di pista di Charles Leclerc.

Mekies aveva raggiunto la Fia nel ruolo di Safety Director nel 2014 e il suo ruolo era esteso a tutti i campionati. «Laurent pos-



SUTTON-IMAGES.COM

siede tutti i requisiti per ricoprire il ruolo di Direttore Sportivo a partire dal 2019, ed è per questo motivo che la nostra scelta è ricaduta su di lui», ha commentato Maurizio Arrivabene. Nel corso della Conferenza stampa del venerdì, il Team Principal della Ferrari ha confermato a una cronista che Mekies non lavorerà a stretto contatto con Mattia Binotto.

Le attività ricoperte da un Direttore Sportivo non sono rigide, spesso variano da squadra a squadra. Anche in Ferrari le sue mansioni possono cambiare, rispetto al passato, secondo l'evoluzione della struttura. Normalmente il Direttore Sportivo corrisponde alla figura che accentra la responsabilità sulle agende dei piloti, sull'aspetto regolamentare e sulla logistica. In alcune strutture, rientra nel ruolo del Direttore Sportivo anche la cura dell'immagine della squadra, cosa che in passato è avvenuta anche in Ferrari, e di aspetti commerciali. Di fatto, con l'uscita di Rivola, dal 2016 in Ferrari il ruolo non era più previsto. Diego Ioverno ha avuto una funzione più prossima a quella di team manager, con un profilo più tecnico, molto legato alle monoposto come avviene nei team inglesi. La funzione di Mekies potrebbe, in parte, avvicinarsi a quella ricoperta per sette anni da Massimo Rivola. Mekies, da ingegnere e tecnico, sarà soprattutto legato alla parte regolamentare e all'aspetto tecnico legato ai piloti. Ad Abu Dhabi, i suoi principali interlocutori sono stati gli ingegneri. Il quarantunenne ingegnere francese sarà inoltre l'interfaccia della Ferrari con la Federazione Internazionale sotto l'aspetto Sportivo e Regolamentare, con un supporto all'area Tecnica.

Obiettivo di Maurizio Arrivabene è quello di rafforzare ulteriormente la squadra, che ha disputato la sua miglior stagione dal 2008, e fare in modo che vincere diventi un'abitudine, una routine, invece che qualcosa di eccezionale. La Ferrari deve un po' levarsi di dosso la "paura di vincere".

Alessandro Gargantini

LE VOCI FERRARISTE

**GIOVEDÌ
22 NOVEMBRE**

RAIKKONEN: «Questa sarà la mia ultima gara con la Ferrari, sono emozionato e cercherò di avere un buon weekend. Al momento, però, non mi sento molto diverso da come mi sono sentito all'ultima gara di altre stagioni. Lascio la squadra, ma abbiamo per molti versi un rapporto strettissimo: ieri sera il team ha organizzato una festa a sorpresa per me, è stato davvero bello vedere tutti assieme. È stupendo vedere quanto apprezzino il mio lavoro e ho voluto ringraziarli tutti. Ma non vedo ragioni per essere triste, assieme ci siamo divertiti, in due periodi distinti, ci sono state giornate difficili, ma tutto fa parte del gioco e anzi penso che renda tutto anche più interessante. Insieme abbiamo vinto un titolo Piloti e due mondiali Costruttori, non avrei potuto chiedere di più. Sono contento di esserci riuscito, è una cosa grandiosa. Saranno tutti ricordi speciali e in futuro continueremo a essere amici, anche questo è importante. Da quando sono ritornato in Ferrari, nel 2014, abbiamo fatto tanta strada. Il passo avanti è stato importante e oggi tutto va nella direzione giusta. C'è ancora qualcosa da migliorare, ma è sempre così con tutto: si cerca sempre di migliorare, il lavoro non finisce mai».

VETTEL: «Dopo una stagione di alti e bassi, sarebbe bello, naturalmente, concludere con una nota positiva. Poi sarà tempo di concentrarsi sul modo di fare il nostro meglio nella prossima, ma prima di tutto punto a fare bella figura questo weekend. Spero di avere una buona macchina e poter disputare una bella gara qui ad Abu Dhabi. Quanto al futuro, non ci ho ancora pensato, ma l'importante per me sarà iniziare il nuovo anno con ottimismo. Penso che dovremo rinforzare il pacchetto, visto che quest'anno in alcune occasioni ci è mancata un po' di velocità, ma stiamo lavorando

intensamente per quel passo avanti che farà la differenza. Chiunque lavora alla Ferrari ama quello che fa e si sente privilegiato di fare parte di questo team!».

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

VETTEL: «Penso che oggi sia andata abbastanza bene non siamo ancora abbastanza veloci, è chiaro, ma abbiamo migliorato fra la prima e la seconda sessione e le condizioni della pista ci hanno aiutato, così spero che domani saremo in una forma migliore e faremo del nostro meglio. Credo che in gara molto dipenderà dalle gomme. Oggi abbiamo lavorato un po' sulla macchina e c'è ancora del margine prestazionale, ma dobbiamo trovare un altro po' di passo. Comunque credo che saremo in grado di migliorare per domenica. Mi ha sorpreso il fatto che le gomme consentissero un secondo tentativo sul giro veloce. Questa è l'ultima gara dell'anno e rimango concentrato sulla stagione in corso: mancano ancora alcuni mesi all'inizio del nuovo campionato e penso che possiamo ancora imparare qualcosa dalla vettura che abbiamo».

RAIKKONEN: «Oggi la prima sessione di prove libere è stata piuttosto difficile, con il caldo. Nella seconda, tuttavia,

tenutasi dopo il tramonto, siamo riusciti a migliorare il nostro passo e il feeling con la monoposto era piuttosto buono. Guidare al crepuscolo non crea problemi, solo che le gomme si scaldano di meno. Se guardiamo alla lista dei tempi, vediamo che siamo tutti molto vicini, con sei piloti nell'arco di tre decimi, per cui vedremo dove riusciremo ad arrivare domani».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Credo che oggi abbiamo saputo valutare per bene la direzione da prendere per quanto riguarda la scelta degli pneumatici e abbiamo proseguito per la giusta via. Ieri avevamo provato di tutto, ma le Hypersoft non duravano a lungo, per cui eravamo certi di voler iniziare la gara con un altro tipo di gomme. Oggi nel mio secondo run sapevo di poter ancora abbassare il mio tempo e volevo iniziare la gara con le Ultrasoft, ecco perché ho voluto rischiare e fare il mio secondo run in Q2 sulla stessa miscela di pneumatici. In generale, sono stato soddisfatto della nostra sessione. Per domani avrei voluto partire dalla prima fila, ma i nostri avversari principali probabilmente non avevano ancora dato il massimo della loro prestazione per l'ultimo run in Q3. Come ho detto anche ai ragazzi nel garage, in gara combatteremo fino in

fondo; tutto può succedere. Oggi eravamo veloci nei rettilinei, ma direi che ci mancava un po' di carico aerodinamico nell'ultimo settore, per cui vedremo quello che riusciremo a fare. Di certo, sarà una gara lunga».

RAIKKONEN: «È stata una buona sessione di qualifica e credo che la macchina oggi sia andata bene; non c'è nulla di cui lamentarsi, anzi: si guidava molto bene, ma ci è mancata solo un po' di velocità soprattutto nel terzo settore; questo è il punto in cui perdevamo di più ed è stato così per tutto il weekend. I nostri rivali probabilmente si sono nascosti un po' nella prima parte della sessione, poi verso la fine il loro margine era maggiore. Per domani posso solo dire che faremo del nostro meglio. Inizieremo la gara con le Ultrasoft, la miscela di gomme che hanno scelto tutti i top team; non avevamo provato questo tipo di pneumatico prima di oggi, in termini di passo gara abbiamo dei dati ricavati dai long run del venerdì, ma le prove sono un'altra storia rispetto alla gara e di solito la domenica il divario è inferiore».

DOMENICA DOPO IL GP

RAIKKONEN: «È chiaro che sono un po' deluso, non è così che avrei voluto che finisse la nostra ultima gara insieme. Volevamo un buon risultato e penso che avessimo la macchina giusta per farlo. Purtroppo abbiamo avuto un problema elettrico: nel rettilineo opposto al box ho sentito che mancava potenza e poi si è spento tutto. È un peccato, ma è così che vanno le corse a volte. È stata una stagione più che discreta, ma i quattro ritiri non erano previsti e non hanno certo aiutato; volevamo di più, questo è certo. Vorrei ringraziare tutti i tifosi della Ferrari che mi hanno sempre dato un grande sostegno. Assieme abbiamo vissuto momenti belli e brutti, e questo rende le cose anche



più interessanti. Avremmo voluto finire meglio ma anche questo fa parte dello sport. Conserveremo per sempre il ricordo del mondiale Piloti e dei due titoli Costruttori vinti assieme».

VETTEL: «Penso che la gara di oggi sia una perfetta sintesi di tutta la stagione: alti e bassi, vicini nel finale, ma non abbastanza. Oggi ho cercato di lottare con tutte le mie forze, ma è stata difficile quando ero dietro a Valtteri. Credo che fossi un po' più veloce di lui ma era difficile avvicinarsi, specie nell'ultimo settore, finché lui non ha avuto problemi e sono riuscito a passarlo. Eravamo veloci in rettilineo e avevamo un buon ritmo, ma faticavamo nel terzo settore a tenere il passo, specie nelle ultime due curve. A un certo punto ho anche sperato di poter vincere la gara, spingevo al massimo, ma alla fine non è stato sufficiente. È stato un anno molto intenso e penso che dobbiamo guardare a noi stessi, ci sono tante cose che possiamo migliorare e il potenziale di questo team è ancora enorme».

ARRIVABENE: «Il risultato di oggi, con il secondo posto di Sebastian e il lavoro di tutta la squadra, ci ha permesso di chiudere il mondiale con i nostri piloti in seconda e terza posizione. Kimi oggi in gara avrebbe meritato un risultato diverso, ma il saluto che gli hanno dedicato i ragazzi in uscita dai box è stato un bellissimo momento. Da martedì inizieranno i test di pneumatici che anticipano la prossima stagione e tutta la squadra, sia in pista che a Maranello, sarà impegnata per dare il massimo anche nel 2019. Un grazie di cuore a tutti loro, ai nostri sponsor e ai nostri tifosi e clienti, che ci hanno sempre sostenuto».

COLOMBO



GP

ABU DHABI
IN EVIDENZA

Sainz guizzo finale

**CARLOS È 10°
NEL MONDIALE PILOTI**

Per la seconda volta in questa stagione Sainz ha chiuso in sesta posizione con la Renault. Termina la stagione con 50 punti, al decimo posto nel Mondiale Piloti a 19 lunghezze dal compagno di squadra Hulkenberg



CON UNA GRANDE PROVA D'ORGOGGIO CARLOS CHIUDE LA SUA AVVENTURA ALLA RENAULT CON UN 6° POSTO. E ADESSO...

GETTY IMAGES

Serviva una prova di orgoglio per concludere la sua breve esperienza nel team Renault e lasciare un bel segno, un buon ricordo. Carlos Sainz nella gara finale del 2019 ha strappato il suo secondo miglior risultato stagionale classificandosi al sesto posto. Ha gonfiato il petto Sainz, che da lunedì si è ritrovato sulle spalle la pesante eredità del connazionale Fernando Alonso, unico spagnolo in F1, una nazione che al momento non ha eredi validi nelle serie minori. Scaricato senza troppi complimenti da Cyril Abiteboul dopo averlo voluto a tutti i costi per sostituire nella fase finale del campionato 2017 Jolyon Palmer, Sainz ha fatto il suo dovere, ma non è bastato e gli è stato preferito Daniel Ricciardo.

Lo spagnolo, che il prossimo anno sarà alla McLaren, a Yas Marina ha recuperato ben otto punti che gli hanno permesso di concludere la stagione al decimo posto finale, un bel balzo considerando che era dodicesimo. Carlos junior con i suoi 53 punti ha estromesso dalla top 10 proprio Alonso (50) scavalcando anche Esteban Ocon (49). E dire che in qualifica non era riuscito a entrare nella Q3 classificandosi undicesimo, proprio alle spalle del compagno

di squadra Nico Hulkenberg. Ma in gara, si è rifatto alla sua maniera. Non dopo il contatto tra Grosjean e Hulkenberg, Sainz partito con gomme ultrasoft si è liberato di Marcus Ericsson, poi ha messo nel mirino le due Force India. Il duello con Ocon è stato divertente finché il francese che aveva le hypersoft, ha imboccato la corsia box. Qualche tornata e anche Perez è andato a cambiare gli pneumatici e a quel punto Sainz si è ritrovato sesto. I suoi tempi sul giro sono sempre stati di tutto rispetto, la battaglia a distanza era con la Sauber di Charles Leclerc, in recupero dopo un pit-stop anticipato, e le due Force India. Con le supersoft, il ritmo del pilota Renault è sempre stato elevato e a un certo punto si è trovato a correre da solo: dietro, Leclerc era a oltre 15 secondi, davanti la Mercedes di Valtteri Bottas era a distanza siderale. Tutto facile quindi negli ultimi giri e 8 pesanti punti intascati. La Renault quarta in classifica costruttori, ne ha raccolti 122, il doppio del 2017 quando aveva concluso sesta con 57 punti. Un passo in avanti notevole, una crescita importante anche se è mancata la costanza nei risultati questa stagione. Per quanto riguarda Hulkenberg, il suo ritiro ha impressionato



LA PRESSE

per via del doppio capotamento dopo aver chiuso troppo la linea su Grosjean, incolpevole nel contatto del 1° giro.

Hulkenberg si è spaventato non poco quando si è accorto che, a serbatoio completamente pieno, si stavano sprigionando scintille e qualche fiamma è apparsa dal retrotreno. L'incidente è avvenuto a bassa velocità e si è capito che Nico non aveva riportato ferite, ma non riusciva a sfilarsi dall'abitacolo per via della vicinanza con le barriere e forse anche per l'Halo. Mai fino a domenica, una monoposto della nuova era con tanto di Halo si era ribaltata rimanendo capovolta. Si è sempre temuto che il pilota, in una situazione del genere, faticasse ad uscire e difatti Hulkenberg non vi è riuscito. Sarà un tema da affrontare nei prossimi mesi.

Massimo Costa

GP

ABU DHABI

LA CONFERMA

Max è la scintilla

ANCORA UNA VOLTA VERSTAPPEN HA REGALATO EMOZIONI CHIUDENDO LA STAGIONE ANCORA UNA VOLTA SUL PODIO

Cinque podi consecutivi, dieci conquistati nelle ultime quindici gare. Il Max Verstappen post Montecarlo, il Gran Premio della svolta, è stato spaventosamente incisivo. E con lui la Red Bull-Renault, cresciuta molto durante la seconda parte del campionato trovando anche una certa affidabilità per quanto riguarda la power unit francese. A Yas Marina, Verstappen ha nuovamente regalato emozioni. Partito male per un improvviso vuoto nel cambio marcia allo start, da sesto in griglia è transitato nono. Poco male. Il destino ha voluto che davanti a lui si parasse Esteban Ocon, il "killer" che da doppiato gli aveva tolto una vittoria certa a San Paolo. Il duello è stato bello, pulito. I due litiganti si sono superati e risuperati, anche per un nuovo calo del motore dovuto a un

senore birichino poi sistemato dagli ingegneri ai box via computer. E a quel punto, Verstappen ha ricominciato a scatenarsi superando Sergio Perez, poi nuovamente Ocon con tanto di bottarella.

All'ottavo giro, Hamilton in recupero dopo il pit-stop ha raggiunto l'olandese, lo ha superato, ma Verstappen ha prontamente replicato riprendendosi con forza la quinta posizione. L'inglese ha mollato per non danneggiare le gomme appena montate. Dopo di che, la strategia Red Bull è stata chiaramente a suo favore, con il pit-stop al 17° giro (da hypersoft a supersoft) mentre il suo compagno Daniel Ricciardo, al comando della corsa, si è trovato a viaggiare con le ultrasoft fino al giro 33. Tornando in pista dietro a Verstappen, non per caso. Al 37° giro, Verstappen

ha superato con una azzecata manovra un Valtteri Bottas in difficoltà, poi ha provato ad andare a prendere Sebastian Vettel, ma non ce l'ha fatta dovendosi anche guardare da Ricciardo, in forte recupero. La Red Bull ha quindi chiuso al meglio una stagione complicata, iniziata in salita, poi divenuta sempre più piacevole. Dove si è assistito all'avvio poderoso di Ricciardo e alle difficoltà di Verstappen, poi il cambio netto e inesorabile, con la crescita dell'olandese e il crollo dell'australiano, sia come prestazioni sia per quanto riguarda una incredibile serie di rotture tecniche. *«Avrei voluto chiudere il mio lungo rapporto con la Red Bull con un podio - ha detto amareggiato Ricciardo che si trasferirà nel box Renault nel 2019, - ma la strategia non è stata indovinata».*

Già, sempre la sua. Verstappen invece, nel finale non ha avuto una buona visuale per via dell'olio del motore Honda arrivatogli addosso mentre stava per doppiare la Toro Rosso di Pierre Gasly. Un dato poco confortante considerando che il propulsore giapponese equipaggerà tra pochi mesi proprio la Red Bull, ma da Milton Keynes continuano a giungere grande ottimismo sulla power unit targata Honda. Facendo un salto alla qualifica invece, Verstappen c'era rimasto male per non aver potuto completare il suo secondo push, rimanendo sesto. Un problema di set-up gli aveva impedito di portare le gomme nella giusta temperatura e quando si è lanciato, la sua RB14 pareva sul ghiaccio così non ha neanche concluso il giro rientrando arrabbiato ai box.

Massimo Costa

Davvero spettacolare il duello Verstappen Hamilton nelle battute iniziali del Gp: l'olandese ha concluso l'ultimo Gp della stagione al terzo posto finendo 4° nel Mondiale Piloti



GP

ABU DHABI FILO DI GAS



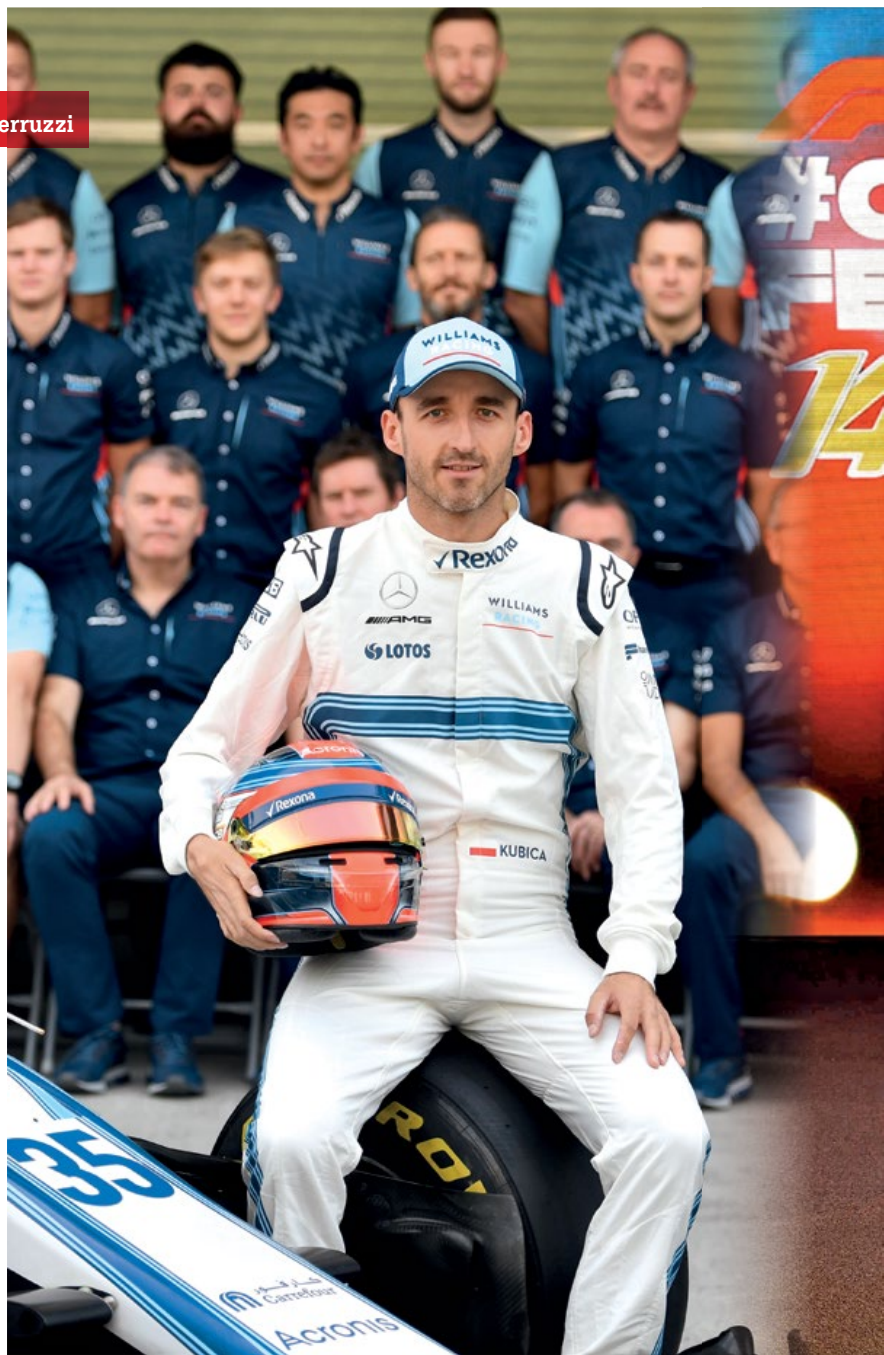
di Giorgio Terruzzi

Porte girevoli

UNO, FERNANDO ALONSO, LASCIA LA F1; L'ALTRO, ROBERT KUBICA, RITORNA, SECONDO DUE PERCORSI DEL DESTINO CHE CONTENGONO INTENSITÀ E RIMPIANTI...

È curioso trovarci a parlare di Alonso e Kubica, in contemporanea, oggi. Uno che se ne va; l'altro che torna, secondo due percorsi del destino che contengono intensità e rimpianti. In coppia, ora, per direzioni ostinate e contrarie, dopo aver mancato di fare coppia davvero, in rosso, per giunta. Una coppia formidabile. Stiamo parlando di due uomini dalla personalità eclatante, diversi tra loro ma amatissimi, dotati di talenti eccelsi, presi da una furia impressionante. Fernando che lascia significa avere a che fare con una sconfitta non soltanto sua. Perché Alonso così come molti di noi, è convinto che l'avventura avrebbe potuto offrire ben altre soddisfazioni. Ha sbagliato lui, probabilmente. Scegliendo di andarsene dalla McLaren prima, desiderando fortissimamente la Ferrari; dalla Ferrari poi, quando l'insofferenza perciò che era avvenuto all'inizio di questo decennio nel confronto con Red Bull e Vettel deve aver prodotto una fregola insopportabile. Il bilancio: 4 titoli a zero. Un dato bugiardo valutando la stoffa dei due piloti, considerando soprattutto quel titolo 2010 letteralmente gettato da uno strafalcione dello stratega Ferrari che pare assurdo ancora oggi. In aggiunta, due anni dopo, un orrore, più che un errore, di Vettel in Brasile, al giro uno, graziato da chissà quale santo mentre Sebastian mostrava un punto debole che avremmo rivisto, che abbiamo stravisto in queste due ultime stagioni. Macchè.

Mentre Fernando litigava con il proprio presente, Kubica combatteva una battaglia se possibile, ben più dolorosa. Camere di ospedale, sale operatorie, sofferenza fisica e psicologica, l'idea di recuperare i tendini del braccio destro, modificata da una realtà amarissima, da una speranza difficile da tene-



SUTTON-IMAGES.COM

re in vita. Credo che poche persone siano capaci di mantenere un equilibrio in condizioni del genere. Lui c'è riuscito grazie ad una forza interiore rara ed eccezionale, che pure gli complica le giornate, fissato com'è nel cercare il lato storto, il ruvido dell'esistenza, ciò che non l'ha mai fatto vivere serenamente, nemmeno prima di quello schianto del 2011, che peraltro gli ha dato una benzina utile per arrivare sin qui. Forte e lucido, una intelligenza svelta, una scorza mentale che lo guida, letteralmente; che gli ha permesso di stupirsi e di stupire. Non è mica

” FERNANDO E ROBERT IN COPPIA, ORA, PER DIREZIONI OSTINATE E CONTRARIE, DOPO AVER MANCATO DI FARE COPPIA DAVVERO, IN ROSSO, PER GIUNTA

GRACIAS FERNANDO



”

**STIAMO
PARLANDO
DI DUE UOMINI
DALLA
PERSONALITÀ
ECLATANTE,
DIVERSI TRA
LORO MA
AMATISSIMI**



GETTY IMAGES

finita: Robert ha qualcosa tra il cervello e il cuore capace di offrire altre sorprese. Oggi come ieri, come domani. Ha pochissimo da perdere e ciò che si è guadagnato lo deve a se stesso e basta.

Alonso se ne va e pensiamo in tanti che si tratti di un arrivederci, non certo di un addio. Lo stesso pensiero che ha accompagnato Kubica in questi anni, con dentro una speranza flebile ma resistente alle intemperie. Insieme in pista, comunque, non più, per ora. La Formula Uno ritrova un personaggio di prim'ordine perdendone un altro: è una fortuna ma anche un peccato. Perché questo sport ha bisogno di storie e sia Nando sia Robert sono portatori di tesori rari e preziosi. Con dentro l'ombra di un Cavallino che, con loro, avrebbe potuto o potrebbe nitrire, nella memoria, nei sogni di moltissimi

GRANDI EVENTI AD ABU DHABI

Abu Dhabi ha fatto da cornice a due veri e propri eventi per la F.1: l'addio al Circus di Fernando Alonso e l'annuncio del ritorno al volante di Robert Kubica che dal 2019 guiderà la Williams

mi appassionati. È andata male, è andata benissimo, è andata come è andata. Ma resta comunque un binario sul quale immaginare e osservare. Saremo in molti, credo a fare il tifo per Kubica con la sua Williams, così come faremo il tifo per Alonso ovunque si batterà. Sperando che entrambi, alle prese con i loro viaggi complicati, pieni di contrattempi, di delusioni ma anche di oro, di amore, di passione, possano trovare una pace, una gioia. Al pari di compensi magari tardivi, non proprio adeguati ma guadagnati, meritatissimi. Per questo, in pista e insieme restano. Per questo, nel cuore di chi conosce i patimenti al pari delle felicità, entrambi stanno come due uomini che piacciono in quanto simili a noi. Nella luce di un gesto perfetto; nell'ombra di un'angoscia, di una caduta. ●

GP

ABU DHABI DEBRIEFING



di Giorgio Ferro

Cammini al contrario

PER ALONSO CHE SE NE VA DALLA F.1, KUBICA RIENTRA: ECCO DATI, VICENDE E RISVOLTI DI DUE PILOTI AMATISSIMI E VERACI

Ad Abu Dhabi è calato il sipario su uno dei più bei Mondiali di F.1 degli ultimi anni ma, inevitabilmente, il nostro sguardo si allunga già al 2019. Mai come quest'anno infatti le porte girevoli della F.1 alimenteranno un ricco movimento di piloti che andrà a modificare non poco il casting del prossimo spettacolo.

Fernando Alonso lascia il Circus, dopo 17 stagioni. E due titoli mondiali. Si è stancato, Fernando, di non riuscire ormai da troppo tempo a sincronizzare il proprio talento con un mezzo meccanico ed una squadra che lo arricchiscano (sportivamente) facendolo competere per il massimo risultato. Se passiamo in rassegna la sua carriera in F1, infatti, non possiamo non notare che a Fernando non è capitato tanto spesso di sedersi in una monoposto davvero competitiva. In Renault all'inizio della sua carriera, ormai quasi una quindicina di anni fa, dove ha conquistato i suoi due titoli mondiali consecutivi. Poi la breve parentesi in McLaren - scelta sicuramente logica perché in quel momento era tra i team miglio-

ri - rovinata però dalla presenza nell'altra metà del box di un giovane pilota di colore che avrebbe iniziato, proprio in quel 2007, una fulgida carriera di record infranti. Il breve ritorno in Renault coincise invece con lo sgretolamento della squadra mondiale ed il suo inesorabile declino prestazionale. Poi nel 2010 iniziò il quinquennio a Maranello nel dopo Schumacher, dove fu assecondato non poco anche in un ruolo di team leader al di fuori dell'abitacolo. Ma dove non ebbe sempre l'opportunità di guidare una vettura al top. Sfiò il titolo mondiale ma non lo agguantò mai. Infine l'avventura recente in McLaren, prima condizionata dalla scarsa affidabilità giapponese e poi dalla carenza di competenze e organizzazione interna a Woking. Decisamente la goccia che ha fatto traboccare il vaso dello scoramento e del rifiuto a fare ancora parte di questo mondo.

L'uomo giusto al posto giusto... o niente!

Per poter monetizzare in successi oggettivi il proprio valore, un Pilota con la P ma-

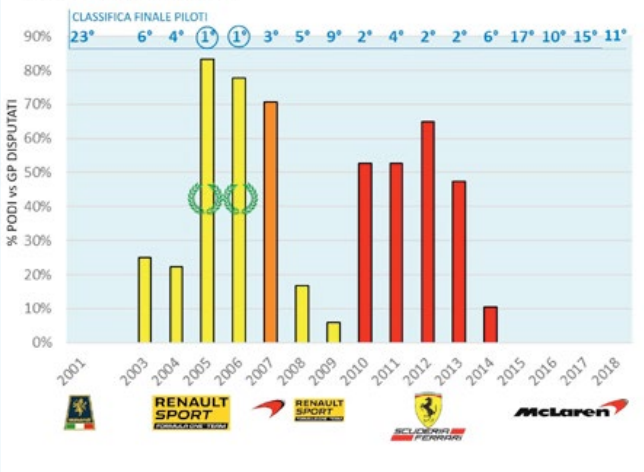


fotografie GETTY IMAGES

iuscola deve comunque trovarsi al posto giusto al momento giusto. Ovvero deve riuscire a scegliere la vettura più competitiva del momento. O perlomeno trovarci seduto alla guida grazie ad un insieme di circostanze. Ora, non è facile discriminare quanto sia stato poco lucido Fernando nelle sue scelte o quanto piuttosto abbia trovato sbarrate al suo passaggio quelle "sliding doors" che condizionano la vita di qualsiasi professionista. È comunque un dato di fatto che Alonso ha vinto solo il 10% dei 312 Gp complessivamente disputati ed è arrivato a podio in meno di una volta su tre. Briciole rispetto ai "numeri" imbarazzanti di Hamilton che di gare ne ha invece portate a casa una su tre ed è salito sul podio nel 58% delle domeniche. E onestamente non sarebbe corretto tradurre queste statistiche in differenza oggettiva di talento tra i due Piloti...

Però tant'è. E così a 37 anni succede che ti stufi di battaglia nelle retrovie, spesso spingendo "un motore da Gp2" o comunque lottando frustrato con una vettura che

IL CAMMINO IRIDATO DI ALONSO





IL GIORNO DEL RINGRAZIAMENTO

A sinistra, tempo di commiato e di foto ricordo per Alonso, in basso per l'ultima volta impegnato in un'immagine collettiva di partecipanti a una stagione agonistica nella massima formula, in basso

non ti dà chance di guadagnare posizioni se non per defaillance di quelli davanti.

Alonso lascia un vuoto immenso

La F.1 perde così un Pilota con la P maiuscola. Ma anche un Personaggio con la P maiuscola. Di quelli che fanno tanto bene a tutto il sistema perché ne danno motivo di commenti e approfondimenti. Potrebbe essere un'ennesima crepa nel Circus, ma ecco che il Caso mette lì su un vassoio d'argento la sceneggiatura di "back-up". Seduto lì, in panchina, c'è un ragazzo che smania. Uno che non si è per nulla stufato di quel mondo, come Fernando. Anzi, ha un conto in sospeso da quelle parti. È un altro Personaggio con la P maiuscola. E, diciamolo pure, un Pilota che finché è stato su quelle vetture era davvero di quelli con la P assai maiuscola anche se non ha avuto tempo di scardinare le statistiche. E' polacco e si chiama Robert Kubica. Ed è pronto a iniziare la sua terza vita. Già perché RK, di vite, ne ha già completate ben due. E non capita mica a tanti...

Il cammino di Kubica

La prima vita lo ha visto farsi le ossa da bambino nel mondo dei kart, passando poi successivamente alle monoposto della galleria Renault. Casa francese che però se lo lasciò inopinatamente sfuggire sottovalutandone il talento, ripensandoci poi più avanti. Qualità che non lasciarono tuttavia indifferente l'allora boss di BMW Mario Theysen che lo aggregò al team Sauber nel 2006 come collaudatore. Da notare che erano ancora tempi in cui i collaudatori macinavano chilometri in pista, non sudavano soltanto davanti ad un simulatore... A metà stagione le porte scorrevoli della F.1 si aprirono dandogli la possibilità di guidare la BMW-Sauber all'Hungaroring. Partì dalla decima casella in griglia e fu un settimo posto finale, rovinato da una squalifica perché nelle verifiche post gara la vettura risultò sottopeso di due chili. Ma fu una svolta perché dalla F.1 Kubica non scese più. Quello in Ungheria fu infatti il primo di una serie di 76 Gp disputati fino a tutto il 2010, gran parte con la BMW-Sau-

ber e l'ultima stagione in Renault. Tra questi, fu il Mondiale 2008 ad essere particolarmente scintillante per Robert che vinse il suo primo Gp in Canada, arrivò a podio nel 40% delle gare e conquistò il quarto posto finale nella Classifica Piloti. Ed il suo curriculum si posò sulla scrivania più importante di Maranello.

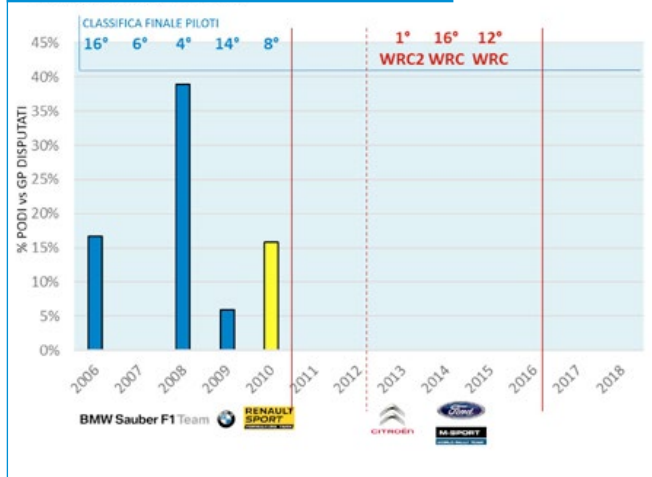
La seconda vita di Robert

Poi accadde quello che tutti noi, appassionati di questo mondo, conosciamo bene. E Robert fu costretto a intraprendere – con tante sofferenze ma con enorme forza di volontà – la sua seconda vita. Una battaglia impetuosa contro il destino. Una continua sfida contro se stesso. Senza limiti. Né fisici, né mentali, a volte nemmeno di buonsenso. Alzando l'asticella giorno dopo giorno, inesorabilmente. Con un chiodo fisso... non poteva assolutamente prendere in considerazione di smettere con la sua professione di pilota. Con la sua passione, la sua vita. E con l'obiettivo di tornare a sedersi un giorno – non importa se dopo un anno o anche dieci – là da dove il destino lo aveva sbalzato fuori. Su una F.1, lì doveva tornare riprendendo il discorso interrotto.

Il piano B si attua nei rally

I rally, da sempre il suo passatempo, diventarono lo "strumento di lavoro" migliore per riacquistare quella funzionalità dell'arto destro così pesantemente compromessa. Perché i rally sono un ricco spartito di momenti irripetibili, sia come tipologia di percorsi che come condizioni di aderenza. E secondo Robert erano il banco di prova ideale, di sicuro il più impegnativo. Ci si buttò dentro con rabbia, senza compromessi, persino con incoscienza. E con un'unica posizione ammessa per l'acceleratore... flat out, tutto spalancato. Anche quando non serviva tentare di supera-

LA VICENDA EROICA DI KUBICA



GP

ABU DHABI DEBRIEFING



TANTA ATTESA PER KUBICA

La possibilità di vederlo con una Williams nei Gp e non solo nelle prove, rende già di per sé il 2019 un anno migliore e all'insegna del coraggio e della bellissima storia di Robert Kubica

LA PRESSE

← re il limite, anche quando il buonsenso e forse chiunque altro al posto suo avrebbe usato il cervello e scalato una marcia. Se andate a recuperare qualche video on board di quel periodo, potete comprendere bene cosa intendo quando parlo di superamento dei limiti.

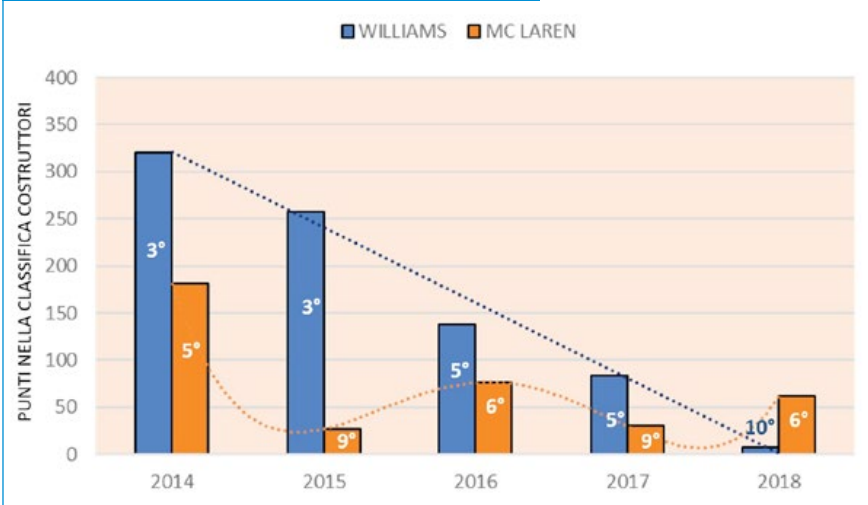
Così facendo, step by step, Kubica ha ritrovato l'abilità, scoprendo che il suo talento non era di certo evaporato. Nella sua seconda vita ha vinto un Mondiale Rally con le WRC2 perché fosse chiaro a tutti, più ancora che a se stesso, che RK era perfettamente pronto per la terza vita. Non ha smesso un secondo di allenarsi, di torturarsi, di alzare quell'asticella sempre più su. Per farsi trovare pronto a sedersi nuovamente in quell'abitacolo. E poi ha atteso seduto in panchina che qualcuno gli facesse un cenno, come Mario Theysen nel 2006.

L'arma di Robert ora è la determinazione

Ora il cenno è finalmente arrivato e - al di là dell'enorme impatto mediatico che il ritorno di Robert avrà nel Circus di F1 - possiamo essere strasicuri della determinazione che metterà in pista. La stessa che gli ha consentito di tornare a casa sua, in F1. Anzi, ne siamo certi, il trentaquattrenne polacco la alzerà ancora, quell'asticella. E i suoi obiettivi diventeranno ancora più ambiziosi.

Complimenti dunque alla Williams che ha dato a Robert ciò che giustamente merita. Ora però tocca ai tecnici di Grove perché ok, "RK is back" ed è un Fenomeno, ma da solo non potrà certamente sconfiggere anche la disparità tecnica tra le vetture. I numeri, ancora loro, sono impietosi e dicono

WILLIAMS E McLAREN CHE DECLINO!



che negli ultimi cinque anni, quelli della rivoluzione delle motorizzazioni ibride il team di Grove è passato dal terzo posto finale nella Classifica Costruttori all'ultimo. Una caduta libera. Addirittura più inquietante dell'altalena McLaren nei bassifondi della griglia.

E nel loro caso non vale nemmeno trincerarsi dietro la giustificazione di una power-unit inefficiente... Le rimonte sono possibili, come hanno dimostrato in Sauber quest'anno. Perché attenzione che l'operazione RK non è solo mediatica o, peggio ancora, umanitaria, bensì ha una valenza sportiva oggettiva. Ora in Williams avranno nuovamente un pilota veloce che può indirizzare con competenza lo sviluppo della vettura. È doveroso per loro risollevarsi.

Due parabole sportive che si incrociano

Alonso e Kubica. Due parabole sportive che si incrociano ancora. Robert prese il posto di Fernando in Renault nel 2010. Poi avrebbero dovuto affiancarsi in Ferrari l'anno dopo. Invece il destino li ha fatti giocare su due tavoli diversi. Oggi, nove anni dopo, Kubica sostituisce Alonso nel casting dei Numeri 1 che sono protagonisti assoluti della F1 del terzo millennio. Ancora uno scambio di ruoli e, tra l'altro, in due team nobili decaduti. Fernando senza più motivazione abbandona il palcoscenico e gli subentra Robert che invece quella motivazione non l'ha mai persa. Perché non dobbiamo mai dimenticare che la motivazione è comunque sempre alla base di tutto. Quindi bentornato a casa, Robert! E in bocca al lupo, Fernando! ●

GP

ABU DHABI

IL PRESUNTO ADDIO

Alonso dice ciao

L'ULTIMA CONFERENZA STAMPA, CON NORRIS AL FIANCO...
STORIE, MEZZE AMMISSIONI E COMMIATO DI UN GRANDE

ABU DHABI - Nel corso della conferenza stampa del giovedì, l'immagine di Fernando Alonso seduto accanto a Lando Norris, faceva riflettere. Il presente che si dissolve e il futuro, con un potenziale tutto da decifrare, del line-up McLaren. Il trentasettenne pilota di Oviedo in diciotto anni nella massima serie è stato celebrato per tantissime qualità, ma mai per la sua imponenza fisica. Eppure, vicino alla minuta promessa di Bristol, il due volte campione del mondo asturiano sembrava un titano. Ciò nonostante la compagine diretta da Zak Brown, sesta nel mondiale costruttori, sul teenager britannico e Carlos Sainz punta per i prossimi anni. Ma la scena all'interno del Yas Marina Conference Center era tutta per Nando, che rimane uno dei nomi di riferimento del mondiale e che sotto i riflettori artificiali degli Emirati ha disputato il Gp numero 314, l'ultimo di una carriera che gli ha regalato due titoli iridati, 32 vittorie e 22 pole position. Il pilota spagnolo anche nella sua ultima stagione è stato il leader all'interno della squadra inglese, che l'ha visto costantemente prevalere su Stoffel Vandoorne, anch'egli con le valigie in mano per un viaggio, non si sa se con biglietto di ritorno, verso la Formula E. Nei confronti del promettente pilota belga Nando ha conquistato oltre il quadruplo dei punti e ha esercitato un dominio asfissiante in qualifica. Tutto si può dire fuorché Alonso lasci il circus da pilota in fase calante. Probabilmente il due volte iridato si attendeva molto di più da questa stagione, visto che il passaggio dai propulsori Honda ai Renault era stato da lui fortemente supportato. Ma i malesseri della scuderia precedentemente nelle mani di Eric Boullier andavano ben oltre il motore.

Nell'incontro con i media del giovedì, al quale oltre allo spagnolo e Norris hanno partecipato anche Lewis Hamilton e Ge-

orge Russell, le domande dei media sono state tutte per il driver di Oviedo che ha abbandonato la Ferrari al termine del 2014, dopo aver conquistato in cinque anni di permanenza a Maranello tre piazze d'onore nel mondiale, sempre alle spalle di Sebastian Vettel.

Nel 2013 l'asturiano ha colto, sulla pista di casa di Barcellona, la sua ultima vittoria con la Rossa, che rimasta anche l'ultima nella sua carriera. A Yas Marina, Nando ha raccontato che la sua vittoria più bella

è arrivata sempre in Spagna, ma nel gran premio d'Europa 2012 disputato sul cittadino di Valencia «Se rifacessimo 99 volte quella corsa, non la vincerei più. In pista, non eravamo tecnicamente i più forti, ma siamo stati certamente più determinati e abili nella strategia, nei sorpassi e nei rischi che ci siamo presi. Quella volta, non eravamo neanche entrati in Q3 in qualifica. Se devo fare il nome del più forte dei miei rivali, dico certamente Michael Schumacher». Che l'addio di Alonso alla massima serie sia per sempre è molto probabile, ma non sono nemmeno da escludere ripensamenti nei prossimi mesi. «Ho corso in altre categorie in questi mesi e ho ben compreso che la Formula Uno rappresenta il massimo su tutti i livelli. E non so se tra qualche mese morirò di nostalgia seduto sul divano. Ora non posso pensare a un mio ritorno, ma per me la porta della Formula Uno non è chiusa». Serviranno un po' di mesi allo spagnolo per chiarirsi le idee, ma c'è da attendersi che Fernando possa tornare sui suoi passi soltanto al cospetto di una proposta che lui reputa vincente. Intanto, ha salutato con tanta commozione negli occhi i suoi tifosi correndo su una delle piste a lui più indigeste, sulla quale nel 2010 ha perso un mondiale a favore di Vettel.

Alessandro Gargantini



SUTTON-IMAGES.COM

AUTO
SPORT
N

25

GP

ABU DHABI

IL RITORNO

di Alessandro Gargantini

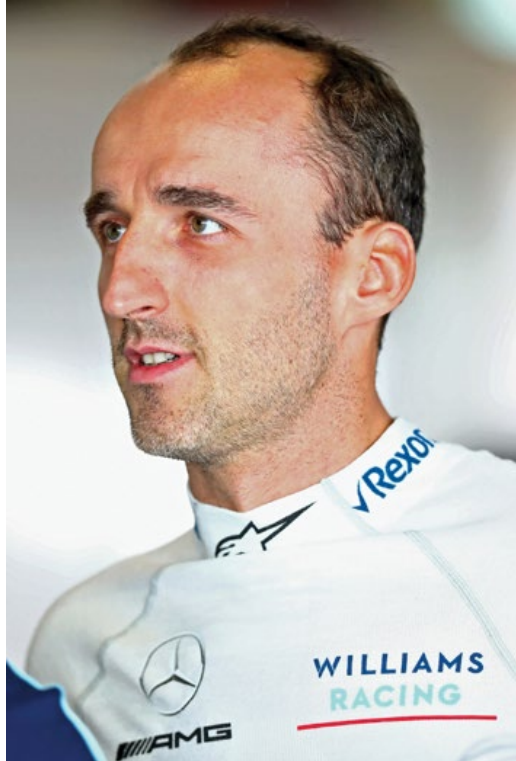


Kubica ce l'ha fatta

ABU DHABI - Al di sopra dei fatti del Gp, la storia più bella ed emozionante che arriva da Abu Dhabi è la conferma che Robert Kubica, trentatreenne talento di Cracovia, tornerà ad avere un ruolo da titolare in Formula 1 nel 2019. E non c'è niente di più gratificante che vedere un ragazzo dotato di un talento unico, al quale la vita non ha mai fatto sconti, poter tornare a fare ciò per cui è nato. E Robert è nato per correre. Madre natura gli ha dato una dote, che è quella di mettersi al volante, regalare emozioni e andare forte, forse come nessuno. Ed è proprio questo smodato amore per la velocità, questo desiderio di sentire sempre l'adrenalina scorrere nelle proprie vene ed essere sempre in competizione prima con sé stesso che con gli altri che l'ha sempre portato a non tirarsi indietro e a puntare alla realiz-

**L'ULTIMO
WEEKEND 2018
PORTA LA NOTIZIA
UFFICIALE
DELL'ENTRATA
DI ROBERT
NEL LINE-UP
WILLIAMS PER
LA PROSSIMA
STAGIONE**

zazione di quella che è l'essenza della sua natura. Robert ha bisogno di correre, non fermarsi mai, cercare il limite, di migliorarsi. Anche per strade che possono essere non convenzionali come saltare su una vettura da rally, perché, il pilota polacco usa ripetere, «è qualcosa che ti completa». La sua indole che gli ha dato, ma anche tolto, tanto. Robert, aiutato soltanto nei primi passi con il karting dal padre e che proviene da una famiglia di ceti medio e che mai avrebbe avuto i mezzi per portarlo avanti nelle corse, se è arrivato alla Formula Uno lo deve soltanto al suo talento e alle sue qualità umane, che hanno spinto tanta gente a credere in lui. Dalle classi superiori del kart alla Formula Renault 2000, dalla terza serie alla World Series Renault, Kubica non ha sempre avuto a disposizione il mezzo migliore, ma ha sempre guadagnato il rispetto e l'ammirazione del mondo che lo circondava. In primis dai suoi rivali, in tutte le categorie. Da Hamilton ad Alonso, personaggi agli antipodi, ma convergenti quando si tratta di riconoscere le doti del polacco, che nella sua carriera non ha sempre compiuto tutte le scelte giuste e che spesso non avuto la buona sorte dalla sua parte. Ma che gli ha sempre lasciato una ripida e difficile via d'uscita. Perché quando alla vigilia della sua prima stagione nella terza se-



fotografie GETTY IMAGES



ROBERT TRASFORMA IL SOGNO IN REALTÀ

Nel 2019 Kubica non si limiterà a provarla e basta la Williams, a sinistra, ma ci correrà davvero. Sopra a destra il polacco, tifatissimo, a lato. In basso, eccolo pronto a entrare nell'abitacolo della sua monoposto

rie europea, nel 2003, Robert ebbe un brutto incidente stradale e si distrusse un braccio, il recupero fu prodigioso e non gli impedì di rientrare nella categoria e vincere al primo tentativo a Norimberga, sbalordendo tutti. Non si può nemmeno non pensare al terribile incidente di Montreal nel 2007, che

fece trattenere il fiato a milioni di tifosi per la devastante violenza dell'impatto avvenuto a un'accelerazione gravitazionale pari a 75G. Anche in questo caso, Robert recuperò prontamente e vinse la stessa gara l'anno seguente conquistando, ironia della sorte, proprio sulla pista sulla quale aveva rischiato la vita la sua unica corsa nella massima serie, unico polacco

ROBERT È UNO DEI PILOTI PIÙ FORTI CONTRO I QUALI ABBIA MAI CORSO: È UN VERO TALENTO NATURALE!

LEWIS HAMILTON



a salire sul più alto gradino del podio in una corsa della massima serie. Poi, il devastante incidente nel rally alla Ronde di Andora, con il terribile schianto contro il rail che ha messo in discussione la vita, an-

cor prima della carriera, di Robert, che aveva già in tasca un contratto con la Ferrari per l'anno successivo. Sono passati oltre sette anni da quel 6 febbraio del 2011 e anche questa brutta parentesi, questo terribile cerchio, si chiude con un epilogo positivo, con la tanto attesa conferma arrivata da Yas Marina, in un caldo pomeriggio, con Robert al fianco di Claire Williams in un' insolita divisa nera.

Un sospiratissimo posto da titolare

Il messaggio è chiaro e questa volta non ci saranno ripensamenti e cambi di direzione dell'ultimo momento. Dodici mesi fa, quando tutte le voci davano il polacco al sicuro nella scuderia di Grove, la squadra scelse di dare la priorità ai dollari portati da Sergei Sirotkin. Robert sarà titolare nel 2019 e avrà tutta per sé la nuova Williams F42, che ci si augura non possa che essere migliore rispetto a quella attuale che ha fatto precipitare lo storico team inglese all'ultimo posto nella graduatoria costruttori.

Mai come ora per Kubica e per la Williams si deve parlare di anno zero, di ripartenza. Le condizioni sembrano davvero esserci tutte, data buona conoscenza dell'ambiente circostante sulla quale Robert può contare, al termine di un'annata spesa da terzo pilota, e le motivazioni del pilota polacco che finalmente ritrova la sua naturale collocazione. Per quel che concerne il pieno recupero della sua mobilità, è proprio Robert a non nutrire alcun dubbio: *«Insieme alle persone che mi stanno vicine non mi sono mai arreso. All'inizio del mio percorso di riabilitazione non vi erano certezze sul fatto che avrei potuto portarlo a compimento con successo. La giornata di oggi mostra che non c'è nulla d'impossibile nella vita, e che bisogna crederci con tutte le forze. Sotto l'aspetto della mia abilità alla guida, il punto è molto semplice. Se non fossi certo di essere competitivo, non sarei qui. So che difficile da crederci, ma la Williams negli ultimi dodici mesi ed io, già da quando sono risalito su una F.1 a Valencia, ne siamo certi. Le limitazioni che ho non sono determinanti, come alcune persone possono ritenere»*. ●

CON LA STESSA VETTURA, ROBERT HA BATTUTO TUTTI I PILOTI DELLA F.1 ATTUALE CHE STANNO VINCENDO ORA: QUINDI PENSO CHE SIA LUI IL NUMERO UNO!

FERNANDO ALONSO



GP

ABU DHABI PRIMO PIANO



fotografie LA PRESSE

Antonio ultima panca

TERMINA LA VITA DA PANCHINARO DI GIOVINAZZI CHE GIÀ DA QUESTA SETTIMANA EFFETTUA I TEST DA TITOLARE SAUBER-ALFA

ABU DHABI - Per la sesta e ultima volta quest'anno, Antonio Giovinazzi è stato protagonista con l'Alfa Romeo Sauber C37 nel primo turno di prove libere. Sulla pista degli Emirati nei giorni del Gp non si sono visti diversi dei tecnici di riferimento nei garage della scuderia di Hinwil, anche il direttore tecnico Simone Resta era assente, dato il grande focus orientato sul lavoro di preparazione della monoposto che esordirà nella prossima stagione. L'equipe diretta di Frederic Vasseur è arrivata a Yas Marina con l'ambizioso obiettivo di insidiare la settima posizione nella graduatoria costruttori alla Force India. Considerando che nelle ultime due uscite in Messico e Brasile la squadra di Hinwil ha roscchiato ben 13 punti ai rivali inglesi, le sei lunghezze di divario rappresentavano un traguardo ancora possibile anche gra-

zie alle extra motivazioni di Charles Leclerc, che aveva Romain Grosjean lontano soltanto due punti. Importantissimo per il l'Alfa Romeo Sauber F.1 Team era di iniziare con la massima concentrazione sin dal primo turno di prove libere, dedicato soprattutto alla definizione del set-up più che alla ricerca della prestazione. Antonio Giovinazzi a Yas Marina è salito sulla monoposto di Charles Leclerc ed è sceso in pista al fianco di Marcus Ericsson.

Lo svedese, all'ultima apparizione in F.1, è finito contro le barriere verso la metà della sessione e ha siglato il diciassettesimo tempo alle spalle del pilota di Martina Franca.

«Anche quella di oggi è stata una sessione positiva. Onestamente, sono molto contento che questo sia stato l'ultimo fine settimana nel quale la mia partecipazione

in un Gp si limita al primo turno di prove libere. Per un pilota è molto importante riuscire almeno a svolgere questo turno, ma spesso è anche frustrante visto che il lavoro sull'assetto della squadra è prioritario, mentre i tempi sul giro sono molto relativi. È facile, all'apparenza, fare una magra figura se non si conosce esattamente quello che ci viene richiesto dalla squadra - ha spiegato il pilota pugliese - Inoltre, questa è anche l'ultima volta che salgo su una macchina impostata su un altro pilota, alla quale posso solo adattarmi, anche se non è la mia. Ora potrò concentrarmi su un lavoro finalizzato su me stesso, dal quale in parte dipenderà il risultato di una mia gara. Anche la sessione disputata oggi mi è servita per conoscere sempre di più la macchina e la squadra con la quale lavorerò nel 2019».

Ci sono almeno dieci gradi di differenza di temperatura tra le prove libere e le qualifiche, quindi tutto si può dire fuorché siano state orientate alla ricerca del set-up per le qualifiche. «Sulla pista di Yas Marina la FP1 è il run più difficile e si disputa in condizioni esterne molto diverse rispetto al gran premio e alle qualifiche. La pista è ancora molto sporca e le fasi cruciali del week-end si disputano alle cinque di pomeriggio con una temperatura molto diversa. Abbiamo lavorato sulla messa a punto ed ho fornito allo staff tecnico le informazioni richieste. Quanto agli pneumatici, ho utilizzato le mescole Hypersoft nel primo run, per poi passare alle Ultra-soft nel secondo. Anche per questo motivo non abbiamo migliorato i nostri tempi».

Alessandro Gargantini

PER L'ULTIMA VOLTA
USO UNA VETTURA
IMPOSTATA SU UN
ALTRO PILOTA ALLA
QUALE POSSO SOLO
ADATTARMI

ANTONIO GIOVINAZZI





LA SCELTA DEI CAMPIONI



Formula 1

13 Campionati Costruttori
12 Campionati Piloti



WRC

5 Campionati



24 Ore di Le Mans

16 Titoli



DTM

9 Campionati



WEC - LMP1

3 Campionati



WEC - GTE

2 Campionati

GP

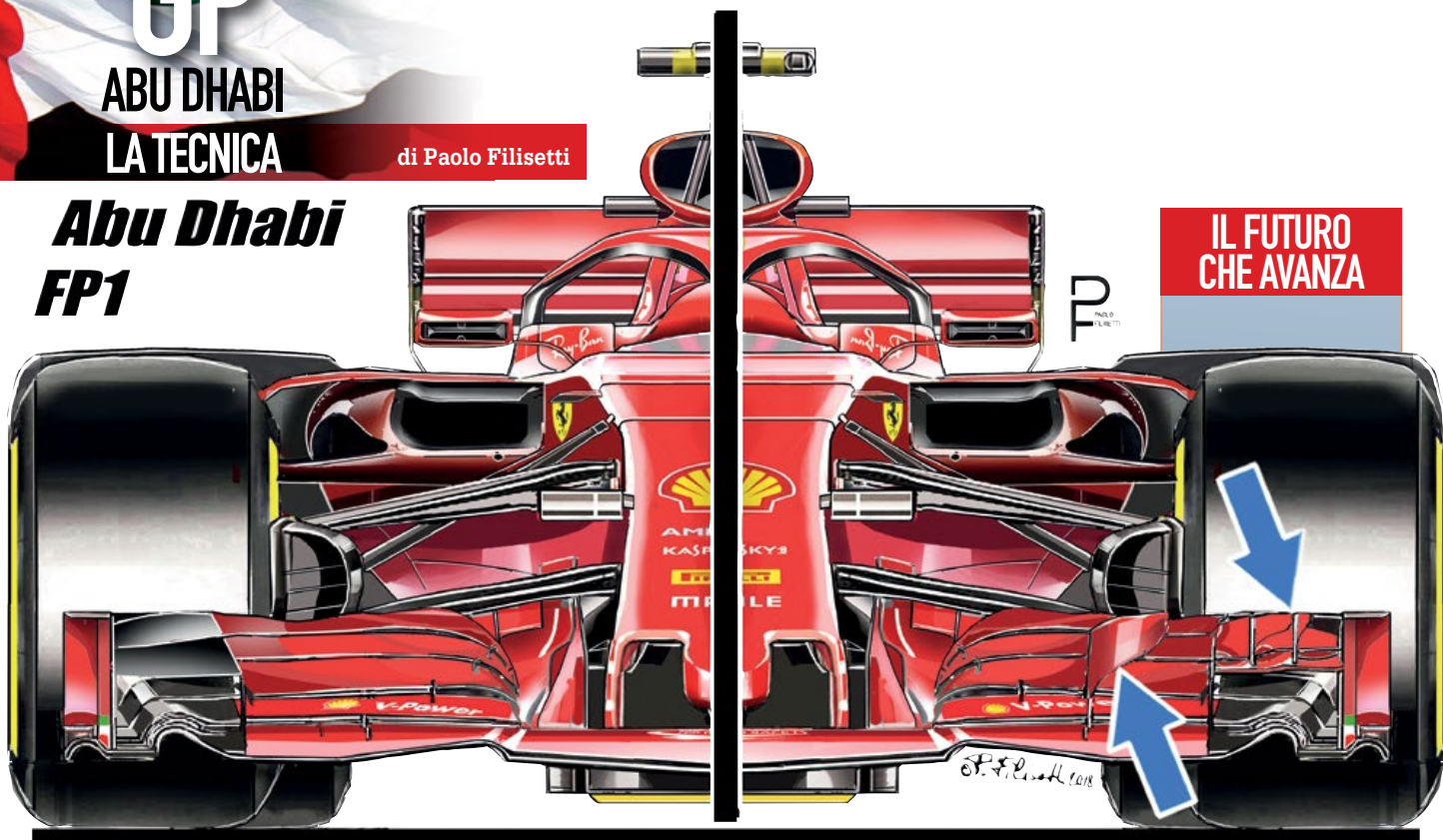
ABU DHABI

LA TECNICA

di Paolo Filisetti

Abu Dhabi FP1

IL FUTURO CHE AVANZA



2019

2018

Programmi anticipati

I TITOLI MONDIALI GIÀ ASSEGNATI HANNO RESO LA SFIDA DI ABU DHABI UNA SORTA DI COLLAUDO TECNICO PER SOLUZIONI PREVISTE IN CHIAVE 2019

ABU DHABI - Abbiamo già provato e descritto questa sensazione in Brasile, cioè quella di essere passati attraverso una sliding door che ci ha catapultati, a nostra insaputa, nel pieno svolgimento dei test pre-stagionali a Barcellona 2019. Ad Abu Dhabi, la percezione è stata ancora più marcata, temporalmente non limitata alle sole prove libere, alla FP1 specificamente, come era lecito immaginarsi. Infatti, è proseguita anche nelle qualifiche e (fatto inedito) addirittura in gara. Protagoniste di questa "anteprima", i top team, con Ferrari e Mercedes impegnate a fondo nello sfruttamento di ogni scampolo di tempo utile, per sviluppare, collaudare, raccogliere dati, su diversi elementi che faranno parte delle loro rispettive vetture, il prossimo anno. La Ferrari, ha concentrato i test nella prima sessione di prove libere, quando è stata effettuata una prova comparativa tra la configurazione aerodinamica standard della SF71H e la configurazione di

quella 2019 per quanto riguarda l'ala anteriore e il diffusore. La simulazione nel dettaglio è consistita nell'adozione dell'attuale ala anteriore, priva degli upper flaps, cioè dei profili aggiuntivi posti sopra quello principale, vietati dal regolamento del prossimo anno. La larghezza dell'ala era dunque quella attuale, 180 cm e non 200 cm come invece previsto dalle norme 2019.

L'obiettivo di questa prova era verificare l'efficienza del fondo vettura, con accento sulla qualità del flusso d'aria inferiore, estratto dal diffusore posteriore. Quest'ultimo, era di fatto un aggiornamento dell'ultima versione, ed è stato cosparso di uno speciale liquido fluorescente (flow viz) che permette la visualizzazione dei flussi d'aria che lambiscono la sua superficie inferiore. Il loro andamento e concentrazione, forniscono indicazioni atte a capire come delinearne il profilo, per renderlo maggiormente efficiente. La Ferrari, però, come abbiamo

NEL DISEGNO, A CONFRONTO DIRETTO LA VERSIONE ADOTTATA NELLA FP1, PRIVA DEI PROFILI AGGIUNTIVI, E QUELLA STANDARD 2018, CON GLI "UPPER FLAPS" INDICATI DALLE FRECCE.

L'ADOZIONE DELLA VERSIONE PREFIGURAZIONE DI QUELLA DEL 2019, È STATA CONTEMPORANEA AL TEST DI UN FONDO CARATTERIZZATO DA UN DIFFUSORE LIEVEMENTE MODIFICATO, E COSPARSO DI FLOW VIZ, PER LA VISUALIZZAZIONE DEI FILETTI FLUIDI CHE NE LAMBIVANO LA SUPERFICIE INFERIORE.

QUELLO SFOGO SUL PR

CONSIDERATE LE TEMPERATURE AMBIENTALI, MA SOPRATTUTTO IL LAYOUT DEL TRACCIATO DI YAS MARINA, LA CARROZZERIA ADOTTATA DALLA FERRARI ERA CARATTERIZZATO

sottolineato in esordio, non è stata l'unica squadra a sfruttare il fine settimana di Yas marina, come banco prova in chiave futura. Se, infatti, la Scuderia, ha concentrato gli sforzi nella prima sessione di prove libere, venerdì, il team di Brackley, dopo aver conquistato il titolo costruttori ad Interlagos, si è spinto molto oltre, sfruttando ogni sessione, incluse le qualifiche e, per una verifica sulla distanza, addirittura la gara.

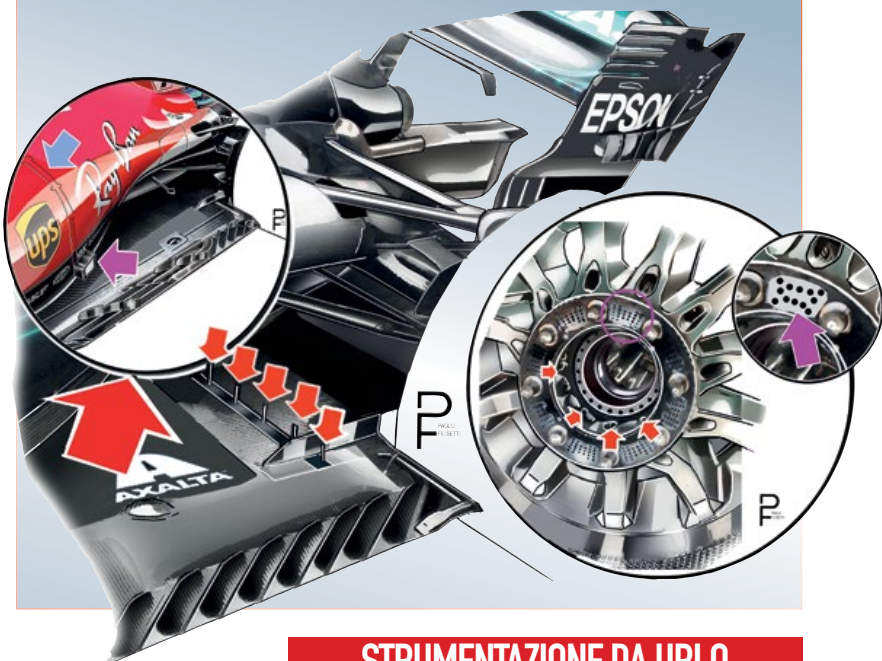
Le monoposto di Hamilton e Bottas, infatti, sono state strumentate in modo evidente. Nel dettaglio, era visibile nella parte terminale posteriore del fondo, un rastrello di sensori di pressione (mini tubi di Pitot) posti all'interno della zona delimitata dal profilo a coltello verticale all'interno delle ruote. Specificamente, una striscia di quattro sensori verticali era posta all'interno di questa zona, mentre un quinto sensore era all'esterno del profilo verticale. La loro funzione era quella di misurare la velocità e la portata del flusso d'aria in quest'area strategica, ma critica, aerodinamicamente parlando. Le turbolenze generate dal rotolamento delle ruote posteriori, e la deformazione del loro fianco che induce il noto fenomeno del "tyre squirt", (turbolenza nelle sezioni laterali del diffusore), riducono l'efficienza di questo elemento. Trovare, dunque, un'adeguata conformazione della zona posteriore delle fiancate, e della sezione dei canali che la lambiscono sul fondo, è un fattore determinante.

Il fatto che entrambe le W09, siano state così equipaggiate in qualifica e in gare, ha evidenziato l'impegno della Mercedes nel cercare il maggior numero di riscontri possibile, svolgendo peraltro in questo modo, un test in condizioni reali e non simulate. E' corretto rilevare si sia trattato di qualcosa di inedito, (in ogni caso di inusitato) che evidenzia quale sia il livello della sfida tecnica tra i due top team, decisi ad approfondire ogni aspetto conseguente all'introduzione delle nuove regole aerodinamiche per ottenerne un vantaggio competitivo. In quest'ottica va inserita anche la scelta di adottare qui, definitivamente, i cerchi provvisti di micro fori (aperti) nei distanziali, per lo smaltimento del calore prodotto in frenata.

Questa scelta, dimostra la fiducia del team di Toto Wolff in una futura direttiva FIA, favorevole. È del tutto palese la rilevanza che questi dispositivi potranno avere il prossimo anno, nella gestione dei pneumatici. Le gomme Pirelli, che saranno deliberate dei test di questa settimana, rappresenteranno, senza dubbio, un fattore discriminante della competitività delle vetture. Domani.. è già adesso! ●

DAI SENSORI AL FONDO AI CERCHI FORATI

NEL DISEGNO, È EVIDENZIATA LA STRISCIA DI CINQUE SENSORI POSTI NELLA PARTE POSTERIORE DEL FONDO. INTERESSANTE NOTARE CHE IN BRASILE, MA SOLO IN PROVA LA FERRARI (TONDO A SINISTRA) ERA STATA STRUMENTATA CON UN SENSORE CHE MONITORAVA LE OSCILLAZIONI PERIFERICHE DEL FONDO. NEL DETTAGLIO TONDO A DESTRA, I CERCHI DOTATI DI DISTANZIALI CON MICRO FORI COLLEGATI DA CANALI INTERNI AI FORI INTORNO AL MOZZO RUOTA (FRECCHE ROSSE), PER UN EFFICACE ESTRAZIONE DEL CALORE GENERATO IN FRENATA.



STRUMENTAZIONE DA URLO

È STATO POSSIBILE VEDERE, IN FASE DI MONTAGGIO LA STRUMENTAZIONE DI RILEVAZIONE DELLE PRESSIONI AERODINAMICHE, MONTATA SUL FONDO DELLA W09. SI NOTA L'ALLINEAMENTO DELLA STRISCIA DI SENSORI VERTICALI, PERPENDICOLARE ALL'ASSE LONGITUDINALE DELLA VETTURA, A LIVELLO DEL MASSIMO RESTRINGIMENTO DELAL ZONA A COCA COLA. INTERESSANTE DISTINGUERE I QUATTRO SENSORI, IN CORRISPONDENZA DEL CANALE DEL DIFFUSORE, ED IL QUINTO SENSORE, CHE MISURA LA PRESSIONE E LA CONCENTRAZIONE DEL FLUSSO, DIRETTO VERSO LO SLOT POSTERIORE DAVANTI ALLA RUOTA. L'ANALISI DEI FLUSSI, CONSENTIRÀ UNA RIDUZIONE DELLE TURBOLENZE, ED INCREMENTO DELL'EFFICIENZA DEL DIFFUSORE.



OFILO POSTERIORE

DALLA PORZIONE MODULARE POSTERIORE DOTATA DI SFOGO CON IL PROFILO SUPERIORE RETTILINEO, PER UN PIÙ EFFICACE SCAMBIO TERMICO, ANALOGAMENTE A QUANTO VISTO A MONACO E CITTÀ DEL MESSICO.



XADO

PER ALTE PERFORMANCES



Negozi e Assistenza Tecnica:
ROMA, p.zza S. Maria Ausiliatrice 6/7
tel. 06 83708119-94804276
on-line store: www.xado.it



GP ABU DHABI IL TABELLONE

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L. Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	1.39'40"382	183,814	1'41"357	53
2°	S. Vettel (Germania)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	55	a 2"581	183,734	1'40"867	54
3°	M. Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	55	a 12"706	183,424	1'41"909	51
4°	D. Ricciardo (Australia)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	55	a 15"379	183,342	1'41"249	35
5°	V. Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	a 47"957	182,351	1'40"953	42
6°	C. Sainz (Spagna)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	55	a 1'12"548	181,610	1'41"351	54
7°	C. Leclerc (Monaco)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	55	a 1'30"789	181,065	1'42"876	54
8°	S. Pérez (Messico)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	a 1'31"275	181,050	1'42"816	53
9°	R. Grosjean (Francia)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	54	a 1 giro	179,756	1'43"195	54
10°	K. Magnussen (Danimarca)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	54	a 1 giro	179,710	1'42"822	53
11°	F. Alonso (Spagna) (b)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	54	a 1 giro	179,185	1'42"393	53
12°	B. Hartley (Nuova Zelanda)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	54	a 1 giro	178,984	1'44"174	53
13°	L. Stroll (Canada)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	54	a 1 giro	178,948	1'44"033	53
14°	S. Vandoorne (Belgio)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	54	a 1 giro	178,927	1'43"249	53
15°	S. Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	54	a 1 giro	178,454	1'43"831	54

NON CLASSIFICATI

P. Gasly (Francia)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	46	Perd.olio	177,836	1'43"988	42
E. Ocon (Francia) (a)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	44	Perd.olio	177,617	1'43"591	41
M. Ericsson (Svezia)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	24	Power Unit	169,632	1'46"077	22
K. Raikkonen (Finlandia)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	6	Elettrico	141,191	1'45"198	5
N. Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	0	Incidente	-	-	-

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL VENTUNESIMO E ULTIMO GRAN PREMIO

TEAM	DRIVER	MOTORIST	ICE	TURBO	MGU-H	MGU-K	ES	CE
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	4	4	4	3	3	3
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	3	3	2	2	2
FERRARI	RAIKKONEN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
RED BULL	RICCIARDO	RENAULT	5	6	5	5	4	4
RED BULL	VERSTAPPEN	RENAULT	4	4	4	4	3	3
FORCE INDIA	PEREZ	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FORCE INDIA	OCON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	STROLL	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
WILLIAMS	SIROTKIN	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
RENAULT	HULKENBERG	RENAULT	5	6	5	4	4	4
RENAULT	SAINZ	RENAULT	4	4	4	3	3	3
TORO ROSSO	HARTLEY	HONDA	8	8	8	7	3	4
TORO ROSSO	GASLY	HONDA	8	8	8	6	3	3
HAAS	GROSJEAN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
HAAS	MAGNUSSEN	FERRARI	3	3	3	2	2	2
MCLAREN	ALONSO	RENAULT	4	4	4	4	3	3
MCLAREN	VANDOORNE	RENAULT	4	4	4	3	3	3
SAUBER	ERICSSON	FERRARI	4	3	3	2	3	2
SAUBER	LECLERC	FERRARI	3	3	3	2	2	2

STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH

A CURA DI MICHELE MERLINO

ABU DHABI | 21ª gara del mondiale F1 | 25 novembre 2018 | Yas Marina (5,554 km)
| Distanza: 305.355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

XADO



STAGE
ENGINE REVITALIZANT™

PIT STOP

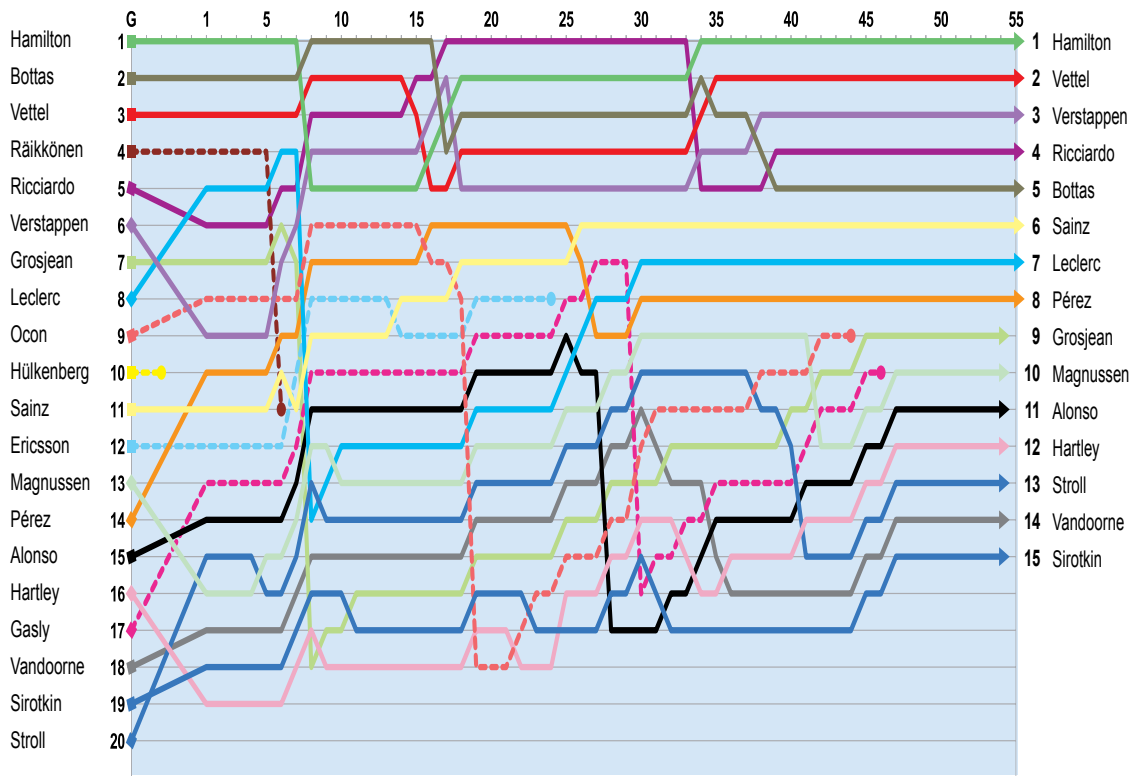
	GIRO	TEMPO
Hartley	1°	41"012
Hamilton	7°	21"283
Leclerc	7°	21"828
Grosjean	7°	22"354
Vettel	15°	22"630
Bottas	16°	21"600
Verstappen	17°	21"057
Ocon	18°	21"979
Pérez	26°	22"112
Alonso	27°	21"726
Gasly	29°	22"493
Ricciardo	33°	21"061
Vandoorne	35°	22"317
Sirotkin	35°	22"755
Sainz	37°	21"964
Bottas	40°	21"289
Stroll	40°	22"189
Magnussen	41°	21"587

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

LEGENDA

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.

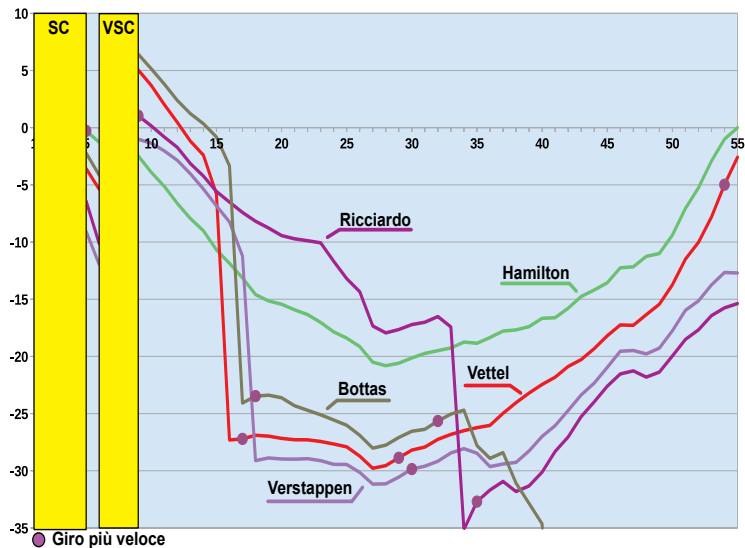
L'ALTALENA DELLA GARA



VELOCITÀ SUL RETTIFILLO PRINCIPALE 150 METRI PRIMA DELLA CURVA 8

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Leclerc	335,9	Vettel	338,7
Raikkonen	334,9	Pérez	337,0
Ocon	333,8	Grosjean	336,4
Ericsson	333,3	Ocon	333,8
Vettel	333,2	Gasly	332,8
Pérez	331,2	Leclerc	332,4
Magnussen	329,9	Sainz	331,8
Sainz	329,5	Alonso	331,3
Sirotkin	328,7	Bottas	327,6
Hartley	328,7	Stroll	326,3
Stroll	328,0	Ricciardo	325,3
Grosjean	327,8	Verstappen	324,3
Gasly	327,4	Hamilton	323,7
Hülkenberg	327,3	Ericsson	322,6
Bottas	327,0	Vandoorne	320,2
Alonso	325,7	Magnussen	319,9
Hamilton	323,9	Hülkenberg	316,8
Vandoorne	323,5	Sirotkin	316,2
Ricciardo	323,1	Hartley	316,1
Verstappen	322,4	Raikkonen	308,8

I DISTACCHI



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.



GP

ABU DHABI

IL TABELLONE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

L. Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+)
1'34"794 media 210.924 km/h
Primato precedente:
V. Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1'36"231 media 207.775 km/h

SUL GIRO IN GARA

IMBATTUTO

S. Vettel
(Red Bull RB5/Renault, 2009)
1'40"279 media 199.387 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

S. Vettel
(Red Bull RB5/Renault, 2009)
1h34'03"414 media 194.789 km/h

PROVE LIBERE

VENERDÌ 23 NOVEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Bottas	1'39"452	1'37"236
2° Verstappen	1'38"491	1'37"280
3° Ricciardo	1'38"945	1'37"428
4° Hamilton	1'39"543	1'37"443
5° Raikkonen	1'40"417	1'37"461
6° Vettel	1'40"453	1'37"569
7° Grosjean	1'40"663	1'38"060
8° Hülkenberg	1'41"023	1'38"230
9° Magnussen	1'40"235	1'38"318
10° Ocon	1'40"102	1'38"402
11° Gasly	1'40"671	1'38"506
12° Sainz	1'40"588	1'38"511
13° Alonso	1'42"313	1'38"725
14° Pérez	1'41"075	1'38"806
15° Leclerc	s.t.	1'38"831
16° Hartley	1'41"137	1'38"957
17° Ericsson	1'41"928	1'39"502
18° Vandoorne	1'42"114	1'39"938
19° Stroll	1'41"493	1'40"046
20° Sirotkin	s.t.	1'40"935
21° Giovinazzi	1'41"662	s.t.
22° Kubica	1'42"992	s.t.

SABATO 24 NOVEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Hamilton	1'37"176
2° Raikkonen	1'37"464
3° Vettel	1'37"587
4° Verstappen	1'37"747
5° Bottas	1'37"933
6° Ricciardo	1'38"090
7° Grosjean	1'38"304
8° Hülkenberg	1'38"850
9° Sainz	1'38"970
10° Ocon	1'39"011
11° Pérez	1'39"053
12° Hartley	1'39"074
13° Leclerc	1'39"282
14° Magnussen	1'39"612
15° Gasly	1'39"740
16° Alonso	1'39"974
17° Ericsson	1'39"997
18° Stroll	1'40"117
19° Vandoorne	1'40"233
20° Sirotkin	1'41"182

NOTE

- (a) Penalizzazione di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio.
(b) Tre penalizzazioni di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio.

POLE POSITION

SABATO 24 NOVEMBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Hamilton	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'36"828	1'35"693	1'34"794	16"893	40"545	37"356	
2° Bottas	Mercedes F1 W09 EQ Power+	1'36"789	1'36"392	1'34"956	16"995	40"521	37"440	
3° Vettel	Ferrari SF71H	1'36"775	1'36"345	1'35"125	16"681	40"581	37"858	
4° Raikkonen	Ferrari SF71H	1'37"010	1'36"735	1'35"365	16"819	40"672	37"862	
5° Ricciardo	Red Bull RB14	1'37"117	1'36"964	1'35"401	17"127	40"853	37"263	
6° Verstappen	Red Bull RB14	1'37"195	1'36"144	1'35"589	17"094	40"839	37"634	
7° Grosjean	Haas VF-18	1'37"575	1'36"732	1'36"192	16"929	40"917	38"174	
8° Leclerc	Sauber C37	1'37"124	1'36"580	1'36"237	16"891	40"755	38"536	
9° Ocon	Force India VJM11	1'36"936	1'36"814	1'36"540	17"067	40"879	38"594	
10° Hülkenberg	Renault R.S.18	1'37"569	1'36"630	1'36"542	17"179	41"091	38"142	
11° Sainz	Renault R.S.18	1'37"757	1'36"982		17"213	41"303	38"389	
12° Ericsson	Sauber C37	1'37"619	1'37"132		17"052	41"208	38"869	
13° Magnussen	Haas VF-18	1'37"934	1'37"309		17"087	41"298	38"924	
14° Pérez	Force India VJM11	1'37"255	1'37"541		17"182	41"180	38"880	
15° Alonso	McLaren MCL33	1'37"890	1'37"743		17"191	41"538	38"973	
16° Hartley	Toro Rosso STR13	1'37"994			17"450	41"589	38"905	
17° Gasly	Toro Rosso STR13	1'38"166			17"459	41"419	39"010	
18° Vandoorne	McLaren MCL33	1'38"577			17"438	41"761	39"378	
19° Sirotkin	Williams FW41	1'38"635			17"423	41"626	39"586	
20° Stroll	Williams FW41	1'38"682			17"385	41"865	39"432	

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

1ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'34"956	44 Hamilton Mercedes 1'34"794
2ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'35"365	5 Vettel Ferrari 1'35"125
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'35"589	3 Ricciardo Red Bull 1'35"401
4ª FILA	16 Leclerc Sauber 1'36"237	8 Grosjean Haas 1'36"192
5ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'36"542	31 Ocon Force India 1'36"540
6ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'37"132	55 Sainz Renault 1'36"982
7ª FILA	11 Perez Force India 1'37"541	20 Magnussen Haas 1'37"309
8ª FILA	28 Hartley Toro Rosso 1'37"994	14 Alonso McLaren 1'37"743
9ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'38"577	10 Gasly Toro Rosso 1'38"166
10ª FILA	18 Stroll Williams 1'38"682	35 Sirotkin Williams 1'38"635

ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO



SUTTON-IMAGES.COM

CAMBIO GOMME

VANDOORNE		
SS	US	
RICCIARDO		
US	SS	
VETTEL		
US	SS	
RAIKKONEN		
US		
GROSJEAN		
HS	SS	
ERICSSON		
SS		
GASLY		
SS	US	
PÉREZ		
US	SS	
ALONSO		
US	SS	
LECLERC		
HS	SS	
STROLL		
SS	US	
MAGNUSSEN		
SS	US	
HÜLKENBERG		
HS		
HARTLEY		
US	SS	
OCON		
HS	SS	
VERSTAPPEN		
HS	SS	
SIROTKIN		
SS	US	
HAMILTON		
US	SS	
SAINZ		
US	SS	
BOTTAS		
US	SS	US

MONDIALE PILOTI

	1°: 25 p	6°: 8 p	TOTALE	AUSTRALIA 25/3	BAHRAIN 8/4	CINA 15/4	AZERBAIJAN 29/4	SPAGNA 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	FRANCIA 24/6	AUSTRIA 1/7	G. BRETAGNA 8/7	GERMANIA 22/7	UNGHERIA 29/7	BELGIO 26/8	ITALIA 2/9	SINGAPORE 16/9	RUSSIA 30/9	GIAPPONE 7/10	USA 21/10	MESSICO 28/10	BRASILE 11/11	ABU DHABI 25/11
1° L. Hamilton	408	18	15	12	25	25	15	10	25	(m.)	18	25	25	18	25	12	15	15	8	12	18	8	18	
2° S. Vettel	320	25	25	4	12	12	18	25	10	15	25	(i.)	18	25	12	15	15	8	12	18	8	18		
3° K. Raikkonen	251	15	(m.)	15	18	(m.)	12	8	15	18	15	15	15	(i.)	18	10	12	10	25	15	15	(m.)		
4° M. Verstappen	249	8	(i.)	10	(i.)	15	2	15	18	25	(15°)	12	(m.)	15	10	18	10	15	18	25	18	15		
5° V. Bottas	247	4	18	18	(14°)	18	10	18	6	(m.)	12	18	10	12	15	12	18	18	10	10	10	10		
6° D. Ricciardo	170	12	(m.)	25	(i.)	10	25	12	12	(m.)	10	(m.)	12	(i.)	(m.)	8	8	12	(m.)	(m.)	12	12		
7° N. Hülkenberg	69	6	8	8	(i.)	(i.)	4	6	2	(m.)	8	10	(12°)	(i.)	(13°)	1	(12°)	(m.)	8	8	(m.)	(i.)		
8° S. Pérez	62	(11°)	(16°)	(12°)	15	2	(12°)	(14°)	(m.)	6	1	6	(14°)	10	6	(16°)	1	6	4	(m.)	1	4		
9° K. Magnussen	56	(m.)	10	1	(13°)	8	(13°)	(13°)	8	10	2	(11°)	6	4	(16°)	(18°)	4	(i.)	(s.)	(15°)	2	1		
10° C. Sainz	53	1	(11°)	2	10	6	1	4	4	(12°)	(i.)	(12°)	2	(11°)	4	4	(17°)	1	6	(m.)	(12°)	8		
11° F. Alonso	50	10	6	6	6	4	(m.)	(m.)	(16°)	4	4	(16°)	4	(i.)	(m.)	6	(14°)	(14°)	(i.)	(i.)	(17°)	(11°)		
12° E. Ocon	49	(12°)	1	(11°)	(i.)	(m.)	8	2	(i.)	8	6	4	(13°)	8	8	(i.)	(11°)	2	6	(s.)	(11°)	(14°)	(m.)	
13° C. Leclerc	39	(13°)	(12°)	(19°)	8	1	(18°)	1	1	2	(m.)	(15°)	(i.)	(i.)	(11°)	2	6	(i.)	(i.)	6	6	6		
14° R. Grosjean	37	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	(i.)	(15°)	(12°)	(11°)	12	(i.)	8	1	6	(s.)	(15°)	(11°)	4	(i.)	(16°)	4	2		
15° P. Gasly	29	(m.)	12	(18°)	(12°)	(i.)	6	(11°)	(i.)	(11°)	(13°)	(14°)	8	2	(14°)	(13°)	(m.)	(11°)	(12°)	1	(13°)	(m.)		
16° S. Vandoorne	12	2	4	(13°)	2	(m.)	(14°)	(16°)	(12°)	(15°)	(11°)	(13°)	(m.)	(15°)	(12°)	(12°)	(16°)	(15°)	(11°)	4	(15°)	(14°)		
17° M. Ericsson	9	(m.)	2	(16°)	(11°)	(13°)	(11°)	(15°)	(13°)	1	(i.)	2	(15°)	1	(15°)	(11°)	(13°)	(12°)	1	2	(i.)	(m.)		
18° L. Stroll	6	(14°)	(14°)	(14°)	4	(11°)	(17°)	(i.)	(17°)	(14°)	(12°)	(m.)	(17°)	(13°)	2	(14°)	(15°)	(17°)	(14°)	(12°)	(18°)	(13°)		
19° B. Hartley	4	(15°)	(17°)	(20°)	1	(12°)	(19°)	(i.)	(14°)	(i.)	(m.)	1	(11°)	(14°)	(i.)	(17°)	(m.)	(13°)	2	(14°)	(11°)	(12°)		
20° S. Sirotkin	1	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	(14°)	(16°)	(17°)	(15°)	(13°)	(14°)	(m.)	(16°)	(12°)	1	(19°)	(18°)	(16°)	(13°)	(13°)	(16°)	(15°)		

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	655	18/4	15/18	12/18	25/0	25/18	15/10	10/18	25/6	-	18/12	25/18	25/10	18/12	25/15	25/12	25/18	25/18	15/10	12/10	25/10	25/10
2° Ferrari	571	25/15	25/0	4/15	12/18	12/0	18/12	25/8	10/15	15/18	25/15	0/15	18/15	25/0	12/18	15/10	15/12	8/10	12/25	18/15	8/15	18/0
3° Red Bull	419	12/8	-	25/10	-	10/15	25/2	12/15	12/18	0/25	10/0	0/12	12/0	0/15	0/10	8/18	8/10	12/15	0/18	0/25	12/18	12/15
4° Renault	122	6/1	8/0	8/2	0/10	0/6	4/1	6/4	2/4	-	8/0	10/0	0/2	-	0/4	1/4	-	0/1	8/6	8/0	-	0/8
5° Haas	93	-	0/10	0/1	-	0/8	-	-	0/8	12/10	0/2	8/0	1/6	6/4	-	-	0/4	4/0	-	-	4/2	2/1
6° McLaren	62	2/10	4/6	0/6	2/6	0/4	-	-	-	0/4	0/4	-	0/4	-	-	0/6	-	-	-	4/0	-	-
7° Force India	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8° Sauber	48	-	2/0	-	0/8	0/1	-	0/1	0/1	1/2	-	2/0	-	1/0	-	0/2	0/6	-	1/0	2/6	0/6	0/6
9° Toro Rosso	33	-	12/0	-	0/1	-	6/0	-	-	-	-	0/1	8/0	2/0	-	-	-	-	0/2	1/0	-	-
10° Williams	7	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2/1	-	-	-	-	-	-

(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)

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-7°
Bottas	8°-16°
Ricciardo	17°-33°
Hamilton	34°-55°

COLOMBO





M23/2

la magnifica avve



Stavolta facciamo un gioco. Su, forza, qual è il vostro telaio di F.1 preferito, ossia quello dalla storia più struggente, gloriosa e romantica? Fornendo modello, numero di serie e team di riferimento, chiunque può partecipare dicendo la sua. Per coerenza ludica vado avanti e vi racconto questa vicenda da gustare sorseggiandola piano piano, a quarant'anni esatti dall'addio alla F.1 della monoposto più longeva mai concepita per il mondiale, in coabitazione con la Lotus 72, vale a dire l'immarcescibile McLaren M23.

Iridata nel 1974 con Emerson Fittipaldi e nel 1976 con James Hunt, complessivamente iscritta a 83 Gran Premi e 16 volte vincente in gare titolate, più 4 extra campionato, superata, quanto a vizio di vincere, solo dalla McLaren Mp4/2 e dalla Lotus 72.

LE QUATTRO VITE DELLA GRAN SIGNORA

La McLaren M23/2, sopra, vola con Revson verso la vittoria nel Gp di Gran Bretagna 1973.

Nel 1974 viene poi venduta a Charlton che ci corre in Sudafrica, a destra, sopra, per poi finire agli antipodi, dove McCormack la vernicia color arancio e corre in F.5000, prima di trasformarla per la Can-Am 1979, sotto

La McLaren M23 telaio n.2? Una storia fantastica!

Vale la pena entrare nello specifico e dei tredici telai prodotti, dal primo, lo 01, realizzato nel 1973, all'ultimo, il numero 14, costruito a metà 1977 - evitarono di siglare il 13 per paura della sfiga - questa è la storia del n.2, che debutta il 25 aprile 1973 nell'International Trophy di Silverstone, gara non valida per il mondiale, ottenendo un 4° posto finale. Il suo primo pilota è Peter Revson, rampollo della facoltosa famiglia a capo dell'impero Revlon, ricco, bellissimo e fidanzato in quell'anno a Marjorie Wallace, prima ragazza americana a essere incoronata Miss Mondo.

Lo stesso Revson, alla sua sesta gara col telaio e sempre a Silverstone, nel prestigioso Gp di Gran Bretagna, coglie una sonante vittoria, due corse do- ➤

CERTE MACCHINE VANTANO STORIE COSÌ AFFASCINANTI CHE SEMBRANO ANTICHI GENTILUOMINI DI FORTUNA USCITI DA UN RACCONTO DI HUGO PRATT. È IL CASO DELLA MCLAREN M23 TELAIO N.2 CHE VINCE UN GP IN F.1 CON REVSON, VIENE USATA DA SCHECKTER E QUINDI MIGRA PRIMA IN SUDAFRICA, POI AGLI ANTIPODI E IN AMERICA, DALLA F.5000 ALLA CAN-AM, FINO A FARE IL PERCORSO INVERSO...

LA GLORIOSA MCLAREN CON CUI REVSON VINSE IN GRAN BRETAGNA 1973 È UNA DELLE F.1 DALLA STORIA PIÙ ROMANTICA E AMMALIANTE, AVENDO CORSO PURE IN F.5000 E CAN-AM

di Mario Donnini

nturiera



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



po di quella del compagno Denis Hulme, al quale tocca in verità l'indiscusso merito d'inaugurare la striscia vincente della M23, in Svezia, in questo caso col telaio numero 1.

Fatto sta che da lì in poi Revson disputa altri tre Gran Premi con la M23/2, per poi cederla per le ultime due gare della stagione a un aggressivo rookie, un nuovo pilota ufficiale della McLaren, del quale si dice un gran bene, anche se proprio a Silverstone 1973 ha provocato la più terribile carambola nella storia della F.1: il sudafricano Jody Scheckter. Jody sbatte quindi la M23/2 a Mosport e si ritira a Watkins Glen. Malgrado la carenza di risultati concreti, il 23enne astro nascente esce con un ottimo ricordo della monoposto sulla quale sfoggia sul musetto il numero zero.

La M23/2 emigra in Sudafrica

È un'epoca che vede a ogni fine di stagione i principali team inglesi mettere in vendita il materiale a squadre private e pure la M23/2 non sfugge a questo destino. Il telaio infatti passa di mano e di continente, finendo a Dave Charlton, esperto pilota sudafricano, classe 1936, che ha in programma di schierare la vettura sotto le insegne della Scuderia Scribante/Lucky Strike nella serie locale, riservandosi di prendere parte anche al Gp di casa.

Infatti Charlton è 19esimo nell'edizione 1974, anno in cui nella serie sudafricana il quasi 40enne pilota spopola, ottenendo ben 7 vittorie. Il connubio tra Charlton e la M23/2 ha un che di magico, perché nel Rand Winer Trophy a Kyalami 1975 l'esperto pilota riesce addirittura a polverizzare il record assoluto della pista, che resterà imbattuto per anni, fino all'avvento delle monoposto a effetto suolo. Di più. Si tratta dell'ultima volta nella storia della F.1 - presumibilmente per sempre - in cui il primato ufficiale di un tracciato del giro iridato viene detenuto da una monoposto di un team privato, che riesce a surclassare addirittura le performance della squadra ufficiale. Fantastico, vero? Il pilota prende parte per l'ultima volta a una gara con la M23/2 nel Rand Spring Trophy di Kyalami il 4 ottobre 1975 e poi, visto che i regolamenti sopprimono il locale campionato di F.1 facendolo sostituire dalla Formula Atlantic, mette immediatamente in vendita il telaio dotato di due motori, 20 ruote e pezzi di ricambio in abbondanza.

McCormack, il diavolo della Tasmania

Dall'altra parte del mondo, a interessarsi all'affare è John McCormack, classe 1935, quindi 40enne veterano nelle corse per monoposto nel continente nuovissimo, che a una cifra da realizzo rileva macchina e materiale da Charlton, decidendo una mossa piuttosto rivoluzionaria. La M23/2 viene così trasformata in Formula 5000 montando un mo-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



QUEL GIRO D'ONORE IN MEZZO A TANTE MISS
Sopra, la M23/2 al giro d'onore nel Gp di Gran Bretagna 1973 scortata dalle girls della Jps. In alto, la vettura nel Gp del Sudafrica 1975 nei colori Lucky Strike, guidata dal pilota privato locale Dave Charlton, sotto

toro Repco marchiato Leyland a corsa corta e per sopportare i mutati valori di coppia si affida a un cambio prodotto dalla Holinger Engineering, in luogo del canonico Hewland Fg400 tipico di tutte le kit car di F.1 Anni '70. In poche parole l'inusitata McLaren-Leyland che esce fuori dal trapianto è più potente delle concorrenti Lola, Match, Chevron e Elfin motorizzate prevalentemente Chevy, in più, a parità di peso, può contare sulla dote che rende leggendaria qualsiasi M23: la maneggevolezza. A Oran Park nel 1976 McCormack porta al debutto la macchina, quarto in prova e out in gara, con una valvola piegata. Il mese dopo a Calder arriva la prima vittoria e l'operazione si rivela riuscita. Tanto che il coriaceo pilota nel 1977, sempre con la fida McLaren-Leyland, si aggiudica la serie Gold Star, in una bellissima livrea bianco e arancio.

L'incredibile conversione nella Can-Am 1979

McCormack per altre due annate prende parte alla F.5000 australe, sfoggiando anche dei bellissimi





QUATTRO PILOTI PER QUATTRO CONTINENTI

Sopra, Revson nel 1973, a lato e al centro, McCormack in un'immagine recente e una foto del 1977 accanto al motore Leyland trapiantato sulla M23/2. In alto, la vettura in gara nel 1978 nella F.5000 australe, col n.1. Sotto, il giovane Scheckter, a sinistra, che ci corse nel 1973. In basso al centro, la versione Can-Am

colori Unipart e poi, nella seconda parte del 1979, decide un clamoroso debutto nella Can-Am americana. E, incredibilmente, sempre col telaio M23/2, che diventa d'ambly perfino una vettura a ruote coperte, ormai del tutto iriconoscibile rispetto alle forme che sei anni prima ne avevano visto i natali.

In versione carrozzata e con una potenza sui 400 cavalli, John McCormack prende parte a tre corse della serie americana, a Mosport, Mid-Ohio e Watkins Glen. Proprio al Glen il veterano ottiene il suo miglior risultato, con un 12esimo posto assoluto, in un anno dominato dalla Lola di Jacky Ickx.

Il tramonto di un mito

Il glorioso telaio sembra ormai alla fine, visto che anche agli antipodi le F.5000 vengono dismesse e una delle ultime occasioni per vedere in azione la M23/2 sarebbe il Gp d'Australia di fine stagione 1980, al quale sono iscritti anche il fresco campione del mondo di F.1 Alan Jones con la Williams Fw07, Bruno Giacomelli con l'Alfa Romeo 179 e Didier Pironi su una locale Elfin. Ma a pochi giorni dall'annunciata partecipazione della M23/2 riconvertita, McCormack è vittima di un terribile incidente stradale, nel quale riporta gravissime ferite.

Il telaio M23 n.2, già pronto a correre in una nuova livrea chiara dello sponsor Resin Glaze, resta inutilizzato e la storia agonistica della monoposto finisce qui, ma non certo la sua avventurosa epopea.

Un percorso impensabilmente esotico

Dopo 54 gare in totale e 12 vittorie, una nel mondiale F.1, otto nella serie sudafricana e tre nella Gold Star australiana, dove s'aggiudica anche il titolo, la M23/2 diviene un telaio unico al mondo per un'altra incredibile vicenda. È infatti la sola monoposto del pianeta che ha corso nel mondiale di F.1, è divenuta una F.5000 e si è quindi trasformata in Can-Am, ripercorrendo successivamente il cammino perfettamente inverso.

Perché appunto, in chiave 1980 torna a essere una F.5000, quindi viene messa in vendita nel 1982, finendo acquistata dalla McLaren di Ron Dennis, che successivamente la restaura minuziosamente riconvertendola alle specifiche della F.1 iridata a motore Cosworth, cambio Hewland e colori Yardley.

Della serie, dalla F.1 alla F.5000 fino alla Can-Am per fare il percorso contrario, in cinque riconversioni dopo aver gareggiato in quattro continenti. Come si fa a non amare una F.1 così?

E non finisce qui, perché proprio quest'anno il leggendario telaio M23/2 viene acquistato dall'unico ex pilota tuttora vivente che l'ha portata in gara nel mondiale di F.1, vale a dire l'ex campione iridato 1979 Jody Scheckter, il quale con orgoglio adesso può sfoggiarla all'interno della sua collezione.

Al termine di peregrinazioni durate quasi mezzo secolo, quasi paradossalmente ma anche romanticamente, l'uomo al mondo disposto a sborsare di più pur di avere la McLaren M23/2 per sempre sua, è proprio quel pilota che la portò in gara col numero zero.

Zero che per lui, a posteriori, contava e conta tuttora tantissimo. ●



Russell the king!

**METTE LA SUA FIRMA NELLA GARA PRINCIPALE
E VA A CONQUISTARE IL TITOLO DI CATEGORIA**

di **Alessandro Gargantini**

ABU DHABI - Dall'alto delle sue sette vittorie, lo stesso numero di Charles Leclerc dodici mesi fa, il pilota junior della Mercedes George Russell ha messo le proprie mani sul titolo della seconda serie. Un successo assolutamente meritato, che non è arrivato con maggiore anticipo soprattutto a causa della fragilità della sua vettura, che per ben sei volte non gli ha consentito di vedere il traguardo. Il ventenne pilota di Norfolk ha voluto festeggiare la conquista del campionato a modo suo, ovvero dal gradino più alto del podio della Feature Race, la corsa più importante. Dopo aver siglato una convincente pole position, un'esitazione nel corso delle prime fasi di gara aveva consentito al driver olandese Nyck de Vries di prendere la leadership della manche.

Albon alza bandiera bianca

Russell ha ristabilito le gerarchie compiendo il più classico degli undercut, ovvero fermandosi a cambiare le gomme in anticipo rispetto al rivale. Quando De Vries ha risposto alla mossa del pilota inglese, fermandosi nel giro successivo, l'alfiere della Prema Racing è riuscito a riguadagnare la pista davanti al britannico, che con una mossa decisa ha conquistato il comando della gara. Il principale antagonista di Russell nella corsa al titolo, Alex Albon, ha perso ogni chance di mantenere la lotta per il titolo aperta fino alla Sprint Race della domenica rimanendo fermo sullo schieramento allo start. Il driver thailandese di Londra, partito con un giro di ritardo, non è andato oltre la quattordicesima posizione finale. Ironia della sorte, anche la seconda vettura del Team DAMS, quella condotta da Nicholas Latifi, ha stallato sulla griglia. La monoposto del canadese è stata colpita violentemente da quella di Arjun Maini. I due piloti sono usciti indenni dall'incidente, ma le loro vetture sono rimaste in traiettoria costringendo gli stewards a neutralizzare la corsa per cinque tornate.

Ad esclusione di Luca Ghiotto, scattato dalla sedicesima posizione in griglia dopo essersi essere entrato in rotta di collisione in prova con Sette Camara e Makino, tutti i piloti hanno scelto di prendere il via con gli pneumatici option e si sono subito fermati per assolvere il cambio gomme. Con pista libera il pilota veneto ha così dato inizio a una rimonta stellare che l'ha portato ad un'inattesa terza posizione finale alle spalle di Artem Markelov. Solida anche

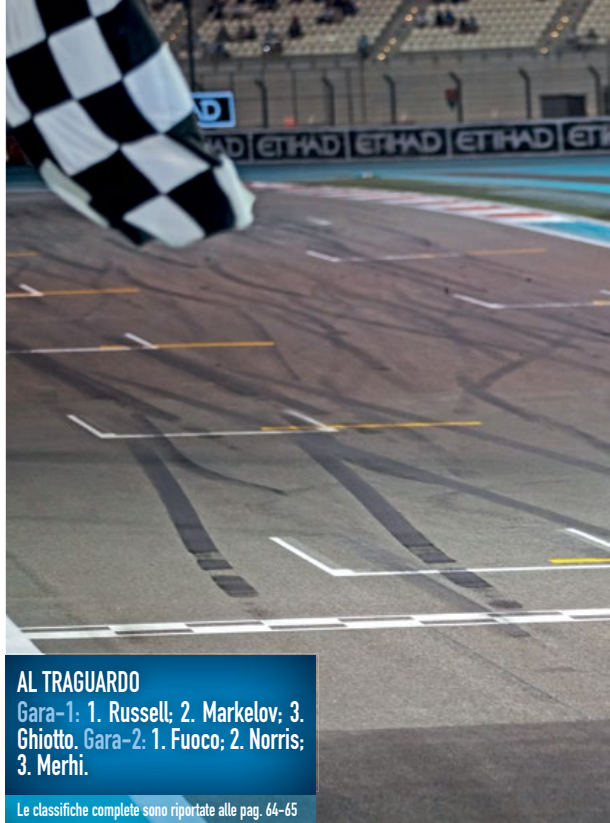
E ORA VIA ALL'AVVENTURA CON LA WILLIAMS F1

Vincendo la Feature Race ad Abu Dhabi, George Russell ha chiuso i giochi in campionato e ora si prepara a salire sulla Williams F1. Sotto, Fuoco vincitore della Sprint Race. A destra Ghiotto

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Russell; 2. Markelov; 3. Ghiotto. Gara-2: 1. Fuoco; 2. Norris; 3. Merhi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65





la prestazione di Antonio Fuoco, afflitto da problemi al motore in qualifica e brillantemente risalito fino alla settima posizione finale. Alessio Lorandi ha chiuso in tredicesima posizione dopo essere scattato da fondo griglia a causa di una penalizzazione subita a Sochi.

Nella Sprint Race Fuoco sale in cattedra

Nella Sprint Race è salito in cattedra il portacolori del Ferrari Driver Academy Antonio Fuoco, che ha dominato la seconda frazione dallo start alla bandiera a scacchi. Il driver canadese, autore di una prestazione impeccabile in quella che dovrebbe essere la sua ultima apparizione nella categoria, ha colto il secondo successo stagionale precedendo Lando Norris e Roberto Merhi. Antonio Fuoco aveva già portato alla vittoria la scuderia ceca Charouz Racing System, all'esordio nella categoria, sulle strade del Principato di Montecarlo. Grazie alla piazza d'onore Norris ha sopravanzato Albon in seconda posizione nella graduatoria di campionato. Nyck de Vries, quinto, ha portato i colori della Prema Racing al quarto posto. Luca Ghiotto ha concluso la Sprint Race al nono posto, mentre Alessio Lorandi al quattordicesimo. ●



COME IN GP3 L'INGLESE VINCE IL TITOLO AL DEBUTTO NELLA SERIE

George terribile rookie

Non poteva festeggiare da par suo, ovvero con una netta vittoria, la conquista del titolo. Come nella passata stagione in GP3 Series, George Russell si è aggiudicato il campionato da rookie, riuscendo velocemente a comprendere i segreti delle differenti categorie. A Yas Marina Russell ha perso la prima posizione allo start, ma grazie ad un undercut ha ripreso la guida della gara ai danni di Nyck de Vries: «*Si, ho perso la leadership ad inizio gara, avevo un passo migliore del pilota della Prema ma non abbastanza da sopravanzarlo. Ho chiesto quindi alla squadra di anticipare il cambio gomme rispetto a quanto avevamo previsto, e la mia scelta ha pagato*» – ha spiegato il protetto di Toto Wolff – «*Quando sono rientrato in pista, ho spinto al massimo e si sono così create le condizioni per passare al comando. Non è usuale che sia il pilota a dettare la strategia alla squadra, ma questa volta potevo rischiare dato il mio vantaggio in graduatoria. Inoltre, nessuno più di chi è al volante può giudicare il comportamento della macchina. Sono davvero molto contento di festeggiare il mio titolo più importante con una bella vittoria. Ora posso focalizzarmi al 100% sul mio debutto in Williams nella prossima stagione*». Nella massima categoria Russell ritroverà il rivale di sempre Norris, al quale ha definitivamente soffiato il ruolo di miglior prodotto del vivaio d'oltre Manica.

Pulcini alza la cresta

IL ROMANO CHIUDE LA STAGIONE CON UN'ALTRA VITTORIA. UNA GRANDE FIRMA CON VISTA SUL FUTURO. IL TITOLO DELLA CATEGORIA VA AL FRANCESE HUBERT

di **Alessandro Gargantini**

ABU DHABI - Dopo Sochi, è arrivata la seconda vittoria consecutiva nella categoria per Leonardo Pulcini. Vent'anni, romano, il pilota italiano sta ponendosi all'attenzione generale grazie ad una seconda parte di stagione molto convincente. Il pilota della Capitale non ha avuto vita facile e, con pieno merito, è spesso riuscito a portare la sua monoposto allestita dal Campos Motorsport davanti agli squadroni di Art Grand Prix e Trident Racing, punti di riferimento della categoria: un motivo che dà ancor più valore all'impresa del pilota di Roma, che ora merita di trovare spazio in una categoria superiore. Chiaro che Pulcini debba puntare alla seconda serie, la destinazione naturale per il suo processo di crescita. Come non mai, la categoria superiore è diventata oggetto del desiderio di molti piloti, soprattutto perché la sua prossimità con la Formula Uno è sempre più confermata dai fatti. Le precedenti due stagioni hanno portato nella massima serie non solo i campioni Pierre Gasly e Charles Leclerc, ma anche Antonio Giovinazzi e Sergei Sirotkin. E il discorso vale ancora di più se guardiamo il 2018, con Lando Norris e George Russell sicuri di un posto da titolare rispettivamente in McLaren e Williams. Senza dimenticarci di Alex Albon, sempre più in aria Toro Rosso. Le tante richieste hanno portato a una quasi completa definizione dei line-up della prossima stagione, con soltanto poche caselle ancora libere. Ed è auspicabile che il pilota italiano che in questo momento sta mostrando il maggior potenziale nelle categorie minori riesca a trovare un volante nell'unica serie dove potrebbe confermare il suo valore e creare le condizioni per puntare alla massima serie. Pulcini resterà ad Abu Dhabi per sostenere alcune sessioni di test con alcune scuderie della seconda serie. Il romano scenderà in pista con i team Trident, Campos e Arden. A Yas Marina Pulcini ha messo in mostra una gran determinazione, riuscendo a gestire al meglio il degrado degli pneumatici e sconfiggere sul campo i suoi rivali. Mazepin gli ha soffiato la pole position quando la bandiera a scacchi era già stata sventolata, ma il pilota italiano ha schiantato in gara il rivale, che ha pure violato i track-limit rimediando dieci secondi di penalizzazione che l'hanno fatto precipitare al quinto posto. Nella Feature Race, ai piedi di Pulcini, sul podio hanno trovato spazio l'ottimo portacolori della Trident Beckmann e Hubert. Il lionese ha così intascato il titolo con una corsa ancora da disputare, mentre il tedesco ha con-

AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Pulcini; 2. Beckmann; 3. Hubert. Gara-2: 1. Mazepin; 2. Hughes; 3. Laaksonen.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65



GRAN FINALE PER LEONARDO

Dopo il successo artigliato a Sochi, Leonardo Pulcini si è ripetuto anche ad Abu Dhabi e ha concluso la stagione di Gp3 con una bella ciliegina sulla torta e il quarto posto nella classifica del campionato. Un campionato vinto dal francese Hubert, a destra e sopra al centro

fermato le qualità delle vetture schierate dal team milanese di Maurizio Salvatori. Il renano, che ha debuttato solo a Budapest con i colori della squadra italiana, ha già conquistato quattro podi, tre vittorie e due pole position: un vero tornado che se si fosse abbattuto prima sulla categoria ne avrebbe cambiato le sorti. Giuliano Alesi ha convinto nella gara principale recuperando fino al sesto posto dopo essere rimasto indietro in qualifica a causa di problemi al motore. Pedro Piquet e Ryan Tvetter non hanno invece trovato il giusto feeling con la pusta degli Emirati. Nella Sprint Race Mazepin ha colto il quarto successo stagionale davanti a Hughes e Laaksonen. Con il quarto posto, Iltot ha difeso la terza piazza in graduatoria generale, alle spalle di Mazepin. Pulcini è stato coinvolto in un contatto nel primo giro e ha chiuso dodicesimo. In casa Trident, Tvetter ha colto il quinto posto, Beckmann e Piquet sono rimasti coinvolti in un incidente nel corso del primo giro e Giuliano Alesi ha preso 5 secondi di penalizzazione per una violazione nel corso del periodo di virtual safety car. ●



**SO CHE NON SARÀ
FACILE MA SPERO
CHE SI CREINO LE
CONDIZIONI PER
ACCAPPARRAMI UN
SEDILE IN F2**

LEONARDO PULCINI



VUOL METTERSI IN MOSTRA NEI TEST

Ora **Leonardo** punta la F.2

Il secondo centro stagionale per Leonardo Pulcini è frutto di un netto predominio in pista. A Sochi, il pilota romano aveva colto la pole position e dominato la corsa principale. Negli Emirati, invece, il driver della Capitale ha ben reagito dopo esser stato sorpassato nella fase conclusiva delle qualifiche da Mazepin. «*Si, pensavo di essere in pole e quando Nikita mi ha superato ci sono rimasto male, anche perché i quattro punti che attribuisce il miglior tempo in qualifica mi sarebbero stati molto utili nella rincorsa al terzo posto nella graduatoria di campionato - ha raccontato il portacolori del Campos Racing - In gara, sono riuscito a recuperare la prima posizione ai danni di Mazepin nel corso del primo giro, anche senza utilizzare il DRS. Con il pilota russo ci siamo più volte scambiati le posizioni, fino a quando lui ha compiuto un errore. La mia migliore gestione del degrado degli pneumatici mi ha consentito di mettere al sicuro questo successo*». Ora l'obiettivo del pilota della Capitale è riuscire a conquistare un volante in Formula 2 nella prossima stagione. «*So che non sarà facile, ma il mio obiettivo è mettermi in mostra nei test di settimana prossima con l'auspicio che si creino le condizioni per accaparrarmi uno dei pochi posti rimasti liberi nel line-up delle squadre in chiave 2019*».





Svelata la nuova **F.3**

ECCO LA MONOPOSTO FIRMATA DA DALLARA PER LA PRIMA EDIZIONE DELLA SERIE CHE NASCE DALL'UNIONE TRA F.3 E GP3

C'era molta attesa in vista della presentazione della monoposto che nel 2019 animerà la prima edizione del FIA F3 Championship. La nuova categoria, frutto dell'unione della terza serie europea con la GP3 Series, sarà protagonista all'interno dei fine settimana dei Gran Premi. Set dell'anteprima è stato il paddock di Yas Marina, con la nuova Dallara F.3 2019 che nell'intero fine settimana è stata esposta all'interno del paddock riservato alla Formula Uno, proprio in corrispondenza della scintillante zona portuale. Per quel che concerne il propulsore, la categoria proseguirà con il sei cilindri aspirato di

3.400cc della Mecachrome da 380 cavalli. L'aerodinamica è stata progettata in modo che le macchine siano poco sensibili ai flussi delle vetture anteriori in modo da agevolare i sorpassi. Le sospensioni avranno un ampio range di set-up. La monoposto è ovviamente dotata dell'halo e di pannelli anti-intrusione. Il primo shake down è avvenuto l'undici ottobre a Magny-Cours, seguito da una sessione a Jerez. Le squadre riceveranno il primo telaio a metà gennaio, mentre il secondo e il terzo entro la fine di febbraio.

Positivi i commenti dei team manager di riferimento della categoria. «La pri-

**CON LE NUOVE
SCELTE
AERODINAMICHE
E IL DRS PENSO
CHE VEDREMO
PIÙ SORPASSI**

RENÉ ROSIN



ma impressione è certamente buona, ma ci potremo fare una valutazione corretta soltanto quando scenderemo in pista. Con le nuove scelte aerodinamiche e il DRS penso proprio che vedremo più sorpassi in pista – ha spiegato il titolare della Prema Racing René Rosin – La nuova vettura è più grande e potente rispetto alla Formula 3 attuale e più vicina alla Formula 2. Non abbiamo informazioni sulla deportanza. Inoltre, vengono rispettati i nuovi standard di sicurezza con un bel passo in avanti rispetto alle vecchie vetture della terza serie che risalgono al 2012».

Giacomo Ricci, ex driver di successo anche in Gp2 Series, ha un'opinione in linea. «La nuova vettura mi ha certamente convinto. È molto più raffinata dal punto di vista tecnico ed estetico. Non siamo ancora scesi in pista, ma tutti convengono che la nuova linea sia particolarmente aggressiva. Sono contento che ci sia stato fatto un passo in avanti in termini di sicurezza. C'è molta continuità con la Formula 2. L'attuale categoria funziona bene, si parte da una buona base sfruttando l'esperienza accumulata. Ci sono tanti elementi di continuità con la GP3 Series, penso che i piloti di questa stagione che rimarranno potranno godere di qualche vantaggio almeno nelle prime corse del 2019».

Alessandro Gargantini

Ad Abu Dhabi è stata presentata la nuova Dallara F.3 2019 che ha già effettuato un primo shake down lo scorso 11 ottobre a Magny Cours



STORIA MILITARE D'ITALIA

Uomini, armi, battaglie



Il Giornale, con il contributo scientifico del Prof. Francesco Perfetti, presenta "Storia militare d'Italia". Saggi per tutti gli appassionati di storia, in divisa e non, libri indispensabili per il recupero della nostra memoria. L'esercito napoletano non ha goduto di una buona fama. L'Unità d'Italia ha portato alla mitificazione dei vincitori ed alla svalutazione dei vinti, fra i quali si deve collocare l'esercito napoletano, nella sua qualità di difensore del Regno borbonico. Oggi, sopite le passioni contingenti, si possono riesaminare e ripresentare con visione obiettiva all'attenzione degli Italiani uniti taluni aspetti della nostra storia nazionale.



* Oltre al prezzo del quotidiano

IL 5° VOLUME DELL'OPERA IN EDICOLA A € 9,90*

il Giornale



Gabriele Tarquini in gara a Snetterton il 2 maggio 1994 nel Btcc con l'Alfa Romeo. Si nota il cofano listato a lutto in onore di Roland Ratzenberger e Ayrton Senna appena scomparsi a Imola, nel Gp di San Marino

SUTTON-IMAGES.COM

Tarquini il vendicatore

IL TRIONFO DI GABRIELE NEL WTCR SEGNA IL RISCATTO DI TUTTI COLORO CHE NON SONO STATI VALORIZZATI DALLA F.1 ANNI '90

Era una tarda mattinata dell'estate 1994 e, come sempre accadeva in quel periodo, andavo a pranzo alla Trattoria "La Mura", alla periferia di San Lazzaro di Savena, in compagnia dell'allora direttore di Autosprint, Carlo Cavicchi. Entrati in sala a fermarci fu un volto conosciuto assai che non feci fatica a identificare nello scrittore e giornalista Luca Goldoni, il quale, appena visto Charlie, lo salutò con grande enfasi, cominciando a parlare entusiasta di un argomento che trattato da lui assumeva toni piuttosto sorprendenti: «Caro Carlo, devi ascoltarmi perché mai avrei potuto sperare di incontrarti per dirtelo di persona: secondo me la cosa più

bella e più importante di questa stagione automobilistica di corse non ha niente a che vedere con la F.1 - in effetti era un'annataccia, quella della morte di Senna e Ratzenberger, ndr -, ma riguarda le gare Turismo. In particolare parlo del campionato inglese, il Btcc, dove l'Alfa Romeo sta facendo cose strabilianti col suo pilota Gabriele Tarquini. Uno che è uscito da poco dalla F.1 e, messo finalmente in condizioni di dire la sua, con un supporto e un mezzo adeguato, sta compiendo un'impresa storica, quasi incredibile, portando al trionfo la Casa del Biscione proprio a casa degli inglesi. Nel Btcc, sì, il campionato più selettivo e difficile della categoria, che

non è mica una piazza facile per nessuno. E poi questo Tarquini corre in modo entusiastico, all'attacco, senza timori reverenziali e mi ricorda le imprese degli eroi dell'automobilismo di una volta, che si facevano grandi esaltando il marchio Alfa Romeo. Sono certo che ciò che sta facendo Tarquini Oltremarica non verrà dimenticato presto, ma, vedrai, in qualche modo resterà».

Vista l'autorevolezza della penna e dell'ingegno da cui provenivano quelle parole, considerando anche che non c'era nulla di preparato - perché Goldoni ci aveva regalato una specie di corsivo occasionale in modo del tutto spontaneo e appassionato, davanti a due fettucine e una boccia di rosso -, Charlie rimase a bocca aperta. Be', non finisce qui.

Quell'Alfa Romeo 155 Ts correva col numero di gara 55, quasi a dare il via a una sorta d'immensa parabola che arriva fino a oggi, un quarto di secolo dopo, con un trionfo a livello mondiale dello stesso Tarquini di anni 56. E questa alchemica contiguità numerica assume un che di magicamente non casuale, saldando armoniosamente le parole d'apprezzamento di Goldoni alla lunga vicenda agonistica dell'immenso pilota abruzzese, culminata a Macao 2019.

” SNOBBATO DA UNA CERTA F.1 ANGLOFILA, MA AMATO DA LUCA GOLDONI. STRANQ DAVVERO IL DESTINO DEL GRAN MANICO TARQUINI, PATRIMONIO DELL'ITALIANITÀ

E prendo lo spunto dalla copertina dello scorso numero di Autosprint per dire una cosa che va al di là d'essa. Cioè che il trionfo di Gabriele Tarquini nel Wtcr è non solo la vittoria di uno stupendo italiano, ma anche e soprattutto l'ultima, vera, grande rivincita di un'intera generazione di piloti perculata, torturata e spazzata via dalla orrenda discriminazione e sportivamente criminale F.1 delle pre-qualifiche.

Il pilota di Giulianova è uno dei pochissimi che dopo la pulizia semietnica operata da Bernie Ecclestone tra la fine degli Anni '80 e l'inizio degli Anni '90 in F.1 - volta a vaporizzare team con pochi soldi e ragazzi con poche spinte -, ha avuto la possibilità, tenendo duro, di risorgere e rinascere a ruote coperte, ricostruendosi un blasone e una nobilissima rispettabilità che altrove gli erano state del tutto ingiustamente negate.

Il "Cinghios" è stato comunque valido e tenace in F.1, sempre con piccoli team vedi Osella, Coloni, Ags e Fondmetal ed è detentore nel Circus del record meno invidiato e forse imbattibile: il maggior numero di mancate qualificazioni, 38 su 79 tentativi.

Adesso, tuttavia, quello strano, immeritato e ormai imbattibile primato da talento bruciato nessuno glielo ricorderà mai più, perché cancellato da quello opposto di campionissimo iperlongevo, mundial a 56 anni, l'età che aveva Giulio Andreotti alla vigilia delle Olimpiadi di Montreal 1976.

Così, proprio mentre Topolino compie 90 anni, Tarquini a 56 diventa campione Wtcr. Compiendo meraviglie più valorose del Sorce Buono, perché non farsi beccare da Yvan Muller a Macao è un po' più difficile che acciuffare Pietro Gambadilegno. D'altronde che potesse capitare qualcosa del genere lui lo recava scritto nel destino e sulla capoccia. Da oltre tre decenni Gabriele sfoggia un meraviglioso casco bianco avvolto da una ragnatela, quale avveduto, simbolico e immediato pre-

sagio di gloriosa gerontocrazia. Gabriele Tarquini è un grande del Turismo, questo si sapeva. Ma dalla domenica di Macao sale di categoria e assurge al livello di immenso.

Era già stato iridato nel Wtcc 2009 a 47 anni con la Seat ed eccolo ora ancora vincente, in pieno 2018, nel Wtcr su Hyundai,

dopo i titoli, lo risottolineo, nel Btcc 1994 e nell'Etcc 2003 su Alfa Romeo. Fin dalla tenera età di cinque anni, prima per scherzo e poi sempre più sul serio, lui è fervente kartista, tanto che poi, nel 1984, a 22 anni, vince il mondiale ad Axamo, in Svezia, e sempre nel 1984 emerge al Supercorso Federale Csai, a Misano.

In F.3 disputa 3-4 gare con Spreafico, ma Colombo crede in lui e lo porta in F.3000, dove fa subito faville.

In F.3000 da rookie è strepitoso. Sentitelo:

«Be' debutto a Silverstone, piove e malgrado 3-4 testacoda arrivo quinto. Ma ero ingenuo, pensa che nessuno m'aveva detto che bisognava mettere i tappi nelle orecchie e ho corso senza. A fine gara tutti mi abbracciavano, ma io ero quasi sordo. Non ci sentivo più».

E non finisce qui... *«Si va a Thruxton e parto in prima fila. Ripiove, sono 2° dietro a Thackwell, ma un cambio gomme rimescola le carte. Pazienza. Si va a Estoril e giungo 3°, primo podio. E ai*

test di Vallelunga mi cerca Marco Piccinini della Ferrari: il Drake vuole conoscermi». Quindi conosce Enzo Ferrari... *«Certo che sì. Uno dei momenti più belli della mia carriera. Sapeva tutto di me, mi stimava. Aveva un vero e proprio dossier, lo faceva per stupire l'interlocutore. Mi parlò anche della stagione di Giulianova, a casa mia, dicendomi che il tetto in ferro lo aveva fatto negli Anni '20 lui, con l'impresa di suo padre. In sintesi, il Drake mi disse che continuando così sarei potuto diventare tester Ferrari, ma poi in F.3000 le mie prestazioni andarono in calando, loro avevano Dumfries e la cosa finì lì».*

Nel 1987 Gabriele è pure protagonista di uno degli esordi più squattrinati e incre-

dibili nella storia della F.1, a Imola, sull'Osella voluta dalla Csai dopo il successo al Supercorso 1984.

Ecco il suo quasi incredibile ma verissimo racconto: *«Non dovevo correre, partivano in 26 e io ero 27esimo in prova, escluso, perché quell'Osella non l'avrebbe qualificata neanche Gesù Cristo, ma Piquet sbatte al Tamburello e dà forfait. Così parto da prima riserva. Al via il mio capo-meccanico mi dice: "Ehi, mi raccomando: se vuoi fare qualche giro, parti veramente piano". Cioè, ti rendi conto? Avevo un cambio da F.3 e la monoposto veniva dal museo Osella... Insomma, pronti-via e dopo quattro giri non ho più la quarta e poi perdo la seconda. Frega niente, giro 20"-30" più piano degli altri ma il mio primo Gp voglio finirlo, anche andando come un Ape Piaggio. Ma poi il team m'espose il cartello "IN" e mi fa ritirare, giudicandomi troppo lento e quindi pericoloso, perché ormai giro in monomarcia, come un ciclomotore... Ancora me la sogno la notte, quella gara. L'epilogo anticipato resta una gioia rubata. Boh, in pista godevo. Come la prima volta che fai l'amore... Che t'importa se lei è brutta?».*

A inizio 1988 Coloni lo chiama in F.1. Il "Cinghios" è nei Gp sul serio e la squadra umbra con lui finisce anche in top ten. Già, ma poi perché questo strano soprannome?

Lasciamo spiegarlo a lui: *«Lo conia Beppe Gabbiani. È la fusione dei termini "cinghiale" e "indios": il primo, perché mi considerava rustico e aggressivo, il secondo perché per il grande Beppe ero un po' terrore (ride, ndr)».*

Il resto, lungo, infinito, intenso, è cronaca e già storia. Macao compreso.

Tempo fa a pranzo un suo collega mi ha detto: *«Tarquini? Un uomo stupendo. Intelligente, di stile, corretto. Poi a volte corre. Su il casco, giù la visiera e eccolo diventare la più spietata carogna che abbia mai solcato le piste».* Glielo dico e lui commenta senza battere ciglio: *«Sai che ti dico? Costui ha ragione. In pista non vado per il sottile. La verità è che la voglia di vincere mi ha perseguitato tutta la vita. Non a caso, passati i cinquant'anni da un pezzo, eccomi qui».*

Se gli chiedi un bilancio, lui dice cose che rassomigliano tanto a una poesia, che è anche, tanto più dopo il trionfo nel Wtcr a quell'età lì, una favola tutta sua: *«Adoro le corse. Da oltre trenta stagioni sono professionista e ancora c'è chi investe su di me. Se ci penso, mi vengono solo quattro parole: sono un uomo fortunato».*

Fortunato quanto gli appassionati italiani a tifare per te, Gabriele, fino a che avrai voglia d'essere quello che sei.

Quindi presumibilmente per sempre. ●



ATTENZIONE PERCHÉ LA STORIA DI GABRIELE DIMOSTRA ANCHE QUANTO TIRCHIA E INGIUSTA POSSA ESSERE LA F.1



GABRIELE È STATO IL PRIMO CHE HO CHIAMATO NEL 2016 QUANDO È PARTITO IL PROGETTO I30 TCR

ANDREA ADAMO



SCENE

DA UNA VITTORIA

Andrea Adamo e Gabriele Tarquini a Macao festeggiano la conquista del Wtcr con la i30 Brc

Adamo in paradiso

«LA VITTORIA DI TARQUINI MI HA COMMOSSO». PARLA L'INGEGNERE TORINESE CAPO DI CUSTOMER RACING HYUNDAI

di [Daniele Sgorbini](#)

C'era anche lui, a Macao, a godersi il momento. A prendersi quella bottiglia di champagne per buttar giù il gusto intenso della vittoria. Andrea Adamo è un altro gran bel pezzo di Italia da corsa che vince e convince da sempre. Gabriele Tarquini al volante, primo campione del Mondo del WTCR e appena un passo indietro l'ingegnere torinese, responsabile Customer Racing di Hyundai. Fianco a fianco in un'avventura iniziata insieme: Adamo e Tarquini hanno fatto nascere e sviluppato la i30 TCR, facendola prima diventare il punto di riferimento assoluto della categoria e poi portandola alla vittoria iridata. Un trionfo indiscutibile, che ha radici profonde. Come il primo incontro tra i due, nel 1994 quando Adamo stava iniziando a preparare la tesi di laurea in ingegneria meccanica: «Io non ero nessuno, come in fin dei conti è ancora adesso – attacca l'inge-

gnere – mentre lui era già il campione affermato che lottava per vincere il BTCC. Grazie a Sergio Limone sono entrato in Abarth per preparare la mia tesi di laurea e in qualche test mi sono ritrovato a lavorare con Tarquini. Non avevo nemmeno il coraggio di guardarlo negli occhi, lui parlava e io, a testa bassa, scrivevo. Altri test nel '95, poi l'anno dopo, già laureato, ho iniziato a lavorare come ingegnere di pista. Ma volando sempre molto basso. E poi se lo chiamavano "Cinghio", un motivo c'era. Era decisamente molto selvatico».

- Come sono cambiati Tarquini e Adamo in questi anni?

«Fisicamente moltissimo. Allora ero proprio un bocia. Coi capelli e gli occhiali, non mi notava nessuno. Pensa che quando lavoravo a Chiavasso, nel 2004, tenevo in ufficio una vecchia foto di me a 25 anni assieme a Tamburini. Tutti la guardavano e sta-

vano zitti, perplessi. Poi una sera, sul tardi, l'ingegner Bruno mi prende da parte e mi chiede chi fosse quel ragazzo della foto: "Andrea, ma chi è quello lì? L'ho visto tanti anni fa a qualche test, poi è sparito. Sarà mica un tuo amico che è mancato?" Cacchio ero io, ma nessuno si ricordava di me così. Umanamente credo siamo cambiati entrambi, lui si è un po' civilizzato, io forse meno. Quello che in Tarquini non è cambiato è l'approccio: la stessa determinazione di allora, la stessa feroce voglia di vincere, la stessa presenza nelle gare e nei test. Lui viene sempre per vincere, mai per fare numero. Per quanto riguarda me, io mi sento abbastanza uguale a un tempo, spero solo che l'esperienza mi abbia migliorato, ma lascio agli altri giudicare».

- Diciamoci la verità: il titolo poteva arrivare anche con qualcun altro, ma con il Cinghio ha un gusto decisamente più intenso, no?

«Ma guarda non parlerei di gusto più intenso, non la descriverei così la faccenda. Piuttosto ti dico che, dal punto di vista umano e personale, si tratta del corona-

TARQUINI HA SEMPRE UNA FEROCO VOGLIA DI VINCERE NON VIENE MAI PER FARE NUMERO

ANDREA ADAMO





mento di un lavoro iniziato insieme nel 2016. Appena ho avuto la luce verde per far partire il progetto, il primo che ho chiamato è stato proprio lui. Ecco vedi, il destino è stato proprio lui. Altre volte invece scrive un finale a lieto fine. Con lui è andata proprio così. Avesse vinto un altro pilota sulle nostre auto sarei stato felice uguale, ma di certo non mi sarei commosso».

- Il regolamento tecnico TCR non è nuovo, ma è comunque stata la prima stagione con queste vetture nel Mondiale turismo. Una situazione in parte paragonabile al 2006, con il debutto subito vincente della Grande Punto S2000?

«No basta, vi prego con 'sta Grande Punto: quello è stato in assoluto il peggior progetto della mia vita e spero proprio che la i30 TCR non ci abbia niente a che fare».

- Brutto ma vincente.

«Fa lo stesso, periodo brutto e basta».

- Del passato non parli mai troppo volentieri e dici che non cerchi rivalse ma vittorie. Vittorie che, per un reparto corse clienti come quello che dirigi forse contano pure di più che un team ufficiale.

«Assolutamente sì. La soddisfazione più bella è vedere i tuoi clienti che comprano la macchina e vanno a vincere in giro per il mondo. Ai miei ragazzi dico sempre che dobbiamo ricercare sempre la credibilità, che è difficilissima da raggiungere ma che si perde molto facilmente. Se stiamo andando bene non è solo perché le macchine sono competitive ma anche perché stiamo offrendo un servizio completo e di qualità. Questo fa la differenza».

- La i30 TCR è partita subito col botto, mentre la i20 R5 da rally all'inizio non è stata troppo capita, però nelle ultime due stagioni ha iniziato a vincere tanto. Quali sono stati i fattori chiave

AL MOMENTO
ABBIAMO
CONSEGNATO
58 AUTO DA RALLY
E 39 DA PISTA:
NON MALE...

ANDREA ADAMO



dello sviluppo?

«No guarda, a me le balle non piace dirle. La verità è che la macchina l'avevano capita fin troppo bene. La i20 R5 è nata troppo in fretta, perché il management aveva imposto di omologarla all'inizio del 2016. Quando fai le cose nella metà del tempo che occorrerebbe, poi lo scotto lo paghi. Nel 2017 abbiamo risolto un bel po' di magagne e nel 2018 abbiamo fatto il salto di qualità. Ora grazie agli ultimi aggiornamenti sulle sospensioni posteriori, sul motore e sulle rampe dei differenziali, la macchina è molto competitiva. Abbiamo fatto un lavoro eccellente e i risultati lo dimostrano».

- Luca Rossetti, un altro pilota che conosci bene, s'è innamorato della i20 e ha fatto intendere chiaramente che vorrebbe correrci nel Cir. Quante possibilità ci sono che accada?

«Quante possibilità ci sono, io sinceramente non lo so. Spero che riesca a farlo. Intanto lo ringrazio per i complimenti che ha fatto alla macchina e dico che pure lui è stato parte del lavoro di sviluppo».

- Nel frattempo a Monza vedremo il Trofeo per chi correrà con la i20, con soldi veri in palio. Che riscontro ha avuto?

«Mi sembra buono. Non mi aspettavo duecento macchine, ma sei o sette ci saranno e credo sia un buon numero. Mi pare giusto che avendo a disposizione un budget si facciano iniziative come queste. Ah, Rossetti correrà con la Hyundai ma fuori trofeo. L'ho deciso molto democraticamente, io. Spazio agli altri».

- Alfa Romeo, N Technology, Abarth, Honda Jas, Maserati e ora Hyundai. Hai iniziato giovanissimo e subito tra i grandi. Maestri veri ne hai avuti?

«Maestri veri tre: Sergio Limone, Mauro Sipsz e Bruno Chiazzaro».

- Arrivare al top fa inevitabilmente venire voglia di alzare ancora l'asticella?

«Ma io non sono al top di niente».

- Vincere un Mondiale non è essere al top?

«Beh sì, in effetti messa così è vero. Allora ti dico che spero che il prossimo anno i miei clienti vincano ancora di più, sia con la R5 sia con la TCR. Al momento abbiamo consegnato 58 macchine da rally e 39 da pista. Non è male se consideri che siamo partiti il 1° dicembre 2015 che eravamo in tre. Ora siamo in settanta e continuiamo a crescere. Non è facile, perché dobbiamo fare i conti con strutture concorrenti radicate nel Motorsport da molto più tempo. Per conquistare la fiducia e prenderci la nostra fetta di mercato, dobbiamo lavorare il doppio degli altri. Ma io, da italiano da sempre innamorato delle corse, emigrato in Germania per lavorare con un costruttore coreano, ti dico che se questa è la mia asticella da alzare, allora avanti così». ●

Ogier inarrestabile

**SEMBRAVA SPACCIATO. UNA RIMONTA
INCREDIBILE GLI HA CONSEGNATO
L'ENNESIMO TITOLO. IL SESTO DI FILA
IN UNA CARRIERA DA CAMPIONE. CHE
NON SMETTE MAI DI AVERE "FAME"**

di **Marco Giordo**

La "remuntada" di Ogier è stata davvero incredibile nelle ultime tre prove iridate della stagione. Sébastien Loeb ha ricordato qualche tempo fa, «mi sono reso conto di essere diventato un'icona dei rally poco a poco, titolo dopo titolo». La stessa cosa sta succedendo ora a Sébastien Ogier, che è diventato passo dopo passo anche lui un'icona di primissimo piano della specialità, visto che con i suoi 6 titoli è tutto solo alle spalle e all'ingenuità di Loeb, davanti a fior di campioni del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Makinen che seguono a quota quattro. Ma in questi dieci anni quello che ha sorpreso di più è stata la progressiva maturazione del pilota di Gap. Il ragazzo che voleva battere tutto e tutti e che nel 2011 sbatteva la porta in Citroen con il risultato di essere licenziato in tronco alla fine di quella stagione, è diventato con il passare del tempo un uomo maturo, una persona così concreta da riuscire a proporsi come ottimo public relation, come manager di sé stesso. Un vero leader, il grande trascinatore insieme a Malcolm Wilson della MSport nella conquista in queste due stagioni di un sogno iridato che a Cockermouth inseguivano da sempre.

Un uomo felice anche nella vita grazie alla grande storia d'amore che lo lega a sua moglie Andrea Kaiser e all'affetto per il piccolo Tim. Ma soprattutto Ogier è un pilota che non ha perso la voglia di vincere. Perché questo titolo del 2018, come i due titoli vinti nel 2017, sono nati dai continui confronti e dialoghi tra Wilson e Ogier. La faccia scura di Malcom prima in Turchia e poi alla fine della prima tappa in Galles era tutto un programma. Wilson era deluso, ferito, incavolato, perché i risultati non arrivavano, mentre Séb ancora ci sperava e ci credeva. C'erano 23 punti da recuperare su Neuville, un'eternità, e Tanak sulle lande gallesi era in testa alla gara ed in grande spolvero dopo tre vittorie consecutive. Oltretutto all'inizio della seconda tappa era anche diventato il virtuale leader del mondiale, quando

DUE TITOLI CON LA FIESTA

Due stagioni con la Fiesta e due titoli per Ogier che adesso si appresta a salire sulla Citroen per affrontare il Mondiale 2019 che scatta a gennaio a Montecarlo





QUELLE STATISTICHE CHE SPIEGANO TANTE COSE

Grandi numeri

Occhio alle statistiche, che spesso spiegano tante cose. Nel Mondiale Piloti il rush finale di Sébastien Ogier è stato davvero impressionante nelle ultime tre gare della stagione. Il sei volte "world champion" in Galles, Catalogna ed Australia ha infatti conquistato un totale di 65 punti, contro i 24 di Neuville ed i 17 di Tanak. Ha così concluso la stagione a quota 219 punti contro i 201 del rivale belga ed i 181 del talento estone. Nel campionato marche invece nelle ultime tre gare la Toyota è stata la più brava marcando 84 punti grazie soprattutto a Latvala e Lappi, aggiudicandosi il titolo mondiale a quota 368. La Hyundai ha fatto segnare invece 62 punti finendo seconda con 341, mentre la MSport si è classificata terza chiudendo la stagione a quota 324 grazie agli 80 punti conquistati, che sono stati in buona parte portati in dote da Ogier.

←
Neuville era retrocesso in nona posizione. Ma poi nel secondo passaggio a Sweet Lamb il pilota di Gap ha approfittato dell'inaspettato stop di Tanak per passare in testa alla corsa. Lì come d'incanto il vento è cambiato di colpo, perché quel pomeriggio di sabato 6 ottobre ha dato la svolta decisiva al campionato piloti. Guidando alla Ogier e se necessario al "maximum attack", Séb ha iniziato nelle lande gallesi a metter il suo sigillo sul sesto alloro iridato consecutivo. Vincendo in Galles e con il terzo posto della power stage il driver di Wilson si è portato a casa 28 punti, riducendo a 7 i punti di distacco da Neuville che chiudeva a Llandudno solo quinto raccogliendo due punti nella power stage. Poi in Catalogna Ogier ci ha creduto sin dal primo km, era determinatissimo, sembrava una macchina da guerra, e chiudendo la gara secondo alle spalle di Loeb e terminando secondo la power stage ha portato a casa 22 punti contro i 12 di Neuville, passando così per soli 3 punti davanti al belga nella classifica del mondiale piloti, strappando dopo cinque mesi la leadership al suo principale rivale. Il resto, cioè quanto è successo in Australia dove Ogier ha giocato con i suoi rivali come fa il gatto con il topo, è storia di ieri, il sesto titolo mondiale è arrivato dopo una prestazione strepitosa del driver transalpino. E così grazie alle sue qualità tattiche eccezionali, che non aveva potuto mai mettere in mostra in Volkswagen vista la supremazia netta della Polo rispetto alla concorrenza, è arrivato il titolo decisamente il più bello e sofferto della carriera di Ogier. Ed il lungo abbraccio finale a Coffs Harbour tra Séb e Malcolm Wilson, è diventato l'immagine icona di questo combattutissimo finale della stagione 2018. ●

Malcolm Wilson e Sebastien Ogier: due stagioni insieme e tre titoli conquistati



Messaggio Ford e chiaro

LA CONQUISTA DEL TITOLO PILOTI È L'ULTIMA IMPRESA FIRMATA DA MSPORT CHE PORTA AVANTI NEI RALLY UNA LUNGA TRADIZIONE

La Ford nel 1979 era riuscita ad aggiudicarsi sia il titolo piloti che quello marche, proprio nell'anno in cui venne istituito il campionato del mondo riservato ai piloti. Nella sua stagione d'apertura quell'edizione del mondiale conduttori era stata molto combattuta, la lotta al volante delle Ford Escort RS 1800 tra Bjorn Waldegaard e Hannu Mikkola era durata tutta l'anno ed alla fine per un solo punto fu lo svedese a spuntarla. Nel 1981, due anni dopo, Ari Vatanen navigato da David Richards sulla Ford Escort RS 1800 MKII griffata Rothmans regalò alla casa americana il secondo titolo mondiale piloti della storia vincendo all'Acropolis, in Brasile e al 1000 Laghi, precedendo, alla fine, di 7 punti il suo rivale Guy Fréquelin (Talbot Sunbeam Lotus). Poi nel 2006 e nel 2007 sono arrivati due titoli costruttori ottenuti sulle Focus Wrc dal "BP Ford World Rally Team" composto dal duo finlandese formato da Marcus Gronholm e Mikko Hirvonen. Il mondiale del 2006 arrivò dopo una lunga battaglia contro il Team Kronos di Marc Van Dalen, che schierava sulla Citroen XSara Wrc l'allora due volte "world champion" Sébastien Loeb. La stagione 2007 fu invece molto più combattuta, la Citroen rientrava in grande stile con la nuova

C4 Wrc e puntava infatti a fare doppietta. Impresa riuscita nel mondiale piloti con Loeb, mentre nel mondiale marche la casa di Satory dovette alzare bandiera bianca contro la Ford Focus Wrc viste le 7 vittorie ottenute dagli uomini di Wilson, 5 con Marcus Gronholm (Svezia, Sardegna, Acropolis, Finlandia e Nuova Zelanda) e 2 con Mikko Hirvonen (Giappone e Galles) che regalarono alla casa di Detroit il secondo titolo consecutivo. Dopo ben dieci stagioni di digiuno senza titoli e quattro anni senza successi, la MSport di Malcolm Wilson si è ampiamente riscattata nel 2017 grazie all'arrivo di Sébastien Ogier, che ha iniziato la stagione subito alla grande vincendo il Rally di Montecarlo con Ott Tanak ottimo terzo. Il pilota francese alla fine si è aggiudicato sulla Ford Fiesta Wrc Plus il suo quinto titolo mondiale piloti, ed il team inglese è rimasto in testa al mondiale costruttori dalla prima all'ultima prova iridata, dominando la stagione contro tre case ufficiali (Citroen, Hyundai e Toyota) grazie a 5 vittorie ottenute da Ogier (Montecarlo e Portogallo), Tanak (Sardegna e Germania) ed Evans (Galles). Il resto è storia recente con Ogier che dopo un finale di stagione perfetto ha griffato in Australia il suo sesto titolo consecutivo. Chapeau! ●





La power stage in Australia è appena finita e Ogier può finalmente festeggiare la conquista del sesto titolo della carriera

Seb: «Durissima vincere il 6° titolo»

«HO CAPITO DI AVER VINTO SOLO DOPO I RITIRI DI NEUVILLE E TANAK. MA ORA NON VOGLIO FERMARMI E VINCERE ANCORA CON LA CITROËN!»

«**Francamente** ho capito di aver vinto il mio 6° titolo mondiale solo quando i miei due avversari si sono ritirati. Le condizioni delle speciali nella tappa di domenica erano complicate, sapevo da sabato sera che avevo una miglior posizione rispetto a Neuville ma la pioggia avevo rimesso tutto in gioco. Le emozioni forti dopo una gara tiratissima sono arrivate proprio alla fine. La tensione era alta, ma nel momento in cui è accaduto l'ultimo colpo di scena tutto è diventato un po' strano, anche perché quando Ott si è fermato eravamo in trasferimento verso la power stage. Poi è arrivato il momento del sollievo, ce l'avevamo fatta dopo una stagione davvero durissima ed è stata decisamente una bella sensazione».

- Qual è stato il momento più difficile del rally?

«Il venerdì sera, perché avevo preso molti rischi attaccando sempre per mettere pressione addosso a Thierry. Penso che l'abbiamo fatto nel modo giusto, visto che lui ha fatto un errore importante. Ma anche la domenica è stata durissima viste le difficili condizioni delle prove speciali causate dalla pioggia».

- E il momento più facile?

«Il sabato, eravamo quinti sulla strada mentre Thierry partiva secondo ed era quindi di sicuro più penalizzato rispetto a noi».

- La tranquillità che ha messo in mostra durante tutto il rally era reale o invece è stata una scelta tattica?

«Non era una tattica, cerco di evitare il più possibile di far vedere il mio stato d'animo cercando di gestire le mie emozioni. C'era pressione ma non più di altre volte, la verità è che dentro di me mi sentivo bene».

- Questo Rally di Australia è stato per i suoi protagonisti una lunga guerra psicologica?

«Sì e no. C'era molta tensione, logico perché un intero campionato si decideva nell'ultima gara. Forse io avendo già vinto diversi titoli mondiali ho patito di meno questa condizione rispetto ai miei avversari».

- Questo campionato vinto in rimonta è stato il più difficile della sua carriera?

«Sì è proprio così, perché non mi era mai successo di conquistare un titolo nell'ultima gara della stagione battendomi sino alla fine».

- Il momento più difficile della sua stagione è stato in Sardegna o in Turchia?

«In Turchia di sicuro, perché dopo esserci battuti al massimo tornare a casa con quel brutto risultato è stata dura, si presenta-

va infatti davanti a noi un finale di stagione davvero difficile. La Sardegna poteva diventarla se commettendo un errore non avessimo concluso la nostra gara. Alla fine è vero che abbiamo perso per 7 decimi, ma abbiamo fatto segnare 22 punti che ci hanno permesso di rimanere in corsa per il titolo».

- Quando ha capito che poteva ancora conquistare il titolo?

«Vincere in Galles ci ha rilanciato, a partire da quel momento abbiamo messo tutti sotto pressione e ci siamo giocati al meglio le nostre chance».

- È difficile lasciare Malcolm Wilson e la MSport dopo queste due splendide stagioni?

«Sicuramente sì, ci sentivamo a casa nostra ed abbiamo vinto insieme ben tre titoli in due stagioni. È stata davvero una grande avventura quella che abbiamo vissuto insieme. Sia con Malcolm che con tutto il team. Terremo questo ricordo dentro di noi per sempre e guardando indietro ci sarà sempre qualcosa di speciale da ricordare».

- Qual è la miglior qualità di Wilson?

«È una persona speciale, un grande businessman, un grande uomo ed il miglior team manager che io abbia conosciuto. Ricordo che molto tempo fa avevo detto che un giorno avrei voluto lavorare con lui, ed ora che ci sono riuscito sono stato davvero contento di averlo fatto. È un grande uomo di sport e fa sempre qualsiasi cosa al 120%, con il cuore. Quando c'è un problema da risolvere fa tutto quel che può per riuscirci, e mi ha sempre fatto correre con quanto di meglio avesse a sua disposizione, e anche quando ci sono stati problemi di budget non mi ha mai detto che non era possibile avere qualsiasi cosa gli chiedessimo. Mi mancheranno davvero moltissimo lui, il team ed anche quella splendida vettura che è la Ford Fiesta Wrc Plus».

- Quando inizierà la sua avventura con la Citroën? Questa settimana in Portogallo?

«Sì, faremo due giorni di test sulla C3 in Portogallo, sarà

un po' come tornare a casa con le persone e con la squadra con cui ho iniziato la mia carriera nel mondiale».

- L'obbiettivo è quello di imitare Juha Kankkunen, l'unico pilota che ha vinto il titolo piloti con tre costruttori diversi?

«Non ci fermeremo qui, faremo di tutto per vincere ancora altri titoli con un terzo costruttore, statene certi. Sarebbe davvero per noi qualcosa di fantastico». ●

CERCO DI EVITARE IL PIÙ POSSIBILE DI FAR VEDERE IL MIO STATO D'ANIMO GESTENDO LE MIE EMOZIONI

SEBASTIEN OGIER





WRC
FIA WORLD RALLY
CHAMPIONSHIP

MICHELIN

AND
WAT

KASE

SIG
EVENT

GR
TOYOTA
GAZOO
RACING

**UN TRIONFO
ATTESO 19 ANNI**

Rally d'Australia
2018: è festa
sfrenata intorno alla
Yaris di Latvala. La
sua vittoria ha
consegnato il titolo
iridato alla Toyota
dopo 19 anni di
attesa

Toyota grande firma

**LA YARIS WRC RIPOSTA IL TITOLO MARCHE ALLA CASA GIAPPONESE. ANDIAMO
A SCOPRIRE I SEGRETI CHE HANNO CONSENTITO DI FARE L'IMPRESA**

di [Marco Giordo](#)

Diciannove anni dopo la Toyota è tornata ad essere campione del mondo costruttori nel mondiale rally. Per la felicità di Tommi Makinen e di tutto il team giapponese, che in Australia hanno festeggiato il lieto evento duecentoventotto mesi dopo l'inaspettato ritiro del team del Sol Levante avvenuto nel novembre del 1999, subito dopo la conquista del terzo titolo costruttori della sua storia (gli altri due erano arrivati nel 1993 e '94 dopo il dominio Lancia). La bandiera nipponica è tornata dunque a sventolare sul gradino più alto del podio, ma chi si sarebbe immaginato nell'agosto 2014 ad Jyvaskyla che la visita inaspettata al Rally di Finlandia di Akio Toyoda, Presidente della Toyota, avrebbe portato ad un ritorno così in pompa magna della marca giapponese nel mondiale? Il massimo esponente della casa nipponica aveva allora anche fatto da copilota a Tommi Makinen nella speciale di Kakaristo, su un'inedita versione a 4 ruote motrici della GT86, preparata per l'occasione per lui dal quattro volte campione del mondo. L'incontro folgorante tra Makinen e Toyoda, che convinse il big boss della casa del Sol Levante a rilanciare il celebre brand giapponese nei rally, c'era stato nella primavera di quell'anno nell'isola di Hokkaido in Giappone. «La Toyota ha nel suo Dna questo sport - aveva ricordato in occasione di quella sua visita in Finlandia il 62enne presidente della casa nipponica -. Mi piacerebbe rivedere le nostre vetture correre di nuovo nel campionato del mondo rally, ed ora devo convincere tutti che dobbiamo tornare nei rally per costruire delle macchine migliori».

E così si deliberò nel 2015 il grande rientro nel campionato del mondo rally a partire dal 2017 con la nuova Yaris Wrc Plus, affidando il ruolo di team manager proprio a Tommi Makinen. Una scelta per certi versi sorprendente, perché il campione finlandese si è occupato di dirigere lo sviluppo della nuova Wrc giapponese a casa sua, a Puuppola in Finlandia negli atelier della Tommi Makinen Ra-

cing. Che pian piano si sono convertiti in sede europea del Toyota Gazoo Racing WRC Team, mentre la TMG (la Toyota Motorsport nata dalle ceneri del celebre Toyota Team Europe fondato da Ove Andersson nel 1979 a Colonia) si è occupata solo di fornire quanto necessario per il supporto e lo sviluppo tecnico motoristico della vettura. E così dopo una lunga serie di test di sviluppo, nel gennaio 2017 al Rally di Montecarlo è arrivato l'esordio mondiale della Yaris, che nella gara monegasca ha stupito tutti ottenendo con Jari-Matti Latvala un inaspettato secondo posto assoluto. Un podio di grande prestigio arrivato dopo una gara davvero complicata. Ma il capolavoro di Latvala arrivò qualche settimana dopo a metà febbraio. Sulla neve e il ghiaccio della

Svezia, Jari-Matti grazie ad una prestazione davvero splendida si era infatti aggiudicato con pieno merito la prova scandinava, regalando alla Toyota Yaris e a Makinen alla sua seconda uscita una vittoria iridata.

Un successo che mancava alla casa giapponese da quasi 18 anni, dal lontano settembre 1999 quando Didier Auriol si aggiudicò il Rally di Cina al volante della Corolla Wrc. Poi nel prosieguo della scorsa stagione si è dovuto aspettare sino alla fine di luglio in Finlandia per rivedere di nuovo vincere la Yaris, con l'incredulo Esapekka Lappi primo assoluto a Jyvaskyla

alla sua quarta gara al volante di una Wrc. La grande novità di questa stagione 2018 è stato l'arrivo alla corte di Makinen del velocissimo pilota estone Ott Tanak. Ad inizio anno ci sono stati solo due podi ottenuti da Latvala a Montecarlo e Tanak in Corsica, poi il lungo digiuno si è interrotto a fine aprile con la vittoria di Tanak in Argentina. La gara sudamericana è stato un vero e proprio capolavoro del 30enne pilota estone, che ha letteralmente dominato in lungo e in largo al volante della Yaris. Poi a metà stagione Tanak ha piazzato di prepotenza un "hat-trick" aggiudicandosi con autorità tre gare consecutive: Finlandia, Germania e Turchia.

Ott ha rimontato così importanti posizioni nel cam-

**LA TOYOTA HA NEL
SUO DNA QUESTO
SPORT. SIAMO
NEI RALLY
PER COSTRUIRE
AUTO MIGLIORI**

AKIO TOYODA

”

GETTY IMAGES



**CINQUE SUCCESSI
CON LA YARIS NEL 2018**

Nel Mondiale 2018 la Toyota ha conquistato cinque vittorie (4 con Ott Tanak e una con Jari-Matti Latvala). La Casa giapponese ha chiuso la stagione con 368 punti precedendo di 27 lunghezze la Hyundai

LE TAPPE DEL VITTORIOSO RITORNO TOYOTA

Crescita da **campioni**

← pionato piloti, e permesso alla casa giapponese di tornare ad essere leader del campionato costruttori nel mondiale rally in Turchia. Infine nel finale di stagione ci hanno pensato Latvala e Lappi a portare punti pesanti in Galles e Catalogna per consolidare la leadership della casa giapponese, che in Australia grazie alla vittoria di Latvala e al quarto posto di Lappi si è aggiudicata matematicamente il titolo costruttori. La Toyota Yaris con le sue splendide prestazioni ha confermato di essere la vettura in questo momento più forte del campionato, e con i suoi tre piloti Tanak, Latvala e Lappi che hanno sempre dimostrato di essere al top ovunque e su qualunque tipo di terreno, si è aggiudicata cinque gare ecco perché alla fine il titolo costruttori è arrivato. Un successo incredibile per la velocità con cui gli uomini di Makinen ci sono riusciti, ma non sorprendente perché la casa giapponese ama da sempre far le cose per bene, ed anche stavolta in questo suo ritorno nel mondiale rally sembra non aver lasciato proprio niente al caso. ●

Ecco le principali tappe del grande ritorno della Toyota nel campionato del mondo rally:

Agosto 2014: Tommi Makinen è navigato dal Presidente della Toyota Akio Toyoda nella speciale di Kakaristo, su un'inedita versione a 4 ruote motrici della GT86, preparata per l'occasione dal quattro volte campione del mondo.

Agosto 2015: Makinen, nel frattempo nominato team principal della Toyota Gazoo Racing, rende noto al Rally di Finlandia che la sede operativa del team nipponico sarà a Puuppola e che l'esordio nel mondiale avverrà a gennaio 2017 con una nuova vettura progettata dal greco Michael Zotos (che poi ha lasciato il team), suo ex ingegnere di macchina sia ai tempi della Mitsubishi che poi in Subaru Prodrive.

Aprile 2016: La nuova Toyota Yaris Wrc 2017 esce finalmente allo scoperto effettuando una serie di test in Finlandia con al volante prima il team manager del team giapponese, cioè il 4 volte campione del mondo Tommi Makinen e Juho Hanninen.

Luglio 2016: Makinen esce allo scoperto ad Jyväskylä alla vigilia del Rally di Finlandia, non mostra in pubblico la nuova Yaris ma incontra comunque la stampa internazionale

insieme al team manager del team Jarmo Lehtinen e ai due responsabili tecnici, entrambi cresciuti alla MSport, Tom Fowler e Simon Carrier.

Novembre 2016: Ogier effettua un test sulla Yaris Wrc percorrendo una decina di km sulla terra e poi un'altra decina di km sull'asfalto nella provincia di Tarragona. Gli viene proposto un contratto da 10 milioni di euro l'anno ma l'allora quattro volte campione del mondo rifiuta l'offerta.

Dicembre 2016: Ad Helsinki viene presentato il Toyota Gazoo Racing Team, i piloti ufficiali per la stagione 2017 sono Jari-Matti Latvala, Juho Hanninen e Esapekka Lappi.

Gennaio 2017: La Yaris esordisce nel mondiale, Jari-Matti Latvala chiude 2° assoluto il Rally di Montecarlo.

Febbraio 2017: Jari-Matti Latvala vince il Rally di Svezia.

Luglio 2017: Esapekka Lappi si aggiudica il Rally di Finlandia.

Novembre 2018: Cogliendo in Australia la quinta vittoria stagionale (le altre 4 erano state ottenute da Ott Tanak) per la Toyota, Jari-Matti Latvala ha regalato alla casa giapponese dopo ben 19 anni il titolo mondiale marche, il quarto della storia per la casa giapponese.



fotografie GETTY IMAGES

Orgoglio Makinen

IL TEAM PRINCIPAL SPIEGA: «SONO PASSATI 3 ANNI E MEZZO DA QUANDO È INIZIATO IL PROGETTO: ORA SIAMO QUI A FESTEGGIARE»

Tommi Makinen da buon finlandese è una persona realista, concreta, di poche parole e con i piedi per terra. «Sono davvero molto soddisfatto – ha commentato il 54enne team principal finlandese dopo la vittoria del titolo mondiale - e credo che il vero segreto di questo nostro positivo ritorno dall'inizio della scorsa stagione ad oggi, sia stato il fatto che abbiamo messo le persone giuste al posto giusto».

- È orgoglioso di aver vinto questo titolo?

«Certamente. Sono passati meno di tre anni e mezzo da quando abbiamo iniziato questo progetto: ora siamo qui a celebrare questo successo. La nostra strategia è stata più veloce di quanto pensassimo. Nel 2016 e 2017 stavamo imparando e analizzando elementi diversi e poi abbiamo davvero iniziato a sviluppare la vettura nel 2018, e nella seconda metà della stagione abbiamo trovato molte aree in cui possiamo migliorare. Questa è stata un'annata assolutamente perfetta per noi, ed il titolo è il premio più alto per l'intera squadra visto il grande impegno che tutti ci abbiamo messo per vincere».

- C'è un buon spirito di squadra nel team?

«Abbiamo circa 150 persone che lavorano per noi e ognuno di loro occupa una posizione importante. Noi proveremo a tenerle lì, dove sono. È questo il modo per tenerci tutti motivati a continuare a crederci, ed io sono certo che questo titolo renderà le persone motivate a continuare ancora a dare il massimo l'anno prossimo».

- Cosa ha pensato quando Tanak è finito fuori strada?

«So bene che questo può succedere, è stata sicuramente una grande delusione anche per me. Sarebbe stato peggio se Ott in quel momento stesse ancora lottando per il titolo, ma in pratica era già chiaro che Sébastien sarebbe stato il campione del mondo. È stata comunque una grande delusione, ma le condizioni delle ps hanno reso il fina-

le del Rally d'Australia davvero combattuto. Conosco queste condizioni quando sei lì a guidare tra gli alberi ed il fondo è scivoloso. Non sai mai che tipo di curva hai davanti a te. È stata veramente una gara tra le più difficili in assoluto».

- Quando ha capito di aver vinto il titolo Mondiale Costruttori?

«Solo dopo l'ultima speciale quando Jari-Matti Latvala è arrivato alla fine e si è aggiudicato il Rally di Australia».

- E qual è stato il momento più difficile del 2018?

«Sicuramente il Portogallo quando abbiamo perso all'inizio ben due vetture, quelle di Tanak e Latvala».

- E il momento più facile?

«Decisamente la Finlandia, che per noi è stata una vera apoteosi, con ben due piloti sul podio, con Tanak che ha vinto e Latvala che ha chiu-

so terzo».

- Ed invece il rally più complicato?

«La verità è che diventa sempre ovunque tutto difficile quando si corre per vincere».

- La tranquillità mostrata nelle ultime gare, era una scelta tattica o il vostro reale

spirito in quei momenti?

«Noi siamo fatti così, penso che sia il nostro spirito abituale».

- La sensazione da fuori è stata che il Rally di Australia sia stato una lunga guerra psicologica?

«Sicuramente, è stato infatti uno dei rally più combattuti dell'intera stagione».

- È stato questo il titolo più difficile da vincere della sua vita?

«Non posso dirlo, non lo so, ma posso assicurarvi che abbiamo lavorato davvero sodo per riuscirci».

- Quando avete capito che potevate vincere questo campionato?

«Francamente non ci stavamo pensando, perché ci siamo solo posti l'obiettivo di fare del nostro meglio gara per gara ed alla fine è arrivato».

- Quando ha capito che Tanak era fuori dai giochi?

«Solo quando è finito fuori strada».

- Qual è stata la miglior qualità dei suoi driver?

«La velocità messa in mostra da Tanak».

- Ci tolga una curiosità, per quale motivo ha scelto Kris Meeke per il 2019?

«Perché è un pilota che ha conoscenze tecniche e poi è velocissimo. Quest'anno ho visto un ottimo lavoro di squadra nel team, con i piloti che hanno lavorato bene insieme e spero che questo continui. Conosco Kris, è un ottimo pilota e un ragazzo amichevole. Di certo siamo dispiaciuti nel vedere che Esapekka Lappi vada via, era anche un uomo squadra e un valido pilota ma questi sono i rally, le persone si muovono e cambiano squadra. Noi comunque siamo abbastanza fiduciosi anche per il 2019».

- Per terminare, quale sarà l'obiettivo della Toyota nella prossima stagione?

«Molto semplice, continuare a sviluppare la nostra vettura e poi vincere il più possibile». ●

**ABBIAMO 150
PERSONE CHE
LAVORANO PER NOI
E OGNUNA DI LORO
OCCUPA POSIZIONI
IMPORTANTI**
TOMMI MAKINEN

”



Trentin piede da terra



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Trentin-De Marco; 2. Bresolin-Pollet; 3. Marchioro-Marchetti (tutti Skoda Fabia R5).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 64-65

MONTALCINO - Gara e titolo tricolore terra Mauro Trentin in coppia con Alice De Marco, che dopo le vittorie del 2008, 2012 e 2015, aggiunge il titolo di campione italiano terra al suo palmares. L'ultimo atto del Tricolore Terra 2018 si è celebrato sulle strade del "Brunello" già in odore di Cir 2019. A fare da officiante, e a benedire i "polverosi" l'11 volte campione italiano, Paolo Andreucci. Il Tuscan ha segnato anche il riaffacciarsi in gara di Andrea Aghini. Il campione toscano era al via su una Ford Fiesta R5 della HK Racing gommata DMack, affiancato dal suo storico copilota, il ligure Dario D'Esposito. Per "Ago" è stato il ritorno alle gare: era dal 2011 (Rally di San Crispino) che non correva.

A giocare il titolo tre piloti: Nicolò Marchioro con 61 punti; Mauro Trentin con 58 e Daniele Ceccoli a quota 55 punti. Partenza sabato pomeriggio, due le ps in programma, poco più di 15 km. Il tempo atmosferico "regge", e al riordino di Buonconvento, Daniele Ceccoli, chiude in testa con un vantaggio di 1"1 su Andreucci 2°. Terzo Trentin a 2"4, staccato a 9"6 Marchioro, attardata da una scelta errata di gomme.

Domenica mattina alle 8 la gara riprende, sei le speciali in programma. Meteo da "lupi", con pioggia e nebbia a dare un "allure" di rally "old style". Prova speciale di Pieve Salti (11,28 Km), Andreucci segna il miglior tempo primo colpo di scena: Daniele Ceccoli, primo a partire, tradito da un tergitristal-

IL VENETO VINCE GARA E TITOLO. PER LA QUARTA VOLTA IN CARRIERA METTE LA SUA FIRMA SULLA SERIE RISERVATA ALLO STERRATO. ALLE SUE SPALLE A MONTALCINO CHIUDONO BRESOLIN E MARCHIORO

di **Pietro Gasparri**

lo che non funzionava, creando problemi di visibilità, si capotta. Nessun danno all'equipaggio, che riprende la gara ma chiude con 2 minuti e mezzo di scarto. Sale sul podio provvisorio Bresolin. Quarta speciale: Andreucci segna ancora il miglior tempo, Trentin è 2° a 2". Marchioro in pieno recupero segna il quarto miglior tempo e in classifica risale al quarto posto. Sfortunato Aghini, fino a quel momento 11° assoluto, che rompe un semiasse sulla sua Fiesta R5 e per lui la gara è compromessa. Alla fine del "primo giro", quindi dopo la breve prova de "La Sesta", poco più di 7 km, Andreucci conduce su Trentin a 11"7 di distacco, terzo Bresolin a 23"1. Quarto Marchioro con 21"9 su Trentin. Ceccoli si ferma al parco assistenza così come Andrea Aghini. Dopo il parco assistenza di metà gara si riparte con la ripetizione della "Pieve a Salti". Nel trasferimento tra l'uscita del Parco Assistenza e la prova si ferma Alessandro Bettega per problemi all'interfono. Su questa prova Andreucci rompe il condotto dei freni, si gira, e rimedia 27"2 da Marchioro che segna il miglior tempo davanti a Bresolin e Fanali. Quarto tempo per Trentin. Situazione di classifica: Trentin va in testa con 6"1 di vantaggio su Bresolin e 9"5 su Andreucci terzo. Marchioro è quarto con 15"9 di distacco da Trentin. Sul trasferimento tra la Ps6 e la Ps7 Andreucci arrende a causa dei problemi ai freni. Sulla ripetizione della lunga "Castel del Bosco di 24,390 km, Bresolin segna il suo acu-



to andando a risicare secondi a Trentin che mantiene la testa della gara. Terzo Marchioro con 13"7 di distacco da Trentin. Sulla prova si fermano Manfrinato e Pieragioli rispettivamente, decimo e undicesimo.

Ultima decisiva prova. Marchioro segna il miglior tempo, insufficiente per stare davanti a Trentin, che va a vincere gara e titolo italiano terra. Secondo posto per il bravissimo Bresolin e terzo posto per Marchioro. A Melegari-Vezzaro il successo in Gruppo N. ●

AGO E UCCI VANNO KAPPAO
Sopra festa grande per Mauro Trentin e Alice De Marco vincitori del Tricolore Terra con la Skoda. Sotto, il rientrante Aghini finito kappao come anche Andreucci, in alto

UN VINCITORE QUASI PER CASO

Titolo al fotofinish

Parla veneto il podio e si parla veneto alla conferenza finale, e il neo campione italiano terra, Mauro Trentin racconta che: «Io questo campionato non dovevo neppure farlo. Ho accettato l'invito di Marco Pernicioni della Step Five di Roma a provare la Skoda. Poi ci ha pensato mia moglie a convincermi. Fino ai primi di maggio il mio unico impegno era quello di seguire mio figlio in kart. Poi purtroppo si è infortunato e allora ho deciso di iniziare il Terra. Due gare... tre gare e alla fine eccomi qui». Per Nicolò Marchioro l'unico rammarico è stata l'errata scelta di gomme nelle prime due prove. «Pensavamo ci fosse fango ed invece le prove erano asciutte e noi in due prove ci siamo ritrovati con 9" di distacco. Per recuperare abbiamo fatto l'impossibile ma alla fine è andata così. Peccato». Anche per Edoardo Bresolin la qualche rimpianto sull'andamento della gara, soprattutto nelle prime prove della domenica: «Abbiamo dormito nelle prime prove, poi ci siamo un po' ripresi ma non è stato sufficiente». Inevitabile la domanda sul confronto tra loro e Andreucci: «Paolo è un grande professionista - ha risposto Marco Marchetti, navigatore di Marchioro - ma noi che non siamo professionisti stiamo dimostrando che il livello del nostro campionato si è molto innalzato, e il confronto non solo con Andreucci, ma anche con Scandola, Campedelli, con cui ci siamo confrontati a San Marino all'Adriatico, non può che aiutarci a migliorare». Poi la domanda sul Campionato Italiano Terra 2019, che prevede le due gare in Sardegna nella gara iridata. E lì le polemiche non si sono fatte attendere. «Due gare che alla fine costeranno economicamente come un intero campionato - ha detto sempre Marco Marchetti - a cui, si sa sin da ora, non parteciperemo». «Piuttosto - ha detto Alice De Marco, navigatrice di Trentin - perché non imporre un minimo di chilometraggio a le gare del Campionato Italiano Terra. Non è pensabile che ci siano rally dove disputiamo prove lunghe 3-4 km».



IL NIPOTE DEL FONDATORE DELLA MULTINAZIONALE RACCONTA LA SUA VITA NELLE CORSE E PARLA DELLA SERIE RACEDAY CHE LUI ORGANIZZA SULLE STRADE BIANCHE D'ITALIA

di Guido Rancati



Pirelli da competizione

Il palazzo comunale e, di fronte, la chiesa. Fra i due edifici, piazza Vittorio Emanuele II con il bel portico e il bel selciato. Siamo a Cingoli. Giacca a vento ben chiusa, zuccotto calato fino alle orecchie e mani sprofondate nelle tasche, Alberto Pirelli va avanti e indietro una, due, dieci volte. Non ha fretta. Ogni quattro passi si ferma a salutare uno, a rispondere al saluto di un altro. A dire e ad ascoltare le solite cose che piloti, copiloti e addetti ai lavori dicono e ascoltano in prossimità di una pedana. Ma ad iniziare nel primo giorno dell'anno in cui anche sulla collina marchigiana novembre ha smesso di crederci ottobre, non è una corsa come le altre. Per lui, l'edizione 2018 dell'appuntamento di Cingoli è il primo rally al quale è presente dopo aver ufficializzato il suo addio alle armi. E non ci vuole niente a intuire cosa gli passa per la testa. Ha chiuso una parentesi importante della sua vita, ha messo fine a una cinquantina di anni di corse prima con le due e poi con le quattro

ruote. Di sfide vinte e sfide perse ma sempre e comunque affrontate con lo spirito di chi pensa che ciò che davvero conta sia misurarsi con sé stesso, con i propri limiti. Dappertutto, ma soprattutto sulle strade bianche. Con la polvere a fare da sfondo. Sapeva bene che vedere gli altri partire gli avrebbe fatto un certo effetto. Nel caleidoscopio di immagini che gli ballano davanti al cuore mette a fuoco quella del suo ritiro al Valtiberina lo scorso marzo. «Mi è rimasto sullo stomaco, sarà perché è una gara che adoro», dice. Aggiunge: «Chissà, magari un giorno potrei tornare a indossare tuta e casco per disputarla ancora una volta». Parole sussurrate, come sempre. Come quelle che usa per spiegare cosa l'ha convinto a mollare: «Arriva un momento in cui vorresti che il tempo passasse sempre più lentamente per poter centellinare ogni momento. Correre rappresenta l'esatto opposto...». Non rinnega il suo passato, la decisione di riproporre ancora una volta Raceday Rally Terra, la bella se-



INIZIATA UNA NUOVA AVVENTURA

A Cingoli col Rally delle Marche ha preso il via una nuova edizione della serie Raceday. La prima vittoria è andata a Smiderle. A lato, Fanari giunto secondo con la Skoda Fabia



APPASSIONATO VERO

I rally sono la sua passione

I rally sono la sua passione. Da sempre. Sessantaquattro anni, Alberto Pirelli delle ultime corse su stada ne sa assai più di quello che lascia credere a chi lo ascolta in modo superficiale. E come ogni appassionato vero, anche lui ha disegnato nella mente il suo rally ideale. Un po' diverso da quelli racchiusi in spazi ristretti di oggi, ma diverso anche da quelli che vorrebbero i vecchi "combattenti", i "reduci" di un ralismo esageratamente mitizzato e ormai improponibile. «È persino banale dire che un Monte-Carlo, un Sanremo o un Safari disegnato come trenta o quaranta anni fa non è più neppure pensabile, non fosse altro perché nessun "civile" accetterebbe più di condividere le strade con i mezzi di assistenza costretti a disputare una corsa nella corsa. Ma ritengo che sarebbe ancora possibile mettere in cartellone gare un po' meno squadrate, un po' meno standardizzate. Con prove speciali più lunghe e altre in notturna per dare almeno un tocco di avventurosità. Per dare più importanza alle mille variabili dei rally».

rie che lui ha voluto e che dirige dal 2008, può aver sorpreso quelli che, fossero stati al suo posto, avrebbero dichiarato finita la partita e si sarebbero portati via il pallone.

«La scelta di andare avanti è maturata in modo direi molto naturale. Credo nella terra e mi piace pensare che noi di Raceday siamo in un certo senso i custodi di una realtà che ultimamente si è impoverita a scapito di tutta la specialità», argomenta senza tentennamenti. Di sterrati, negli ultimi tempi se ne è parlato molto. L'esclusione dell'Adriatico e del San Marino dalla massima serie tricolore non ha a tutti è piaciuta, L'ingresso del Rally d'Italia e quello – deciso in extremis – del Tuscan non è bastato a placare del tutto le polemiche. Il pensiero di Pirelli è piuttosto chiaro: «Sappiamo tutti – osserva – che orga-

nizzare gare sulla terra è economicamente assai più impegnativo che farlo sull'asfalto; ma se esistono organizzatori disposti a rischiare, perché non dar loro la possibilità

di farlo? Resto convinto che corere sulla terra sia importante per alimentare la passione e credo che farlo abbia anche una sua utilità: è pur vero che non conosco tutte le motivazioni che hanno portato alla ridifinizione del calendario, ma la scelta finale mi pare stonata».

La chiacchierata con il nipote del fondatore della multinazionale della gamma va avanti piacevole. Si parla di questo e di quello, ovviamente anche delle dieci edizioni della sua serie già archiviate. Con innegabile successo. «Abbiamo – dice – realizzato un sogno. Piano piano è cresciuta, s'è consolidata ed ora si può affermare che

è una bella realtà italiana. In questi anni sono passati da noi anziani con la voglia di gareggiare in un certo modo e ragazzi di valore certo come Simone Tempestini, Andrea Dalmazzini ed Edoardo Bresolin che Raceday ha contribuito a formare. In questi anni abbiamo anche distribuito un milione di euro di premi che hanno inevitabilmente aiutato molti a dare ulteriore sfogo alla propria passione. In sostanza, allestire un serie destinata a chi ha i mezzi ma non il tempo per impegnarsi in un campionato internazionale e al tempo stesso a chi avrebbe il tempo, ma non il budget necessario si è rivelata una idea felice». Eh sì, molto felice. Malgrado la megdaglia abbia il suo rovescio: «Per come sono fatto, per mia forma mentis, penso fermamente che i bilanci debbano sempre quadrare, ma così non è e quando capita di sfiorare ho qualche momento di sconforto. Poi, però, mi ripeto che la vita è fatta anche di passioni e allora si va avanti con l'entusiasmo di sempre».

Il successo è innegabile. Merito anche di un gruppo di organizzatori pronti a sposare la filosofia del progetto: «È vero, senza la loro disponibilità a impegnarsi per offrire un "prodotto" sempre più curato non saremmo arrivati fin qui. Hanno capito che toccava a loro offrire gare sempre più professionali e offrire prove belle, sicure e, per quanto possibile, con una storia importante e s'è potuto lavorare insieme con passione e professionalità. Discutendo, è naturale, ma senza perdere di vista che l'obiettivo comune deve essere quello di dare una alternativa interessante a chi vuol godere andando di traverso e al tempo stesso puntare a vincere premi interessanti». Il freddo s'è fatto più intenso, la cerimonia della partenza s'è conclusa. Non è più tempo di andare avanti e indietro in una piazza ormai deserta... ●

MI PIACE PENSARE
CHE NOI DI
RACEDAY SIAMO
IN UN CERTO SENSO
I CUSTODI DELLO
STERRATO

ALBERTO PIRELLI





Arabia *rosa*

ALMENO SETTE LE RAGAZZE SULLA GEN.2 IN OCCASIONE DEI TEST COLLETTIVI DOPO LA PRIMA GARA DELLA STAGIONE A RIAD

Lil contratto tra Formula E Holdings e le squadre del Circus elettrico sancisce un massimo di sei giornate collettive di prova. Stagione 5 le vedrà per la prima volta tutte sfruttate, perché oltre ai tre giorni di Valencia di inizio ottobre si scenderà in pista anche il giorno dopo le gare di Riad, Marrakech e Città del Messico. Così da sfruttare lo spostamento già effettuato per arrivare in pista e poter provare su tracciati realistici per il campionato.

La stagione passata se ne fece solo una di giornate a seguito della gara, i Rookie Test di Marrakech. Ma ora che bisogna sviluppare la nuova Spark, si useranno tutte, e vedremo se qualcuno farà come la Techeetah a Marrakech a gennaio, autrice di un deciso passo avanti che permise alla formazione cinese di iniziare la rincorsa che

Fulvio Cavicchi

poi portò al titolo di Jean-Éric Vergne. Si comincerà subito in Arabia Saudita il 16 dicembre, il giorno dopo la prima gara. Ma questa volta non si tratterà di una sessione solo per piloti debuttanti. Stupendo tutti, il campionato ha optato per dedicare la giornata alla donne! Infatti i team dovranno dedicare una macchina ad una pilotessa, oppure scendere in pista con una vettura solamente.

Questa mossa colpisce molto perché si sta cercando, negli ultimi anni, di spingere l'universo femminile verso l'automobile e di avere pilotesse capaci di scalare il motorsport fino alla vetta, ma ancora non si erano visti test dedicati specificamente per loro. Ma soprattutto è davvero d'effetto in quanto si è scelto di farlo in un paese come l'Arabia Saudita, dove la parità dei di-

ritti tra i due sessi è ancora in bilico. Lo dimostra il fatto che le donne abbiano ottenuto il diritto di guidare la macchine... solamente quest'anno! Il primo nome ufficializzato è stato quello di Simona de Silvestro, che lascerà temporaneamente il suo impegno nella Supercars australiana per tornare sulla formula elettrica come collaudatrice ufficiale della Venturi. L'elvetica, infatti, aveva corso l'intera Stagione 2 con i colori del Team Andretti. A stretto seguito è poi uscito quello di Tatiana Calderón, adesso sulla bocca di tutti dopo i suoi test con la Sauber Alfa Romeo di Formula Uno a Città del Messico ed a Fiorano. La colombiana guiderà per il team campione in carica, la Ds Techeetah.

Terzo nome ufficializzato è stato quello di Jamie Chadwick, vincitrice quest'anno di una gara nel campionato inglese di Formula 3 e campionessa 2015 del Gt britannico. Lei invece scenderà vestendo i colori della Nio, e già ai test di Valencia era presente per incominciare ad imparare come funzionava il tutto, segno che evidentemente l'idea delle prove "in rosa" risale già ad allora, anche se rivelata solo adesso. Inoltre è già stata in sede a fare test col simulatore.

A Monaco di Baviera scelgono di guardare in casa, e così sarà Beitske Visser ad entrare nel box del Team Andretti. Infatti l'olandese fa parte del programma Bmw Junior Driver ed ha difeso i colori del marchio già nelle ultime due stagioni dell'Europeo Gt4.

Gli indiani della Mahindra optano invece per un nome con esperienza come la britannica Katherine Legge, che corse le prime due gare di sempre della Formula E col team Aguri e che sarà comunque in Arabia Saudita perché prenderà parte alla gara inaugurale del Jaguar I-Pace e Trophy, il monomarca di vetture turismo elettriche che supporterà la serie principe del fine settimana.

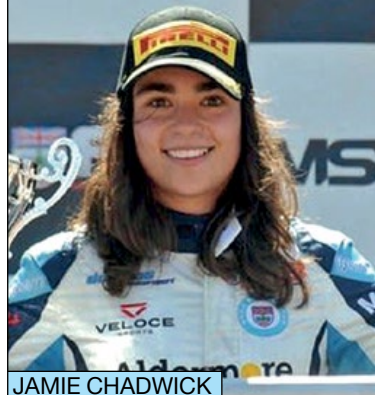
La Virgin Racing, invece, scenderà in campo con Amna Al Qubaisi, diciottenne degli Emirati Arabi quest'anno attiva nell'Italiano Formula 4 con la Prema Powerteam.

Sarà nuovamente attiva anche Carmen Jordá, pilotessa che fa parte della Commissione donne della FIA e sulle cui opinioni si sono avute molte diversità di vedute. La spagnola ex-Gp3 ed Indy Lights aveva già provato la Spark di prima generazione in Messico.

Invece la Hwa Racelab dovrà probabilmente schierare una vettura solamente, a meno di riuscire a trovare in fretta una sostituta, dato che aveva chiuso l'accordo con la promessa tedesca Sophia Floersch, che però è stata vittima dell'incidente spettacolare di Macao di cui si è tanto parlato anche fuori dall'ambiente delle corse. Anche la Dragon sta ancora guardandosi attorno per sapere chi far guidare, mentre Audi e Jaguar hanno invece deciso direttamente di far scendere in pista una sola auto. Per Ingolstadt sarà il collaudatore ufficiale Nico Müller a guidare sia la mattina che il pomeriggio, come già a Marrakesh a gennaio, mentre la Jaguar I-Type 3 avrà le mani di Mitch Evans sul volante.



AMNA AL QUBAISÌ



JAMIE CHADWICK



SIMONA DE SILVESTRO



TATIANA CALDERON



KATHERINE LEGGE

Oltre la notizia

Fanno sicuramente notizia le sette ragazze al via dei test di F.E a Riad, in un paese dove le donne hanno ottenuto il diritto di guidare le macchine soltanto quest'anno

ECCO LA LISTA DI CHI PRENDERÀ PARTE AI TEST

N.	TEAM	SESSIONE 1	SESSIONE 2
2	Virgin Racing	Robin Frijns	Sam Bird
4	Virgin Racing	Amna Al Qubaisi	Amna Al Qubaisi
5	Hwa Racelab	Da confermare	Stoffel Vandoorne
6	Geox Dragon	Da confermare	Da confermare
7	Geox Dragon	José María López	Maximilian Günther
8	Nio	Jamie Chadwick	Jamie Chadwick
16	Nio	Oliver Turvey e Tom Dilmann si alterneranno	
17	Hwa Racelab	Gary Paffett	Da confermare
19	Venturi Formula E	Simona de Silvestro	Simona de Silvestro
20	Panasonic Jaguar	Mitch Evans	Mitch Evans
22	Nissan e.dams	Carmen Jordá	Carmen Jordá
23	Nissan e.dams	Sébastien Buemi	Sébastien Buemi
25	Ds Techeetah	Tatiana Calderón	Jean-Éric Vergne
27	Bmw i Andretti	Alexander Sims	Alexander Sims
28	Bmw i Andretti	Beitske Visser	Beitske Visser
36	Ds Techeetah	André Lotterer	Tatiana Calderón
48	Venturi Formula E	Felipe Massa	Edoardo Mortara
64	Mahindra Racing	Jérôme d'Ambrosio	Jérôme d'Ambrosio
66	Audi Sport ABT	Nico Müller	Nico Müller
94	Mahindra Racing	Katherine Legge	Katherine Legge

Leclassifiche

VELOCITÀ

F2

Resoconto della gara a pag. 40
Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti),
23-25 novembre 2018

Gara-1: 1. George Russell (ART Grand Prix) 29 giri in 1.03'33"863 alla media di 151,925 km/h; 2. Markelov (RUSSIAN TIME) a 3"301; 3. Ghiotto (Campos Vexatec Racing) a 8"283; 4. de Vries (Pertamina Prema Theodore Racing) a 12"046; 5. Norris (Carlin) a 19"050; 6. Delétraz (Charouz Racing System) a 21"964; 7. Fuoco (Charouz Racing System) a 23"633; 8. Merhi (Campos Vexatec Racing) a 27"375; 9. Makino (RUSSIAN TIME) a 27"840; 10. Aitken (ART Grand Prix) a 32"786; 11. Ticktum (BWT Arden) a 42"485; 12. Boccia (MP Motorsport) a 46"303; 13. Lorandi (Trident) a 47"809; 14. Albon (DAMS) a 55"571; 15. Kari (MP Motorsport) a 1'10"190; 16. Câmara (Carlin) a 1'10"766; 17. Gelael (Pertamina Prema Theodore Racing) a 1'29"971. Ritirati: Maini (Trident) 0 giri; Fukuzumi (BWT Arden) 0 giri; Latifi (DAMS) 0 giri.

Giro veloce: il 27° di Luca Ghiotto in 1'53"194 alla media di 176,638 km/h.

Gara-2: 1. Antonio Fuoco (Charouz Racing System) 21 giri in 42'48"729 alla media di 163,298 km/h; 2. Norris (Carlin) a 1"713; 3. Merhi (Campos Vexatec Racing) a 3"672; 4. Russell (ART Grand Prix) a 8"548; 5. de Vries (Pertamina Prema Theodore Racing) a 9"458; 6. Delétraz (Charouz Racing System) a 11"050; 7. Markelov (RUSSIAN TIME) a 12"960; 8. Albon (DAMS) a 15"047; 9. Ghiotto (Campos Vexatec Racing) a 19"646; 10. Câmara (Carlin) a 23"052; 11. Boccia (MP Motorsport) a 24"429; 12. Fukuzumi (BWT Arden) a 27"843; 13. Aitken (ART Grand Prix) a 30"535; 14. Lorandi (Trident) a 33"205; 15. Latifi (DAMS) a 1'36"014. Ritirati: Ticktum (BWT Arden) 3 giri; Kari (MP Motorsport) 1 giro; Makino (RUSSIAN TIME) 0 giri; Gelael (Pertamina Prema Theodore Racing) 0 giri; Maini (Trident) non partito.

Giro veloce: il 5° di George Russell in 1'57"590 alla media di 170,034 km/h.

Campionato: 1. Russell 287

punti; 2. Norris 219; 3. Albon 212; 4. de Vries 202; 5. Markelov 186; 6. Câmara 164; 7. Fuoco 141; 8. Ghiotto 111; 9. Latifi 91; 10. Delétraz 74; 11. Aitken 63; 12. Merhi 61; 13. Makino 48; 14. Gunther 41; 15. Gelael 29; 16. Maini 24; 17. Fukuzumi 17; 18. Boschung 17; 19. Ferrucci 7; 20. Lorandi 6; 21. Boccia 3; 22. Nissany 1.

Squadre: 1. Carlin 383 punti; 2. Art 350; 3. Dams 303; 4. Russian Team 234; 5. Prema 231; 6. Charouz 215; 7. Campos 132; 8. MP 61; 9. BWT Arden 58; 10. Trident 37.

GP3

Resoconto della gara a pag. 42
Abu Dhabi (Emirati Arabi Uniti),
23-25 novembre 2018

Gara-1: 1. Leonardo Pulcini (Campos) 18 giri in 36"04"077 alla media di 166,114 km/h; 2. Beckmann (Trident) a 8"631; 3. Hubert (ART) a 10"350; 4. Iott (ART) a 11"156; 5. Mazepin (ART) a 11"481; 6. Alesi (Trident) a 12"701; 7. Hughes (ART) a 15"729; 8. Correa (Jenzer) a 17"110; 9. Laaksonen (Campos) a 17"512; 10. Calderón (Jenzer) a 17"804; 11. Tveter (Trident) a 18"479; 12. Piquet (Trident) a 20"350; 13. Fittje (Jenzer) a 21"523; 14. Verschoor (MP Motorsport) a 22"728; 15. Aubry (Arden) a 24"169; 16. Fenestraz (Arden) a 26"043; 17. DeFrancesco (MP Motorsport) a 28"055; 18. Menchaca (Campos) a 32"591.

Giro più veloce: Mazepin in 1'59"168 alla media di 167,783 km/h.

Gara-2: 1. Nikita Mazepin (ART) a 14 giri in 25"16"148 alla media di 153,114 km/h; 2. Hughes (ART) a 1"317; 3. Laaksonen (Campos) a 3"183; 4. Iott (ART) a 3"711; 5. Tveter (Trident) a 5"622; 6. Correa (Jenzer) a 5"712; 7. Verschoor (MP Motorsport) a 6"125; 8. Calderón (Jenzer) a 6"553; 9. Mawson (Arden) a 7"987; 10. Alesi (Trident) a 9"791; 11. DeFrancesco (MP Motorsport) a 10"790; 12. Pulcini (Campos) a 12"104; 13. Deruvala (Campos) a 14"713; 14. Aubry (Arden) a 14"915; 15. Fenestraz (Arden) a 18"047; 16. Menchaca (Campos) a 18"801.

Giro più veloce: Daruvala in 1'59"800 alla media di 167,783 km/h.

Il campionato: 1. Hubert 214

Dovesicorre

VELOCITÀ

8-9 dicembre

STOCK BRASIL

a San Paolo

www.stockcarbrasildecor.com.br

RALLY

7-9 dicembre

MONZA RALLY SHOW

a Monza

www.monzarallyshow.it

RALLYDAY FETTUNTA

a Tavarnelle Val di Pesa

valdelsacorse.it

punti; 2. Mazepin 198; 3. Iott 167; 4. Pulcini 156; 5. Beckmann 137; 6. Piquet 106; 7. Alesi 100; 8. Hughes 85; 9. Tveter 67; 10. Boccia 58; 11. Lorandi, Correa 42; 13. Mawson 38; 14. Laaksonen 36; 15. Verschoor 30; 16. Calderon 11; 17. Kari 6; 18. Aubry 5; 19. Menchaca 3.

Squadre: 1. Art 640 punti; 2. Trident 433; 3. Campos 195; 4. MP 94; 5. Jenzer 65; 6. Arden 43.

RALLY

CIT

9° Tuscan Rewind

Resoconto della gara a pag. 58
Montalcino (SI),
24-25 novembre 2018

Assoluta: 1. Trentin-De Marco

(Skoda Fabia R5) in 1.03'21"5; 2. Bresolin-Pollet (Skoda Fabia R5) a 2"9; 3. Marchiolo-Marchetti (Skoda Fabia R5) a 12"3; 4. Fanari-Stefanelli (Skoda Fabia R5) a 56"8; 5. Papadimitriou-Harryman (Skoda Fabia R5) a 1'07"8; 6. "Dedo"-Inglese (Ford Fiesta R5) a 1'22"7; 7. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) a 1'25"3; 8. Taddei-Gaspari (Skoda Fabia R5) a 2'22"; 9. Aguilera-Cragnotti (Skoda Fabia R5) a 3'38"4; 10. Fiorile-Arena (Skoda Fabia R5) a 5'49"3.

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Silvestri-Marracini in 1.16'48"5; 2. Gasperoni-Casadei a 37"2; 3. Droandi-Matini a 54"6; 4. Dilg-Drandl a 2'24"2; 5. Wallenwein-Lerch a 2'13"7 (tutti su Peugeot 106).

Classe 2000: 1. Lucarelli-Marcuc-

ci (Opel Astra Opc) in 1.15'38"9; 2. Morelli-Lupi (Renault Clio Rs) a 32"4; 3. Puddu-Cancello (Seat Ibiza Tdi) a 3'31"2; 4. Vargiu-Bernardi (Renault Clio Williams) a 4'00"5; 5. Falciani-Nesti (Seat Ibiza) a 5'42"9.

Classe oltre 2000: 1. Melegari-Veczaro (Subaru Impreza Sti) in 1.09'49"4; 2. Rocchieri-Agnese (Subaru Impreza Sti) a 1'15"8; 3. Ioriatti-Molon (Mitsubishi Lancer Evo8) a 2'00"; 4. Codato-Dinale (Mitsubishi Lancer Evo10) a 2'30"7; 5. Messori-Pulici (Mitsubishi Lancer Evo10) a 3'48"4; 6. Tezza-Righetti (Mitsubishi Lancer Evo9) a 7'35"8.

GRUPPO A

Classe 2000: 1. Cavalli-Cavalli (Renault Clio Williams) in 1.17'43"5; 2. Mara-Mele (Opel Astra Opc) a 1'28"1. 3. Rigoni-Panella (Citroen Saxo Vts) a 2'14".

Classe K10: 1. Rigoni-Panella (Citroen Saxo Vts) in 1.19'57"5.

GRUPPO R

Classe R1B: 1. Martinelli-Grilli (Suzuki Swift) in 1.18'35"4; 2. Semeraro-Garaviglia (Citroen Ds3) a 12'29"2.

Classe R2B: 1. Bottarelli-D'Ambrosio (Ford Fiesta) in 1.10'05"9; 2. Trevisani-Grimaldi (Peugeot 208) a 1'22"1; 3. Oldrati-De Guio (Peugeot 208) a 4'01"9; 4. Dallamano-Treccani (Peugeot 208) a 5'01"7; 5. Baroncelli-Catarsi (Peugeot 208) a 6'30"7; 6. Pavlidis-McAuley (Peugeot 208)



Con la Skoda Fabia Bresolin e Pollet hanno chiuso al 2° posto al Tuscan Rewind gara di chiusura del Tricolore Terra

L'EDIZIONE DIGITALE
ENTRA NEL VIVO
DELLA FORMULA UNO

AUTO SPRINT

Prova Autosprint nella sua Edizione Digitale. Tutti i dettagli e retroscena sulle corse automobilistiche, dove e quando vuoi.

[Su autosprint.corriereellosport.it/edizione-digitale](http://Su.autosprint.corriereellosport.it/edizione-digitale)



App Store | Google Play | Amazon

DISPONIBILE SU PC, TABLET E SMARTPHONE

*Alla scadenza del periodo promozionale, l'abbonamento si rinnoverà automaticamente a prezzo di listino.

a 6'52"9; 7. Liceri-Mendola (Peugeot 208) a 6'56"9; 8. Pusceddu-Cottu (Peugeot 208) a 7'47"2; 9. Ramoino-Russo (Ford Fiesta) 15'32"5.

Classe R4: 1. Cosimi-Fornasiero (Mitsubishi Lancer Evo9) in 1.13'37"9; 2. Cappagli-Sanesi (Subaru Impreza Sti) a 3'52"6.

Classe R5: 1. Trentin-De Marco (Skoda Fabia R5) in 1.03'21"5; 2. Bresolin-Pollet (Skoda Fabia R5) a 2'9"; 3. Marchiori-Marchetti (Skoda Fabia R5) a 12'3"; 4. Fanari-Stefanelli (Skoda Fabia R5) a 56"8; 5. Papadimitriou-Harryman (Skoda Fabia R5) a 1'07"8; 6. "Dedo" -Inglese (Ford Fiesta R5) a

1'22"7; 7. Hoelbling-Grassi (Skoda Fabia R5) a 1'25"3; 8. Taddei-Gaspari (Skoda Fabia R5) a 2'22"; 9. Aguilera-Cragnotti (Skoda Fabia R5) a 3'38"4; 10. Fiorile-Arena (Skoda Fabia R5) a 5'49"3; 11. Barbero-Barbero (Skoda Fabia) a 6'37"1; 12. Wallenwein-Henry (Skoda Fabia) a 11'33"3; 13. Tali-Crosilla (Ford Fiesta Evo2) a 12'16"; 14. Bacci-Cecchi (Ford Fiesta) a 13'51"; 15. Casadei-Graffieti (Ford Fiesta) a 16'35"2.

GRUPPO START PLUS

Classe Rs2000: 1. Macina-Ceccoli (Bmw 320i) in 1.32'36"5.

24 ORE DEL COTA

AUSTIN

Longhi in alto con la SCG003C

Dal battesimo della pista nella F.2000 Light, 7 anni fa, alla conquista del titolo del F2 Italian Trophy nel 2014, fino al più recente debutto Usa alla 24 Ore del Cota. In Texas, a metà novembre, Pierino Longhi è salito per la prima volta sulla SCG 003C, la "sportscar" della Scuderia Cameron Glickenhaus, portando a casa il 5° assoluto su 34 vetture al via e conquistando il terzo piazzamento nella maggiore classe A6 Pro vinta dalla Mercedes del Black Falcon. Un'avventura a stelle e strisce che è nata anche grazie all'amicizia che lo lega a Matteo Cavedoni, l'ingegnere emiliano della Puresport Racing che lo ha seguito agli inizi della sua esperienza in monoposto e che è entrato nell'organico della squadra di James Glickenhaus ricoprendo il ruolo di team manager. Sul circuito di Austin si è alternato al volante con il francese Franck Mailleux, vero esperto delle gare di durata, con varie partecipazioni al Nürburgring e Le Mans. Assieme a loro, i due tedeschi Thomas Mutsch e Felipe Fernández Laser. «Prima 24 ore e primo podio. È stata un'esperienza incredibile - ha commentato Longhi - Ringrazio Cavedoni, il team principal Luca Ciancetti e la famiglia Glickenhaus per avermi dato questa opportunità ed avere creduto in me. Team nuovo, esordio in una gara di durata e prima volta a Austin. In più quella vettura non l'avevo mai guidata - ha proseguito Longhi - Grazie al coach Dario Pergolini, ho avuto la possibilità di "provarla" in Liechtenstein, completando sette ore al simulatore. E ciò si è rivelato fondamentale per trovare subito il giusto adattamento, vista che la frenata e la percorrenza in curva erano praticamente identiche nella realtà. La SCG 003C, con il motore Honda 3.5 biturbo opportunamente strozzato ed i suoi 510 cv, non è stata in generale estremamente impegnativa. A fronte dei suoi 1200 kg il rapporto peso-potenza con la monoposto di F.3 che sono abituato a guidare e che ha circa 220 cv, è molto simile. Per il futuro spero di potere avere altre opportunità di correre con questo team - ha concluso Longhi - Assieme a loro mi sono trovato molto bene. So che adesso hanno in realizzazione una nuova vettura Gt. Mi sono subito proposto per svolgere dei test. Di sicuro c'è una gara a cui mi piacerebbe prendere parte e che vede annualmente presente la Scuderia Cameron Glickenhaus: stiamo parlando della 24 Ore del Nürburgring. Ritengo che il circuito tedesco, per la sua particolare conformazione e lunghezza, sia molto più vicino ad una prova speciale».

Dario Lucchese

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



TALENT SNP: DIVENTA PILOTA E CAMPIONE

Se hai la passione per la guida e desideri diventare un pilota e magari anche un campione, partecipa al nostro Talent. Si tratta di una Selezione, ma non fine a se stessa. Difatti tutto viene strutturato come un vero e proprio corso di pilotaggio, utile a formare e migliorare la guida di tutti i partecipanti. I più bravi potranno andare avanti e proseguire nelle Selezioni, che decreteranno i vari vincitori di una stagione in Sn2. Per saperne di più, si può richiedere il regolamento a: selezionenazionale@alice.it.

Vuoi seguire meglio la Snp? Iscriviti al canale YouTube "Selezione Nazionale Piloti TV". Snp è anche su facebook/selezionenazionalepilotti.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai, NOS Helmets Forcefield e Unik al BER Store di Modena o su BERstore.it, il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.



IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI
GAZEBO PERSONALIZZATI - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli,

sedie ed espositori per il tuo gazebo. www.gazeboflash.it, tel. 0442-30222, mail: info@gazeboflash.it

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (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, Quattroruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Tel. 333-2493694.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - **Telefono:** 051.6227111 - **Fax:** 051.6227309 - Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 6727 del 6 novembre 1997. **Direttore Responsabile:** Andrea Cordovani.

Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE SRL, via Clelia 27, 00181 Roma - **e-mail:** abbonamenti@diffusioneeditoriale.it - **tel.:** 06.7814.7311 - **fax:** 06.56.56.16.53 - **sito:** www.abbonatiweb.it

ARTICOLI, FOTO E DISEGNI NON RICHIESTI, ANCHE SE NON PUBBLICATI, NON VERRANNO RESTITUITI

DIFFUSIONE: 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 - Distributore esclusivo per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430. **STAMPA:** Poligrafici il Borgo S.p.A. 40138 Bologna, Via del Litografo 6 - Tel. 051.6034001.

PUBBLICITÀ: Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia e Estero. **Sport Network S.r.l.:** Sede Legale: Piazza Indipendenza 11/b - 00185 Roma **Sito internet:** www.sportnetwork.it - **Uffici Milano:** Via Messina 38 - 20154 Milano - Tel. 02.349621 - Fax 02.34962450. - **Uffici Roma:** Pz. Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Tel. 06.492461 - Fax 06.49246401.

UNA DICHIARAZIONE INFINITA D'AMORE SPORTIVO

Gilles un mito che è restato

Nel maggio del 1982, nella nostra cucina, il piccolo televisore in bianco e nero, ("l'ammiraglia" a colori era giustamente destinata a intrattenere nel salotto di casa) diffondeva copiosamente i servizi del telegiornale che riguardavano il terribile volo della Ferrari di Gilles Villeneuve, con il corpo dell'asso canadese letteralmente vomitato fuori dalla carcassa della 126 C2.

Avevo solo 6 anni e nessuno mi aveva spiegato (e forse per i metodi educativi dell'epoca andava bene così) che un essere umano poteva morire, lasciando questa terra per sempre.

Per questo motivo, mentre il tam tam della Tv proseguiva, trovavo esagerato che i miei fossero così costernati dalle conseguenze di quel volo; persino mia mamma ebbe compassione per qualche cosa che in fondo non la riguardava strettamente.

Nella mia testa aleggiava un perché: «Perché tanta disperazione. Adesso lo portano in ospedale e lo rimetteranno apposto come si fa quando ci ammaliamo e dopo qualche settimana tornerà sulla sua Ferrari 27 veloce come prima».

Soltanto un bambino poteva immaginare Gil a letto in una stanza di ospedale, con il corpo tutto rotto e ingessato, in attesa della riparazione, e quel bambino ero io e Dio sa quanti altri. Però Gil non tornava... E fu proprio lui che inconsapevolmente si prese il compito di spiegarmi che una persona poteva sparire da un momento all'altro, e rimanere vivo soltanto nelle fotografie della sua esistenza. L'avevo capito in quella settimana di maggio che non si può riparare un corpo all'infinito, ma in verità nella ingenuità dei miei 6 anni non ero andato troppo lontano dalla verità, avevo pensato: "Gil tornerà"...



Gilles, mito amatissimo, sotto. In basso, Ocon e Verstappen

ma in fondo non se n'è mai andato davvero.

Massimo Gagliano, ricevuta via email

Bellissime parole. Commoventi, poetiche, profonde. Ecco perché Autosprint da tanti decenni ha il vanto d'avere dei lettori assolutamente speciali. Come campione speciale del volante è stato a suo modo, inimitabile e per sempre rimpianto, Gilles Villeneuve.

NON CONDIVIDIAMO LE ACCUSE DI FAVORITISMI DEL FRANCESE NEI CONFRONTI DELLA MERCEDES

Ocon non l'ha fatto apposta

Dopo il Gp di Montecarlo di quest'anno trovai incredibili le dichiarazioni di Ocon nel dopo gara, dove sosteneva seraficamente di aver favorito il sorpasso di Hamilton, essendo lui pilota Mercedes. Restai interdetto dalla mancanza di reazione del suo team e di quasi tutti gli addetti ai lavori, giornalisti compresi. Anzi, qualcuno dichiarò che aveva fatto bene: pensando alla carriera. Considero incredibile che un pilota ponga in secondo piano l'istinto di gara a favore di considerazioni carrieristiche (mentre è in corsa). Un paio di settimane fa, fece una filippica pro Stroll, col chiaro intento di entrare nelle grazie del papà magnate (raggiungendo un livello di squallore ai massimi livelli). Durante il Gran Premio del Brasile ha distrutto la gara di Verstappen senza motivo apparente. Io credo che ciò che ha fatto ha la stessa motivazione di Montecarlo: lui, pilota Mercedes,

ha consentito alla Mercedes di vincere la gara. Ciò che è accaduto, secondo me, ha come maggior responsabile Mister Wolff. Un uomo capace di ordinare al suo (secondo) pilota di rallentare l'avversario.

Francesco Atzeni, Cagliari

No, non siamo d'accordo, caro Francesco. Perché Wolff con quello che ha fatto Ocon in Brasile proprio non c'entra nulla e, anzi, il tuo punto di vista nei confronti di Toto francamente ci sembra ingeneroso quanto non giustificato. Anche perché hai di fronte un timoniere di un team imbattuto nell'era turboibrida quanto a mondiali vinti, quindi è semplicemente il caso che cambi la tua postura su di lui. In Brasile non a caso Ocon ha fatto tutto da solo, non certo per rispondere con zelo alle esigenze indirette del suo mentore, stanne certo.



AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

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

Foto F.1: **Erocole Colombo,**
Alberto Crippa

Fotografie: **Sutton-Images,**
Bettiol, Imago Images, Fuggiano
Ricerca fotografica:

Chicco Rimondi

Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, 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 Cimaro, Antonio Granato, Mario Lastretti, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **INMOTO**

AM **QUESTA SPORNO** **SPORT STYLE**



Segui la nona stagione di Safe-Drive Motorsport!

Ogni settimana le immagini più belle e i ricordi più coinvolgenti dei protagonisti delle competizioni motoristiche, con le news dai campi gara e la rubrica Racing Time, motori e orologi.



PROGRAMMAZIONE TV

Top Calcio 24 canale 152 venerdì 19:30

Reteconomy canale Sky 512 sabato 13:30

Odeon 24 - Nuvola 61 canale 177 domenica 21:30

PARTNERS

DOTZ
T. LAPARACI & C. S.p.A.

DIABOLINA
RACING

AEZ
LEATHERMAN

HANKOOK
driving emotion

UNA PRODUZIONE

3EMME&2A
PRODUZIONE MULTIMEDIALE

Redazione: Via della Liberazione 71
20068 Peschiera Borromeo (MI)
www.safedrive.it - info@safedrive.it
www.3emme2a.it



GR TOYOTA
GAZOO
RACING



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

VINCERE VUOL DIRE
NON FERMARSI MAI.



**TOYOTA È CAMPIONE DEL MONDO COSTRUTTORI RALLY 2018
CON YARIS WRC.**

Sono le emozioni più forti che ci guidano sulla strada migliore.
Perché è tutto quello che impariamo nel mondo delle corse che ci permette
di realizzare auto sempre più sicure e performanti per la guida di ogni giorno.

Dati su consumi ed emissioni non disponibili in quanto il veicolo non è in commercio.

GR TOYOTA
GAZOO
RACING

Segui Toyota Gazoo Racing.



TUTTO IL FILM DEL CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1 2018

AUTO SPRI NT

n. 48

Numero super

AUTO SPRI NT + AS Extra

4,00 euro (Italy only)

Anno LVII Settimanale
27 novembre-3 dicembre 2018

BE 770 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,20 €
FRANCE 770 € - UK 7,40 €
CH 9,50 CHF - USA 11,50 \$



80048
9 11770005 1174006
Poste Italiane SpA s.p.a. - DL 330/2013 (conv. in L. 6/2014 art. 1, c. 1) 02/03/2014



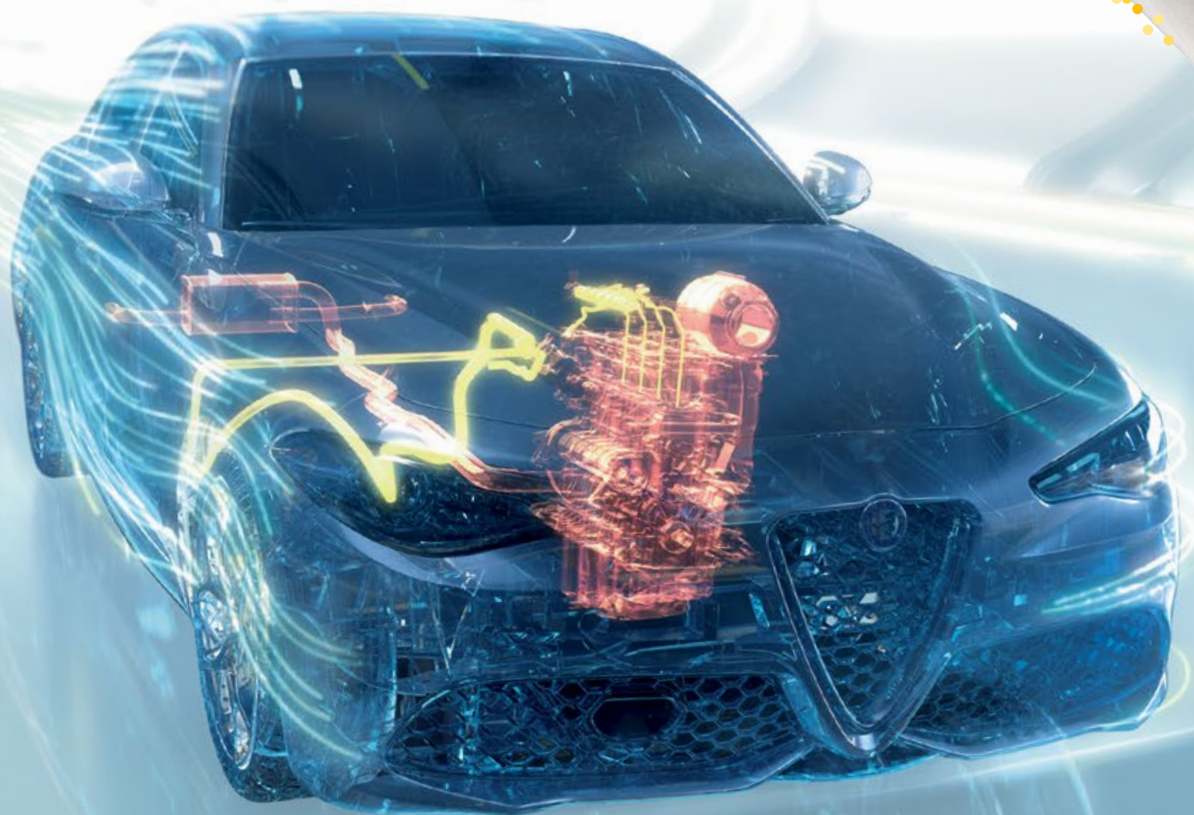
SPETTACOLO MONDIALE

DAMMI IL CINQUE

Per **Hamilton** e **Mercedes** un'altra stagione da record nonostante una **Ferrari** che ha fatto sognare

ENI DIESEL+

PER TE CHE HAI A CUORE
LA VITA DELLA TUA AUTO
E L'AMBIENTE.



**Vuoi che la tua auto duri di più?
Inizia prendendoti cura del motore con Eni Diesel +.**

Eni Diesel +, grazie agli speciali detergenti, elimina i residui delle combustioni precedenti e mantiene gli iniettori in condizioni ottimali. Così contribuisce a dare più potenza al motore e più vita alla tua auto. Inoltre Eni Diesel +, prodotto nella bioraffineria Eni di Venezia, anche grazie al 15% di componente green rinnovabile, riduce l'impatto ambientale e i consumi rispetto al diesel tradizionale.

#EniDieselPiùVitaAlMotore



enistation.com

Provalo in oltre **3000 Eni Station**

Non è stato un banale 5

Mercedes e Lewis Hamilton. Ancora loro. Sempre loro. Ora che si sono spente le power unit, espletata anche la formalità dell'ultimo round del Mondiale F.1 2018 sulla pista di Abu Dhabi, dopo una stagione davvero pazzesca caratterizzata da molti up and down, sullo sfondo restano due totem. Da una parte la Freccia d'Argento imperterrita nella sua parabola vincente e ascendente; dall'altra un pilota spesso inarrivabile che si ciba di vittorie e record con in testa, oltre ad alcune pettinature a volte un tantino ardite, anche l'idea meravigliosa di riscrivere la storia della Formula Uno. Si chiude così una stagione combattutissima fino a settembre e poi fagocitata ancora una volta dalla Mercedes dopo grandi, a volte pure abbaglianti, lampi rossi che hanno fatto cullare un sogno spezzato solo all'alba di un autunno diventato gelido per le speranze di dare l'assalto a un titolo iridato che manca ormai da molto tempo nella bacheca dentro al grande serpentone del reparto corse a Maranello. Va in archivio un Mondiale dove, comunque, l'uomo, in diverse circostanze, è parso anche superiore alla macchina con Hamilton spesso a fare la differenza in un duello Mercedes-Ferrari mai così tirato in epoca ibrida. W09 e SF71H hanno spesso battagliato ad armi pari nel solco di una sfida dove l'asticella delle prestazioni non ha mai smesso di alzarsi. Con 11 successi e 11 pole position messe nel carniere, Lewis ha vergato la sua firma su più della metà dei Gp andati in scena lasciando a Vettel (5 successi), Ricciardo e Verstappen (2) e Raikkonen (1) le altre porzioni di gloria all'interno di un anno molto particolare. Un anno segnato dal dramma con la scomparsa shock del presidente della Ferrari Sergio Marchionne subito dopo la disputa del Gp di Germania e di addii con Fernando Alonso che ha corso a Abu Dhabi l'ultimo Gp in carriera. Un anno a cullare grandi sogni, in panchina come hanno fatto Antonio Giovinazzi e Robert Kubica, che si avvereranno nel 2019 quando entrambi saranno al via del Mondiale di F.1. Un anno che adesso è tutto da rileggere nelle pagine che seguono...

DOMENICA SERRA


**AUTO
SPRINT**
www.autosprint.it

 Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it
Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
 06.49.92.343

Cesare Maria Mannucci
 (inviato)
c.mannucci@autosprint.it
 06.49.92.289

 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
Foto F.1: Ercole Colombo,
 Alberto Crippa

Fotografie: Massimo Bettoli,
 Sutton-Images.com,
 Getty Images, Fuggiano

Ricerca fotografica:
 Chicco Rimondi

Humour: Giorgio Serra

Testi: Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi

Statistiche: Michele Merlini

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 Cappellani

 CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

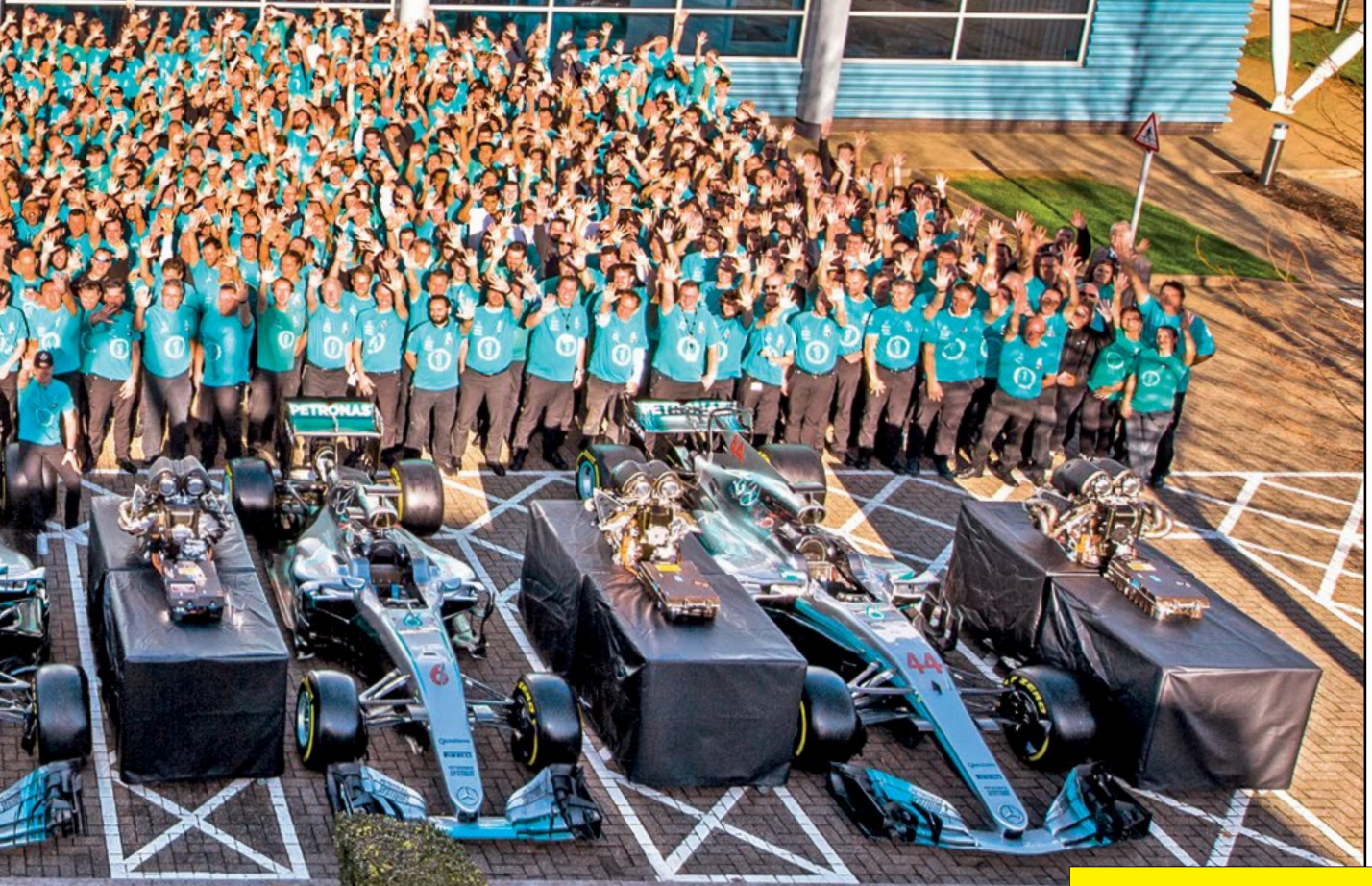
 
  

La quinta S



La Mercedes si conferma dominatrice dell'era turboibrida, dal 2014 a oggi. E con la Stella a Tre Punte Hamilton si laurea pentairidato

infonia



Dominatrice di un'epoca

L'epopea turboibrida in F.1 è partita nel 2014 e da allora a livello di titoli iridati la Mercedes è diventata esclusivista. Questa immagine ne è l'emblema e il riassunto...



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

Lil 2018 sarà ricordato come l'anno del dieci e lode per la Mercedes. Dieci, come il voto che la Casa tedesca a base inglese merita, dieci come le vittorie che sono occorse a Hamilton prima di confermare i dieci - pure loro - mondiali consecutivi vinti, cinque Piloti e Cinque Costruttori, con quest'ultimo che è appunto arrivato a Interlagos, nel giorno dell'inopinato contatto tra Ocon e Verstappen che ha spalancato le porte all'ennesima festa grande della Stella a Tre Punte. Guardando alla cosa in altri termini, la Casa delle Freccie d'Argento ha vinto praticamente metà delle corse in programma, all'interno di una formula, quella turboibrida, nella quale complessivamente viaggia alla spaventosa media di quattro Gran Premi vinti ogni cinque disputati, ossia l'80% delle corse poste in carriera. Cifre quasi inusitate, un passo spaventoso che ormai proietta la Mercedes stessa all'inseguimento diretto della Casa depositaria del ciclo vincente più glorioso della storia, ossia la Ferrari dell'era Schumacher, ma anche contrassegnata da Montezemolo, Todt, Byrne e Brawn, al top nel Guinness dei primati con undici titoli mondiali consecutivi, sei Costruttori e cinque Piloti. E a tutt'oggi la supremazia del package composto dalla power unit tedesca, dal tetragono team e da un Lewis Hamilton mai così spietato, sornione, velocissimo e privo di macchia e d'errore, sembra poter ambire a ulteriori traguardi che riguardano ormai, in termini di cifre e primati, raggiungimenti che potrebbero proiettare la squadra al top di tutti i tempi, vincendo anche nel 2019 entrambi i mondiali. Tutto questo per dire che il compito della Ferrari, coraggiosamente tesa a rappresentare un credibile contender, anche stavolta era disperatamente difficile e a conti fatti la Casa di Maranello ha fatto tutto ciò che poteva per creare pensieri alla terribile rivale. Riuscendoci, è vero, soprattutto nella prima metà della stagione, grazie anche a una meravigliosa partenza sia in Australia che in Bahrain, che ha visto la SF71H subito in grado di mandare in confusione la W09. Monoposto forse meno dominatrice delle consorelle, ma poi capace di portare avanti un cammino di crescita e consolidamento costante e incredibilmente efficace, fatta salva la giornata del Gp d'Austria che ha visto entrambe le Freccie malinconicamente

parcheggiate ben prima della fine della gara, stoppate da guai d'affidabilità. In un contesto come questo i problemi della Ferrari sono stati ben più importanti e hanno riguardato purtroppo il versante umano. A partire dalla perdita in corsa del suo intelligente, volitivo e coraggioso timoniere, Sergio Marchionne, venuto a mancare il 25 luglio, tre giorni dopo il Gp di Germania, per poi riguardare gara dopo gara il primo pilota Sebastian Vettel, in netta crisi personale tanto da dar vita a una serie lunghissima e quasi ininterrotta di errori e imperfezioni di guida più o meno gravi, che a tre quarti di mondiale hanno letteralmente tarpato le ali a una SF71H che resta tuttavia la monoposto più competitiva partorita dal Cavallino Rampante negli ultimi dieci anni di attività nei Gran Premi. Per una sorta di triste incrocio il momento emblematico più negativo e devastante ha quasi coinciso, visto che Marchionne si è spento tre giorni dopo che Vettel, uscendo al Motodrom nel Gp di Germania, aveva commesso il suo errore più significativo, in una gara che fin lì teoricamente avrebbe potuto (e magari dovuto) vincere. La ripresina c'è poi stata in Belgio, all'arrivo della PU evoluta, con un trionfo apparentemente scacciacrasi e un Vettel in grande spolvero, ma poi è venuta la giornata di Monza a inchiodare le speranze Ferrari. Con scarsa collaborazione al via tra Raikkonen e Seb e quest'ultimo che alla Roggia tenta il tutto per tutto su Hamilton che gli è davanti, finendo col girarsi e col rovinarsi una gara fondamentale nell'economia della lotta al titolo. Tutto il resto poco ha contato, con Hamilton capace di infilare quattro vittorie consecutive tali da togliere ogni velleità al sempre più rassegnato Vettel, fino al giorno dell'assegnazione del titolo, certificata anche da un punto di vista matematico, in Messico, con Hamilton che festeggia come l'anno scorso facendo tonfi nella zona dello stadio. E adesso, anche per lui, con cinque titoli mondiali vinti - tanti quanti quelli di Fangio -, comincia la rincorsa ai sette di Schumi. Con tanta classe, determinazione e giustificate speranze. Alla Ferrari e a Seb Vettel il compito di rendergli ancor più duro il cammino futuro. Dopo un 2018 comunque intenso, tirato e ricco di momenti emozionanti, che vale la pena rivivere gara per gara.

GIOCA CON STILE. O SCATENA LA PERFORMANCE.



595

turismo

SEDILI IN PELLE
DETTAGLI CROMATI SATINATI
NUOVO PACCHETTO URBAN*



595

competizione

SEDILI SABELT
NUOVO SCARICO RECORD MONZA ATTIVO
180 CV

NUOVA GAMMA ABARTH 595

Consumo di carburante ciclo misto Nuova Gamma Abarth 595 (l/100 km): 6,9 - 6,5; emissioni CO₂ (g/km): 158 - 146, con valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione riferito al ciclo NEDC di cui al Regolamento (UE) 2017/1152-1153, aggiornati alla data del 31 ottobre 2018; valori più aggiornati saranno disponibili presso la concessionaria ufficiale Abarth selezionata. I valori sono indicati a fini comparativi e potrebbero non riflettere i valori effettivi. *Comprende sensori di parcheggio, sensore pioggia e sensore crepuscolare.



GETTY IMAGES

Australia La Ferrari e Vettel approfittano delle opportunità date dagli imprevisti in gara

Parte bene Lewis Hamilton che rintuzza gli attacchi di Kimi Raikkonen, seguito da Sebastian Vettel, con Kevin Magnussen sorprendentemente quarto. Al 18esimo giro comincia il valzer dei pit-stop e Vettel va in testa. Al 22esimo passaggio Magnussen è fuori perché gli viene fissata male la posteriore sinistra. Stesso destino due giri dopo per l'altro pilota della Haas, Romain Grosjean, il quale è out lungo la pista. Proprio il disastro tattico delle Haas diviene il leit-motiv della gara e anche l'evento che influenza in modo determinante il prosieguo della competizione.

Infatti la conseguente Virtual Safety Car avvantaggia Vettel, il quale cambia gomme e si ripresenta in pista davanti a Hamilton. Dopo l'entrata della Safety Car Seb è in testa su Hamilton, Raikkonen, Ricciardo, Alonso, Verstappen, Hulkenberg e Vandoorne. Nonostante non lasci nulla d'intentato, non ci sarà nulla da fare per Lewis Hamilton e così Sebastian Vettel coglie la vittoria numero 48 che nel suo caso coincide anche col centesimo podio.

La gara australiana segna anche il debutto nella massima formula del monegasco Charles Leclerc al volante della Sauber-Alfa Romeo motorizzata Ferrari, che finisce per il momento fuori dalla zona punti dando in ogni caso l'impressione d'avere un ottimo potenziale.



**Melbourne
L'ouverture**

È un circuito cittadino anomalo, in realtà tutt'altro che cunicolare, molto scorrevole e impegnativo, capace di mettere in crisi l'affidabilità delle nuove F.1 alla prima gara



La fine del super ammortamento? L'inizio degli Ecoincentivi Ford.

Fino a € 10.000 di vantaggi sulla gamma veicoli commerciali Ford.



NUOVO TRANSIT COURIER
Con Clima e Radio
€ 9.400 IVA ESCLUSA
In pronta consegna

E in più Anticipo Zero TAN 1,95% TAEG 3,68%



Go Further

Offerta valida fino al 31/12/2018 su Transit Courier 1.5 TDCi 75 CV Euro 6.2 Entry con Clima e Radio a € 9.400,00 (IPT, messa su strada e IVA esclusa) **a fronte di rottamazione o permuta di un veicolo immatricolato prima del 31/12/2013**, grazie al contributo dei Ford Partner. Esempio di Leasing Ford Credit comprensivo del servizio facoltativo Ford Protect 7 anni/140.000 Km: prezzo di vendita € 9.830,00 (IPT, messa su strada e IVA esclusa). Primo Canone anticipato € 434,23 (comprensivo di prima quota leasing € 134,23 e spese gestione pratica € 300), 47 quote da € 134,23 (IVA e spese incasso € 4 escluse); opzione finale di riscatto ad € 4.675,20. Importo totale del credito di € 10.828,08, comprensivo dei servizi facoltativi Guida Protetta, Assicurazione vita e invalidità. Totale da rimborsare € 11.622,24. Imposta di bollo in misura di legge all'interno della prima quota mensile. Costo Totale € 11.622,24. **TAN 1,95%, TAEG 3,68%. Salvo approvazione FCE Bank plc.** Per informazioni sulle condizioni generali del finanziamento fare riferimento alla Brochure Informativa disponibile sul sito www.fordcredit.it. Prezzo raccomandato da Ford Italia S.p.A. I veicoli in foto possono contenere accessori a pagamento. Ford Transit Courier: **consumi da 4,3 a 5,8 litri/100km (ciclo misto); emissioni CO2 da 117 a 131 g/km.**



GETTY IMAGES



**Sakhir,
nel deserto**

Tracciato posto praticamente nel deserto ma tutt'altro che scorrevole e veloce. Pista che stavolta vede una vera e propria maratona di Vettel che sprema il massimo dall'ultimo treno di gomme



Bahrain L'azzardo in fatto di durata degli pneumatici premia Vettel e la Rossa

Al via Sebastian Vettel ha una grande opportunità e dimostra di saperla sfruttare alla perfezione, transitando subito davanti a tutti. Al secondo giro Max Verstappen prova a infilare Lewis Hamilton e il seguente contatto lo vede tornare ai box, salvo subito dopo ritirarsi causa la perdita di una gomma che provoca una Virtual Safety Car. Vettel continua la sua progressione davanti a Bottas e Raikkonen con Hamilton sesto e in rimonta, tanto che all'11esimo giro è già quarto.

Al pit-stop Sebastian Vettel monta gomme soft e proprio con queste più avanti si decide di tentare l'impresa di portare a termine il Gran Premio. Una mossa che sarà anche la chiave della corsa.

Al ventiseiesimo giro Vettel torna al comando, superando Hamilton alla curva uno.

Al 36esimo giro avviene la seconda sosta di Raikkonen il quale però per un malinteso riparte quando ancora la posteriore sinistra deve essere effettivamente sostituita, urtando un meccanico, che resta infortunato, fortunatamente in modo non grave. Per Iceman è il ritiro dalla corsa.

Poco dopo sempre in seno alla Ferrari si decide di provare a completare la corsa con le soft, prendendosi un grande rischio. Con il finlandese Bottas che fa di tutto per mettere pressione allo stesso Seb, fino a limare nel finale il divario a meno di un secondo dal battistrada, ormai sulle tele. Tuttavia, malgrado un tentativo non proprio convinto all'ultimo giro, Vettel riesce a portare a termine la corsa vittorioso, comandando la classifica generale a punteggio pieno, dopo le due prime corse.



**RENAULT
PRO+**

Veicoli Commerciali Renault

Per crescere, hai un'ampia gamma di scelte.



**OGGI PUOI FARLO PIÙ VELOCEMENTE,
APPROFITANDO DEL SUPER AMMORTAMENTO AL 130%***

In caso di permuta o rottamazione

da **7.950 €**** IVA esclusa con Leasing Pro+**

Anziché da **8.950 €***** senza Leasing.

Oltre oneri finanziari, TAN 3,49% - TAEG 6,92%

A NOVEMBRE SEMPRE APERTI

Gamma veicoli commerciali Renault. Emissioni di CO₂: da 112 a 247 g/km. Consumi (ciclo misto): da 4,3 a 9,5 l/100 km. Emissioni e consumi omologati. Foto non rappresentativa del prodotto.

*Previsto dalla Legge di Stabilità 2018.

**Esempio leasing calcolato su KANGOO Express Compact Energy dCi 75 euro 6 a € 7.950 (IVA, messa su strada, IPT e contributo PFU esclusi) in caso di permuta o rottamazione. Importo totale del credito: € 10.213,91 comprensivo di prezzo del veicolo € 8.668,83 (MSS € 519,83, IPT € 199 calcolata su Provincia di Roma, contributo PFU escluso) e, in caso di adesione, di Pack Service con 3 anni di assicurazione Furto e Incendio e 3 anni di assicurazione Kasko a € 1.250 e Manutenzione Ordinaria 3 anni o 60.000 km a € 295,08. Anticipo € 2.020,70 (comprensivo di spese di istruttoria € 300 e imposta di bollo € 25,94), n. 35 canoni da € 159,01; riscatto € 3.762,92 interessi € 939,94. Importi IVA esclusa; TAN 3,49% (tasso fisso) e TAEG 6,92%. Importo totale dovuto € 9.249,35 IVA inclusa (per acquisire la proprietà del bene occorre aggiungere l'importo del riscatto). Spese di incasso mensili € 3, spese per invio comunicazioni periodiche (una volta l'anno) € 1,20 (on line gratuito) oltre Imposta di bollo pari a € 2,00; Spese gestione fissa di proprietà € 15,00 all'anno; Spese amministrative per gestione passaggio di proprietà € 150,00 in caso di riscatto. Importi IVA esclusa. Offerta riservata ai possessori di partita IVA. Salvo approvazione Finrenault. Documentazione precontrattuale ed assicurativa disponibile presso i punti vendita della Rete RENAULT convenzionati Finrenault e sul sito www.finrenault.it. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. È un'offerta della rete Renault che aderisce all'iniziativa valida fino al 30/11/2018.

***Prezzo riferito a KANGOO Express Compact Energy dCi 75 euro 6 (IVA, messa su strada, IPT e contributo PFU esclusi) valido in caso di ritiro di un veicolo commerciale usato o da rottamare e di proprietà del cliente da almeno 6 mesi presso la Rete RENAULT che aderisce all'iniziativa. È un'offerta della rete Renault che aderisce all'iniziativa valida fino al 30/11/2018.



LA PRESSE

Cina Il giorno della riscossa per Daniel Ricciardo e la Red Bull motorizzata dalla Renault

Partenza che vede Sebastian Vettel stringere Raikkonen così Bottas passa Iceman così come Verstappen, mentre Lewis Hamilton resta dietro a Kimi. Alla fine del primo giro transitano Vettel, Bottas, Verstappen, Raikkonen, Hamilton, Ricciardo, Hulkenberg, Sainz, Grosjean, Magnussen, Alonso, Stroll, Ocon, Perez, Sirotkin, Vandoorne, Leclerc, Hartley, Gasly e Ericsson. Le Red Bull Racing al 17esimo giro montano gomme medie, dando il via al valzer dei pit stop. Kimi in testa cede il comando a Bottas e lascia sfilare pure Vettel. Al 30esimo giro Hartley è speronato dal compagno di squadra Gasly e entra in pista la Safety Car, così la Red Bull fa montare le soft ai suoi piloti. Al restart Bottas è primo su Vettel, Hamilton, Verstappen, Raikkonen e Ricciardo. Proprio le Red Bull in questo momento possono sfruttare a fondo il vantaggio d'avere le gomme

fresche, tanto che al 37esimo giro Ricciardo supera Raikkonen e scavalca lo stesso Verstappen, vittima di una digressione mentre lottava con Hamilton. Al 40esimo giro lo stesso Hamilton deve subire l'infilita del fortissimo Ricciardo. Al 43esimo giro Verstappen colpisce Vettel, cercando di superarlo e facendogli perdere diverse posizioni, fino a scivolare al sesto posto. Ricciardo passa anche Bottas, al 44esimo giro, andando in testa mentre Kimi è risalito al terzo posto. Vettel cede la sesta posizione a Nico Hulkenberg. Nel finale Vettel e Hamilton sono in crisi di gomme, con Lewis che cede a Verstappen e Vettel che viene superato da Alonso a due giri dal termine. Daniel Ricciardo, intanto coglie il suo sesto successo in un Gp. Quanto a Hamilton deve accontentarsi di arrivare a punti ma accade per la 28esima volta di fila ed è buon segno....



GETTY IMAGES



Shanghai surprise!

Di solito il circuito che ospita il Gp di Cina vede molto competitive le Mercedes, eppure stavolta a gioire è la Red Bull, che si dimostra tatticamente il connubio più meritevole e opportunist...



Azerbaijan Hamilton riesce a emergere in extremis

Al via Vettel scattato dalla pole resta primo seguito dalle Mercedes. Intanto Kimi si tocca con Ocon e va ai box per cambiare il musetto, mentre il francese è out. Considerato anche il contatto tra Sirotkin e Alonso, entra la Safety Car. Primo Vettel poi le Mercedes, le Red Bull, Sainz, Stroll, Hulkenberg e Gasly. Al restart, dopo 5 giri neutralizzati, Vettel riesce a difendere la sua prima posizione. Hulkenberg, sesto dietro al compagno di squadra Sainz, va kappà al decimo passaggio, danneggiando una sospensione. Lewis Hamilton cambia gomme al 23esimo giro e rientra terzo. Al 30esimo giro monta coperture nuove pure Seb Vettel, il quale ritorna in pista secondo, a sandwich tra le Mercedes. Al 35esimo passaggio Daniel Ricciardo passa Max Verstappen, ma i due piloti Red Bull danno vita a un incidente, nel rettilineo dei box. Ricciardo infatti tampona Verstappen e tutti e due sono fuori corsa, con tanto di nuovo ingresso della Safety Car. Bottas, battistrada, cambia a sua volta le gomme. Sotto safety Grosjean, sesto, va a muro. Un errore inquietante nella sua assurdità. Al restart Bottas è sempre in testa su Vettel, Hamilton, Iceman e Perez. Vettel prova anche a passare Bottas, ma va lungo e scende al quarto posto. Per lui è il primo sbaglio significativo in una stagione che però poi si rivelerà assai poco fortunata, da questo punto di vista. E a proposito di sfortuna ben più grande, al 48esimo passaggio Bottas vede sgonfiarsi la gomma posteriore destra, danneggiata da un detrito, ed è costretto al ritiro a tre giri dalla fine, quando poteva meritatamente vincere. La sua posizione passa a Lewis Hamilton che coglie a sorpresa la vittoria davanti a Iceman e al sorprendente Sergio Perez, su Force India.



Baku, l'anomalo

Non ci sono vie di mezzo a Baku, in parte cittadino puro e strettissimo e per altri versi velocissimo e estremo. Una sezione aeroportuale inserita in un toboga cunicolare a rendere la sfida durissima





GETTY IMAGES

Spagna Hamilton e la Mercedes vincono mentre scoppiano le polemiche sulle gomme

A Barcellona la Pirelli provvede a ridurre la battistrada di 0,4 millimetri, di fatto venendo incontro alle esigenze Mercedes, soluzione poi adottata anche in occasione dei Gp in Francia e Gran Bretagna. La cosa ovviamente dà la stura a un turbillone di polemiche...

Hamilton scatta bene, davanti a Vettel e Bottas, mentre Grosjean perde il controllo e tenta di riprendere la sua Haas ma viene centrato da Hulk e Gasly. I tre piloti sono subito out e entra in pista la Safety Car, fino al settimo giro. Al restart Hamilton sopravanza Vettel, Bottas, Iceman, Verstappen e Ricciardo. Al diciassettesimo giro, Vettel monta gomme medie.

Al ventiquattresimo passaggio Lewis Hamilton effettua la sua sosta, proprio mentre Kimi per una perdita di potenza è costretto a ritirarsi. Ultimato il valzer delle fermate, Lewis Hamilton è di nuovo in testa su Bottas, Verstappen, Ricciardo e Magnussen. Il ritiro di Ocon per guai al motore suggerisce alla direzione gara di instaurare il regime di Virtual Safety Car. Sebastian Vettel prova a sfruttare la situazione montando gomme medie, passando quindi al quarto posto, dopo che era stato secondo.

In ogni caso la graduatoria non subisce particolari scossoni e Lewis Hamilton va a vincere assicurando, con Bottas secondo, un'importantissima doppietta per la Mercedes che sta dimostrando di poter rispondere all'offensiva iniziale della Ferrari, anche se i malumori sul caso-gomme si fanno sentire...



Barcellona test track

È la pista canonica per la F.1, quella che più somiglia alla configurazione media delle piste mondiali. Sede dei test, chi va forte qui poi va bene dappertutto...



SAMSUNG



Perfect reality

QLED 8K

Porta la tua esperienza visiva su un altro livello.
Il livello della realtà.

Scopri la profondità e i dettagli di una risoluzione senza precedenti. Trasforma i contenuti che più ami in immagini sempre perfette, incredibilmente vive e realistiche, grazie all'innovativo processore Quantum 8K con Intelligenza Artificiale. È l'inizio della rivoluzione 8K di QLED TV.

www.samsung.it/qled8k



COLOMBO



L'abito fa Monaco

La forma di Montecarlo ne circoscrive la sostanza. È il tracciato più classico, claustrofobico e glamour del mondiale, con tutto ciò che di bello e strano ne consegue...



Monaco Ricciardo si risollewa dalla delusione 2017 e coglie un successo risarcitorio

Daniel Ricciardo, il poleman, scatta regolarmente e transita primo seguito da Sebastian Vettel, che condivideva con lui la prima fila, quindi, a seguire Hamilton, Raikkonen, Bottas e il sorprendente Ocon. Verstappen, avviatosi dal fondo dopo un crash in qualifica, recupera posizioni su posizioni, ma la sua gara è compromessa, su un tracciato cunicolare come quello del Principato, sul quale i sorpassi sono difficilissimi e i migliori praticamente irraggiungibili. Al dodicesimo giro Hamilton monta gomme ultrasoft. Tra il sedicesimo e il diciassettesimo passaggio si fermano per cambiare le gomme pure Vettel, Ricciardo e Bottas. Al ventottesimo giro la Red Bull di Ricciardo accusa un calo di potenza subito comunicato a Vettel e Hamilton che riducono il margine, mantenendo tuttavia loro malgrado le posizioni. La gara non vive particolari sussulti, fin quando, al 70esimo passaggio, Leclerc tampona Hartley dopo il tunnel, causa un problema ai freni. I due piloti sono out e si prosegue in regime di Virtual Safety Car che aiuta Ricciardo a tenere a distanza l'inseguitore Vettel. Alla fine l'australiano Daniel Ricciardo riesce a ottenere la settima vittoria in carriera, (consolandosi della delusione dell'anno prima) partendo dalla pole, riuscendo a sopravanzare gli incalzanti ma rassegnati Vettel e Hamilton. Quanto a Verstappen, porta a casa due punticini. Ben magra consolazione.

DAS BOOT



Ci vediamo su Sky

Nuova serie
da gennaio

sky atlantic





Canada classico

Il 2018 è l'anno del quarantesimo anniversario del connubio tra il tracciato cittadino di Montreal e il Circus della Formula Uno. Nel 1978 Villeneuve su Ferrari colse la sua prima vittoria



SUTTON-IMAGES.COM

Canada La Ferrari con Seb fa festa sull'Isola di Notre Dame dopo 14 anni di digiuno

Il poleman Vettel scatta bene restando davanti a Bottas, Verstappen, Hamilton, Ricciardo e Raikkonen. Al primo giro si verifica uno spaventoso incidente tra Stroll e Hartley, per fortuna senza nessuna conseguenza fisica per i due giovani piloti, con la safety car che neutralizza la corsa per tre giri. Hamilton da inizio gara accusa un problema alla power unit che ne condiziona le performance e non può lottare per le primissime posizioni. Il successivo valzer dei pit-stop non cambia lo status quo, visto che al 37esimo passaggio Bottas cambia gomme, ben presto imitato da Vettel il quale schiva l'insidia e torna regolarmente in pista in prima piazza. Proprio in questa fase di corsa Bottas cerca di avvicinarsi a Vettel, ma non riesce a colmare il gap compiendo anche un errorino che inficia la sua progressione. I due che si giocano la vittoria sono seguiti da Verstappen, Ricciardo e Hamilton. Quanto allo stesso Bottas, la sua azione non può essere più di tanto pericolosa per il battistrada Vettel, perché deve limitarsi per risparmiare benzina e evitare di restare a secco. La bandiera a scacchi viene quindi mostrata per errore con un giro d'anticipo dopo il passaggio di Vettel sul traguardo. Gaffe della modella Winnie Harlow, anche se la corsa di fatto viene regolarmente completata. A scanso equivoci, la classifica considerata è quella in vigore a due giri dal termine. E la Ferrari torna al successo a Montreal, grazie a Vettel, dopo un digiuno durato ben 14 anni.



Francia Vettel tampona Bottas, Hamilton invece trionfa

Per il Paul Ricard è un applaudito ritorno nel giro della Formula Uno dopo ben 28 anni di digiuno, in una giornata che si presenta subito come ben poco ideale per Sebastian Vettel. Al via infatti il poleman Hamilton difende agevolmente la sua posizione, mentre Seb tocca da dietro Bottas e lo fa finire in testacoda. Altra toccata nel gruppone tra Ocon e Gasly, col ritiro di entrambi. Entra la Safety Car, mentre è in testa Hamilton seguito da Verstappen, Sainz, Ricciardo, Magnussen, Leclerc e Raikkonen, mentre Vettel e Bottas, costretti a una fermata subitanea e imprevista, devono recuperare da fondo classifica.

Al restart Iceman si produce in una bella rimonta passando Leclerc e anche Magnussen, oltre a Sainz, mentre viene comunicato il time penalty di 5 secondi per Vettel che aveva appunto toccato Bottas. Il capoclassifica Lewis Hamilton cambia le gomme al 32esimo giro e cede la testa della gara a Kimi il quale tuttavia si ferma e cambia pneumatici al giro successivo, rientrando in pista dietro al caposquadra Seb. Vettel, che è passato da Ricciardo. Hamilton è leader davanti alle Red Bull, a Vettel, a Raikkonen e a Bottas. Sebastian si ferma quindi per la seconda sosta, montando le ultrasoft, restando quinto. Kimi infila quindi Ricciardo, che ha dei problemi alla power unit e è in zona podio. Al 49esimo passaggio Lance Stroll vede esplodere una gomma all'altezza di Signes e si ritira. Precauzionalmente Charlie Whiting neutralizza la gara con la Virtual Safety Car fino alla fine. Lewis Hamilton vince, davanti a Verstappen e Iceman.

SUTTON-IMAGES.COM



Ricard di ritorno

Circuito classico quanto moderno e sicuro per la F.1 d'antan, il Paul Ricard viene reinserito nel giro del mondiale dopo quasi trent'anni. Belle infrastrutture ma poca personalità...





Zeltweg tagliato

Tutte le volte che si torna a correre in Austria il pensiero va alla classica versione del tracciato, amputato per dare vita al modesto Red Bull Ring. Ring per modo di dire



Austria Nel giorno della debacle Mercedes, Verstappen e la Red Bull riprendono quota

Al via il poleman a sorpresa Valtteri Bottas viene bruciato dal compagno di colori Lewis Hamilton e da un baldanzoso Kimi Raikkonen, che però allarga alla curva 3 e viene infilato sia dallo stesso Bottas che da Verstappen.

Ma al 13esimo giro il primo colpo di scena destabilizzante per la corsa: Bottas si ritira col cambio kappào e la cosa fa consigliare d'adoptare la Virtual Safety Car. Ferrari e Red Bull rientrano ai box per cambiare gomme, mentre il battistrada Hamilton tiene duro e resta in pista fino al 26esimo passaggio. Hammer torna in pista solo quarto, dietro le Red Bull e Iceman. Al 39esimo giro Vettel infila Hamilton in crisi di gomme e adesso è terzo. Il britannico effettua la seconda sosta al 52esimo passaggio, tornando in pista quarto grazie al contemporaneo ritiro di Ricciardo. Ma al 62esimo giro la gara è scossa dall'inatteso ritiro dello stesso Lewis Hamilton: evidentemente l'evoluzione portata in pista dalla Mercedes è competitiva ma non ancora baciata dal dono dell'affidabilità. In testa alla gara Max Verstappen non ha problemi e va così ad aggiudicarsi la quarta vittoria personale della sua carriera in F.1, precedendo le Ferrari di Vettel e Raikkonen, con Arrivabene che a fine gara sottolinea che ha poco senso affrettarsi a presentare evoluzioni quando poi queste non sono in grado di terminare un Gp: il riferimento alla Mercedes appare tutt'altro che cifrato...



Gran Bretagna Vettel e la Rossa vanno a vincere... a casa loro!

Al via l'idolo locale e acclamattissimo poleman Lewis Hamilton viene bruciato sia da Vettel che da Bottas e poi alla curva 3 entra in collisione con Kimi finendo in testacoda. Iceman viene subito sanzionato con 10 secondi di penalità, al primo pit stop. Vettel tiene quindi sorprendentemente il comando della corsa davanti a Bottas, Verstappen, Raikkonen e Ricciardo. Hamilton nel frattempo risale stupendamente in una manciata di giri dal 17° posto nel quale era sprofondata al 6°, anche se ormai accusa un distacco di quasi mezzo minuto dal capoclassifica della Rossa e per lui la corsa per la vittoria pare forzatamente compromessa. Al 20esimo si ferma il capoclassifica Vettel per montare le medie, imitato da Bottas e dopo cinque passaggi da Hamilton, risalito terzo. Seb è sempre leader davanti a Bottas e alle Red Bull. Al trentaduesimo giro Marcus Ericsson picchia pesantemente alla Abbey e entra in pista la Safety Car, così Ferrari e Red Bull ne approfittano per montare le soft mentre Bottas si issa in testa e Hamilton entra in zona podio. Dopo il restart, altra Safety Car causata dalla collisione tra Grosjean e Sainz, alla Copse. Vettel al riavvio insegue Bottas e al 45esimo passaggio torna in testa, con una stupenda infilata in staccata alla Brooklands, col Bottas in netta crisi di gomme che subito dopo deve arrendersi in sequenza anche a Hamilton e a Iceman. Per Vettel il resto della corsa è una passerella trionfale e per di più "a casa loro", a sottolineare l'eccezionalità del trionfo Ferrari, purtroppo l'ultimo con Marchionne ancora in vita, che, sofferente e ormai alla fine non può far arrivare alcun commento.

SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



Silverstone per Lewis

È diventato il tradizionale momento di crowdsurfing per l'idolo locale Hamilton, sempre a suo agio sul complesso tracciato di casa, non più iperveloce ma tremendamente probante e impegnativo per le vetture della massima formula





Germania Errore terribile di Vettel. Gode Hamilton

Attenzione, perché questa è la gara della svolta, purtroppo non positiva, per i tifosi della Ferrari. Ma al via nessuno può neanche immaginarlo, perché Seb parte da poleman e conserva il comando, davanti a Bottas e a Kimi. Seguono Verstappen, Magnussen, Hulkenberg e Grosjean. A movimentare la corsa in realtà è il recupero furioso di Hamilton, avviatosi quattordicesimo, e Ricciardo, scattato dall'ultima fila, cioè diciannovesimo. Il primo turno dei pit stop vede Vettel fermarsi piuttosto tardi rispetto agli altri, al 25esimo giro, montando le soft. Al comando così va Raikkonen, su Vettel, uno strepitoso Hamilton e il suo compagno Bottas. Nel frattempo per un guasto tecnico termina la gara di

Ricciardo, che era sesto. Al 39esimo giro, da bravo e disciplinato gregario, Kimi fa passare il capitano Vettel, di nuovo leader. Intanto fa capolino la pioggia, che si manifesta leggera in alcune parti del tracciato, come ad esempio alla curva 6, ma non sufficiente da consigliare d'adottare le intermedie. Al 51esimo giro la svolta della corsa e, in proiezione, anche nel campionato, perché Sebastian Vettel va fuori pista clamorosamente alla curva Sachs, nel Motodrom, e la sua corsa finisce lì. Entra la Safety Car e Hamilton prende la corsia d'ingresso ai box, ma poi cambia idea, taglia e rientra in pista. Sotto Safety in testa ora si trova lo stesso Hamilton, poi sfilano Bottas, Raikkonen, Verstappen e Hulk. Al restart Bottas sembrerebbe tentare un attacco sul suo capitano Hamilton, ma poi tutto rientra e Valtteri si mette quieto sino alla fine, con Lewis che trionfa, tornando al comando della classifica generale. Per Seb e la Ferrari è un colpo terribile.



Motodrom insidioso

Amputata a inizio millennio, la pista ormai si caratterizza con la sezione del Motodrom: tecnica, lenta quanto insidiosa, come Vettel può tristemente testimoniare...



Ungheria Lewis assesta un altro colpo molto pesante

Partire in pole in Ungheria è già più di metà dell'opera e avviarsi bene fa salire il conto a tre quarti: Hamilton scatta bene e resta in testa su Bottas, Vettel, Raikkonen, Verstappen, Gasly, Magnussen, Sainz, Hartley e Hulk. Ricciardo è sedicesimo e attardatissimo, causa una toccata con Ericsson. Il ritiro subitaneo di Verstappen col motore kappaò fa instaurare il regime di Virtual Safety Car, mentre il suo compagno Ricciardo recupera alla grande e dopo una manciata di giri è già ottavo. Al 25esimo giro Hamilton si ferma e monta le soft, lasciando momentaneamente il comando a Vettel che monta invece gomme ultrasoft e quindi scende ora terzo, davanti a Ricciardo e Raikkonen, all'inseguimento di Bottas. Si va verso la parte conclusiva della competizione con le Rosse che provano a minacciare Bottas. Hamilton al comando può contare su una riserva di sicurezza per gestire la sua

leadership. Vettel al 64esimo passaggio attacca deciso alla curva 1 Bottas, con tanto di urto alla piega successiva, ma Seb ne esce davanti, spianando a sua volta la strada a Kimi, che supera anche lui il malconcio Valtteri il quale a una tornata dalla fine viene scavalcato pure dal rimontante Ricciardo, mai domo al volante della Red Bull. Anche in questo caso Bottas è protagonista di un contatto con la monoposto del rivale, il quale riesce a strappare in ogni caso il quarto posto, mentre Hamilton può festeggiare un altro trionfo proprio sul circuito che l'anno prima aveva visto trionfare il rivale Vettel. E ora Hammer ha un margine di ben 24 punti su Seb...



Magia magiara

L'Hungaroring è una specie di Montecarlo senza case e con le tasse, eppure la gara si rivela spesso selettiva e ricca di sorprese e colpi di mano. Stavolta a godere è la Mercedes





#DiscoverYourPlanet

 **PROSPEX**

 @seiko_prospex
FOLLOW US ON INSTAGRAM

L'acqua più limpida del pianeta
La fessura di Silfra, Islanda

Una profonda spaccatura sottomarina tra due placche tettoniche, quella Eurasiatica e quella Nordamericana. Questa è Silfra, una gola di acque purissime e incredibilmente cristalline. Immergiti qui e scoprirai una trasparenza che non ha uguali in nessun altro posto al mondo.

SEIKO

SINCE 1881



GETTY IMAGES

Belgio L'evoluzione Ferrari coglie nel segno e Sebastian torna felice vincendo alla grande

Al via il poleman Hamilton resiste bene all'attacco di Vettel, che scatta anche lui dalla prima fila. Sorprendono ancora una volta i boys di Force India, che li seguono subito dopo, mentre Hulk alla Source sperona Alonso e vola, finendo sull'Halo di Leclerc, coinvolgendo anche Ricciardo, il quale tocca Raikkonen e gli buca una gomma. Alonso, Leclerc e Nico sono subito out. Intanto, sul Kimmell, Vettel tenta il tutto per tutto e affianca Hamilton in una stupenda parata di monoposto in lotta per il primato, installandosi al comando, giusto un attimo prima che venga decisa l'entrata in pista della Safety Car. La Rb14 di Ricciardo è danneggiata e per farla riparare ai box l'australiano perde due giri. Al restart Vettel è davanti a Hamilton, Perez, Ocon, Verstappen e Grosjean. Al 22esimo giro Lewis Hamilton cambia gomme, e poco dopo lo imita Vettel, che rientra in pista primo. La corsa a questo punto è praticamente definita nella lotta per il primato, con la Ferrari di Seb al comando, pronta a cogliere un rigenerante successo. Nel finale va segnalato il recupero di Bottas, il quale riesce a issarsi al quarto posto, dopo aver infilato Ocon e Perez, proprio mentre Hamilton capisce che non c'è niente altro da fare e si accontenta della seconda piazza. Vettel, con l'ultima, efficacissima versione della power unit Ferrari validamente evoluta, va a cogliere la tredicesima vittoria complessiva da quando corre per il Cavallino Rampante e si porta a -17 punti da Hamilton nella classifica generale, alla vigilia della fondamentale sfida di Monza.



Spa, centro di bellezza

Il tracciato di Spa-Francorchamps viene unanimemente considerato il più bello, impegnativo e probante del mondiale. E pure nel 2018 certo non delude





Monza, la tradizione

È la sede storicamente più classica e amata del mondiale. Circuito restato velocissimo e estremo pur all'interno di un layout semplice e piano, ma immancabilmente affascinante quanto selettivo



Italia Vettel trafitto simbolicamente da quella... spada nella Roggia: trionfa Hamilton!

Buone notizie per le Rosse in qualifica, che ricacciano indietro tutti i rivali, occupando la prima linea della griglia di partenza. Colpisce l'attenzione e l'immaginazione anche il fatto che in pole position ci sia il vecchio Raikkonen e non Vettel, il quale l'affianca, comunque pronto a giocarsi il tutto per tutto in chiave iridata. Al via Kimi resiste a Vettel, il quale subisce l'attacco spietato di Lewis Hamilton. I due alla Variante della Roggia entrano in contatto, e ad avere la peggio è il tedesco della Ferrari, che si ritrova col musetto danneggiato, terminando anche in testacoda e vedendosi costretto a una fermata ai box. Al quarto giro, dopo che la Safety Car se ne è andata, Hamilton alla chicane infila Kimi, che risponde alla seconda variante, tornando in testa. Verstappen insegue subito dietro davanti a Bottas, Grosjean, Sainz e Ocon, mentre Vettel rimonta e al 14esimo passaggio è già tornato in top ten. Seb supera pure, di slancio, Perez e Sainz, issandosi settimo. Al 20esimo giro i meccanici della Mercedes escono per il cambio gomme e Kimi fa effettuare il pit-stop ma i ragazzi della scuderia tedesca rientrano al box, con Hamilton sempre leader. Vettel scavalcati Ocon e Grosjean è ora quinto dietro a Iceman, che si trova davanti Bottas. Il quale dopo la fermata di Lewis va in testa, seguito da Kimi e dallo stesso Hamilton che rientra in pista terzo davanti a Verstappen. Nel frattempo, effettuata la sua seconda fermata, Seb è settimo. Poche storie, per la Rossa non si mette bene. Sì, Valtteri si ferma e Kimi passa primo, ma in vista del finale Hamilton, grazie alle coperture più nuove e quindi più performanti, può metterlo nel mirino. Mentre Bottas e Verstappen entrano in contatto e Max si prende il torto, al 44esimo giro Hamilton alla prima variante infila Kimi e torna leader. È fatta. L'inglese della Mercedes vola verso la vittoria, mentre sul circuito cala un velo di delusione per l'occasione mancata da Vettel e dalla Rossa. Bottas riesce infine a conquistare il podio, ma sono dettagli.

COLOMBO





Singapore Lewis fa festa e compie un altro passo in avanti, a +40 punti verso il trionfo iridato finale

In quello che lo scorso anno era stato il Gran Premio della debacle Ferrari, Hammer ribadisce la sua legge fin dalle qualificazioni. E al via il poleman Lewis resta primo, mentre Ocon va a muro e entra in pista la Safety Car. Vettel è secondo, avendo scavalcato il coriaceo Verstappen. Dopo tre giri se ne va la Safety e Hamilton tiene dietro Vettel, Verstappen, Bottas, Kimi, Ricciardo, Pérez, Grosjean e il combattivo Alonso. Dopo quindici passaggi Vettel fa montare le ultrasoft e subito dopo Hamilton mette le soft.

Alla fine della girandola delle fermate, Lewis è di nuovo in testa su Verstappen, Vettel, Bottas, Raikkonen e Ricciardo. Al 38esimo giro Hamilton viene un po' ostacolato dai doppiati Grosjean e Sirotkin ma Verstappen che lo insegue da vicino non affonda e così Lewis resta comodamente al comando, mentre Grosjean subisce un time penalty di 5 secondi, perché non ha seguito le indicazioni delle bandiere blu, che gli erano state sventolate. Così Lewis Hamilton va a vincere a fa salire a ben 40 punti il suo vantaggio nei confronti di Sebastian Vettel, che termina terzo dietro allo stesso Verstappen.



Singapore by night

Lento, tormentato e per ciò stesso torturante quanto impegnativo, il circuito di Singapore è il Gp notturno per antonomasia, storicamente poco generoso verso la Ferrari...



GETTY IMAGES

Russia Lewis vince sul "Bottasodromo" per grazia ricevuta

Attenzione, perché Sochi è il tracciato favorito per Valtteri Bottas, che l'anno prima proprio in terra russa ha colto la prima vittoria iridata, al volante della Mercedes. Non a caso in qualifica il finlandese si ribadisce protagonista, centrando la pole. In gara dopo il pronti via il finlandese tiene agevolmente la prima piazza, con Hamilton che rintuzza l'attacco di Vettel. Tutto resta stabile nelle prime posizioni, fino ai primi pit-stop che vengono inaugurati proprio da Bottas e Perez, seguiti da Vettel e quindi, al 14esimo giro, da Hamilton, il quale rientra in pista dietro a Sebastian, che tuttavia viene superato ben presto alla curva 4. Momento fondamentale della corsa al 25esimo giro, quando si capisce perfettamente che saranno gli ordini di scuderia a decretare il vincitore. Bottas infatti rallenta platealmente e si fa scavalcare dal capitano Hamilton, il quale sale così senza colpo ferire in seconda piazza. Cercando poi di guadagnarsi sul campo la leadership insidiando Verstappen, che comunque deve ancora effettuare un cambio gomme e quindi non costituisce un reale problema. Ma non è certo né facile né agevole infilare Max, così Lewis si rassegna a passare in testa solo quando quest'ultimo decide di fermarsi ai box per montare nuovi pneumatici, ripresentandosi quindi in pista soltanto al quinto posto. Hamilton consolida ulteriormente la sua leadership iridata, andando a vincere davanti al disciplinato Bottas e al ben poco entusiasta Vettel.



Sochi, il cittadino

A parte il curvone a raggio costante, il tracciato russo è un cittadino privo di sezioni spettacolari, con l'ultima parte assai cunicolare. È il terreno di caccia favorito per Valtteri Bottas





GETTY IMAGES



**Suzuka,
che sfida!**

Passano i decenni eppure la pista di Suzuka, il circuito di casa della Honda resta terreno di sfide epiche. Tracciato veloce, tecnico, estremo e caratterizzato dall'otto volante

Giappone Quarta vittoria consecutiva stagionale per il lanciatissimo Hamilton

Ormai c'è stato un netto cambiamento nella scala dei valori tecnici. Complice la crisi di prestazioni di Vettel la Ferrari non sembra più essere la monoposto più competitiva del lotto e a Suzuka Lewis Hamilton stacca di nuovo una perentoria pole position. Al via resta il campionissimo inglese autorevolmente in testa, girando alla prima curva davanti a Bottas, Verstappen, Raikkonen, Grosjean e Vettel, sesto. Mentre Vettel passa Raikkonen, colpito da Verstappen (subirà 5 secondi di time penalty), Leclerc tocca Magnussen, che va ai box con una gomma kappào. E causa detriti in pista, entra la Safety Car. Verstappen viene penalizzato di 5 secondi, per il contatto al primo giro. Poco dopo il restart Seb prova a infilare Verstappen alle curve Spoon, ma l'olandese non cede e il contatto è inevitabile. Seb parte in testacoda e finisce in fondo al gruppo, mentre Hamilton continua primo, davanti a Bottas, Verstappen, Iceman, Grosjean e il bravo Gasly. La girandola dei pit stop viene superata senza alcun problema dal leader Hamilton, che si ferma al 24esimo passaggio, peraltro restando in testa a una gara che lo vede dominatore, seguito dal fido Bottas e dalle Red Bull. L'unica nota di colore, nel frattempo, è data dal recupero di Vettel che risale da sedicesimo a settimo, riuscendo a artigliare la sesta piazza al 34esimo passaggio, dopo aver passato anche Grosjean. Alle spalle del pilota della Haas ci sono le due Force India, che precedono Gasly. Il finale della corsa vede in lotta Bottas e Verstappen, ma il finlandese riesce a resistere al secondo posto mentre Hamilton trionfa e assesta un altro durissimo colpo al morale di Seb.



Stati Uniti L'entusiasmante riscossa del vecchio e amatissimo Raikkonen

Semberebbe la cronaca di una qualsiasi giornata di Gran Premio della stagione 2018, con Lewis Hamilton in pole e pronto a involarsi, ma le cose in realtà prendono una piega ben diversa, fin dal via. In vista della prima curva Kimi riesce infatti a scattare bene e a incunearsi, superando e beffando lo stesso Hamilton, seguito da Bottas, Ricciardo e Vettel. Questi ultimi si toccano e ancora una volta Seb ha la peggio, perdendo posizioni su posizioni. Undicesimo giro: fa pit stop Lewis Hamilton passando a gomme soft dalla supersoft. Lewis rientra terzo, dietro a Bottas. Quanto al rigenerato Raikkonen, al cambio gomme fa montare a sua volta le soft. La gara vede così la supremazia momentanea di Lewis Hamilton su Kimi, Verstappen, Bottas e Vettel, ma con le gomme in crisi Lewis deve fermarsi al 37esimo giro per il cambio lasciando il comando a Iceman seguito da Verstappen e Bottas, il quale appena può cede la posizione al capitano, in furiosa rimonta. Ultimi giri emozionanti con Verstappen e Hamilton che riducono il gap da Kimi in fuga per la vittoria, ma, al di là delle inevitabili schermaglie, le posizioni non sembrano destinate a subire scossoni. Nel frattempo Vettel in pieno recupero riesce a infilare Bottas e a conquistare il quarto posto. Emozionante passerella vincente per il 39enne Kimi Raikkonen, il quale riesce a cogliere la sua ventunesima affermazione iridata, dopo un digiuno durato addirittura 114 gare, per l'entusiasmo di un popolo ferrarista che l'ha sempre amato e che continua a sostenerlo anche se è destinato in chiave 2019 a cedere il posto al giovane e promettente Charles Leclerc, peraltro protagonista di un ottimo campionato d'esordio, con la Sauber-Alfa motorizzata Ferrari.

GETTY IMAGES



Austin serpentino

Il simbolo del tracciato statunitense è lo Snake, ossia la sezione serpentiforme, sulla quale negli anni il vero specialista risulta essere Hamilton, capace di 5 vittorie personali in 7 edizioni





GETTY IMAGES

Messico La battaglia la vince Verstappen, ma la guerra iridata se la aggiudica Hamilton

Partenza demoniaca di Lewis Hamilton dalla seconda fila, che infila subito le Red Bull anche se Verstappen alla prima curva risponde e va in testa, inseguito da Hammar, Ricciardo, Vettel, Bottas, Sainz e Raikkonen.

Classifica congelata fino all'11esimo giro, con i pit stop inaugurati dalle Mercedes, le quali passano alle supersoft. Il giro di valzer delle gomme termina e la graduatoria rettificata vede davanti Verstappen, seguito da Hamilton, Ricciardo, Vettel, Bottas, Raikkonen e quindi, al settimo posto, l'idolo locale Sergio Perez. E qui si innesta un dulpice e rasserenante segnale di Sebastian Vettel, il quale riesce a superare agevolmente Ricciardo, entrando in zona podio, e poco dopo, al 38esimo giro, si issa addirittura al secondo posto, riuscendo a scavalcare anche Hamilton, a sua volta nei guai con le gomme e nello stesso tempo molto guardingo perché un semplice piazzamento nei pressi dello stesso Vettel potrebbe dargli la certezza matematica del quinto titolo mondiale. Il beniamino della folla Perez esce di scena mentre navigava dentro la top ten, per un problema tecnico e intanto Ricciardo scavalca Hamilton, che va anche lungo alla prima staccata.

Altra tornata di stop con Vettel terzo. Al 48esimo giro ultima formalità per Verstappen, che si ferma quasi in contemporanea con Bottas. Max resta agevolmente al comando, intanto Hamilton scavalca il compagno Bottas issandosi quinto. Seb ha nel mirino Ricciardo, in ogni caso quest'ultimo poco dopo parcheggia arrabbiato la sua Red Bull ormai inoffensiva e così il tedesco della Ferrari si ritrova secondo, davanti a Kimi. Verstappen fa sua la gara davanti alle Rosse.

Hamilton, quarto, ha la certezza d'aver vinto il suo quinto titolo mondiale e proprio come l'anno precedente, fa festa, facendo tondi nella zona dello stadio. Da pentairidato alle stelle.



Peraltada mutata

Quello che era il tracciato della spaventosa Peraltada, nella stessa sezione è diventato il circuito dello stadio. Tanto show, ma meno sostanza. C'est la vie...





COLOMBO



Interlagos per Senna

Tagliato e accorciato, il circuito ha come punto clou per i sorpassi la "Esse" dedicata all'amatissimo Ayrton Senna. E infatti pure quest'anno la gara si è decisa lì...



Brasile Ocon tarpa le ali a Max, così Hamilton ne approfitta. E la Mercedes è iridata Costruttori

Ancora una pole position, la decima dell'anno, per Lewis Hamilton che scatta bene e riesce a transitare primo alla esse di Senna, seguito dallo scudiero Bottas e dai ferraristi Vettel e Raikkonen, insidiati da Verstappen. Max in due giri li passa entrambi, forte delle supersoft, mentre Seb e Kimi fanno quel che possono, calzando soft. Al quarto giro Vettel commette di nuovo un errorino di guida e stavolta Kimi lo passa. Dopo le fermate dei diretti concorrenti Verstappen è primo davanti a Kimi, Seb, Ricciardo, Leclerc e Hamilton. Al 23esimo giro il neocampione del mondo passa il monegasco, alla esse Senna. Fatti i cambi gomme, Vettel, che accusa problemi a un sensore, cede la posizione a Raikkonen. Al trentacinquesimo giro Verstappen effettua il suo pit stop: al comando si trova Ricciardo, che precede Hamilton, Verstappen, Bottas, Raikkonen e Vettel. Al trentanovesimo giro Max torna in testa, dopo aver superato Lewis Hamilton. La sua Red Bull appare stupendamente prestazionale e la vittoria potrebbe essere in vista. Ma al 44esimo giro la svolta: Verstappen è attaccato all'ingresso della esse da Esteban Ocon, che si vuole sdoppiare. I due entrano in collisione e Max, colpito da dietro dal francese, parte in testa coda e si ritrova con la monoposto malconcia, lasciando quindi il comando della corsa a Hamilton, mentre Kimi ha infilato Bottas ed è terzo. Ocon per penalty prende uno stop and go di dieci secondi. Il finale vede lo stesso Hamilton gestire un tentativo di rimonta dal furibondo e scornato Verstappen, ma fino alla bandiera a scacchi nulla cambia, con Hammer che va di nuovo a segno. E così la Mercedes fa matematicamente suo il quinto titolo consecutivo Costruttori. Quanto a Verstappen, a fine gara spintonerà Ocon, prendendosi un paio di giorni di servizi sociali come penalità, a testimonianza di un animo irriducibilmente focoso, anche se stavolta è molto più nella parte del danneggiato che nel ruolo del danneggiante.



SUTTON-IMAGES.COM

Abu Dhabi Alonso dice addio, mentre Hamilton batte Vettel e va in quota 11 a pole e vittorie

Le qualificazioni sembrano il riassunto dei valori emersi dal mondiale, con le Mercedes di Hamilton e Bottas al top, davanti alle Ferrari e alle Red Bull. Valori che vengono esattamente confermati al via, con Hamilton che mantiene la leadership scortato da Bottas, con le Rosse all'inseguimento. Ma a richiamare l'attenzione è subito Hulkenberg, il quale, toccato da Grosjean, decolla con la sua Renault che si ribalta e infine si ferma contro le protezioni, lasciando il pilota a testa in giù. Momenti di trepidazione, ma per fortuna nessuna conseguenza. Un altro colpo di scena dopo il restart, con Raikkonen che si ritira in pieno rettilineo, causa la sua Ferrari ammutolita, evento che provoca una Virtual Safety Car della quale approfitta Hamilton per fare pit-stop, imitato dal sorprendente Leclerc, che aveva superato Raikkonen: per il monegasco si rivelerà una decisione sbagliatissima, perché tornando in pista resterà imbottigliato nel traffico, perdendo anni luce, alla pari con Grosjean. Al 10° giro è al comando Bottas seguito da Vettel e Ricciardo, ma al 20° tocca a Ricciardo il ruolo di leader davanti a Hamilton che virtualmente non perde mai la leadership della corsa. Incredibile annuncio al 22° passaggio, con gocce di pioggia che comunque non bagnano la pista, la quale resta bella calda e asciutta a 33° gradi di temperatura sull'asfalto. Alla 34esima tornata Ricciardo fa finalmente la sua sosta e Lewis Hamilton torna così al comando che non lascerà più, fino alla bandiera a scacchi. Dietro di lui grande forcing di Verstappen, che entra in zona podio con un incredibile sorpasso alla chicane a Bottas, con tanto di bottarella. Nel finale Vettel si avvicina a Hamilton senza peraltro colmare il gap e così Hammer va a vincere per l'11esima volta quest'anno, facendo il paio con le undici pole, a testimonianza di una stagione fantastica, per lui e la Mercedes. Alonso termina 11esimo e chiude la carriera - perlomeno questa parte della sua vicenda agonistica -, salutato degnamente dal Circus.



**Abu Dhabi
il sipario**

La pista gode di infrastrutture maestose ma non è un capolavoro quanto a sfida pura. In ogni caso è la chiusa fissa della F.1 moderna, diritto ottenuto a suon di petrodollari.



TRUE ADVENTURE

*Africa
Twin*

**SFIDA I TUOI
ORIZZONTI.**



Ora tua in 40 rate da € 198,75 con anticipo (TAN 0,00% TAEG 0,61%)*



honda.it

Info Contact Center: 848.846.632


 [Honda Moto](https://www.facebook.com/HondaMoto)

 [@hondaitaliafoto](https://twitter.com/hondaitaliafoto)

 [@hondamotaitalia](https://www.instagram.com/hondamotaitalia)

AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS. L'orizzonte attira il tuo sguardo. Preparati ad andare oltre. Motore bicilindrico parallelo da 998 cc, 4 Riding Mode e controllo di trazione HSTC a 7 livelli. Il serbatoio da 24,2 litri ti spinge più lontano, mentre le sospensioni ad escursione maggiorata e la posizione di guida dominante aggiungono piacere e controllo. L'avventura è là fuori. Affrontala.

*Esempio offerta Modello Honda AFRICA TWIN abs: fino a 40 mesi - prima rata a 30 giorni - importo finanziabile da € 4,000 a € 10,000. Prezzo € 13,450 f.c., anticipo 5,500 = € 7,950 (importo totale del credito) in 40 rate da € 198,75 - TAN 0,00% TAEG 0,61%. Importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito) € 8.032. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include: interessi 0, imposta di bollo su finanziamento € 16, bollo su rendiconto annuale e di fine rapporto € 2 (per importi superiori a € 77,47), spesa mensile gestione pratica € 1,50. Offerta valida fino al 31/12/2018. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le informazioni precontrattuali richiedere sul punto vendita il documento "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECCI) e copia del testo contrattuale. Salvo approvazione Agos Ducato Spa. La rete dei concessionari Honda opera quale intermediario del credito NON in esclusiva.



È stato l'anno di Vettel prima nel bene e poi nel male. Già e cosa c'è ora dietro l'angolo?

Seb tornerà



Contender dai due volti

Sebastian Vettel in questo anomalo 2018 ha alternato prestazioni stupende, specie nella prima parte della stagione, a brutti momenti di appannamento...

“Sebest”?

IL FLOBERT



COLOMBO



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

LAPALISSE

Intervistato da Roberto Chinchero per motorsport.com, sull'annata deludente, più sua che della Ferrari, Sebastian Vettel se n'è uscito con una battuta che ha lasciato un po' allibiti: «La Ferrari è stata competitiva ma non dominante». Il che fa il pari con una dichiarazione simile che aveva rilasciato tempo prima Maurizio Arrivabene. Beh? Che cosa voleva Seb, una Ferrari che desse un giro a tutti? Solitamente i campioni chiedono una vettura competitiva, sapendo che la differenza possono farla loro. Vettel dovrebbe saperlo. Purtroppo, però, la differenza l'ha fatta lui concedendo a Hamilton il vantaggio di troppi errori (di Seb, ovviamente).

MONDIALE

Lewis Hamilton, cinque volte campione del mondo. E non solo. Perché, col tempo, Luigino sta acquisendo una caratura spessa anche come uomo, oltre che come personaggio. In Gran Bretagna, ad esempio, Hamilton è stato di recente contestato da una comunità indiana per aver espresso alla BBC il suo stupore sul fatto che il circuito di Nova Delhi, che ha ospitato il gran premio fra il 2011 e il 2013, sia stato poi abbandonato dopo l'insuccesso di pubblico, lasciando quella zona nella povertà, come era stata prima. E allora? Lewis ha detto quello che pensano tutti. Ma per placare gli animi è stato obbligato poi a precisare di amare l'India eccetra eccetra, non senza togliersi la soddisfazione di dire che "quando si correva là, solo poche persone potevano vedere la gara perché i biglietti erano troppo cari. Per il circuito sono stati spesi centinaia di milioni: soldi che potevano essere destinati alla costruzione di scuole o di case per chi ne aveva bisogno". Una dichiarazione che riscatta i silenzi dell'intera Formula Uno, abituata a voltare la faccia dall'altra parte, quando si tratta di affrontare i problemi reali. Noi di Flobert siamo orgogliosi di avere un campione del mondo così!

EREDITÀ

Il 2018 in ambito motoristico e non solo verrà ricordato come l'anno della scomparsa di Sergio Marchionne. Ci sarà tempo per analizzare nei dettagli

“

*Ormai
Lewis
Hamilton
sta
acquisendo
una
caratura
di valore
assoluto
come pilota
e pure come
uomo*



SUTTON-IMAGES.COM



Hamilton monumentale

Lewis Hamilton sembra cercare tra le pieghe della sua Mercedes W09 il segreto della sua conquistata supremazia sulla Ferrari di Seb. In alto nell'altra pagina Kubica, pronto al rientro nel 2019; Hamilton e Alonso, Ricciardo e Russell che guiderà la Williams nella prossima stagione



cosa comporta e ha comportato la sua improvvisa e drammatica assenza. Di certo prima di andarsene Marchionne ha fatto in modo da lasciare una serie di indicazioni precise. L'arrivo di Leclerc al posto di Raikkonen resta opera sua, per non parlare di una serie di accordi tracciati sul futuro prossimo della Ferrari in quanto azienda e in quanto team di F.1. Le persone più vicine a Marchionne sono convinte che avesse idee chiare anche sull'organigramma della Scuderia a partire dal 2019 ma qui siamo ai "verba volant", niente di scritto, a quanto pare.

PREVISIONI

Non si era ancora conclusa la stagione che Lewis Hamilton guardava già avanti. In una intervista prima di Abu Dhabi il campione del mondo, ha parlato del 2019 spiegando come ci siano delle nuove leve fortissime, come Leclerc e Verstappen, che si faranno avanti per rendergli la vita difficile: «Il mio impegno – ha spiegato Lewis – è quello di fare in modo di essere comunque e sempre competitivo davanti a questa nuova ondata di talenti».

SIMULAZIONI

A proposito di baby fenomeni, si fa un gran parlare del giovane George Russell, data di nascita 15 febbraio 1998. Chi lo conosce e lo segue parla di lui come di una promessa garantita. Non solo: qualcuno in orbita Mercedes, dove Russel è cresciuto, assicura che al simulatore il giovane George offra prestazioni migliori addirittura rispetto a Hamilton. Dunque, per la Williams trattasi di un ottimo acquisto. Ammesso e non concesso che la progressione continui.

RITORNO

Proprio l'ingaggio di Russell crediamo abbia fornito un ottimo motivo di riflessione a Robert Kubica, di fronte all'idea di tornare a correre davvero in F.1 con Williams. Il team, si sa, non è certo attrezzato e gestito per fare miracoli. Però l'ipotesi di misurarsi con un rampantissimo come l'inglese deve aver occupato la sveglissima testa del polacco. Kubica non avrebbe nulla da perdere e moltissimo da

“

A proposito di baby fenomeni attenzione anche a George Russell, fresca rivelazione della Formula 2 e in attesa del grande salto nel Circus iridato



SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



GETTY IMAGES

guadagnare nel caso risultasse più veloce del compagno. E di sicuro a noi di Flobert piacerebbe che questo accadesse. Ma serve massima prudenza sulla questione: vedere di nuovo Robert pilota titolare è una ipotesi che ha già patito, in tempi recenti, troppe smentite.

DELUSIONI

Quando ha preso l'aereo da Abu Dhabi per tornare in Europa, Stoffel Vandoorne sapeva che quello era il suo addio alla Formula 1, a meno di miracoli che sono sempre possibili nello zoo delle corse. La parabola del pilota belga resta un mistero per tutti. Fortissimo nelle formule minori, dominatore in GP2, Vandoorne è andato subito forte con la McLaren, salvo poi arenarsi, spiaggiato nel nulla, inconsistente nel confronto con Fernando Alonso. Come mai questa trasformazione? Quali elementi hanno inciso? Oppure: che cosa è cambiato in lui?

INTERROGATIVI

Se Vandoorne ha deluso, il responsabile della McLaren post-Dennis, Zak Brown, non è stato da meno. Suicida il cambio di motori da Honda a Renault, depauperato il team, incertezze e cambiamenti incomprensibili nella gestione, sponsor in fuga, il salto a Indy – in aggiunta alla F.1 – l'anno prossimo per sostenere Alonso, con ingaggio di Bob Fernley, ex-Force India, quale organizzatore del team. Boh!

DUBBIO

Abu Dhabi ha segnato anche la fine del rapporto tra Red Bull e Daniel Ricciardo. A proposito del quale circolano molte scommesse. Chi perde di più? Il team che si priva di un protagonista certo e del personaggio più comunicativo della Formula 1, oppure lo stesso Ricciardo che perde una macchina di primo piano per affrontare una avventura con molte incognite? Noi, in ogni caso facciamo il tifo per Daniel, coraggioso anche nelle scelte professionali e stufo di sottostare agli atteggiamenti di Helmut Marko, un po' troppo innamorato di Verstappen.

Vandoorne saluta

Sopra, Vandoorne che saluta la F.1. A sinistra, Marko e Verstappen e in alto festeggiamenti in casa Mercedes. Sotto, Brown. Sopra a sinistra, bellissimo duello Leclerc-Ricciardo nell'ultimo round del Mondiale F.1 ad Abu Dhabi



LA PRESSE



Prova dell'Halo

Introdotta quest'anno l'Halo è stato provvidenziale per Leclerc. Sotto la Ferrari vicecampione del mondo e nell'altra pagina, Raikkonen e Mick Schumacher e Jean e Giuliano Alesi



GETTY IMAGES





SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES



TERZO

Chi sarà il terzo pilota Ferrari? Giovinazzi non vediamo come possa essere liberato provvisoriamente dalla Sauber. Magari Sirotkin, da ingaggiare con la mediazione dello sponsor russo Kaspersky. Vedremo. Nel frattempo continuiamo a considerare misterioso l'affare Kvyat. Preso dalla Red Bull per poi essere restituito alla Red Bull, intendendo Toro Rosso. Mah. Più ci pensiamo, più ci vengono in mente strane idee. Se avete capito l'antifona fateci sapere.

GUSTO

Sono sempre stati all'insegna dell'ironia e del buon gusto i commenti di Fernando Alonso in questi anni di sofferenza in McLaren. Battute, anche dissacranti, che ce lo hanno fatto amare. Ma di recente abbiamo letto una sua dichiarazione che ci sembra eccessiva: «Lascio la F.1 perché è uno spettacolo debole»: No, non ci siamo, è una frase che si sarebbe potuto risparmiare perché sa di amaro, di rimpianti repressi, di cose tenute dentro. Poiché non eravamo presenti quando lo ha detto, ci auguriamo che sia stato interpretato male...

PREDESTINATO

C'è un pilota che, se nel corso del 2019 riuscirà a centrare un paio di risultati buoni, nel 2020 sarà in Formula Uno. È Mick Schumacher, al quale tante squadre di secondo piano stanno già facendo la corte sapendo che sarà una calamita per gli sponsor. Quanto ai top team, potranno pensarci più avanti, quando ci sarà l'assoluta certezza della sua bravura. Mercedes e Ferrari sono pronte...

INVESTIMENTO

Giuliano Alesi disputerà il prossimo campionato di Formula 2 con il Team Trident. Una bella sfida per il figlio di Jean, per il quale noi di Flobert facciamo un tifo sfrenato. Il budget non è ancora completato e infatti Alesi Senior sta cercando sostenitori e sponsor decisi ad accompagnare Alesi Junior. Con la speranza, sua e nostra, di chiudere il cerchio quanto prima. Coraggio!

RITORNI

«Mi concentrerò su ciò che più amo», ha commentato Kimi Raikkonen sul suo ritorno alla Sauber, team che è a due passi dalla sua residenza svizzera. Un ritorno da grandi titoli sui giornali, da ricordi romantici di quando Peter Sauber lo scoprì che era un ragazzino. Tanti, tanti, tanti anni fa. Abituato a lottare nelle prime file, Kimi si adegnerà in fretta ad un team che è da centro classifica o perderà presto la voglia? Chi lo sa. Raikkonen è imprevedibile e chi l'ha fotografato bene è stata la Philip Morris, che gli ha pubblicato un libro con i suoi haiku, brevi frasi poetiche ed ermetiche, espresse dal pilota finlandese, come si usa in Giappone.

RIMBROTTI

«Toto Wolff ha criticato la Renault che non ha ingaggiato Ocon, ma perché non l'ha preso lui per rimpiazzare Bottas?»: la battuta di Alain Prost è maliziosa e velenosa. L'ha rilasciata in una intervista a L'Equipe, parlando molto di piloti paganti e piloti di valore che restano a piedi, tornando al solito problema di questa F.1 in cui i team sono sempre alle prese con una crisi economica dietro l'anno.

AUTOSPRINT

“
Quanto ai nuovi talenti Giuliano Alesi, promettente figlio di Jean, il prossimo anno farà il suo ingresso in Formula 2 con il team italiano Trident

Lewis premiati



Migliore pilota protagonista

COLOMBO

Hammer Hamilton

Un titolo parzialmente sudato e totalmente meritato. Sofferto nella prima parte del campionato, viste le difficoltà della Mercedes W09 rispetto alle Ferrari SF71H, apparsa in palla da subito, ma poi, una volta che le evoluzioni sono arrivate, la macchina è cresciuta fino a trovare il suo picco. Nel frattempo in ogni weekend di gara Hammer aveva continuato a dimostrarsi semplicemente perfetto, spremendo il massimo dalla vettura sia in qualifica che in corsa. Mai tarpendo le ali al team con un errore, un'imperfezione o una manovra opinabile. E alla fine è arrivato il quinto titolo come giusto premio, aprendo il futuro a possibili scenari tali da riscrivere ulteriormente la storia della F.1. In fondo Lewis ha solo trentatré anni e con due stagioni a disposizione al volante di una Mercedes al top, le possibilità d'arrivare vicino a quota Schumi - vedi 7 titoli mondiali e 91 vittorie - sono assolutamente concrete. D'altronde un campione che naviga tranquillamente in doppia cifra sia per quanto riguarda le pole position che le vittorie stagionali, è ancora un asso al massimo del rendimento.



Migliore pilota non protagonista

COLOMBO

Valtteri Bottas

Certe volte la realtà percepita non rende giustizia a quella effettiva. La quale recita semplicemente così: Valtteri Bottas è un signor pilota e soprattutto a oggi è il gregario più bravo e fedele di tutti. Uno che in certe particolari condizioni in qualifica è anche capace di sopravanzare il suo caposquadra Lewis Hamilton - succede in media una volta ogni 4,5 Gran Premi e non è certo poco -, poi in gara sa partire coordinandosi il più delle volte proprio col suo capitano, tenendosi in ogni momento disponibile a far da tappo per complicare la corsa dei rivali, ovvero addirittura a cedere la vittoria ove necessario - vedi alla voce Gp di Russia 2018, tanto per fare un esempio -, per i più alti interessi del team e del lui nume indiscusso Lewis Hamilton medesimo. E allo stesso Hamilton aveva ceduto anche la vittoria a Baku, nel finale, causa un detrito che gli ha afflosciato una gomma. Altro che prenderlo in giro o criticarlo: uno così ad averlo per casa è solo un piacere. Ormai è l'assistman per antonomasia e a lui la cosa sta bene, al punto che neanche mugugna più di tanto.

issimo



Miglior film

GETTY IMAGES

Force India

È vero, la matematica dà verdetti certi e inappellabili, eppure certe volte la logica da essa si disgiunge per dipingere verità ancora più sorprendenti. Lasciamo stare lo sterile conteggio punto per punto, la verità è che dietro i tre top team di sempre, Mercedes, Ferrari e Red Bull, la vera, grande e rivoluzionaria sorpresa resta la rosa Force India che a conti fatti ha viaggiato tutto l'anno con un quoziente da quarta forza, in concorrenza diretta con la ben più blasonata e potente (in politica, know-how e budget) Renault. Alla fine le cose hanno preso una direzione particolare, perché la cessione del team da Mallya alla cordata capitanata da Lawrence Stroll, con l'avvento dell'operazione Racing Point, ha sancito l'azzeramento di tutti i punti conquistati fino a quel momento, ossia dal Gp d'Ungheria a ritroso fino al primo Gp dell'anno, in Australia. Poco male: la competitività, l'affidabilità e la costanza della piccola squadra che opera sulle ceneri della gloriosa Jordan restano. E con esse il plauso che il piccolo ma tostissimo team merita.



Miglior regia

Mercedes

Imbattuta nell'era turboibrida e proiettata gioiosamente a far traballare tutti i primati stabiliti nei sei anni fatati dalla Ferrari di Schumacher. Questa è la Stella a Tre Punte ai tempi di Toto Wolff e del convalescente Niki Lauda. Una Casa che riesce a partire un anno luce avanti alla concorrenza al via della formula tecnica semi-elettrificata, all'alba del 2014 e che poi, seppure con qualche difficoltà, riesce a mantenere la supremazia, permettendosi anche il lusso di portare all'iride Nico Rosberg nel 2016 e Valtteri Bottas a due vittorie di tappa nel 2017, salvo concentrarsi del tutto su Hamilton quest'anno, perché la minaccia portata dalla Ferrari fin dalle prime due gare della stagione appare consistente e in grado di regalare sonni ben poco tranquilli. Ma la W09, pur un po' aiutata da un aggiustamento delle gomme a disposizione prima, e ringalluzzita dai fori sui cerchi che evitano il surriscaldamento degli pneumatici poi, alla fine torna a esprimersi su standard da iride. Quand'anche mai come stavolta i successi della Casa tedesca molto devono al contributo del fattore umano, rappresentato in modo puro e semplice dalla classe di Lewis Hamilton.



GETTY IMAGES

Miglior fotografia

Ferrari

La perfezione non è di questo mondo, eppure la SF71H a oggi resta la miglior Rossa nata nell'ultimo decennio. capace per tutta la prima parte della stagione di mettere sale sulla coda Mercedes e di impegnare la Casa tedesca in una lotta senza quartiere. Culminata con lo stupendo trionfo di Spa a opera di un Vettel - apparentemente e momentaneamente - rinfancato. Poi, da Monza in avanti, le cose hanno preso un'altra direzione e in corrispondenza con l'acuirsi della crisi personale di Seb la stessa monoposto ha perso il vantaggio e la verve che aveva dimostrato d'averne nei confronti della rivale W09. Eppure la validità di fondo del progetto resta ed è testimoniata anche dallo stupendo trionfo ottenuto da Raikkonen nel Gp di Austin. D'altronde per la Rossa quello che era partito alla grande come l'anno dei subitanei trionfi in Australia e Bahrain si è progressivamente trasformato in un periodo da incubo, con la perdita di Sergio Marchionne che ha coinciso col disorientamento che a più riprese ha visto Vettel cedere di fronte alla solidità del pacchetto rivale. Rappresentato da un Hamilton incontenibile e da una W09 sempre più forte. Verdetto finale giusto, quindi, ma resta l'impressione di una Ferrari reattiva, competitiva e nata bene. Tale da riservare sorprese anche per il futuro, con un Leclerc da far crescere e un Vettel, si spera, ben rinfancato.

**Migliori effetti speciali**

Max Verstappen

Messo ancora una volta in croce per aggressività e fallibilità da superamento del limite, Max Verstappen cammin facendo, diciamo dopo Montecarlo, ha sempre più dimostrato di aver portato a termine il faticoso processo di maturazione e crescita. Tale da fargli evidenziare il talento innato e mettere a tacere gli istinti più feroci e sterili che dentro di lui a volte lottano e si dibattono, rovinandogli gare meritevoli di ben altri epiloghi. Ed è così che Max si riscatta proprio nel Gp d'Austria, nel giorno in cui entrambe le Mercedes finiscono fuori per guai d'affidabilità, e fa il bis in Messico, mentre Hamilton festeggia il quinto mondiale vinto. L'olandese sarebbe pronto a gioire anche in Brasile, ma ci pensa lo sdoppiato Ocon a rovinargli la festa, all'interno di uno degli episodi più caratterizzanti e controversi della stagione. Fatto sta che Max in pista ha progressivamente avuto la meglio sul pur parente compagno di squadra Daniel Ricciardo - peraltro ben più d'una volta non trattato benissimo dalla Red Bull - confermandosi il talento che più d'ogni altro è temuto da Lewis Hamilton nel confronto diretto in pista ruota a ruota.

GETTY IMAGES



Statuetta alla carriera

Fernando Alonso

Doveva essere l'annata della resurrezione, finalmente lontano dalle bizzie della power unit Honda. Invece per Fernando Alonso il 2018 sarà ricordato come il deprimente anno del commiato personale dalla F.1, senza una sola, gloriosa giornata degna del suo nome e del suo pedigree. D'altronde lo spagnolo è finito invischiato nell'insuccesso McLaren di fatto consolandosi solo per essersi dimostrato in pista ben più prestazionale dell'ex promettente Vandoorne, giovane talento a sua volta stritolato dal mancato salto di qualità della McLaren. Ormai ben deciso a muoversi altrove in chiave Tripla Corona, Alonso quest'anno ha salvato la stagione andando a vincere la 24 Ore di Le Mans e correndo da battistrada nel Wec. A oggi, chiude la carriera in F.1 - fatte salve nuove, improvvise e inattese chance -, con due titoli mondiali vinti con la Renault e altrettanti persi malamente con la Ferrari, ai quali va aggiunto quello sfumato contro la Rossa e Kimi a Interlagos 2007. In ogni caso, con la gara di Abu Dhabi Nando ha salutato il Circus avendo vinto tanto ma molto meno di quanto avrebbe potuto, in proporzione al talento puro. All'interno di una carriera importante, di una storia personale molto bella, dal nulla alle stelle, e di una rara attitudine a recitare il ruolo della star, del personaggio vero e dell'uomo che non accetta troppi compromessi, in un motorsport troppo spesso ostaggio di figure di caratura decisamente minore, più untuose che unte dal Signore. Grazie di tutto, Fernando, comunque vada ci mancherai. E se un giorno tornerai, ne saranno tutti felici, perché la F.1 ha disperatamente bisogno di campioni come te.

SUTTON-IMAGES.COM



Statuetta spezzata

McLaren & Williams

Fa una certa tristezza vedere in fondo al gruppo due dei nomi capaci di vincere più titoli mondiali nella storia della F.1, vale a dire McLaren e Williams. Eppure la crisi che, per ragioni diverse, specifiche e in contesti non paragonabili, avvince entrambe a questo punto sembra profonda e di non facile né immediata risoluzione. La McLaren pensava di uscire dal tunnel abbandonando il rapporto fallimentare con la Honda e accettando la fornitura della Renault. Ma a conti fatti la squadra di Mansour Ojeh non ha vinto nulla, non ha visto mezzo podio ed è finita staccatissima a parità di power unit sia dalla Red Bull che dalla Renault medesima, risultando il peggiore dei team con motorizzazione francese. Con due piloti, Alonso e Vandoorne, travolti dalla catastrofe fino a uscire, a fine stagione, addirittura dal giro della F.1. Quanto alla Williams, Stroll e Sirotkin al volante di una monoposto totalmente sbagliata hanno navigato costantemente in coda, fatto salvo qualche guizzo mai risolutivo e malgrado avere a bordo la power unit Mercedes. Peccato. Dalle nobili decadute della F.1 ci si aspettava assai di più. E adesso si spera che, dopo aver toccato il fondo, entrambe non comincino a scavare...



Grazie, Pre

SUTTON-IMAGES.COM

RIA FERRARI

Presidente

Omaggio a un vero Timoniere

Ha rilevato il comando del transatlantico Ferrari succedendo all'era Montezemolo. In un momento e con un compito tutt'altro che agevoli. Eppure Sergio Marchionne ha assolto la missione progressivamente appassionandosi sempre di più a questa nuova sfida. Portando uno stile, una sensibilità e una filosofia che hanno fatto uscire la Rossa da momenti delicati e da periodi privi di troppa luce. Quando la Ferrari Orizzontale, che tanto amava, stava puntando verticalmente al vertice, il destino ce lo ha strappato. Ma chi l'ha conosciuto e apprezzato non lo dimenticherà



Adesso che si è chiusa l'avventura di Raikkonen con la Ferrari, andiamo a sfogliare le pagine della storia in rosso dell'ultimo iridato del Cavallino in F.1

***Dal primo
all'ultimo
trionfo***

Dal primo successo con la Ferrari nel Mondiale di F.1 fino all'ultima vittoria centrata quest'anno al volante della SF71H al Gp degli Stati Uniti corso sulla pista di Austin



Romanzo Kimminale



Successore di Schumi

Kimi resta nel cuore dei tifosi ferraristi quale ultimo pilota in grado di aggiudicarsi il mondiale, al termine del 2007. A destra, eccolo con Schumi, del quale ha rilevato la difficile eredità, alla Rossa



In un'epoca nella quale ai piloti è stata spesso rimproverata la mancanza di personalità, Kimi Raikkonen ha incarnato alla perfezione il ruolo di bastian contrario, risultando una felice eccezione nel big Circus assieme a pochissimi altri personaggi. È entrato sempre più nel cuore degli appassionati per via dei suoi mugugni, delle sue inimitabili esternazioni via radio (tanto che alcuni suoi dialoghi col muretto sono stati inseriti addirittura in remix dance e riportati su magliette andate a ruba) ma, soprattutto, per aver perennemente indossato quella maschera protettiva gelida che, tuttavia, gli appartiene, unitamente alle grandi gesta in pista.

Una forma di difesa vitale quella del profilo da personaggio gelido, per un ragazzo prima e un uomo poi che ha sempre amato guidare più di ogni altra cosa al mondo, sopportando tutto ciò che non attiene principalmente alla sua natura (chi ha detto operazioni di marketing e relazioni pubbliche?). Le vite in Rosso di Kimi sono state due eppure sembrano un unico film, ulteriore elemento utile a sottolineare il felice binomio intercorso tra Iceman e il Cavallino. Pilota più amato dal pubblico della F.1 sondaggi alla mano (secondo pilota del Cavallino più amato nella storia dopo Schumi), ha dimostrato di non poter fare a meno del Circus, un mondo che gli è così distante ma, al contempo, così vicino. Rimarrà negli annali la battuta che, il finlandese, ha rifilato ad un giornalista in conferenza stampa a Singapore: «*Ormai la passione per questo sport è finita, rimango qui solamente per rispondere alle vostre domande*». Simply Kimi.

Il primo acuto in Rosso a Melbourne

Tutto parte dal podio di Monza del 2006, location che a Kimi è legata dal destino. Sul podio, il trionfatore in tuta Rossa Michael Schumacher abbraccia a sé il finlandese poco prima dell'annuncio shock in diretta nella conferenza post gara. "Tutto questo sarà tuo, figliolo" sembrò dire Schumi al vispo biondino finlandese della McLaren, dinanzi al consueto popolo ferrarista che anima con tanto di cuore Ferrari il podio della Brianza. Nemmeno il tempo di rilevare i panni del 7 volte iridato tedesco che Kimi fa subito centro al Gp inaugurale in Australia.

Una vittoria ottenuta scattando dalla pole con un'affermazione che fece commuovere l'ingegnere di pista Chris Dyer al muretto. Vincere alla prima in Rosso è un onore che, in tempi non troppo lontani, era toccato al "Leone d'Inghilterra" Nigel Mansell nel 1989 al Gp del Brasile. Mica pizza e fichi!

La doppietta europea

Dopo lo stupore iniziale nel 2007 sopraggiunge un periodo interlocutorio interrotto dal tribolato weekend monegasco dove, il nostro, pare mentalmente in vacanza. In pieno clima da Spy Story, tuttavia, Kimi rialza la testa e, a Magny-Cours, scattato dalla 2ª fila, passa Hamilton al via e al 2º turno di pit-stop il compagno Massa, trionfando dinanzi al pubblico francese. A Silverstone "Iceman" manca la pole per un errore decisivo e si rifà in gara sfruttando un problema occorso ad Hamilton nel primo rifornimento. Un successo importante il suo nella "tana del nemico", salendo in terza posizione nel campionato Piloti per un punto su Massa alle spalle delle McLaren.

Kimi King of Spa

Reduce da una serie costante di piazzamenti a podio, Kimi trionfa in Belgio scattando dalla pole siglando una splendida doppietta Ferrari seguito da Massa, autore del giro più veloce in gara privando il numero 7 dell'hat trick. Il finlandese aveva già dimostrato, in passato, di prediligere il leggendario tracciato delle Ardenne e, sebbene non vada sminuito il successo di "Iceman" a Spa in tuta rossa, la lotta intestina tra Alonso e Hamilton sin dal via (con lo spagnolo che accompagna senza troppi complimenti l'inglesino fuori dai limiti della pista) non è stata di certo ulteriore ostacolo.

Bis finale servito dai piloti McLaren

Tra i due litiganti, si sa, il terzo spesso gode. La rivalità intestina in McLaren tra Hamilton e Alonso cresce sempre più da Budapest in poi e, nel finale di stagione, il nervosismo gioca brutti scherzi a Lewis, finito nella ghiaia in Cina e rimasto in panne col cambio ad Interlagos dopo un "incontro" poco amichevole con Alonso al via. A Shanghai Kimi trionfa e regala alla Ferrari la 200ª vittoria in un Gp, coronando un weekend per nulla scontato. Grazie ad un aiutino nel finale ad opera di Massa, che rallenta volutamente in Brasile per favorire il rientro in pista di Kimi dai box in prima posizione, "Iceman" vince il primo ed unico titolo con la tuta di Maranello per un solo punto di vantaggio su Hamilton ed Alonso. A Maranello il 21 ottobre del 2007 suonano le campane dopo tre anni dall'ultimo successo iridato di Schumi, in un clima in parte stranito per via dell'orario serale e del 'fattore sorpresa'. Ad aver riportato il titolo a Maranello quel finlandese mugugnante che in molti sembravano non aver ancora accettato pienamente ignari che, solo una decina d'anni dopo, lo avrebbero osannato da idolo.

La riconferma mancata

Il Mondiale 2008 parte con il piede storto a Melbourne, vedendo il nostro bloccato da un guasto alla centralina nelle qualifiche e impossibilitato a dire la propria. Sarà sufficiente attendere due settimane per gustarsi il riscatto di Kimi che, a Sepang, scattato dalla 1ª fila accanto al poleman e compagno di squadra Massa, riuscirà a sopravanzare il brasiliano in gara grazie ad una strategia indovinata. Il giro di carburante in più di Raikkonen nei confronti di Felipe viene sfruttato al meglio dal finlandese che recupera e conquista la prima vittoria del 2008, lasciando ben sperare i tifosi. Nel deserto di Sakhir, addirittura, "Iceman" si impone in testa alla classifica piloti disputando una gran gara scattando dalla 4ª casella. Il n°1 Ferrari recupera sino alla 2ª piazza finale alle spalle di Massa (poco più di tre secondi il ritardo), guidando la classifica con tre punti di vantaggio su Heidfeld della Bmw-Sauber.

Hat Trick spagnolo

A Barcellona Kimi non sembra conoscere rivali. Sulla F2008 domina sin dalle libere e in qualifica precede Alonso su Renault. Raikkonen in Q1 scende addirittura sotto il muro dell'1'21", lasciando intravedere tutto il proprio potenziale. Domenica, Kimi, sembra correre da solo nonostante i ripetuti

**“
Ormai per
quanto mi
riguarda la
passione per
questo sport
è finita. Io
in verità
rimango
in Formula
Uno solo per
rispondere
alle vostre
domande...**



Militanza Rossa applauditissima

Il titolo mondiale conquistato nel 2007 resta il momento più bello nella carriera di Kimi Raikkonen, quando aveva per compagno di squadra Felipe Massa, che fece di tutto per aiutarlo

ingressi della safety car, sfruttando al contempo i momenti no degli avversari, in particolare il tremendo incidente occorso a Kovalainen della McLaren, uscito per il cedimento della sospensione anteriore sinistra ad oltre 200 km/h mentre era in testa dopo la girandola dei pit-stop. Raikkonen, ripresa la 1ª piazza, non la abbandonerà sino alla bandiera a scacchi realizzando anche il giro più veloce, un "hat trick" memorabile, rafforza il primato in campionato e crea l'illusione di un possibile bis iridato.

Kimi eroico secondo a Magny-Cours

Terzo a Istanbul e solo 9° a Montecarlo, ancora una volta pista non fortunata per il Raikkonen di rosso vestito, Kimi vede la sorte voltargli le spalle anche a Montréal dove Hamilton si dimentica di guardare il semaforo in uscita box e tampona l'incolpevole ferrarista che, una volta sceso dalla vettura, indica a Lewis il semaforo come a dire: "Ma non vedi che c'era il semaforo? Ma dove guardi?". In Francia Kimi ottiene la pole dinanzi a Felipe Massa, la 200ª per la Ferrari (ancora un record del Cavallino ottenuto da Raikkonen), ma in gara deve fare i conti con lo scarico destro della sua Rossa: un tubo fuoriesce e inizia a penzolare pericolosamente sbattendo ripetutamente contro la fiancata della Ferrari, costringendolo a cedere il passo a Massa riuscendo, tuttavia, a concludere 2° dinanzi al grintoso e rimontante Trulli su Toyota. La parentesi europea di metà stagione non offre grandi incoraggiamenti a Raikkonen, 4° a Silverstone e 6° ad Hockenheim. Il finlandese, primo a pari punti con Hamilton e Massa nella classifica piloti nel weekend britannico, vede il suo primato svanire sempre più, con la corsa da incubo a Budapest. Solo 6° in qualifica, Kimi viene rallentato da un guaio meccanico in gara e chiude 3° alle spalle di Kovalainen e Glock (Toyota), cedendo il primato in classifica a Hamilton (5° al traguardo) avanti ora di 5 punti. Autore di tre terzi posti consecutivi nelle ultime tre corse della stagione, Kimi chiude il 2008 3° con 75 punti, mentre Massa vede svanire i sogni iridati dinanzi al pubblico di casa in Brasile risultando Campione del Mondo solo per pochi istanti (il 5° posto finale di Hamilton lo relega in seconda piazza per un solo punto).

Le magie con la F60

Il 2009 passerà alla storia per il successo conquistato da Jenson Button con il neonato team Brawn Gp-Mercedes, alla sua prima ed ultima annata in F1. La Ferrari F60 delude le aspettative e vive i suoi momenti migliori grazie al ragazzo di Espoo. Kimi ottiene infatti un magistrale 2° posto in qualifica a Monaco ad una manciata di millesimi dal poleman Button. In gara non può nulla contro la supremazia del team capitanato da Ross Brawn e, sebbene riesca a guadagnare terreno con le gomme dure ed anticipi la sosta poiché rallentato da Barrichello, il finlandese deve accodarsi al brasiliano più lesto, chiudendo sul gradino più basso del podio seguito a meno di 2" da Massa. A proprio agio con la F60 sui tracciati tortuosi, Raikkonen stupisce il mondo a Budapest, recuperando alla grande dalla 7ª piazza iniziale: Kimi risale sfruttando la potenza del suo Kers sopravanzando Webber su Red Bull al pit stop. Un 2° posto dietro a Hamilton (vincitore) che vale oro per

"Iceman" e la Ferrari, con quest'ultima che mantiene la 3ª posizione nel Costruttori a discapito della Toyota (a punti con entrambi i piloti a Budapest). I due terzi posti colti a Valencia e Monza vengono inframmezzati dallo splendido successo di Spa, prima e unica vittoria del Cavallino nel 2009. Sesto in griglia, "Iceman" realizza un avvio capolavoro accodandosi al poleman Fisichella (Force India). Una carambola nelle retrovie causa l'ingresso della safety car con il finlandese che, alla ripresa delle ostilità, sfrutta ancora una volta in stagione il Kers balzando davanti all'incolpevole Fisico (team indiano non dotato del dispositivo di recupero energia) con una manovra partita all'Eau Rouge e completata sul dritto del Kimmelin. Kimi non avrà problemi a mantenere la testa della corsa grazie anche ad un'ottima strategia Ferrari.

Il ritorno in Rosso

Dopo due annate con Lotus Renault e una parentesi nel Mondiale Rally e in Nascar, Kimi torna a Maranello affiancando Fernando Alonso. L'annuncio viene dato l'11 settembre 2013, ovvero il giorno seguente il Gp d'Italia. Sfortunatamente la F14 T si rivela una vettura poco competitiva e l'inizio del nostro è tutto in salita. A punti in 13 delle 19 corse disputate, Kimi otterrà solo un misero premio di consolazione concludendo 4° in Belgio, sebbene perda il gradino più basso per un sorpasso subito dal pilota Williams Bottas nelle fasi finali della gara. Riconfermato dalla Ferrari il 20 agosto del 2015 alla vigilia della corsa delle Ardenne per la stagione successiva, dove il finlandese è affiancato dall'amico e quattro volte Campione del Mondo Sebastian Vettel, Kimi vede i sorci verdi anche nella sua seconda annata in Ferrari (dal ritorno) al volante della SF15-T, collezionando cinque quarti posti, due terzi e un secondo.

Notte magica in Bahrain

È proprio a Sakhir, alla seconda edizione in notturna, che "Iceman" fornisce il meglio di sé duellando sin dalle fasi iniziali con Rosberg della Mercedes, sopravanzandolo per la 2ª posizione. Impossibilitato a resistere al successivo attacco del tedesco, il finlandese effettua una strategia indovinata restando fuori più a lungo dei piloti di vertice e, approfittando di un errore in staccata di Rosberg, si porta in 2ª piazza transitando 2° sotto la bandiera a scacchi con un ritardo di oltre 3" dal vincitore Hamilton. Sembra quasi impossibile a pensarci bene, ma Kimi non conquistava la 2ª piazza dal Gp Sud Corea 2013 con la Lotus. Il 2016 è un anno difficile per la Ferrari, che deve accontentarsi delle briciole lasciate da Mercedes e Red Bull, rimanendo a secco di vittorie sebbene la premiata ditta Vettel-Raikkonen raccolga diversi piazzamenti a punti al volante della SF16-H. Kimi inizia la stagione con un ritiro a Melbourne rifacendosi a Sakhir dove è 2° a 10" dal vincitore Rosberg. In Russia, invece, scatta bene al via mentre Vettel viene ripetutamente tamponato da Kyat finendo, infine, a muro. Kimi si accoda al leader Rosberg e, nonostante qualche momento di difficoltà, porta a casa il 3° posto. Nel Gp successivo, in Spagna, la rivalità tra Hamilton e Rosberg esplode al punto di concretizzarsi in una 'frittata' che mette

“

Austin è stato un momento molto importante. Per me è stato bello e premiante dimostrare che sono ancora in grado di vincere in questa F1



GETTY IMAGES

fuori gioco entrambi gli alfiери Mercedes, consegnando il successo nelle mani di Verstappen (alla sua prima in Red Bull) seguito da "Iceman", momentaneamente 2° in campionato con 61 punti, 4 più di Hamilton. L'ultimo podio di Räikkönen nel 2016 avrà luogo in Austria, a conclusione di una gara che ha visto il nostro effettuare diversi sorpassi posizionandosi alle spalle dei duellanti Mercedes.

Il capolavoro di Monaco

Il 2017 è un anno che, nonostante la sconfitta contro Mercedes, è sicuramente da ricordare per Maranello. La SF70H è una vettura molto competitiva che permette a Vettel di giocarsela sino a dopo metà stagione inoltrata con lo strabordante Hamilton. Räikkönen veste i panni dello scudiero di Seb ma, a Montecarlo emerge la classe cristallina di Kimi che riconquista la pole dopo 8 anni, 11 mesi e 6 giorni, pari a 169 gare. Si tratta della distanza più lunga intercorsa tra una pole e quella successiva realizzata da un pilota in F.1 in ogni epoca. Un altro record particolare nella bacheca del glaciale finlandese. Grazie alla seconda piazza ghermita da Vettel, il Cavallino Rampante torna ad occupare interamente una prima fila a Montecarlo dopo ben dieci anni d'attesa, altro elemento che conferisce ulteriore fascino alla gara. Domenica Kimi non sbaglia nulla ma, penalizzato dalla strategia adottata ai cambi gomme dal muretto, finisce la corsa in seconda posizione alle spalle del compagno Vettel apparendo visibilmente

seccato sul podio. Fuori dai giochi iridati, Räikkönen conquisterà altri cinque podi nel 2017, ottenendo un bel secondo posto a Budapest per una doppietta Ferrari caratterizzata dai problemi occorsi allo sterzo del quattro volte Campione del Mondo tedesco.

Bollito a chi?

Talvolta accusato di essere un pilota "finito", Kimi al volante della stratosferica SF71H inizia positivamente la stagione collezionando tre podi in quattro gare, ottenendo un nuovo singolare record in Azerbaijan. Scattato dalla terza fila causa errore in qualifica, Räikkönen disputa una corsa solida (caratterizzata, come nell'edizione 2017, da diversi piloti finiti ko) che lo vede giungere secondo sotto la bandiera a scacchi alle spalle del vincitore Hamilton. Per il finlandese si tratta del 26° GP diverso in cui è salito sul podio, a conferma della bontà del pilota attraverso le ere del motorsport che ha attraversato, alcune molto diverse tra loro.

Fine di un amore

Dopo cinque podi consecutivi a partire dal ritrovato GP di Francia, con il buonissimo secondo posto ottenuto in Austria nonostante una gara irta di piccoli errori, Kimi approda a Monza dopo il deludente weekend di Spa dove, il numero 7, viene messo fuori gioco dall'effetto domino di una carambola al via innescata da un Hulkenberg in vena di follie. Che sia un weekend teso, quello

MOTUL UNISCE LE FORZE CON I COSTRUTTORI PER RIDURRE IL CONSUMO DI CARBURANTE E LE EMISSIONI

I costruttori automobilistici lavorano da anni per abbassare i consumi dei loro motori e ridurre le emissioni inquinanti. **Motul ha unito le proprie forze con i costruttori in questo sforzo di migliorare l'efficienza dei motori proponendo 4 nuovi lubrificanti 100% sintetici a bassa viscosità.**



LINEA MOTUL SPECIFIC

Non solo soddisfa le specifiche:

Testata ed omologata dai Costruttori



Motul Specific 508 00 509 00 0W20



Adatto a motori Porsche, Volkswagen e Audi benzina e Diesel



Riduzione dei consumi di carburante fino al 1,5%



Motul Specific LL-14 FE+ 0W20



Adatto a motori benzina BMW e MINI di ultima generazione



Riduzione dei consumi di carburante fino al 3%



Motul Specific 5122 0W20



Adatto a motori benzina Jaguar e Land Rover di ultima generazione



Riduzione dei consumi di carburante fino al 3,8%



Motul Specific LL-12 FE 0W30



Adatto a vetture BMW e MINI equipaggiate con motori benzina e Diesel



Riduzione dei consumi di carburante fino al 1,5%

Questi lubrificanti limitano l'accumulo dei depositi, **riducono l'usura e consentono estesi intervalli di sostituzione.**

FUEL ECONOMY

MOTUL

FOLLOW US ON
motul.com





GETTY IMAGES

Kimi 3° nel suo ultimo mondiale in Rosso

Si è chiusa con un ritiro l'avventura di Kimi con la Ferrari. Iceman ha terminato la sua ultima stagione in Rosso con il terzo posto nel Mondiale Piloti

italiano, lo si capisce sin dalla conferenza stampa del giovedì quando, Kimi, svicola tra l'imbronciato e il tagliante alle domande dei giornalisti circa il proprio futuro. Dopo una qualifica sfavillante che vede il nostro battere il leader Vettel nel Tempio della Velocità (pole più veloce di sempre ottenuta alla media oraria più alta della storia) dinanzi ad un pubblico in adorazione, Kimi al via della gara mette subito in chiaro le cose con il compagno di squadra: siamo in gara uno contro l'altro. Un atteggiamento che fornisce, indirettamente, una risposta alle domande dei giornalisti formulate tre giorni prima. Al tedesco saltano i nervi alla Roggia e, toccandosi con Hamilton nel tentativo di resistere ad un'energica quanto perfetta manovra d'attacco di "Hammer time", vanifica in gran parte la sua gara andando in testacoda dovendo ripartire dal fondo incitato dalle trombette e dalle ole dei ferraristi accorsi a Monza. Kimi chiude secondo alle spalle di Hamilton, in evidente difficoltà con la gomma posteriore sinistra recante un evidente solco. "Iceman" è rimasto stritolato nella morsa delle due Mercedes per un lasso di tempo che è parso un'eternità, prima che il provvisorio leader della corsa Bottas si fermasse per cambiare le gomme. Un secondo posto ottenuto battagliando duramente in pista con Lewis, inscenando due battaglie che rimarranno a lungo nel cuore degli appassionati di automobilismo. L'11 settembre 2018, giorno solitamente dedicato alla memoria dei drammatici fatti accaduti a New York nel 2001, Kimi 'gela' il popolo Ferrari alla vigilia del GP di Singapore: dal

2019 correrà per il team Alfa Romeo-Ferrari, scambiando il proprio sedile con il giovanissimo talento Charles Leclerc.

Il canto del cigno...con dedica

Come tutti i grandi campioni, tuttavia, Raikkonen pensa bene di mettere una firma importante a conclusione della propria avventura in sella ad un grande cavallo, ottenendo una vittoria piuttosto insperata nell'emozionante tracciato di Austin, sede del 18esimo appuntamento stagionale. Scattato dalla seconda fila in terza posizione alle spalle del solito poleman Hamilton e del compagno Seb, il finlandese prende con decisione e autorevolezza il comando della gara in curva 1, rimanendovi sino al calare della bandiera a scacchi resistendo agli attacchi del numero 44 prima della sosta ai box. Aiutato indirettamente da una strategia Mercedes non proprio indovinata e per certi versi assurda, che lascia Hammer time in pista troppo a lungo con gomme degradate, Iceman firma così il suo 21esimo successo in carriera, il primo con la Ferrari dal suo ritorno nel 2014 e a cinque anni di distanza dall'affermazione con Lotus-Renault in quel di Melbourne dopo 114 GP disputati. Un successo che raccoglie un ampissimo consenso nel mondo dell'automobilismo, festeggiato da Kimi e dai vertici Ferrari con tanto di occhiali da sole in ricordo di Daniele Casanova, ingegnere del Cavallino Rampante scomparso la settimana precedente il weekend statunitense. Un bel modo per dire addio, in perfetto Iceman (dal cuore d'oro) style.

**“
Sono
consapevole
che il
rapporto
con i tifosi
Ferrari
è stato e
resterà
bellissimo
perché ci
accomunano
momenti
molto belli**



LA SCELTA DEI CAMPIONI



Formula 1

13 Campionati Costruttori
12 Campionati Piloti



WRC

5 Campionati



24 Ore di Le Mans

16 Titoli



DTM

9 Campionati



WEC - LMP1

3 Campionati



WEC - GTE

2 Campionati

Giovinazzi l'Italia



SUTTON-IMAGES.COM

è con te!

**Antonio
sarà al via
del Mondiale
F1 2019**

Il 2018 è stata un'altra lunga stagione di test per Antonio Giovinazzi e anche l'anno che è servito al pilota pugliese come ultimo trampolino di lancio verso il 2019 quando sarà al via del Mondiale di F1 con l'Alfa Sauber. Un sogno che si avvera per il ragazzo di Martina Franca e pure per l'Italia che ritrova finalmente un posto sulla griglia del Circus. E adesso tutto il belpaese da corsa fa il tifo per Antonio!



SCOMMESSE
 **ON Demand**



1 ANNO
DI SCOMMESSE
ON DEMAND.

**PROPONI LA TUA SCOMMESSA
E FAI IL TIFO PER LEI.
IN PALIO OGNI SETTIMANA
500€ IN BUONI GIOCO*.**

VAI SU WWW.SCOMMESSEONDEMAND.IT

SISAL SI RISERVA DI VALUTARE LE PROPOSTE.
Per regolamenti e probabilità di vincita,
informati sui siti www.aams.gov.it e www.sisal.it
e presso i punti vendita. Sisal Entertainment SPA
Concessionari 4503 - 4000 - 4300 - 15155 - 4802


Matchpoint



IL GIOCO È VIETATO AI MINORI E PUÒ
CAUSARE DIPENDENZA PATOLOGICA

*dal 12 Novembre al 23 Dicembre 2018. Consulta il regolamento su www.sisal.it o presso il punto vendita.

Ferrari capolavoro di strategia

Per il 2° anno di fila Vettel vince il primo Gp della stagione. È un capolavoro di squadra e uomini, frutto di audacia e genialità, ma anche di strategia. Non è un caso che sul podio vada Inaki Rueda, lo stratega del successo rosso. Già il podio. Con Vettel ci salgono anche Lewis Hamilton e Kimi Raikkonen. Il 2018 per la SF71H (ribattezzata da Vettel, Loria) è subito scoppiettante...



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 063	58	1.29"33"283	206,068	1'26"469	53
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	58	a 5"036	205,875	1'26"444	50
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 063	58	a 6"309	205,827	1'26"373	57
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	58	a 7"069	205,798	1'25"945	54
5°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	58	a 27"886	205,004	1'26"978	57
6°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	58	a 28"945	204,964	1'26"880	54
7°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	58	a 32"671	204,823	1'27"081	57
8°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	58	a 34"339	204,760	1'27"019	54
9°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	58	a 34"921	204,738	1'26"958	57
10°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	58	a 45"722	204,330	1'27"944	51
11°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	58	a 46"817	204,288	1'27"633	51
12°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	58	a 1'00"278	203,782	1'27"600	57
13°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 063	58	a 1'15"759	203,203	1'28"759	56
14°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	58	a 1'18"288	203,109	1'28"511	55
15°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	57	a 1 giro	201,672	1'28"176	57
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 063	24	Dado ruota	208,939	1'28"805	23
	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 063	22	Dado ruota	208,801	1'29"534	21
	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	13	Power Unit	204,862	1'30"649	13
	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 063	5	Idraulica	200,915	1'32"210	4
	S.Sirotkin (Russia)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	4	Freni	197,756	1'32"573	3

1° GARA del mondiale F1 | 25 marzo 2018 | Albert Park (5,303 km) | Distanza: 307,574 km | Giri: 58 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (*) Penalizzazione di 3 posizioni per non aver rispettato il tempo minimo in regime di bandiera rossa (prove libere). • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-18°; Vettel 19°-58°.

GP AUSTRALIA

1° FILA	44	Hamilton Mercedes	1'21"164	7	Raikkonen Ferrari	1'21"828
2° FILA	5	Vettel Ferrari	1'21"838	33	Verstappen Red Bull	1'21"879
3° FILA	20	Magnussen Haas	1'23"187	8	Grosjean Haas	1'23"339
4° FILA	27	Hulkenberg Renault	1'23"532	3	Ricciardo Red Bull	1'22"152 (*)
5° FILA	55	Sainz Renault	1'23"577	14	Alonso McLaren	1'23"692
6° FILA	2	Vandoorne McLaren	1'23"853	11	Perez Force India	1'24"005
7° FILA	18	Stroll Williams	1'24"230	31	Ocon Force India	1'24"786
8° FILA	77	Bottas Mercedes s.t. (C)		28	Hartley Toro Rosso	1'24"532
9° FILA	9	Ericsson Sauber	1'24"556	16	Leclerc Sauber	1'24"636
10° FILA	35	Sirotkin Williams	1'24"922	10	Gasly Toro Rosso	1'25"295

Griglia di partenza

Seb fa il bis un trionfo da leader

La guerra di nervi e strategie esalta anche in Bahrain col muretto Ferrari che mette Vettel in condizione di perfezionare un trionfo da leader iridato. È la seconda vittoria di fila per Seb che si piazza davanti alle Mercedes di Bottas e Hamilton e prova ad andare in fuga



GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1 ^a FILA	5 Vettel Ferrari 1'27"958	7 Raikkonen Ferrari 1'28"101
2 ^a FILA	77 Bottas Mercedes 1'28"124	3 Ricciardo Red Bull 1'28"398
3 ^a FILA	10 Gasly Toro Rosso 1'29"329	20 Magnussen Haas 1'29"358
4 ^a FILA	27 Hulkenberg Renault 1'29"570	31 Ocon Force India 1'29"874
5 ^a FILA	44 Hamilton Mercedes 1'28"220 (C)	55 Sainz Renault 1'29"986
6 ^a FILA	28 Hartley Toro Rosso 1'30"105	11 Perez Force India 1'30"156
7 ^a FILA	14 Alonso McLaren 1'30"212	2 Vandoorne McLaren 1'30"525
8 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull s.t.	8 Grosjean Haas 1'30"530
9 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'31"063	35 Sirotkin Williams 1'31"414
10 ^a FILA	16 Leclerc Sauber 1'31"420	18 Stroll Williams 1'31"503

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062-Evo	57	1.32'01"940	200,954	1'34"453	21
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	57	a 0"699	200,928	1'33"740	22
3°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	57	a 6"512	200,717	1'33"953	51
4°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	57	a 1'02"234	198,714	1'34"863	46
5°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062-Evo	57	a 1'15"046	198,259	1'34"327	29
6°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	57	a 1'39"024	197,413	1'34"667	50
7°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	56	a 1 giro	197,368	1'34"168	47
8°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	56	a 1 giro	197,026	1'35"131	30
9°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062-Evo	56	a 1 giro	196,869	1'35"093	26
10°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 1 giro	196,651	1'35"043	38
11°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 1 giro	196,416	1'35"535	35
12°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062-Evo	56	a 1 giro	196,230	1'35"058	40
13°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062-Evo	56	a 1 giro	196,108	1'34"053	47
14°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 1 giro	195,408	1'35"266	32
15°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 1 giro	195,382	1'34"563	42
16°	S.Pérez (Mes)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 1 giro (*)	195,320	1'35"075	35
17°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	56	a 1 giro (*)	195,319	1'34"689	44
NON CLASSIFICATI							
	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062-Evo	35	Ruota	198,334	1'34"337	22
	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	3	Incidente	140,787	-	-
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	1	Elettrico	188,456	-	-

2^a GARA del mondiale F1 | 8 aprile 2018 | Bahrain (5,412 km) | Bahrain International Circuit (5,412 km) | Distanza: 308,238 km | Giri: 57 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (*) Penalizzazione di 30" per non aver ripreso la posizione dopo la neutralizzazione. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-17°; Bottas 18°-20°; Hamilton 21°-25°; Vettel 26°-57°.

Al traguardo

Ricciardo vince un Gp pazzesco

Show e sorpassi da urlo in una sfida pazzesca vinta da Ricciardo. La riscossa di Daniel avviene all'interno di una Red Bull troppo dalla parte di Verstappen, con Max che continua a far danni: stavolta ne fa le spese il leader del Mondiale Vettel. Gli altri due gradini del podio sono tutti finlandesi con Bottas e Raikkonen che chiudono nell'ordine...

GP CINA 🇨🇳



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	56	1.35'36"380	191,451	1'35"785	55
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 8"894	191,154	1'36"987	50
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	56	a 9"637	191,130	1'36"456	48
4°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 16"985	190,886	1'36"878	20
5°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	56	a 20"436 (*)	190,771	1'36"206	50
6°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 21"052	190,751	1'36"881	56
7°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	56	a 30"639	190,434	1'37"234	56
8°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	56	a 35"286	190,280	1'37"479	24
9°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 35"763	190,265	1'37"754	54
10°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	56	a 39"594	190,138	1'38"152	54
11°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 44"050	189,992	1'37"985	47
12°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 44"725	189,970	1'37"673	54
13°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	56	a 49"373	189,817	1'38"137	54
14°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 55"490	189,617	1'38"500	54
15°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 58"241	189,527	1'38"624	47
16°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	56	a 1'02"604	189,384	1'38"386	52
17°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	56	a 1'05"296	189,296	1'37"410	51
18°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	56	a 1'06"330 (*)	189,262	1'38"367	54
19°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	56	a 1'22"575	188,734	1'38"808	23
20°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	51	Non in gara	187,806	1'39"376	50

3ª GARA del mondiale F1 | 15 aprile 2018 | Shangai International Circuit (5,451 km) | Distanza: 305,066 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara. • NOTE: (*) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. (**) Penalizzazione di 5 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiere gialle. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-20°; Raikkonen 21°-26°; Bottas 27°-44°; Ricciardo 45°-46°.

1ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'31"095	7 Raikkonen Ferrari 1'31"182
2ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'31"625	44 Hamilton Mercedes 1'31"675
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'31"796	3 Ricciardo Red Bull 1'31"948
4ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'32"532	11 Perez Force India 1'32"758
5ª FILA	55 Sainz Renault 1'32"819	8 Grosjean Haas 1'32"855
6ª FILA	20 Magnussen Haas 1'32"986	31 Ocon Force India 1'33"057
7ª FILA	14 Alonso McLaren 1'33"232	2 Vandoorne McLaren 1'33"505
8ª FILA	28 Hartley Toro Rosso 1'33"795	35 Sirotkin Williams 1'34"062
9ª FILA	10 Gasly Toro Rosso 1'34"101	18 Stroll Williams 1'34"285
10ª FILA	16 Leclerc Sauber 1'34"454	9 Ericsson Sauber 1'34"914 (**)

Griglia di partenza

Lewis primo centro del 2018

Non vinceva un Gp dal 22 ottobre 2017, gran giorno del successo ad Austin. Dopo sei mesi in bianco Hamilton torna a vincere. Una vittoria che si materializza a Baku dove succede di tutto. Dalle botte in famiglia in casa Red Bull al successo evaporato in Ferrari, sicuramente un'occasione persa. Oramai è chiaro quello 2018 è uno dei mondiali di F1 più pazzi della storia



GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1 ^a FILA	44 Hamilton Mercedes 1'41"677	5 Vettel Ferrari 1'41"498
2 ^a FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'41"911	77 Bottas Mercedes 1'41"837
3 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'42"490	33 Verstappen Red Bull 1'41"994
4 ^a FILA	11 Perez Force India 1'42"547	31 Ocon Force India 1'42"523
5 ^a FILA	18 Stroll Williams 1'43"585	55 Sainz Renault 1'43"351
6 ^a FILA	14 Alonso McLaren 1'44"019	35 Sirotkin Williams 1'43"886
7 ^a FILA	27 Hulkenberg Renault 1'43"066 (C)	16 Leclerc Sauber 1'44"074
8 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'44"489	20 Magnussen Haas 1'44"759
9 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'45"541	10 Gasly Red Bull 1'44"496
10 ^a FILA	8 Grosjean Haas s.t.(C)	28 Hartley Toro Rosso 1'57"354

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	1.43'44"291	177,012	1'45"412	35
2°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	51	a 2"460	176,942	1'46"523	50
3°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	a 4"024	176,897	1'46"206	51
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	51	a 5"329	176,860	1'45"530	38
5°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	51	a 7"515	176,798	1'46"856	50
6°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	51	a 9"158	176,752	1'47"403	31
7°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	51	a 10"931	176,702	1'47"449	32
8°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	a 12"546	176,656	1'46"815	50
9°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	51	a 14"152	176,610	1'47"666	50
10°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	51	a 18"030	176,501	1'48"288	51
11°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	51	a 18"512	176,487	1'47"925	51
12°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	51	a 24"720	176,312	1'48"035	38
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	51	a 40"663(*)	175,863	1'48"155	35
14°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	48	Foratura	175,680	1'45"149	37
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	42	Testacoda	182,747	1'46"880	34
	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	39	Incidente	186,505	1'45"771	31
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	39	Incidente	186,496	1'45"419	34
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	10	Testacoda	155,310	1'48"867	10
	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-
	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-

4° GARA del mondiale F1 | 29 aprile 2018 | Baku street circuit (6,003 km) | Distanza: 306,049 km Giri: 51 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (*) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-30°; Bottas 31°-48°; Hamilton 49°-51°.

Al traguardo

Neanche una Rossa sul podio

Per la prima volta dall'inizio del mondiale non c'è neanche una Rossa sul podio. Che viene monopolizzato dalla Mercedes con Hamilton e Bottas che si piazzano davanti alla Red Bull di Verstappen. Vettel chiude al 4° posto...

GP SPAGNA 



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	66	1.35'29"972	192,945	1'19"133	64
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	66	a 20"593	192,254	1'19"478	56
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	66	a 26"873	192,045	1'19"422	62
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	66	a 27"584	192,021	1'19"128	61
5°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	66	a 50"058	191,274	1'18"441	61
6°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	65	a 1 giro	189,418	1'20"246	64
7°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	65	a 1 giro	188,215	1'21"324	61
8°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	65	a 1 giro	188,115	1'20"727	64
9°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	64	a 2 giri	187,076	1'21"128	43
10°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	64	a 2 giri	186,895	1'22"122	51
11°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	64	a 2 giri	186,738	1'22"095	60
12°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	64	a 2 giri	186,447	1'21"439	63
13°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	64	a 2 giri	186,318	1'22"487	50
14°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	63	a 3 giri	183,933	1'22"680	57
NON CLASSIFICATI							
	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	45	Cambio	180,496	1'22"594	38
	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	38	Press.olio	180,288	1'22"117	36
	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	25	Power Unit	173,637	1'21"531	23
	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	0	Incidente	-	-	-
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	0	Incidente	-	-	-
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	0	Incidente	-	-	-

5ª GARA del mondiale F1 | 13 maggio 2018 | Catalunya (4,655 km) | Distanza: 307,104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e nuvoloso in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (a) Penalizzazione di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente nel precedente GP. (b) Hartley non prende parte alla qualifiche a causa di un incidente nella 3ª sessione di libere. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-25°; Verstappen 26°-33°; Hamilton 34°-66°.

1ª FILA	44	Hamilton Mercedes 1'16"173	77	Bottas Mercedes 1'16"213
2ª FILA	5	Vettel Ferrari 1'16"305	7	Raikkonen Ferrari 1'16"612
3ª FILA	33	Verstappen Red Bull 1'16"816	3	Ricciardo Red Bull 1'16"818
4ª FILA	20	Magnussen Haas 1'17"676	14	Alonso McLaren 1'17"721
5ª FILA	55	Sainz Renault 1'17"790	8	Grosjean Haas 1'17"835
6ª FILA	2	Vandoorne McLaren 1'18"323	10	Gasly Toro Rosso 1'18"463
7ª FILA	31	Ocon Force India 1'18"696	16	Leclerc Sauber 1'18"910
8ª FILA	11	Perez Force India 1'19"098	27	Hulkenberg Renault 1'18"923
9ª FILA	9	Ericsson Sauber 1'19"493	18	Stroll Williams 1'20"225
10ª FILA	35	Sirotkin Williams 1'19"695 (a)	28	Hartley Toro Rosso s.t. (b) (C)

Griglia di partenza



Ricciardo Montecarlo ai suoi piedi
 Daniel Ricciardo è il vero padrone sulle strade del Principato. Il pilota australiano mette tutti alle sue spalle fin dalle prove libere del venerdì e sul traguardo precede Vettel e Hamilton. Dopo la sfida più glamour della stagione la classifica del Mondiale Piloti vede al comando Lewis con 110 punti seguito a 14 lunghezze da Seb e 38 da Ricciardo

GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1 ^a FILA	5 Vettel Ferrari 1'11"039	3 Ricciardo Red Bull 1'10"810
2 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'11"266	44 Hamilton Mercedes 1'11"232
3 ^a FILA	31 Ocon Force India 1'12"061	77 Bottas Mercedes 1'11"441
4 ^a FILA	55 Sainz Renault 1'12"130	14 Alonso McLaren 1'12"110
5 ^a FILA	10 Gasly Toro Rosso 1'12"221	11 Perez Force India 1'12"154
6 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'12"440	27 Hulkenberg Renault 1'12"411
7 ^a FILA	16 Leclerc Sauber 1'12"714	35 Sirotkin Williams 1'12"521
8 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'13"265	28 Hartley Toro Rosso 1'13"179
9 ^a FILA	8 Grosjean Haas 1'12"728 (a)	18 Stroll Williams 1'13"323
10 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull s.t. (b C)	20 Magnussen Haas 1'13"393

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	78	1.42"54"807	151,750	1'15"562	13
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	78	a 7"336	151,570	1'16"065	14
3°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 17"013	151,333	1'16"270	15
4°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	78	a 18"127	151,306	1'16"392	13
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 18"822	151,289	1'16"312	21
6°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 23"667	151,171	1'17"027	63
7°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	78	a 24"331	151,154	1'17"099	68
8°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	78	a 24"839	151,142	1'16"061	57
9°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	78	a 25"317	151,130	1'14"260	60
10°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	78	a 1'09"013	150,073	1'17"491	19
11°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	78	a 1'09"864	150,052	1'16"936	19
12°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	78	a 1'10"461	150,038	1'17"546	24
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	78	a 1'14"823	149,933	1'17"476	20
14°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	77	a 1 giro	149,799	1'16"864	76
15°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	77	a 1 giro	149,074	1'14"822	74
16°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	77	a 1 giro	148,562	1'15"325	75
17°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	76	a 2 giri	147,080	1'14"944	61
18°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	70	Incidente	150,804	1'17"710	17
19°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	70	Incidente(d)	150,713	1'17"172	15
NON CLASSIFICATI							
	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	Cambio	150,753	1'17"018	23

Al traguardo

6^a GARA del mondiale F1 | 27 maggio 2018 | Montecarlo (3,337 km) | Distanza: 260,286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (C) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (a) Penalizzazione di 3 posizioni in griglia per aver causato un incidente nel precedente GP. (b) Verstappen non prende parte alle qualifiche per un incidente nella 3^a sessione di libere. 10 posizioni di penalità per sostituzione di componenti della Power Unit. (d) Penalizzazione di 5" per velocità eccessiva in pit lane. • GIRI IN TESTA: Ricciardo 1°-78°.

Vettel torna in testa al Mondiale

Con una straordinaria prova di forza, la Ferrari sbanca la pista tabù di Montreal. Vettel firma un blitz capolavoro che lo riporta in vetta al Mondiale e fa una dedica particolare: «È stato bello vincere qui nel nome di Gilles e per il legame storico che ha unito Villeneuve ed Enzo Ferrari»

GP CANADA 🇨🇦



LA PRESSE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	68	1.28"31"377	200,997	1'13"964	57
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	68	a 7"376	200,718	1'13"992	51
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	68	a 8"360	200,681	1'13"864	65
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	68	a 20"892	200,209	1'14"159	59
5°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	68	a 21"559	200,184	1'14"183	66
6°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	68	a 27"184	199,973	1'14"075	59
7°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	67	a 1 giro	197,151	1'15"588	64
8°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	67	a 1 giro	197,086	1'15"666	61
9°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	67	a 1 giro	196,946	1'15"610	61
10°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	67	a 1 giro	196,578	1'15"480	65
11°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	67	a 1 giro	196,418	1'15"699	67
12°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	67	a 1 giro	196,398	1'15"470	56
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	67	a 1 giro	196,290	1'15"401	65
14°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	67	a 1 giro	196,289	1'15"100	64
15°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	66	a 2 giri	194,729	1'16"403	62
16°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	66	a 2 giri	194,650	1'15"765	55
17°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	66	a 2 giri	194,094	1'15"924	53
NON CLASSIFICATI							
	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	40	Scarico	191,179	1'16"180	33
	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-
	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	0	Incidente	-	-	-

7ª GARA del mondiale F1 | 10 giugno 2018 | Circuit Gilles Villeneuve (4,361 km) | Distanza: 296,548 km Giri: 68(*) | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Partenza da fondo griglia per utilizzo di elementi della PU aggiuntivi. La lunghezza della gara viene ridotta di 2 giri a causa dell'esposizione prematura della bandiera a scacchi al termine del 69° passaggio (art.43.2 regolamento sportivo). • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-68°.

1ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'10"764	77 Bottas Mercedes 1'10"857
2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'10"937	44 Hamilton Mercedes 1'10"996
3ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'11"095	3 Ricciardo Red Bull 1'11"116
4ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'11"973	31 Ocon Force India 1'12"084
5ª FILA	55 Sainz Renault 1'12"168	11 Perez Force India 1'12"671
6ª FILA	20 Magnussen Haas 1'12"606	28 Hartley Toro Rosso 1'12"635
7ª FILA	16 Leclerc Sauber 1'12"661	14 Alonso McLaren 1'12"856
8ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'12"865	18 Stroll Williams 1'13"590
9ª FILA	35 Sirotkin Williams 1'13"643	9 Ericsson Sauber 1'14"593
10ª FILA	10 Gasly Toro Rosso 1'13"047 (a)	8 Grosjean Haas s.t.

Griglia di partenza

Di nuovo Lewis al comando

C'è di nuovo Lewis Hamilton in testa al Mondiale Piloti dopo il Gp di Le Castellet che riporta la Francia in F.1. Va peggio a Vettel con la sua gara condizionata da un errore e terminata con un 5° posto tutto in rimonta. Sul podio salgono anche Verstappen e Raikkonen



LA PRESSE

Griglia di partenza

1ª FILA	44 Hamilton Ferrari 1'30"029	77 Bottas Mercedes 1'30"147
2ª FILA	5 Vettel Ferrari 1'30"400	33 Verstappen Red Bull 1'30"705
3ª FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'30"895	7 Raikkonen Ferrari 1'31"057
4ª FILA	55 Sainz Renault 1'32"126	16 Leclerc Sauber 1'32"635
5ª FILA	20 Magnussen Haas 1'32"930	8 Grosjean Haas s.t.
6ª FILA	31 Ocon Force India 1'32"075	27 Hulkenberg Renault 1'32"115
7ª FILA	11 Perez Force India 1'32"454	10 Gasly Toro Rosso 1'32"460
8ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'32"820	14 Alonso McLaren 1'32"976
9ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'33"162	35 Sirotkin Williams 1'33"636
10ª FILA	18 Stroll Williams 1'33"729	28 Hartley (a) Toro Rosso 1'33"025

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	1.30"11"385	206,025	1'34"509	49
2°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 7"090	205,756	1'34"275	47
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	53	a 25"888	205,044	1'34"398	48
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 34"736	204,711	1'35"382	37
5°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	53	a 1'01"935	203,694	1'34"485	42
6°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	53	a 1'19"364	203,047	1'35"425	50
7°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 1'20"632	203,000	1'34"225	41
8°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	53	a 1'27"184	202,758	1'35"638	46
9°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	53	a 1'31"989	202,581	1'35"873	46
10°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	53	a 1'33"873	202,512	1'35"977	45
11°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	201,728	1'35"695	47
12°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	201,127	1'36"675	48
13°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	200,382	1'36"494	37
14°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 1 giro	200,328	1'36"839	40
15°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	199,715	1'38"300	35
16°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	50	Sospensione	199,804	1'35"133	48
17°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	48	Pneumatico	200,747	1'38"319	35
NON CLASSIFICATI							
	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	27	Power Unit	194,332	1'38"319	25
	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	0	Incidente	-	-	-
	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	-	-	-

8ª GARA del mondiale F.1 | 24 giugno 2018 | Circuit Paul Ricard (5,842 km) | Distanza: 309,690 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e nuvoloso in gara. • NOTE: (a) Partenza da fondo griglia per utilizzo di elementi della PU addizionali. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-32°; Raikkonen 33°; Hamilton 34°-53°.

Al traguardo

Vince Max gode Ferrari Mercedes ku

Nel giorno in cui entrambe le Mercedes vanno ko e Max Verstappen artiglia la prima vittoria stagionale, Raikkonen e Vettel vanno sul podio: Seb e la Rossa tornano al comando sia nel Mondiale Piloti che nella corsa al titolo Costruttori

GP AUSTRIA 



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	71	1.21'56"024	224,414	1'07"442	70
2°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	71	a 1"504	224,345	1'06"957	71
3°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	71	a 3"181	224,269	1'07"082	67
4°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	70	a 1 giro	220,292	1'09"071	17
5°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	70	a 1 giro	220,222	1'08"476	70
6°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1 giro	219,736	1'08"850	64
7°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1 giro	219,669	1'08"504	66
8°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	70	a 1 giro	219,018	1'08"661	69
9°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	70	a 1 giro	218,828	1'09"006	68
10°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	70	a 1 giro	218,804	1'08"216	67
11°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	70	a 1 giro	218,527	1'09"295	38
12°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	70	a 1 giro	218,307	1'08"766	37
13°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	216,503	1'08"971	64
14°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri (e)	216,423	1'09"203	68
15°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	65	Cambio	213,572	1'08"894	63
NON CLASSIFICATI							
	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	62	Press.benz.	222,186	1'07"241	58
	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	54	Sospensione	216,599	1'09"171	42
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	Scarico	221,096	1'07"591	46
	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	13	Idraulica	222,249	1'09"044	12
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	11	Power Unit	215,890	1'10"380	7

9ª GARA del mondiale F1 | 1º luglio 2018 | Red Bull Ring (4,326 km) | Distanza: 307,020 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in qualifica e sole in gara. • NOTE: (a) Partenza da fondo griglia per utilizzo di elementi della PU aggiuntivi. (b) Penalità di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. (c) Penalità di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (d) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane. (e) Penalità di 10" per aver ignorato le bandiere blu. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-25°; Verstappen 26°-71°.

1ª FILA	77	Bottas Mercedes 1'03"130	44	Hamilton Mercedes 1'03"149
2ª FILA	7	Raikkonen Ferrari 1'03"660	33	Verstappen Red Bull 1'03"840
3ª FILA	8	Grosjean Haas 1'03"892	5	Vettel Ferrari 1'03"464 (b)
4ª FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'03"996	20	Magnussen Haas 1'04"051
5ª FILA	55	Sainz Renault 1'04"725	27	Hulkenberg Renault 1'05"019
6ª FILA	31	Ocon Force India 1'04"845	10	Gasly Toro Rosso 1'04"874
7ª FILA	18	Stroll Williams 1'05"286	2	Vandoorne McLaren 1'05"271
8ª FILA	11	Perez Force India 1'05"279	35	Sirotkin Williams 1'05"322
9ª FILA	16	Leclerc Sauber 1'04"979 (C)	9	Ericsson Sauber 1'05"479
10ª FILA	28	Hartley (a) Toro Rosso 1'05"366	14	Alonso McLaren 1'05"058 (d)

Griglia di partenza

PIT LANE

GP GRAN BRETAGNA



E Seb esulta "A casa loro ah, ah, ah"

Per chi tifa Ferrari, il blitz messo a segno da Sebastian Vettel sulla pista di Silverstone, in casa di Hamilton (e anche della Mercedes) rimarrà un successo indimenticabile. «A casa loro, ah, ah, ah», urla Seb via radio nel momento del godimento supremo con Lewis battuto. Sul podio sale anche Raikkonen. È apoteosi rossa

SUTTON-IMAGES.COM

Griglia di partenza

1 ^a FILA	44 Hamilton Mercedes 1'25"892	5 Vettel Ferrari 1'25"936
2 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'25"990	77 Bottas Mercedes 1'26"217
3 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull 1'26"602	3 Ricciardo Red Bull 1'27"099
4 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'27"244	8 Grosjean Haas 1'27"455
5 ^a FILA	16 Leclerc Sauber 1'27"879	31 Ocon Force India 1'28"194
6 ^a FILA	27 Hulkenberg Renault 1'27"901	11 Perez Force India 1'27"928
7 ^a FILA	14 Alonso McLaren 1'28"139	10 Gasly Toro Rosso 1'28"343
8 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'28"391	55 Sainz Renault 1'28"456
9 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'29"096	35 Sirotkin Williams 1'29"252 (b)
PIT LANE	18 Stroll Williams s.t. (b)	28 Hartley Toro Rosso s.t. (a)

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	52	1.27'29"784	209,972	1'30"696	47
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 2"264	209,882	1'31"245	52
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	52	a 3"652	209,827	1'30"795	51
4°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 8"883	209,618	1'31"377	43
5°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	52	a 9"500	209,593	1'31"589	46
6°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	52	a 28"220	208,850	1'33"405	48
7°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 29"930	208,782	1'33"606	48
8°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 31"115	208,735	1'33"482	52
9°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	52	a 33"188	208,653	1'33"604	48
10°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 34"708	208,593	1'33"472	48
11°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 35"774	208,551	1'33"551	48
12°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 38"106	208,459	1'33"869	48
13°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 39"129 (d)	208,419	1'33"465	48
14°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 48"113	208,066	1'34"620	52
15°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	46	Freni	206,552	1'32"007	42
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	37	Incidente	210,967	1'34"391	28
	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	37	Incidente	210,956	1'34"602	25
	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	31	Testacoda	219,437	1'33"675	26
	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	18	Ruota	220,777	1'35"209	3
	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	1	Power Unit	118,788	-	

10^a GARA del mondiale F1 | 8 luglio 2018 | Silverstone (5,891 km) | Distanza: 306,198 km | Giri: 52 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • NOTE: (a) Cambio della cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit lane. (b) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane. (d) Penalità di 5" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-20°; Bottas 21°; Vettel 22°-33°; Bottas 34°-46°; Vettel 47°-52°.

Al traguardo

L'erroraccio brutto di Vettel

Sono i giorni del dramma di Sergio Marchionne. A Hockenheim tutti si aspettano l'impresa da parte di Vettel. E invece succede il patatrac con Seb che commette un altro errore gravissimo e si gioca la vittoria autoeliminandosi dalla corsa. Ne approfitta la Mercedes con Hamilton che va a vincere dopo una rimonta strepitosa



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	67	1.32'29"845	198,789	1'15"545	66
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	67	a 4"535	198,626	1'15"721	65
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	67	a 6"732	198,548	1'15"990	64
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	67	a 7"654	198,515	1'15"852	66
5°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	67	a 26"609	197,840	1'17"910	66
6°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	67	a 28"871	197,760	1'16"716	66
7°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	67	a 30"556	197,700	1'17"867	66
8°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	67	a 31"750	197,658	1'17"941	64
9°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	67	a 32"362	197,636	1'17"745	65
10°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	67	a 34"197	197,571	1'17"681	66
11°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	67	a 34"919	197,546	1'17"697	66
12°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	67	a 43"069 (b)	197,258	1'17"430	63
13°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	67	a 46"617	197,133	1'17"537	67
14°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	66	a 1 giro	194,467	1'17"762	66
15°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	66	a 1 giro	194,405	1'17"852	64
16°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	65	Cambio	194,147	1'17"741	60
NON CLASSIFICATI							
	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	Freni	195,831	1'18"861	35
	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	51	Testacoda	208,192	1'17"290	39
	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	Perdita olio	199,982	1'18"934	36
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	27	Perdita pot.	205,178	1'18"262	22

11° GARA del mondiale F1 | 22 luglio 2018 | Hockenheimring (4,574 km) | Distanza: 306,458 km | Giri: 67 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e variabili con pioggia in gara. • NOTE: (a) Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: partenza da fondo griglia. (b) Penalizzazione di 10" per sorpasso in regime di bandiera gialle. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-25°; Bottas 26°-28°; Raikkonen 29°-38°; Vettel 39°-51°; Bottas 52°; Hamilton 53°-67°.

1° FILA	5 Vettel Ferrari 1'11"212	77 Bottas Mercedes 1'11"416
2° FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'11"547	33 Verstappen Red Bull 1'11"822
3° FILA	20 Magnussen Haas 1'12"200	8 Grosjean Haas 1'12"544
4° FILA	27 Hulkenberg Renault 1'12"560	55 Sainz Renault 1'12"692
5° FILA	16 Leclerc Sauber 1'12"717	11 Perez Force India 1'12"774
6° FILA	14 Alonso McLaren 1'13"657	35 Sirotkin Williams 1'13"702
7° FILA	9 Ericsson Sauber 1'13"736	44 Hamilton Mercedes 1'13"012
8° FILA	31 Ocon Force India 1'13"720	28 Hartley Toro Rosso 1'14"045
9° FILA	18 Stroll Williams 1'14"206	2 Vandoorne McLaren 1'14"401
10° FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'13"318 (a)	10 Gasly Toro Rosso 1'13"749 (a)

Griglia di partenza

Hamilton davanti alle due Rosse

Il Mondiale di F.1 va in vacanza con il secondo blitz di fila di Hamilton su una pista che in teoria sarebbe dovuta essere favorevole alla Ferrari. Sia Vettel che Raikkonen vanno sul podio ma è un'estate più difficile del previsto a Maranello



LA PRESSE

Griglia di partenza

1 ^a FILA	44 Hamilton Mercedes 1'35"658	77 Bottas Mercedes 1'35"918
2 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'36"186	5 Vettel Ferrari 1'36"210
3 ^a FILA	55 Sainz Renault 1'36"743	10 Gasly Toro Rosso 1'37"591
4 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull 1'38"032	28 Hartley Toro Rosso 1'38"128
5 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'39"858	8 Grosjean Haas 1'40"593
6 ^a FILA	14 Alonso McLaren 1'35"214	3 Ricciardo Red Bull 1'36"442
7 ^a FILA	27 Hulkenberg Renault 1'36"506	9 Ericsson Sauber 1'37"075
8 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'18"782	16 Leclerc Sauber 1'18"817
9 ^a FILA	31 Ocon Force India 1'19"142	11 Perez Force India 1'19"200
10 ^a FILA	35 Sirotkin Williams 1'19"301	18 Stroll Williams s.t. (a)

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	1.37"16"427	189,134	1'21"107	63
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	70	a 17"123	188,580	1'20"056	70
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	70	a 20"101	188,485	1'20"292	55
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	70	a 46"419	187,641	1'20"012	46
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1'00"000(b)	187,209	1'21"736	39
6°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	70	a 1'13"273	186,789	1'21"685	64
7°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	69	a 1 giro	186,273	1'21"302	60
8°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	69	a 1 giro	185,108	1'22"090	68
9°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	69	a 1 giro	184,719	1'22"774	58
10°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	69	a 1 giro	184,703	1'22"606	58
11°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	69	a 1 giro	184,660	1'22"612	62
12°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	69	a 1 giro	184,466	1'21"261	69
13°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 1 giro	184,197	1'22"876	63
14°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 1 giro	183,895	1'23"263	56
15°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	68	a 2 giri	182,438	1'23"671	53
16°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	68	a 2 giri	182,141	1'23"708	53
17°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	68	a 2 giri	182,119	1'22"660	51
NON CLASSIFICATI							
	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	49	Cambio	184,234	1'23"077	46
	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	5	Power Unit	183,885	1'23"985	5
	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	0	Incidente	-	-	-

12^a GARA del mondiale F.1 | 29 luglio 2018 | Hungaroring (4,381 km) | Distanza: 306,630 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: pioggia in prova e sole in gara. • NOTE: (a) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane. (b) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-25; Vettel 26°-39°; Hamilton 40°-70°.

Al traguardo

Il grande guizzo di Vettel

Prima un sorpasso straordinario sul rivale Hamilton, poi la fuga verso la vittoria. È un fantastico giorno di gloria per Vettel che sbanca Spa e si porta a -17 nella corsa al titolo Piloti. È una Rossa portentosa in rettilineo e quindi capace di far sognare alla vigilia del Gp d'Italia

GP BELGIO 



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	44	1.23'34"476	221,157	1'46"644	25
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	44	a 11"061	220,670	1'46"721	23
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	44	a 31"372	219,782	1'46"946	36
4°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	44	a 1'08"605(b)	218,172	1'46"286	32
5°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	44	a 1'11"023	218,068	1'48"080	38
6°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	44	a 1'19"520	217,704	1'48"078	35
7°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	44	a 1'25"953	217,430	1'48"283	35
8°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	44	a 1'27"639	217,358	1'47"937	36
9°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	44	a 1'45"892	216,583	1'48"588	36
10°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	43	a 1 giro	215,914	1'48"694	35
11°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	43	a 1 giro	215,380	1'48"670	32
12°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	43	a 1 giro	215,276	1'49"113	42
13°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	43	a 1 giro	215,181	1'49"287	39
14°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	43	a 1 giro	214,501	1'48"756	33
15°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	43	a 1 giro	214,236	1'48"956	38
NON CLASSIFICATI							
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	28	Conseg.incid.	197,305	1'49"242	27
	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	8	Conseg.incid.	168,670	1'54"320	6
	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	0	Incidente	-	-	-
	C.Lederc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	0	Incidente	-	-	-
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	0	Incidente	-	-	-

13° GARA del mondiale F1 | 26 agosto 2018 | Circuit National de Francorchamps (7,004 km) | Distanza: 308,052 km | Giri: 44 | Condizioni atmosferiche: pioggia in prova e poco nuvoloso in gara. • NOTE: (a) Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: partenza da fondo griglia. (b) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente. In seguito ad un cambio di denominazione/proprietà, la Force India perde tutti i punti costruttori guadagnati fino al Gp d'Ungheria. I piloti mantengono i punti guadagnati individualmente. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-44°.

1° FILA	5	Vettel Ferrari 1'58"905	44	Hamilton Mercedes 1'58"179
2° FILA	11	Perez Force India 2'01"894	31	Ocon Force India 2'01"851
3° FILA	7	Raikkonen Ferrari 2'02"671	8	Grosjean Haas 2'02"122
4° FILA	3	Ricciardo Red Bull 2'02"939	33	Verstappen Red Bull 2'02"769
5° FILA	10	Gasly Toro Rosso 1'43"844	20	Magnussen Haas 2'04"933
6° FILA	16	Lederc Sauber 1'44"062	28	Hartley Toro Rosso 1'43"865
7° FILA	14	Alonso McLaren 1'44"917	9	Ericsson Sauber 1'44"301
8° FILA	18	Stroll Williams 1'45"134	35	Sirotkin Williams 1'44"998
9° FILA	27	Hulkenberg Renault s.t. (a)	77	Bottas Mercedes s.t. (a)
10° FILA	2	Vandoorne McLaren 1'45"307 (a)	55	Sainz Renault 1'44"489 (a)

Griglia di partenza

Vettel spada nella Roggia

Ancora una volta non c'è gloria per la Ferrari a Monza. La vittoria sembrava lì a un passo, quasi palpabile. E invece alla Roggia Vettel va nel caos. Hamilton vince così davanti a Raikkonen già sulla graticola: qualche giorno più tardi arriverà la conferma che lascerà la Ferrari per la Sauber e al suo posto arriverà nel 2019 Leclerc



COLOMBO

Griglia di partenza

1 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'19"119	5 Vettel Ferrari 1'19"280
2 ^a FILA	44 Hamilton Mercedes 1'19"294	77 Bottas Mercedes 1'19"656
3 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull 1'20"615	8 Grosjean Haas 1'20"936
4 ^a FILA	55 Sainz Renault 1'21"041	31 Ocon Force India 1'21"099
5 ^a FILA	10 Gasly Toro Rosso 1'21"350	18 Stroll Williams 1'21"627
6 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'21"669	35 Sirotkin Williams 1'21"732
7 ^a FILA	14 Alonso McLaren 1'22"568	11 Perez Force India 1'21"888
8 ^a FILA	16 Leclerc Sauber 1'21"889	28 Hartley Toro Rosso 1'21"934
9 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'22"085	9 Ericsson Sauber 1'22"048 (b)
10 ^a FILA	3 Ricciardo Red Bull s.t. (a)	27 Hulkenberg Renault s.t. (ad)

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	1.16'54"484	239,288	1'22"497	30
2°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	53	a 8"705	238,837	1'23"515	28
3°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 14"066	238,561	1'22"907	39
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	53	a 16"151	238,453	1'22"505	51
5°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 18"208 (e)	238,347	1'23"609	41
6°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 57"761	236,330	1'24"179	44
7°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 58"678	236,283	1'23"529	43
8°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	53	a 1'18"140	235,303	1'24"056	52
9°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	234,731	1'24"580	39
10°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	234,455	1'23"768	52
11°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	234,171	1'24"504	52
12°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	233,619	1'24"772	47
13°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	233,560	1'24"059	47
14°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 1 giro	233,425	1'24"767	46
15°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	233,269	1'23"768	44
16°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	230,589	1'25"692	46
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	53	a 56"320 (f)	236,402	1'24"243	48
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	23	Frizione	226,900	1'25"229	18
	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	9	Elettrico	202,183	1'27"009	6
	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	0	Incidente	-	-	-

14^a GARA del mondiale F1 | 2 settembre 2018 | Autodromo Nazionale di Monza (5,793 km) | Distanza: 306,720 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: poco nuvoloso in prova e sole in gara. • **NOTE:** (a) Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: partenza da fondo griglia. (b) Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: penalizzazione di 10 posizioni. (d) Penalizzazione di 10 posizioni in griglia per aver causato un incidente nella gara precedente. (e) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente. (f) Squalificato per violazione dell'art. 3.7.1.d del regolamento tecnico F1 2018. • **GIRI IN TESTA:** Raikkonen 1°-19"; Hamilton 20°-28"; Bottas 29°-35"; Raikkonen 36°-44"; Hamilton 45°-53".

Al traguardo

**Week end
da vero
dominatore**

Quella che Hamilton assesta a Singapore è una grande spallata verso la conquista del quinto titolo iridato. Lewis si dimostra campionissimo e straccia la concorrenza. Vettel acciuffa il terzo posto e scivola a -40 dal rivale nella corsa alla conquista del Mondiale Piloti 2018



LA PRESSE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	61	1.51"11"611	166,577	1'42"913	56
2°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	61	a 8"961	166,354	1'43"345	54
3°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	61	a 39"945	165,586	1'44"669	48
4°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	61	a 51"930	165,291	1'44"720	42
5°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	61	a 53"001	165,264	1'44"715	46
6°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	61	a 53"982	165,240	1'43"120	59
7°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	61	a 1'43"011	164,044	1'43"164	57
8°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	60	a 1 giro	163,320	1'45"211	50
9°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	60	a 1 giro	162,973	1'45"203	57
10°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	60	a 1 giro	162,640	1'46"093	53
11°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	60	a 1 giro	162,307	1'45"169	50
12°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	60	a 1 giro	162,288	1'45"555	50
13°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	60	a 1 giro	162,080	1'46"063	56
14°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	60	a 1 giro	162,008	1'46"033	53
15°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	60	a 1 giro (a)	162,008	1'45"904	57
16°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	60	a 1 giro	161,486	1'45"389	48
17°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	60	a 1 giro	161,137	1'44"889	38
18°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	59	a 2 giri	160,695	1'41"905	50
19°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	59	a 2 giri	159,225	1'45"902	48
NON CLASSIFICATI							
	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	0	Incidente	0,000	-	

15° GARA del mondiale F1 | 16 settembre 2018 | Marina Bay Street Circuit (5,063 km) | Distanza: 308,706 km | Giri: 61 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e nuvoloso in gara. • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 5" per aver ignorato le bandiere blu. • **GIRI IN TESTA:** Hamilton 1°-14°; Verstappen 15°-17°; Raikkonen 18°-21°; Ricciardo 22°-26°; Hamilton 27°-61°.

1° FILA	33	Verstappen Red Bull 1'36"334	44	Hamilton Mercedes 1'36"015
2° FILA	77	Bottas Mercedes 1'36"702	5	Vettel Ferrari 1'36"628
3° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'36"996	7	Raikkonen Ferrari 1'36"794
4° FILA	8	Grosjean Haas 1'38"320	11	Perez Force India 1'37"985
5° FILA	27	Hulkenberg Renault 1'38"588	31	Ocon Force India 1'38"365
6° FILA	55	Sainz Renault 1'38"716	14	Alonso McLaren 1'38"641
7° FILA	9	Ericsson Sauber 1'39"453	16	Leclerc Sauber 1'38"747
8° FILA	20	Magnussen Haas 1'39"644	10	Gasly Toro Rosso 1'39"691
9° FILA	2	Vandoorne McLaren 1'39"864	28	Hartley Toro Rosso 1'39"809
10° FILA	18	Stroll Williams 1'41"334	35	Sirotkin Williams 1'41"263

Griglia di partenza

Doppietta che fa molto discutere

Con una doppietta indiscutibile ma molto discussa, la Mercedes piazza un uno-due devastante con Hamilton e Bottas sulla pista di Sochi. Vettel sale sul terzo gradino del podio ma ormai è quasi spalle al muro nella corsa al Mondiale Piloti e Costruttori



GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1 ^a FILA	77 Bottas Mercedes 1'31"387	44 Hamilton Mercedes 1'31"532
2 ^a FILA	5 Vettel Ferrari 1'31"943	7 Raikkonen Ferrari 1'32"237
3 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'33"181	31 Ocon Force India 1'33"413
4 ^a FILA	16 Leclerc Sauber 1'33"419	11 Perez Force India 1'33"563
5 ^a FILA	8 Grosjean Haas 1'33"704	9 Ericsson Sauber 1'35"196
6 ^a FILA	55 Sainz Renault s.t.	27 Hulkenberg Renault s.t.
7 ^a FILA	35 Sirotkin Williams 1'35"612	18 Stroll Williams 1'36"437
8 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'35"977 (a)	14 Alonso McLaren 1'35"504 (b)
9 ^a FILA	10 Gasly Toro Rosso s.t. (d)	3 Ricciardo Red Bull s.t. (e)
10 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull s.t. (f)	28 Hartley Toro Rosso 1'35"03 (g)

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	1.27"25"181	212,591	1'35"916	50
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 2"545	212,488	1'35"861	50
3°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	53	a 7"487	212,288	1'35"990	50
4°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 Evo	53	a 16"543	211,923	1'36"611	47
5°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 31"016	211,341	1'36"283	45
6°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 1'20"451	209,380	1'36"345	41
7°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	53	a 1'38"390	208,677	1'38"107	52
8°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	208,038	1'38"015	52
9°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	207,880	1'38"366	52
10°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	207,718	1'38"300	47
11°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	207,103	1'38"244	46
12°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	206,938	1'39"108	52
13°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 Evo	52	a 1 giro	206,246	1'37"931	39
14°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	205,495	1'39"590	44
15°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	205,459	1'39"435	44
16°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	51	a 2 giri	204,331	1'39"922	41
17°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	51	a 2 giri	204,171	1'39"731	35
18°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	51	a 2 giri	204,126	1'39"838	43
NON CLASSIFICATI							
	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	4	Freni	181,071	1'44"071	3
	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	4	Freni	166,386	1'45"852	2

16^a GARA del mondiale F1 | 30 settembre 2018 | Sochi Autodrom (5,848 km) | Distanza: 309,745 km | Giri: 53 | Cond. atmos.: sole in prova e coperto in gara. • **NOTE:** (a) Pen. di 5 pos. in griglia per la sost. del cambio. (b) (d) Utilizzo di componenti della PU addizionali: part. imposta da fondo griglia. (e) Utilizzo di componenti della PU addizionali e sostituzione del cambio: part. imposta da fondo griglia + 5 pos. di pen. (f) Utilizzo di componenti della PU addizionali, sostituzione del cambio, ignora le bandiere gialle in qualifica: part. imposta da fondo griglia + 5 pos. di pen. + 3 pos. di pen. (g) Utilizzo di componenti della PU addizionali: part. imposta da fondo griglia + 10 pos. di pen. • **GIRI IN TESTA:** Bottas 1°-11°; Hamilton 12°-14°; Raikkonen 15°-18°; Verstappen 19°-42°; Hamilton 43°-53°.

Al traguardo

Lewis, mani sul quinto titolo

Lewis Hamilton è a un passo dalla conquista del quinto titolo iridato della carriera. L'inglese fa saltare il banco anche in Giappone e fa felice il suo capo Toto Wolff



COLOMBO

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	1.27"17"062	211,358	1'32"785	51
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 12"919	210,838	1'33"110	46
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 14"295	210,782	1'33"367	50
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	53	a 19"495	210,574	1'33"187	50
5°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	53	a 50"998	209,319	1'34"223	28
6°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	53	a 1'09"873	208,575	1'32"318	53
7°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 1'19"379	208,202	1'34"073	43
8°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	53	a 1'27"198	207,896	1'34"786	47
9°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	53	a 1'28"055	207,863	1'34"670	50
10°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	207,008	1'34"197	50
11°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 1 giro	206,503	1'34"133	35
12°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	52	a 1 giro	205,669	1'36"294	8
13°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	52	a 1 giro	205,648	1'34"857	30
14°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	205,635	1'33"943	28
15°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	52	a 1 giro	205,603	1'35"023	25
16°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	205,510	1'33"985	41
17°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	52	a 1 giro	205,328	1'33"354	41
NON CLASSIFICATI							
	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	38	Prob.mecc.	202,516	1'34"515	37
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	37	Prob.mecc.	201,907	1'34"934	32
	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	8	Cons.incid.	163,757	1'39"908	6

17ª GARA del mondiale F1 | 7 ottobre 2018 | Suzuka International Racing Course (5,807 km) | Distanza: 307,741 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per non aver rallentato in regime di bandiera rossa. (b) Penalizzazione di 15 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntivi della PU. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-53°.

1ª FILA	44	Hamilton Mercedes 1'27"760	77	Bottas Mercedes 1'28"059
2ª FILA	33	Verstappen Red Bull 1'29"057	7	Raikkonen Ferrari 1'29"521
3ª FILA	8	Grosjean Haas 1'29"761	28	Hartley Toro Rosso 1'30"023
4ª FILA	10	Gasly Toro Rosso 1'30"093	5	Vettel Ferrari 1'32"192
5ª FILA	11	Perez Force India 1'37"229	16	Leclerc Sauber 1'29"864
6ª FILA	31	Ocon (a) Force India 1'30"126	20	Magnussen Haas 1'30"226
7ª FILA	55	Sainz Renault 1'30"490	18	Stroll Williams 1'30"714
8ª FILA	3	Ricciardo Red Bull s.t.	27	Hulkenberg Renault 1'30"361
9ª FILA	35	Sirotkin Williams 1'30"372	14	Alonso McLaren 1'30"573
10ª FILA	2	Vandoorne McLaren 1'31"041	9	Ericsson Sauber 1'31"213 (b)

Griglia di partenza

Kimi mette l'ultima firma

Il Gp Usa 2018 è destinato a passare alla storia. Sarà ricordato per l'ultima vittoria conquistata da Kimi Raikkonen a bordo di una Ferrari in F1. La corsa del finlandese è davvero esaltante ed è una fantastica chiusura di carriera al volante della Rossa



LA PRESSE

Griglia di partenza

1 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'32"307	44 Hamilton Mercedes 1'32"237
2 ^a FILA	3 Ricciardo Red Bull 1'33"494	77 Bottas Mercedes 1'32"616
3 ^a FILA	31 Ocon Force India 1'34"145	5 Vettel Ferrari 1'32"298 (a)
4 ^a FILA	8 Grosjean Haas 1'34"250	27 Hulkenberg Renault 1'34"215
5 ^a FILA	11 Perez Force India 1'34"594	16 Leclerc Sauber 1'34"420
6 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'34"732	55 Sainz Renault 1'34"566
7 ^a FILA	35 Sirotkin Williams 1'35"362	14 Alonso McLaren 1'35"294
8 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'35"536	18 Stroll Williams 1'35"480
9 ^a FILA	33 Verstappen Red Bull 1'34"766 (b)	2 Vandoorne McLaren 1'35"735
10 ^a FILA	28 Hartley Toro Rosso s.t. (e)	10 Gasly Toro Rosso s.t. (d)

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	56	1.34"18"643	196,205	1'38"482	45
2°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	56	a 1"281	196,161	1'38"246	45
3°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 2"342	196,124	1'37"392	40
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	56	a 18"222	195,575	1'38"280	41
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 24"744	195,351	1'38"470	46
6°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 1'27"210	193,227	1'39"548	51
7°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	56	a 1'34"994	192,966	1'39"858	45
8°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	a 1'41"080	192,762	1'39"569	36
9°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	55	a 1 giro	191,636	1'39"915	52
10°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	55	a 1 giro	191,593	1'40"098	33
11°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	55	a 1 giro	191,546	1'39"240	42
12°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	55	a 1 giro	190,770	1'39"646	38
13°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	a 1 giro	190,360	1'40"522	12
14°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	54	a 2 giri	188,463	1'40"433	49
NON CLASSIFICATI							
	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	56	Squalificato(g)	192,822	1'39"992	45
	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	56	Squalificato(f)	192,776	1'38"963	32
	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	31	Cons.incident.	186,499	1'41"982	12
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	8	Elettrico	193,895	1'40"933	5
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	2	Incidente	138,090	-	-
	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	1	Incidente	139,629	-	-

18^a GARA del mondiale F1 | 21 ottobre 2018 | Circuit of the Americas (5,513 km) | Distanza: 308,405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara. • NOTE: (a) Pen. di 3 pos. per non aver rallentato a sufficienza in regime di bandiera rossa. (b) Pen. di 5 pos. per la sostituzione del cambio. (d) Sostituzione componenti PU: partenza imposta da fondo griglia. (e) Sostituzione componenti PU e cambio: partenza imposta da fondo griglia. (f) Squalificato per aver oltrepassato il limite di consumo di 105 kg di benzina. (g) Squalificato per aver oltrepassato il consumo di benzina di 100 kg/ora. • GIRI IN TESTA: Raikkonen 1°-10°; Hamilton 11°; Raikkonen 12°-21°; Hamilton 22°-37°; Raikkonen 38°-56°.

Al traguardo

Max vince Hamilton gode

Seconda vittoria 2018 per Max Verstappen che mette alle spalle le due Ferrari. Ma più felice di tutti è Lewis Hamilton che mette le mani sul quinto titolo iridato in carriera, eguaglia il record di Fangio e si prepara a far riscrivere la storia della Formula Uno

GP MESSICO 



LA PRESSE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	71	1.38'28"851	186,038	1'19"186	66
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	71	a 17"316	185,495	1'19"522	49
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	71	a 49"914	184,480	1'20"334	19
4°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	71	a 1'18"738	183,592	1'20"728	49
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1 giro	183,026	1'18"741	65
6°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	69	a 2 giri	180,186	1'20"637	67
7°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	69	a 2 giri	179,835	1'20"537	67
8°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	69	a 2 giri	179,207	1'21"921	14
9°	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	69	a 2 giri	178,885	1'22"440	18
10°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	69	a 2 giri	178,849	1'22"755	69
11°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	178,714	1'22"629	6
12°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	178,618	1'22"983	27
13°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	178,594	1'22"640	66
14°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	69	a 2 giri (d)	178,511	1'22"438	26
15°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	69	a 2 giri	178,293	1'21"874	45
16°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	68	a 3 giri	178,105	1'21"370	46
NON CLASSIFICATI							
	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	61	Idraulica	186,156	1'19"462	57
	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	38	Freni	176,613	1'23"545	6
	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	28	Elettrico	180,480	1'22"386	6
	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	3	Incidente	172,965	1'24"197	3

19° GARA del mondiale F1 | 28 ottobre 2018 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver causato un incidente nella gara precedente. (b) Penalizzazione di 20 posizioni per sostituzione elementi PU e cambio. (d) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Verstappen 1°-13°; Vettel 14°-71°; Verstappen 18°-71°.

1° FILA	3	Ricciardo Red Bull 1'14"759	33	Verstappen Red Bull 1'14"785
2° FILA	44	Hamilton Mercedes 1'14"894	5	Vettel Ferrari 1'14"970
3° FILA	77	Bottas Mercedes 1'15"160	7	Raikkonen Ferrari 1'15"330
4° FILA	27	Hulkenberg Renault 1'15"827	55	Sainz Renault 1'16"084
5° FILA	16	Leclerc Sauber 1'16"189	9	Ericsson Sauber 1'16"513
6° FILA	31	Ocon Force India 1'16"844	14	Alonso McLaren 1'16"871
7° FILA	11	Perez Force India 1'17"167	28	Hartley Toro Rosso 1'17"184
8° FILA	2	Vandoorne McLaren 1'16"966	20	Magnussen Haas 1'17"599
9° FILA	18	Stroll Williams 1'17"689	8	Grosjean (a) Haas 1'16"911
10° FILA	35	Sirotkin Williams 1'17"886	10	Gasly Toro Rosso s.t. (b)

Griglia di partenza

**Ocon-Max
scintille
ovunque**

Un controverso sorpasso del doppiato Ocon sul leader del Gp Verstappen cambia l'esito della sfida ed Hamilton va a cogliere l'ennesima vittoria 2018



GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1 ^a FILA	5 Vettel Ferrari 1'07"374	44 Hamilton Mercedes 1'07"281
2 ^a FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'07"456	77 Bottas Mercedes 1'07"441
3 ^a FILA	9 Ericsson Sauber 1'08"296	33 Verstappen Red Bull 1'07"778
4 ^a FILA	8 Grosjean Haas 1'08"517	16 Leclerc Sauber 1'08"492
5 ^a FILA	20 Magnussen Haas 1'08"659	10 Gasly Toro Rosso 1'09"029
6 ^a FILA	11 Perez Force India 1'08"741	3 Ricciardo Red Bull 1'07"780 (a)
7 ^a FILA	35 Sirotkin Williams 1'10"381	27 Hulkenberg Renault 1'08"834
8 ^a FILA	28 Hartley Toro Rosso 1'09"280	55 Sainz Renault 1'09"269
9 ^a FILA	31 Ocon Force India 1'08"770 (c)	14 Alonso McLaren 1'09"402
10 ^a FILA	2 Vandoorne McLaren 1'09"601	18 Stroll Williams 1'09"441

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	71	1.27"09"066	210,605	1'11"795	70
2°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	71	a 1"469	210,546	1'11"578	61
3°	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	71	a 4"764	210,414	1'11"769	64
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	71	a 5"193	210,397	1'11"343	62
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	71	a 22"943	209,685	1'10"540	65
6°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	71	a 26"997	209,524	1'10"831	71
7°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	71	a 44"199	208,840	1'12"082	70
8°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	71	a 51"230	208,562	1'12"362	71
9°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	71	a 52"857	208,498	1'12"206	67
10°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1 giro	207,289	1'12"472	58
11°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	70	a 1 giro	205,306	1'12"949	53
12°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	70	a 1 giro	205,272	1'12"169	50
13°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	70	a 1 giro	205,139	1'13"822	55
14°	E.Ocon (Fra)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	70	a 1 giro	205,028	1'12"352	70
15°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	70	a 1 giro (d)	205,079	1'12"968	68
16°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	204,012	1'14"262	52
17°	F.Alonso (Spa)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	69	a 2 giri (d)	203,955	1'12"643	57
18°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	69	a 2 giri	203,307	1'11"751	68
NON CLASSIFICATI							
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	32	Surrisc.	203,939	1'14"029	30
	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	20	Cons.incid.	195,972	1'15"281	3

20^a GARA del mondiale F1 | 11 novembre 2018 | Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km) | Distanza: 305,909 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: variabili in prova e nuvoloso in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 5 posizioni per sostituzione del turbo. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (d) Penalizzazione di 5" per aver ignorato le bandiere blu. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-18°; Verstappen 19°-35°; Ricciardo 36°-39°; Verstappen 40°-43°; Hamilton 44°-71°.

Al traguardo

Tondi per dirsi ciao

Fernando Alonso appena giunto undicesimo chiude spettacolarmente questa parte della sua lunga vicenda agonistica con la F.1, esibendosi in una serie di tondi spettacolari. È un bel mondo per sancire la fine di un'epoca che l'ha visto sugli scudi per classe, personalità e capacità di tenere la scena. Tornerà? Staremo a vedere...



GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VEETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	1.39'40"382	183,814	1'41"357	53
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	55	a 2"581	183,734	1'40"867	54
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	55	a 12"706	183,424	1'41"909	51
4°	D.Ricciardo (Aus)	Red Bull RB14 - TAG Heuer RB14	55	a 15"379	183,342	1'41"249	35
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W09 EQ Power+ - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	a 47"957	182,351	1'40"953	42
6°	C.Sainz (Spa)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	55	a 1'12"548	181,610	1'41"351	54
7°	C.Leclerc (Mon)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	55	a 1'30"789	181,065	1'42"876	54
8°	S.Pérez (Mex)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	55	a 1'31"275	181,050	1'42"816	53
9°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	54	a 1 giro	179,756	1'43"195	54
10°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-18 - Ferrari 062 EVO	54	a 1 giro	179,710	1'42"822	53
11°	F.Alonso (Spa) (b)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	54	a 1 giro	179,185	1'42"393	53
12°	B.Hartley (Nzl)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	54	a 1 giro	178,984	1'44"174	53
13°	L.Stroll (Can)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	54	a 1 giro	178,948	1'44"033	53
14°	S.Vandoorne (Bel)	McLaren MCL33 - Renault R.E.18	54	a 1 giro	178,927	1'43"249	53
15°	S.Sirotkin (Rus)	Williams FW41 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	54	a 1 giro	178,454	1'43"831	54
NON CLASSIFICATI							
	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR13 - Honda RA618H	46	Prob.mecc.	177,836	1'43"988	42
	E.Ocon (Fra) (a)	Force India VJM11 - Mercedes F1 M09 EQ Power+	44	Prob.mecc.	177,617	1'43"591	41
	M.Ericsson (Sve)	Sauber C37 - Ferrari 062 EVO	24	Power Unit	169,632	1'46"077	22
	K.Raikkonen (Fin)	Ferrari SF71H - Ferrari 062 EVO	6	Power Unit	141,191	1'45"198	5
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.18 - Renault R.E.18	0	Incidente	-	-	-

21ª GARA del mondiale F.1 | 25 novembre 2018 | Yas Marina (5,554 km) | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • **NOTE:** (a) Penalizzazione di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio. (b) Tre penalizzazioni di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio.

1ª FILA	77 Bottas Mercedes 1'34"956	44 Hamilton Mercedes 1'34"794
2ª FILA	7 Raikkonen Ferrari 1'35"365	5 Vettel Ferrari 1'35"125
3ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'35"589	3 Ricciardo Red Bull 1'35"401
4ª FILA	16 Leclerc Sauber 1'36"237	8 Grosjean Haas 1'36"192
5ª FILA	27 Hulkenberg Renault 1'36"542	31 Ocon Force India 1'36"540
6ª FILA	9 Ericsson Sauber 1'37"132	55 Sainz Renault 1'36"982
7ª FILA	11 Perez Force India 1'37"541	20 Magnussen Haas 1'37"309
8ª FILA	28 Hartley Toro Rosso 1'37"994	14 Alonso McLaren 1'37"743
9ª FILA	2 Vandoorne McLaren 1'38"577	10 Gasly Toro Rosso 1'38"166
10ª FILA	18 Stroll Williams 1'38"682	35 Sirotkin Williams 1'38"635

Griglia di partenza

CLASSIFICA FINALE

FIA FIA Formula 1 World Championship

FIA ACTION FOR ROAD SAFETY



TOTALE	AUSTRALIA 25/3	BAHRAIN 8/4	CINA 15/4	AZERBAIJAN 29/4	SPAGNA 13/5	MONACO 27/5	CANADA 10/6	FRANCIA 24/6	AUSTRIA 1/7	G. BRETAGNA 8/7	GERMANIA 22/7	UNGHERIA 29/7	BELGIO 26/8	ITALIA 2/9	SINGAPORE 16/9	RUSSIA 30/9	GIAPPONE 7/10	USA 21/10	MESSICO 28/10	BRASILE 11/11	ABU DHABI 25/11
--------	----------------	-------------	-----------	-----------------	-------------	-------------	-------------	--------------	-------------	-----------------	---------------	---------------	-------------	------------	----------------	-------------	---------------	-----------	---------------	---------------	-----------------

MONDIALE PILOTI

1° L. Hamilton	408	18	15	12	25	25	15	10	25	(m.)	18	25	25	18	25	25	25	15	12	25	25	
2° S. Vettel	320	25	25	4	12	12	18	25	10	15	25	(i.)	18	25	12	15	15	8	12	18	8	18
3° K. Räikkönen	251	15	(m.)	15	18	(m.)	12	8	15	18	15	15	(i.)	18	10	12	10	25	15	15	(m.)	
4° M. Verstappen	249	8	(i.)	10	(i.)	15	2	15	18	25	(15°)	12	(m.)	15	10	18	10	15	18	25	18	15
5° V. Bottas	247	4	18	18	(14°)	18	10	18	6	(m.)	12	18	10	12	15	12	18	18	10	10	10	10
6° D. Ricciardo	170	12	(m.)	25	(i.)	10	25	12	12	(m.)	10	(m.)	12	(i.)	(m.)	8	8	12	(m.)	(m.)	12	12
7° N. Hülkenberg	69	6	8	8	(i.)	(i.)	4	6	2	(m.)	8	10	(12°)	(i.)	(13°)	1	(12°)	(m.)	8	8	(m.)	(i.)
8° S. Pérez	62	(11°)	(16°)	(12°)	15	2	(12°)	(14°)	(m.)	6	1	6	(14°)	10	6	(16°)	1	6	4	(m.)	1	4
9° K. Magnussen	56	(m.)	10	1	(13°)	8	(13°)	(13°)	8	10	2	(11°)	6	4	(16°)	(18°)	4	(i.)	(s.)	(15°)	2	1
10° C. Sainz	53	1	(11°)	2	10	6	1	4	4	(12°)	(i.)	(12°)	2	(11°)	4	4	(17°)	1	6	(m.)	(12°)	8
11° F. Alonso	50	10	6	6	6	4	(m.)	(m.)	(16°)	4	4	(16°)	4	(i.)	(m.)	6	(14°)	(14°)	(i.)	(i.)	(17°)	(11°)
12° E. Ocon	49	(12°)	1	(11°)	(i.)	(m.)	8	2	(i.)	8	6	4	(13°)	8	8	(i.)	2	2	(s.)	(11°)	(14°)	(m.)
13° C. Leclerc	39	(13°)	(12°)	(19°)	8	1	(18°)	1	1	2	(m.)	(15°)	(i.)	(i.)	(11°)	2	6	(i.)	(i.)	6	6	6
14° R. Grosjean	37	(m.)	(13°)	(17°)	(i.)	(i.)	(15°)	(12°)	(11°)	12	(i.)	8	1	6	(s.)	(15°)	(11°)	4	(i.)	(16°)	4	2
15° P. Gasly	29	(m.)	12	(18°)	(12°)	(i.)	6	(11°)	(i.)	(11°)	(13°)	(14°)	8	2	(14°)	(13°)	(m.)	(11°)	(12°)	1	(13°)	(m.)
16° S. Vandoorne	12	2	4	(13°)	2	(m.)	(14°)	(16°)	(12°)	(15°)	(11°)	(13°)	(m.)	(15°)	(12°)	(16°)	(15°)	(11°)	4	(15°)	(m.)	
17° M. Ericsson	9	(m.)	2	(16°)	(11°)	(13°)	(11°)	(15°)	(13°)	1	(i.)	2	(15°)	1	(15°)	(11°)	(13°)	(12°)	1	2	(i.)	(m.)
18° L. Stroll	6	(14°)	(14°)	(14°)	4	(11°)	(17°)	(i.)	(17°)	(14°)	(12°)	(m.)	(17°)	(13°)	2	(14°)	(15°)	(17°)	(14°)	(12°)	(18°)	(13°)
19° B. Hartley	4	(15°)	(17°)	(20°)	1	(12°)	(19°)	(i.)	(14°)	(i.)	(m.)	1	(11°)	(14°)	(i.)	(17°)	(m.)	(13°)	2	(14°)	(11°)	(12°)
20° S. Sirotkin	1	(m.)	(15°)	(15°)	(i.)	(14°)	(16°)	(17°)	(15°)	(13°)	(14°)	(m.)	(16°)	(12°)	1	(19°)	(18°)	(16°)	(13°)	(13°)	(16°)	(15°)

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	655	18/4	15/18	12/18	25/0	25/18	15/10	10/18	25/6	-	18/12	25/18	25/10	18/12	25/15	25/12	25/18	25/18	15/10	12/10	25/10	25/10	
2° Ferrari	571	25/15	25/0	4/15	12/18	12/0	18/12	25/8	10/15	15/18	25/15	0/15	18/15	25/0	12/18	15/10	10/15	12/8	12/25	18/15	8/15	18/0	
3° Red Bull	419	12/8	-	25/10	-	10/15	25/2	12/15	12/18	0/25	10/0	0/12	12/0	0/15	0/10	8/18	8/10	12/15	0/18	0/25	12/18	12/15	
4° Renault	122	6/1	8/0	8/2	0/10	0/6	4/1	6/4	2/4	-	8/0	10/0	0/2	-	0/4	1/4	-	0/1	8/6	8/0	-	0/8	
5° Haas	93	-	0/10	0/1	-	0/8	-	-	0/8	12/10	0/2	8/0	1/6	6/4	-	-	0/4	4/0	-	-	4/2	2/1	
6° McLaren	62	2/10	4/6	0/6	2/6	0/4	-	-	-	0/4	0/4	-	0/4	-	-	0/6	-	-	-	4/0	-	-	
7° Force India	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10/8	6/8	-	1/2	6/2	4/0	-	1/0	4/0
8° Sauber	48	-	2/0	-	0/8	0/1	-	0/1	0/1	1/2	-	2/0	-	1/0	-	0/2	0/6	-	1/0	2/6	0/6	0/6	
9° Toro Rosso	33	-	12/0	-	0/1	-	6/0	-	-	-	-	0/1	8/0	2/0	-	-	-	-	0/2	1/0	-	-	
10° Williams	7	-	-	-	4/0	-	-	-	-	-	-	-	-	2/1	-	-	-	-	-	-	-	-	

ALBO D'ORO PILOTI

ANNO	VINCITORE	VEETTURA
1950	Farina (Ita)	Alfa Romeo
1951	Fangio (Arg)	Alfa Romeo
1952	Ascari (Ita)	Ferrari
1953	Ascari (Ita)	Ferrari
1954	Fangio (Arg)	Maserati/Mercedes
1955	Fangio (Arg)	Mercedes
1956	Fangio (Arg)	Ferrari
1957	Fangio (Arg)	Maserati
1958	Hawthorn (Gb)	Ferrari
1959	Brabham (Aus)	Cooper-Climax
1960	Brabham (Aus)	Cooper-Climax
1961	P. Hill (Usa)	Ferrari
1962	G. Hill (Gb)	BRM
1963	Clark (Gb)	Lotus-Climax
1964	Surtees (Gb)	Ferrari
1965	Clark (Gb)	Lotus-Climax
1966	Brabham (Aus)	Brabham-Repco
1967	Hulme (NZ)	Brabham-Repco
1968	G. Hill (Gb)	Lotus-Ford
1969	Stewart (Gb)	Matra-Ford
1970	Rindt (Aut)	Lotus-Ford
1971	Stewart (Gb)	Tyrrell-Ford
1972	Fittipaldi (Bra)	Lotus-Ford
1973	Stewart (Gb)	Tyrrell-Ford
1974	Fittipaldi (Bra)	McLaren-Ford
1975	Lauda (Aut)	Ferrari
1976	Hunt (Gb)	McLaren-Ford
1977	Lauda (Aut)	Ferrari
1978	Andretti (Usa)	Lotus-Ford
1979	Scheckter (SAf)	Ferrari
1980	Jones (Aus)	Williams-Ford
1981	Piquet (Bra)	Brabham
1982	Rosberg (Fin)	Williams-Ford
1983	Piquet (Bra)	Brabham-BMW
1984	Lauda (Aut)	McLaren-TAG Porsche
1985	Prost (Fra)	McLaren-TAG Porsche
1986	Prost (Fra)	McLaren-TAG Porsche
1987	Piquet (Bra)	Williams-Honda
1988	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1989	Prost (Fra)	McLaren-Honda
1990	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1991	Senna (Bra)	McLaren-Honda
1992	Mansell (Gb)	Williams-Renault
1993	Prost (Fra)	Williams-Renault
1994	M. Schumacher (Ger)	Benetton-Ford
1995	M. Schumacher (Ger)	Benetton-Renault
1996	D. Hill (Gb)	Williams-Renault
1997	J. Villeneuve (Can)	Williams-Renault
1998	Häkkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
1999	Häkkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
2000	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2001	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2002	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2003	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2004	M. Schumacher (Ger)	Ferrari
2005	Alonso (Spa)	Renault
2006	Alonso (Spa)	Renault
2007	Räikkönen (Fin)	Ferrari
2008	Hamilton (Gb)	McLaren-Mercedes
2009	Burton (Gb)	Brawn GP-Mercedes
2010	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2011	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2012	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2013	Vettel (Ger)	Red Bull-Renault
2014	Hamilton (Gb)	Mercedes
2015	Hamilton (Gb)	Mercedes
2016	Rosberg (Ger)	Mercedes
2017	Hamilton (Gb)	Mercedes
2018	Hamilton (Gb)	Mercedes

ALBO D'ORO COSTRUTTORI

ANNO	CAMPIONE	ANNO	CAMPIONE
1958	Vanwall	1989	McLaren-Honda
1959	Cooper-Climax	1990	McLaren-Honda
1960	Cooper-Climax	1991	McLaren-Honda
1961	Ferrari	1992	Williams-Renault
1962	BRM	1993	Williams-Renault
1963	Lotus-Climax	1994	Williams-Renault
1964	Ferrari	1995	Benetton-Renault
1965	Lotus-Climax	1996	Williams-Renault
1966	Brabham-Repco	1997	Williams-Renault
1967	Brabham-Repco	1998	McLaren-Mercedes
1968	Lotus-Ford	1999	Ferrari
1969	Matra-Ford	2000	Ferrari
1970	Lotus-Ford	2001	Ferrari
1971	Tyrrell-Ford	2002	Ferrari
1972	Lotus-Ford	2003	Ferrari
1973	Lotus-Ford	2004	Ferrari
1974	McLaren-Ford	2005	Renault
1975	Ferrari	2006	Renault
1976	Ferrari	2007	Ferrari
1977	Ferrari	2008	Ferrari
1978	Lotus-Ford	2009	Brawn GP-Mercedes
1979	Ferrari	2010	Red Bull-Renault
1980	Williams-Ford	2011	Red Bull-Renault
1981	Williams-Ford	2012	Red Bull-Renault
1982	Ferrari	2013	Red Bull-Renault
1983	Ferrari	2014	Mercedes
1984	McLaren-TAG Porsche	2015	Mercedes
1985	McLaren-TAG Porsche	2016	Mercedes
1986	Williams-Honda	2017	Mercedes
1987	Williams-Honda	2018	Mercedes
1988	McLaren-Honda		

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI



**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227309 - Fax: 051.6227242. Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00175 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: 06.78147311 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56561653. Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.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 in attesa a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX). Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione. Stampa: Poligrafici del Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001. Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-ds Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-ds.it - Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs 196/2003, 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 196/2003, del 30/06/2003" 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 all'art.7, s.s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309. Responsabile del trattamento dati (D.Lgs 196/2003): 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



www.gys.fr

Design & technologie



France

GYSFLASH

Una gamma completa
di **caricabatterie intelligenti**
adatta ad ogni tipo di veicolo
6V, 12 V e 24V.



- Carica intelligente e completamente automatica
- Caricabatterie controllato da microprocessore
- Protezione perfetta dell'elettronica
- Recupero batterie in scarica profonda

