MONDIALE RALLY RIVOLUZIONE TOYOTA CON OGIER, EVANS E ROVANPERA

AUTOSPRINT EXTRA

Poste Italiane S.p.a. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004, art. c.1, CB) Bologna

N.4 / Dicembre 2019
Allegato ad Autosprint n. 49 del 3/12/2019
Non vendibile separatamente

LAT

IN EDICOLA AUTOSPRINT GOLD COLLECTION DEDICATO ALL'ALFA ROMEO IN FORMULA UNO

GP ABU DHABI

DUE SOLI ALFIERI CONTRO IL RE NERO

Dopo il **trionfo** e lo **scacco matto** a Yas Marina **Verstappen** e **Leclerc** si candidano a reali alternative ad Hamilton in chiave 2020. Ecco perché

SMART 30

30 GIGA in 4G

MINUTI ILLIMITATI

100 SMS

7,99 €
AL MESE

tiscali.it

130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife

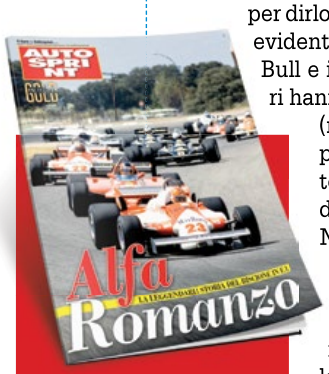
DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani

Lo stile **Ronaldo** in chiave **Ferrari**

La suggestione è forte e soprattutto ancora lontana. Come per la Juventus, anche per la Ferrari, John Elkann vuole un Cristiano Ronaldo, quello della Formula Uno: Lewis Hamilton. Da CR7 a LH44 il passo è bello lungo ma la storia insegna che niente è impossibile. Si ragiona, ovviamente, in chiave 2021, quando ci sarà l'effetto domino della scadenza di contratti pesanti. Il resto accende la fantasia ma si scontra con la realtà delle dinamiche sulle quali si svilupperà il Mondiale 2020, quello che potrebbe lanciare Hamilton alla conquista del settimo titolo iridato ed eguagliare il record di Michael Schumacher. Per come sono andate le cose anche nell'ultimo round di Abu Dhabi, il messaggio lanciato è stato forte e inequivocabile con Lewis e la Mercedes che hanno ribadito la loro devastante supremazia. Per la concorrenza, quindi, meglio pensare alla stagione ventura. Quella nella quale Max Verstappen e Charles Leclerc sono chiamati a rendere la vita impossibile all'impaziente inglese, uno che non è mai sazio e che ha dimostrato ancora una volta di appartenere a un altro pianeta. Riusciranno nell'impresa? Presto per dirlo adesso, ma è abbastanza evidente che l'olandese della Red Bull e il monegasco della Ferrari hanno tutte le carte in regola (monoposto permettendo) per giocarsela a viso aperto con il sei volte campione del mondo.

Nel frattempo in fatto di colpi di mercato a sorpresa è il Mondiale Rally a non farsi mancare nulla. E così in seguito alla decisione di Ott Tanak di lasciare la Toyota dopo la conquista del suo primo titolo iridato per accasarsi alla Hyundai, ecco la replica del team guidato da Tommi Makinen che ha rivoluzionato la line-up e nel 2020 schiererà il sei volte campione del mondo rally Sebastien Ogier, in fuga con un anno d'anticipo sulla scadenza del contratto dalla Citroen, Elfyn Evans e il baby prodigio Kalle Rovanpera. Roba da non vedere l'ora che si inizi di nuovo a correre. ●



È IN EDICOLA DAL **20 NOVEMBRE** UN AUTOSPRINT GOL COLLECTION **IMPERDIBILE**

DOMENICA SERRA

FORMULA UNO

18 GP ABU DHABI FAMELICO PER L'ETERNITÀ
20 GP ABU DHABI FERRARI IN CHIAROSCURO
24 GP ABU DHABI VOCI FERRARISTE
26 GP ABU DHABI GLI OSCAR
28 GP ABU DHABI VERSTAPPEN TERZO CHE GODE
30 GP ABU DHABI ALFA ROMEO PIÙ BASSI CHE ALTI
32 GP ABU DHABI TORO ROSSO SESTA FORZA
34 GP ABU DHABI HULK NON SI ARRENDE
35 GP ABU DHABI NISSANY BEL REGALO
38 GP ABU DHABI LATIFI VOGLIA DI STUPIRE
40 GP ABU DHABI IL TABELLONE

VELOCITÀ

44 GP2 FINALE AD ALTA TENSIONE
56 F4 AL QUBAISI NELLA TORIA
58 L'INTERVISTA TAVANO BIFRONTE

RALLY

48 MONDIALE RALLY TOYOTA E I SUOI GIOIELLI
52 CIR ORA INDAGA LA PROCURA SPORTIVA
55 PRIMO PIANO CILE FINE DEI GIOCHI

RUBRICHE

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

di Pino Allievi

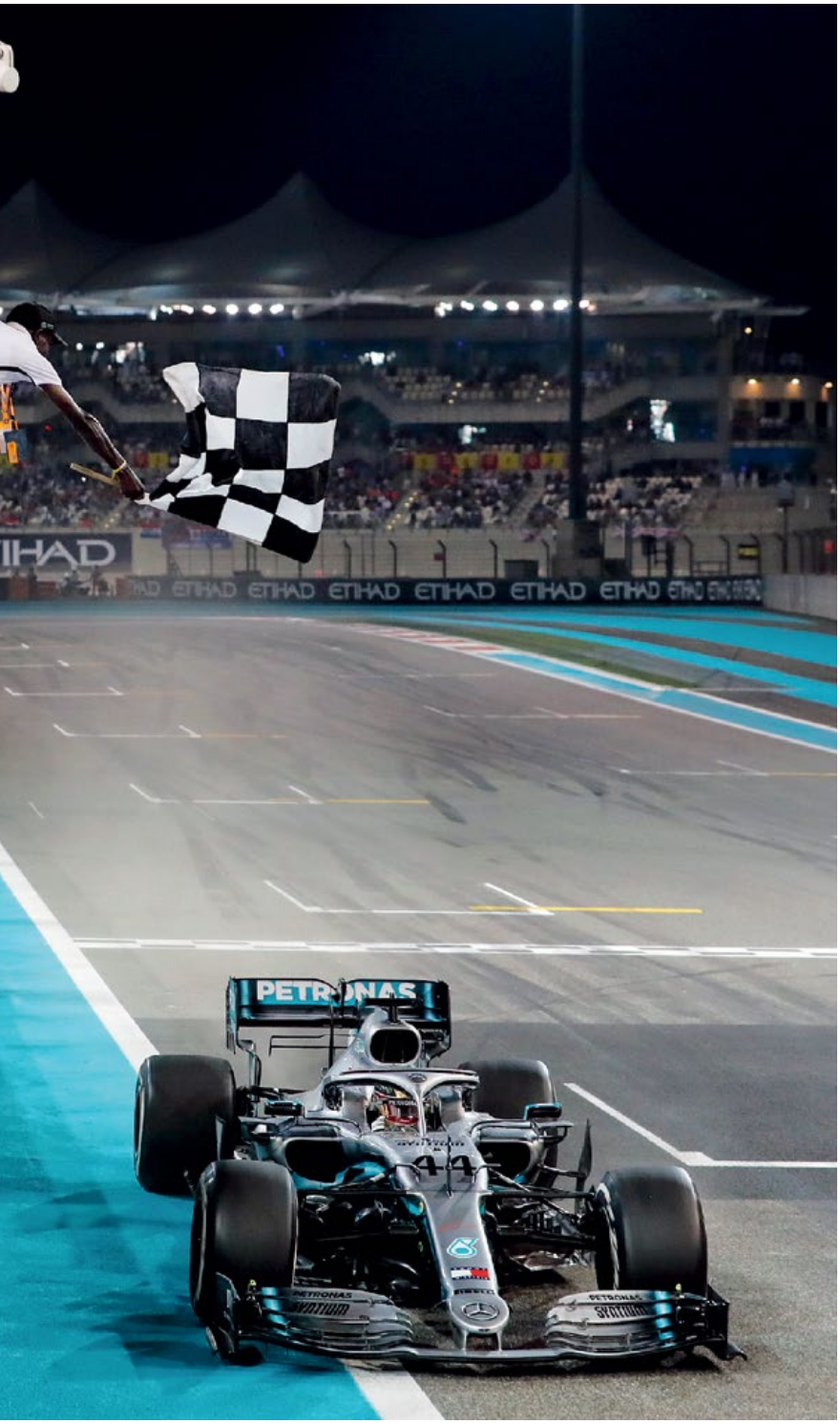
Hamilton vicino al bivio

DOMINATORE QUEST'ANNO, PRETENDENTE AI RECORD NEL 2020 E CHIAMATO A SCEGLIERE DA LÌ IN POI SE DARE CORSO O MENO ALL'IPOTESI IN FERRARI. ECCO IN QUALE SCENARIO E CON CHE TIPO DI PROSPETTIVE...

E adesso Hamilton andrà in Ferrari? Sì, sarebbe bello, suggestivo, stimolante. Ma sarà mai capace, Lewis, di abbandonare un team che gli ha dato sei titoli mondiali e che chiude la stagione con la minaccia di essere ancora la squadra da battere nel 2020? E soprattutto: ha davvero la voglia di cambiare (parliamo ovviamente del 2021, sia chiaro) oppure quello di approdare a Maranello è un desiderio della tifoseria, più che suo?
Sono queste le cose che vengono in mente adesso, al termine di una stagione favolosa, con undici trionfi, cinque pole position e un'ultima gara da leggenda, in cui Hamilton ha ottenuto la vittoria, il giro più veloce, la miglior posizione in griglia, dimostrando una maturità e un equilibrio che mai avevamo visto nella Formula 1 degli ultimi due decenni. Hamilton stravince con misura, è un campione che trasmette emozioni e cose positive quanto costruttive, che ha rispetto dei rivali e sa tenere la giusta misura tra il suo mondo e quello della Formula 1, che è il modo migliore per vivere con un'autonomia di cervello che altri non possiedono e che, alla fine, è anche il segreto dei suoi successi. Perché ogni tanto bisogna "staccare" e Hamilton lo fa nel modo più completo, scomparendo dal panorama dei motori tra una gara e l'altra, anche a costo di sobbarcarsi decine di ore di volo in quanto scappa volentieri a Los Angeles. O a New York. O in qualche altro angolo del mondo dove non si parla di F.1. Per poi tornare più rilassato e carico di prima, più affamato, più combattivo.
Lewis aveva un conto da saldare con il suo pubblico, ad Abu Dhabi. Doveva dimostrare di essere davvero il numero 1, dopo che nelle ultime gare non sempre aveva lottato per le posizioni di vertice, a causa della tensione che comunque ha avuto nella scalata al titolo ma anche per disavventure tecniche che non dipendevano da lui. Era fondamentale, per Lewis, farlo nel modo più incisivo, su una pista comunque favorevole per tradizione alla Mercedes. C'è riuscito con una dimostrazione di forza che ha sorpreso anche la Mercedes stessa, perché quel giro più veloce proprio nel finale di gara, con gomme dure che si stavano avvicinando al traguar-

LAT

> CERTO CHE A BEN GUARDARE LA CASA DI MARANELLO AVREBBE POTUTO INGAGGIARLO GIÀ DA TEMPO. E ALLA LUNGA CERTI ERRORI SI PAGANO...



do delle 30 tornate, è stato una prodezza da Picasso del volante: un tocco fatto per essere stampato nella memoria dell'inverno nel quale già ci troviamo. Hamilton aveva cominciato il campionato vincendo in Australia, tenendo la Red Bull (terza con Verstappen) a una distanza di 22"5 e la Ferrari (quarta con Vettel) a 57"1. Ad Abu Dhabi ha chiuso distanziando la Red Bull di 16"7 e la Ferrari di 43"4. Ovvero, da marzo a dicembre non è – di fatto – cambiato niente. Così Lewis, ora, può affrontare una lunga vacanza col cuore in pace, sapendo di aver dato alla Mercedes quanto questa si attendeva. Ma pure con la consapevolezza di partire in vantaggio in chiave 2020. La gioia sul podio degli Emirati era il compendio di tutte queste cose. E all'insistenza di chi vorrebbe vederlo abdicare per dare spazio ai cosiddetti "giovani", ha replicato con un sorriso: *«Guardate che sono giovane anch'io, perché mi sento come un ventenne»*. Proprio per surrogare questa bella sensazione, a bocce ferme si regalerà la gioia di provare a fondo una MotoGP, che non è proprio come fare una passeggiata a piedi però rientra nel discorso della freschezza mentale che lo porta ad affrontare sfide diverse, sorprendenti, che gli stimolano curiosità nuove.

E IL TRIONFO NUMERO OTTANTAQUATTRO

Lewis Hamilton va a vincere il Gp di Abu Dhabi al volante della Mercedes, cogliendo il successo iridato numero 84, ossia a 7 centri dal record assoluto appartenente a Michael Schumacher

E poi Lewis Hamilton non ha nemici. Un campione di correttezza e lealtà dal comportamento ineccepibile in pista e fuori, anche se c'è stato chi, a voce, ha cercato di sminuirne i meriti alludendo continuamente alla fortuna, ai favoritismi dei commissari Fia e ad altre frivolezze che si sono subito sbriciolate. Salvo poi, al momento dei trionfi, far finta di niente e saltare sul carro del vincitore, esaltandone i meriti.

Grande motivatore dei suoi tecnici, Hamilton ha costantemente tenuto sulla corda la Mercedes obbligandola a sforzi sovraumani per assecondarlo. Ed è divertente notare come nel momento in cui Lewis ha cominciato a esaltare la velocità massima della Ferrari in rettilineo, la "rossa" in realtà non abbia mai vinto. In compenso, la Mercedes è corsa ai ripari dandogli una macchina con un carico aerodinamico ancora maggiore senza gravare però sull'usura e il degrado delle gomme, come si è visto ad Abu Dhabi con evidenza. Una Mercedes che non ha mai smesso di sviluppare la macchina, al punto che Hamilton ha definito la sua monoposto argentea "una vera opera d'arte". Esagerato? No, se pensiamo che la Mercedes con questa macchina ha vinto 15 gran premi su 21.

Il dubbio è se Hamilton riuscirà a tenersi sugli stessi livello di rendimento ancora per tanti anni, considerando che tra un mese circa taglierà il traguardo delle 35 primavere, che non sono poche per un atleta, ma pochissime nella vita in generale. Nel 2020 andrà ovviamente a caccia del settimo titolo per eguagliare Schumacher (che comunque Lewis ha già battuto nel rapporto gare/vittorie): poi vedremo cosa farà nel 2021, immaginando che la scelta obbligata della Mercedes sarà quella di accaparrarsi Verstappen. È proprio nell'ottica dei 36 anni di Lewis nel 2021 che abbiamo qualche dubbio sul fatto che davvero la Ferrari lo voglia. Certo, queste voci giovano a Hamilton nella trattativa in corso per continuare con la Mercedes e procurano un certo fastidio a chi, come Toto Wolff, adesso vede la Ferrari come una vera rivale e non più come una allegra compagna di viaggio. Le frasi di Mattia Binotto su Hamilton a Maranello paiono studiate su misura per pungere a prescindere la Mercedes. Comunque sia, Hamilton poteva essere ingaggiato dalla Ferrari anni fa. Nessuno ebbe il coraggio di farlo perché nessuno fu in grado di intuirne la reale caratura. E certi errori (traducibili in mancanza di cultura e di competenza) alla distanza si pagano cari. In ogni senso. ●

di Giorgio Terruzzi

Leclerc ora merita di più

CHARLES È STATO PROTAGONISTA DI UNA STAGIONE MEMORABILE, MA PER IL 2020 SPERA SOPRATTUTTO SU DI UNA FERRARI ALL'ALTEZZA DELLA SUA CLASSE

L'ultima tappa di questo Mondiale, vale come fotografia esauriente dell'intera stagione. Hamilton, Verstappen e Leclerc sul podio, nell'ordine, per una foto ricordo che ritrae i veri protagonisti in pista, con tutto il rispetto per Bottas, vicecampione e "vice" un po' cronico, non attrezzato, a quanto pare segnare un'epoca. A contrario di Charles Leclerc che nel 2019 si è preso la scena con prepotenza e padronanza, pur con qualche zona d'ombra ancora presente, coperta a tempo pieno da una valanga di elogi. Ma adesso, a proposito di Leclerc, pensando a ciò che è stato a ciò che sarà, possiamo provare a mettere in fila i temi chiave che lo riguardano. Il primo ha a che fare con la sua crescita, che è sembrata eccezionale anche se non del tutto progressiva. È stato formidabile in Bahrain, dunque già pronto per la bagarre all'alba della stagione. Poi ha colluttato con qualche errore di troppo della squadra e con qualche errore inevitabile di guida, cacciando in pista una forma strepitosa tra Spa e Singapore, con in mezzo l'indimenticabile –per lui e per noi- vittoria a Monza. Ottimo in qualifica quasi sempre, con un bottino di pole eccezionale; meglio di Vettel in classifica. Meglio di Vettel in generale, per prontezza, smalto, freschezza, reattività. Il che la dice lunga su questa faccenda tanto discussa delle gerarchie interne. Un tema che di fatto Leclerc ha già sciolto, soprattutto pensando alla prossima stagione.

Piuttosto, toccherà a lui, soprattutto, cercare di migliorare ulteriormente, magari dopo aver digerito i contraccolpi dell'enorme popolarità che ormai lo accompagna. Il che significa lasciar perdere ciò che già funziona alla perfezione per dedicarsi a ciò che, nel suo incedere, funziona meno. Gestione della corsa e delle gomme; mantenimento della forma, gestione del rapporto con il compagno di squadra. Tutte cose che vengono con il tempo ma che ad uno come Charles sono richieste a razzo, anche perché su di lui poggiano speranze e pretese enormi e immediate dentro e fuori la Ferrari. Ammesso e non concesso che la Ferrari si attrezzi meglio sull'assistenza da dare ad un pilota come Leclerc, uno di primissimo ordine, tema questo che dovrà impegnare seriamente e severamente Mattia Binotto durante l'inverno. Magari pretendendo da molti uomini fondamentali della comitiva rossa una attenzione, un rigore, una determinazione assolute, al pari di quella mostrata dal pilota che dovrà galoppare sul Cavallino. Il tema tecnico sarà fondamentale, ovviamente perché altrimenti, insieme alla maturazione di Leclerc, c'è il rischio che emerga qualche insofferenza da parte di un pilota assai attrezzato in termini di talento e, soprattutto, di ambizione conseguente. Lui, Charles, può colmare qualche handicap, non molto di più, in particolare se valutiamo la consistenza di Hamilton e Verstappen, due campioni assolutamente e perennemente capaci di sfruttare al meglio ciò che hanno tra le mani. Nello specifico, una Mercedes monumentale, solidissima e una Red Bull motorizzata Honda in crescita evidente. Per batterli, Leclerc avrà bisogno di una machina all'altezza del panorama e anche di un minimo di serenità, ciò che riduce gli eccessi da foga, da rincorsa cronica. Abbiamo già avuto a che fare, purtroppo con qualcosa di potenzialmente simile. Il riferimento è al matrimonio, formidabile sulla carta, compromesso nella sostanza, tra la Ferrari e Alonso. Un pilota vincente logorato da un confronto perdente, con la Red Bull, allora. Ecco, dunque. Torniamo sempre all'unico punto cruciale: serve una gran rossa. Punto. Perché, nel caso, chi sa far vincere la Rossa c'è già. ●

CIFRE DA PRIMA GUIDA FERRARI
Sette pole position, due sonanti vittorie, in Belgio e in Italia, più dieci piazzamenti a podio. È stata un'annata memorabile per Leclerc, che ora guarda al 2020 sperando di poter contare su una Rossa al top

LAT

> CHARLES SI È EVIDENZIATO COME PILOTA MIGLIORE DI VETTEL PER PRONTEZZA, SMALTO, FRESCHEZZA E REATTIVITÀ. IL CHE LA DICE LUNGA SULLE GERARCHIE INTERNE

di Carlo Vanzini Sky F.1

VOGLIA DI TRIELLO
Hamilton, Verstappen e Leclerc sorridono al termine dell'ultimo round del Mondiale F.1 2019 e già si preparano per le sfide future

LAT

Il futuro è già iniziato

IL PODIO CHE MAI PRIMA C'ERA STATO, CONDIVISO TRA HAMILTON, VERSTAPPEN E LECLERC, È L'IMMAGINE CHE PROIETTA NEL FUTURO

ABU DHABI - Il podio che mai prima c'era stato, condiviso tra Hamilton, Verstappen e Leclerc è l'immagine giusta di questa F.1. Passato, presente e futuro. La storia fatta da Hamilton con chi a quella storia vuole mettere una parola fine per iniziare la propria, per capire, su quei fogli bianchi, ancora da scrivere, quali numeri potranno essere impressi. Una gara forse noiosa e scritta, quella di Abu Dhabi, ma non è così perché Hamilton ha voluto mandare un segnale ai due ragazzini, andandosi a prendere tutto: pole, vittoria, gara di testa e giro veloce. Si chiama gran chelem e solo Jim Clark ne ha fatti di più. L'uomo dei record è a -7 dalle 91 vittorie di Schumacher e a -1 dai 7 titoli del kaiser. Impensabile quando debuttò nel 2007, impensabile per chiunque che un giorno qualcuno sarebbe arrivato a tanto.

Manca poco all'Australia, con le presentazioni e sei giorni di test di mezzo. Il tempo vola e bisogna capire se sarà sufficiente per Ferrari, ma anche per la stessa Red Bull, per colmare il gap da una Mercedes che ha chiuso il 2019 come lo aveva iniziato, dominando. Come si batte Lewis? Intanto con la speranza che Bottas gli dia fastidio in casa. Fresco divorziato Valtteri avrà solo quel pensiero lì fisso per tutto l'inverno. Poi serve una macchina a livello, è chiaro. Per come si è chiusa la stagione sembra più vicina la Red Bull della Rossa, ma le grandi manovre tecniche sono iniziate da tempo, con la stessa Mercedes e la Red Bull a provare soluzioni simili a quella della Ferrari per trovare più efficienza, mentre la Ferrari dovrà percorrere la strada contraria, senza perdere le qualità che indubbiamente ha per trovare molto più carico aerodinamico.

La palla passa ai tecnici: i piloti avranno pochi chilometri da percorrere prima di ripresentarsi in pista per sfidarsi. Mercedes ha la forza di un campione mai sazio. Il 2016 gli brucia ancora e da lì, dalla sfida con Rosberg ha capito che non avrebbe mai dovuto abbassare la guardia e non l'ha più fatto, anzi. La Red Bull e la Ferrari hanno la certezza di avere due piloti pronti per lottare per il mondiale, dovessero avere la macchina per farlo. Freschi, affamati, veloci, aggressivi e con quel qualcosa che hanno solo dei predestinati. Sulla carta la Rossa, con macchina vincente, ha una freccia in più, ossia Vettel. Non esente da errori da quella "drammatica" e sua Germania lo scorso anno. Il terzo figlio, il primo maschio dei tre, potrebbe ridargli quella tranquillità e quella energia che a volte gli sono mancate.

Deve resettarsi e ripartire da zero dimenticando il suo albo d'oro, come se fosse un debuttante, come se fosse un ritorno al futuro a quel 2007. Ma la domanda che tutti si fanno è se la Ferrari ha la possibilità di mettersi a livello della Mercedes? La risposta è si perché i mezzi e gli strumenti li ha. La caccia al carico aerodinamico è aperta perché ancora non basta, almeno secondo quello che dicono i milioni dei dati che escono dai computer. C'è un aspetto non da sottovalutare per la stagione 2020, ossia i contratti dei big, tutti in scadenza fatta eccezione per Leclerc che da questo punto di vista potrà stare più tranquillo e concentrato sull'obbiettivo primario. Che succederà? Le prime gare saranno fondamentali anche per questo. Perché un equilibrio renderà tutto ingarbugliato il dominio di uno o l'altro team renderà più facile la lettura delle mosse.

Se Hamilton volerà via allora sì, sia lui sia la Rossa vorrebbero unirsi in matrimonio così come Verstappen vorrebbe la Mercedes e chissà Vettel un ritorno a casa alla Red Bull. Tutto diverso invece se la Rossa dovesse trovarsi davanti con Leclerc o con lo stesso Vettel, perché distrarli da una trattava con Lewis e dovesse Leclerc vincere il mondiale quale sarebbe il senso di affiancargli Hamilton? A quel punto meglio un solido Sainz. Come vedete non mancano i temi, mercato compreso. Dai manca poco, pochi giorni e ci siamo!

> *IL TEMPO VOLA E BISOGNA CAPIRE SE SARÀ SUFFICIENTE PER COLMARE IL GAP TRA MERCEDES E LE RIVALI*

di Leo Turrini

Banzai per il 2020!

QUESTO È STATO UN ANNO ALL'INSEGNA DI HAMILTON E DELLA MERCEDES, MA OCCHIO CHE SE LA HONDA CONTINUA COSÌ...

Poveri noi, e adesso come faremo?!? Non appena la bandiera a scacchi è calata sul traguardo di Abu Dhabi, lo sgomento si è impadronito di noi appassionati. Riusciremo a resistere fino al 15 marzo 2020, fino al fatidico Gran Premio di Australia?

Poi, però, con il consenso del prestigioso direttore di questa affascinante rivista, insomma, ho pensato che si tratta di aspettare un centinaio di giorni. E a Napoleone Bonaparte cento giorni bastarono, per scatenare un ambaradan da paura nel cuore dell'Europa. Finì a schifio a Waterloo, che per la precisione non dista troppo da Spa Francorchsmps. E per qualcuno la prossima Melbourne sarà una Waterloo, non si scappa. Ma come li riempiremo, i nostri cento giorni? Ecco qualche idea, tratta dalla grande letteratura e dal bel cinema.

PROMESSI SPOSI? No, dico. Manco a farlo apposta, nel clima vacanziero tra le dune, è scoppiato il mortaretto. Ma quale mortaretto, un petardone. Di più, una bomba.

Binotto dixit: la Ferrari è felicissima di sapere che ancora Lewis Hamilton non ha preso impegni dal 2021 in avanti. E giù ipotesi, supposizioni, congetture. Avremo un Re Nero vestito di Rosso? Verrà a Maranello per togliere l'ultimo record a Michael Schumacher?

Molto banalmente, io sono convinto che solo Hamilton conosca la verità. Al suo livello, nemmeno è questione di soldi. Ne ha guadagnati talmente tanti che non sarà la leva finanziaria a determinare la scelta.

Non c'è dubbio, per quello che può valere, che persino Lewis avverta il fascino del Cavallino. Scrivo "persino" con il massimo rispetto, nel senso che il pilota britannico, sin dal primo giorno a bordo della McLaren, nel remoto 2007, si è immedesimato nel ruolo del Nemico. Ma non puoi guidare in Formula Uno se non capti l'emozione figlia di quella macchina, la macchina italiana. Sosteneva il Drake: fai disegnare una vettura da corsa ad un bambino e quel bambino la dipingerà di Rosso. Ecco, Hamilton lo sa. Sa anche, ne sono sicuro, che non gli piacerebbe lavorare per un team che sbaglia i tempi d'ingresso in pista per l'ultimo assalto alla pole (vedi Leclerc a Yas Marina). Ma queste sono cose che magari un Campionissimo potrebbe aggiustare. Verrà? Abbiamo cento giorni per pensarci, notoriamente certe cose in F1 vengono decise con largo anticipo.

DUEL. Al tema di cui sopra si collega la riproposizione di un capolavoro cinematografico di Steven Spielberg. DUEL, appunto. Come si evolverà la relazione tra Sebastiano e Carletto? Continueranno a scannarsi allegramente, evocando, a proposito di Promessi Sposi manzoniani, i polli di Renzo Tramaglino?

Io mi rendo conto di quanto sia difficile individuare un punto di equilibrio. C'è un conflitto di interessi inesorabile. Il Vecchio ha una storia, un curriculum, un orgoglio. Il Giovane ha fame della fama, sa di essere un predestinato, ha fretta.

Mi capita spesso di immaginarmi nei panni di Mattia Binotto. Ma poi me li tolgo in fretta e molto volentieri. Perché non c'è motivo di invidiarlo.

Può darsi che lasciare aleggiare lo spettro di Hamilton sullo sfondo aiuti a favorire una sorta di distensione. Per me, nel presente siamo alla tregua armata. Sotto l'albero di Natale verrà sancita, di sicuro, la non belligeranza.

Ma a Melbourne, tra cento giorni o giù di lì, che cosa accadrà?

Ah, saperlo...

BANZAI. Infine, ci sarebbe questa sindrome giapponese. Non c'è dubbio che, con buona pace di Fernando Alonso, la progressione Honda sia stata la vera novità tecnologica del 2019. Lascio da parte i sospetti, le allusioni, le maldicenze: anzi, sarebbe ora di finirla con questa storia sgradevole, ogni qual volta in Formula Uno qualcuno fa un passo avanti, ecco, salta fuori la cattiveria.

Ma se la Honda dovesse continuare così, per un certo Verstappen il sogno iridato diventerebbe concreto, tangibile, a portata di mano. Banzai! Abbiamo più o meno cento giorni a disposizione per ragionarci su. Vedrete, passeranno in fretta.

LAT

BOMBOLONI ALLA CREMA PER LEWIS
Tondi zuccherosi a condire il finalone glorioso di Abu Dhabi: Hamilton festeggia alla grande una stagione magnifica che l'ha visto cogliere ben 11 vittorie in campionato

> *NON C'È DUBBIO CHE, CON BUONA PACE DI ALONSO, LA PROGRESSIONE HONDA SIA STATA LA VERA NOVITÀ TECNOLOGICA DEL 2019*

di Mario Donnini

C'era una volta il mercato piloti

LA PARTE PIÙ EFFERVESCENTE DELLA CRONACA IN DIRETTA DEL PADDOCK F.1 È STATA ORMAI ABOLITA. LA GIRANDOLA DI CAMPIONI È CONGELATA, STOPPATA E BLOCCATA DAI POTERI FORTI. ORMAI CI SI MUOVE SOLO CON DECISIONI EPOCALI, SUPERCONTRATTI E GARANZIE AL TITANIO CHE RENDONO I GP LUOGHI DI EX LEGGENDE CHE SVOLGONO IL LORO LAVORO COL MALINCONICO BENEFICIO DELLA MUTUA

La F.1 2019, la più barbosa, pallosa, insignificante, piatta, predecisa e orrenda in tutta la storia settantennale del campionato iridato, è finita, grazieadio, e, ahinoi, già e pronta a cominciare l'edizione 2020.
Come? Be', alla grande, dai. Cioè con la totale abolizione del mercato Piloti. Col Circus che, caso praticamente unico nella storia, vede sistemate tutte le tessere del mosaico fin dalla prima metà della stagione precedente, ossia quella in corso, visto che lo sapeva anche mio zio Raniero che Ocon sarebbe finito alla Renault per dar lustro a un minimo d'orgoglio patrio francese e che l'iperdollaruto Latifi avrebbe rilevato il posto di Kubica in una Williams alla frutta, grazie soprattutto ai crediti bancari del padre più che al credito agonistico di se stesso, dignitoso assai, ma mai irresistibile.

DUE GRAN BEI PILOTI FUORI DAL GIRO
In alto, Kubica e Hulkenberg in un'immagine che racchiude entrambi i piloti, a oggi in uscita dal Circus della Formula Uno, peraltro senza demeriti...

Per il resto, guardate un po' la griglia 2020: FERRARI con Sebastian Vettel e Charles Leclerc; MERCEDES con Lewis Hamilton e Valtteri Bottas; RED BULL con Max Verstappen e Alexander Albon; McLAREN con Carlos Sainz e Lando Norris; TORO ROSSO con Pierre Gasly e Daniil Kvyat; ALFA ROMEO RACING con Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi; WILLIAMS con George Russell e Nicholas Latifi; RACING POINT con Lance Stroll e Sergio Perez; HAAS con Kevin Magnussen e Romain Grosjean; RENAULT con Daniel Ricciardo e Esteban Ocon.
A conti fatti - e si far per dire -, il più grande colpo di scena resta la conferma dell'abbastanza discontinuo ma tendenzialmente in crescita Giovinazzi e meno male, perché se i soldi italiani che affluiscono alla ex Sauber fossero serviti solo per far fuori Bon Giovi, allora sarebbe stato proprio un bel cavolo di lavoro. Per il resto, fateci caso: chi aveva iniziato a Melbourne è rimasto al suo posto. Nessun appiedamento in corso d'opera. Veruna chiosa, nulla da cambiare. A parte lo scambio Albon-Gasly in seno a Red Bull e Toro Rosso, con un giro di volanti in fami-

LAT

RIVOLUZIONI, CAMBIAMENTI EPOCALI, LA F.1 STROMBAZZATA COME IL POSTO DI LAVORO CON MAGGIOR PRESSIONE AL MONDO? BOH, SEMBRA PIÙ STABILE E INGESSATA DELLA TAVOLA ROTONDA DI RE ARTÙ...

glia, non s'è mossa foglia. È una Formula Uno all'insegna della marmorea immutabilità.
La verità è che ormai, di fatto, il mercato piloti non esiste più. Nessuno tende ad appiedare nessuno, perché ci sono contratti firmati che pesano come macigni, posti che tendono sempre più alla quasi inamovibilità, visto che la forza politica e economica dei soggetti in ballo riesce a sopperire alla vulnerabilità agonistica del pilota di volta in volta pericolante. In altre parole, se in F.1 sei così bravino e appoggiato da arrivarci, poi per un po', nella maggior parte dei casi per un gran bel po', stai pur sicuro che il sederino famoso non te lo tocca nessuno.
Tanto che, altra cosa agghiacciante da rilevare, è che la F.1 da Abu Dhabi in poi fa a meno tranquillamente di due dei personaggi più tridimensionali, sofferti e stimati, vale a dire Robert Kubica e Nico Hulkenberg, dopo che Fernando Alonso è fuori dallo scorso anno.
In altre parole, tre delle storie umane più toste e belle del patrimonio del paddock sono e restano out, ciascuno con un immeritato e scandaloso calcio nel sedere.
Nessuna osmosi dalle formule d'ingresso, niente interesse per i migliori del Pianeta Usa, IndyCar o che. Questa F.1 si basta da sola.
Nei top team si va avanti per rapportoni pluriennali, tutti sono murati. Poi se è vero che John Elkann sta aprendo a Lewis Hamilton, lo vedremo nel concreto più avanti, ma, morale della favola, nei top team i rapporti dei grandi tendono tutti a durare ere geologiche, creando il panorama più asfittico e assonnante in tutta la storia dell'automobilismo.
Non troppo tempo orsono, mica mille anni fa, la F.1 era come il calcio. Ogni mesetto c'era un bel colpo a sensazione, vero o no. Qualcuno veniva silurato, qualcun altro arrivava a sorpresa, c'era il minimercato tra un Gp e l'altro degli abitacoli in affitto e poi v'era in agguato la creatività delle trattative che nascevano di sera, tra un motorhome e l'altro.
Tanto che i giornalisti più contesi del paddock non erano dei patinati sparascontatezze ma dei battaglieri, ben introdotti, incendiari e coloratissimi cacciatori di primizie. Prendete Giancarlo Cevenini di Autosprint, che magari non scriveva in endecasillabi baciati, però ogni settimana, per non dire ogni giorno, se c'erano tre, quattro o duecentoquindici rumors nel Circus, lui ne sapeva duecentosedici più due cavolate, sapendo discernere quali erano le cavolate dalle duecentosedici voci plausibili.
Ecco, ormai non gira più alito di voce, altro che rumors. Tutto normalizzato, come al dopolavoro dei becchini. Solo comunicatacci fantasiosi come i mutandoni di Helmut Marko. Anzi, bisogna tenerselo caro e buono il dottor Marko, perché se non fosse per il suo estro e la sua voglia di cambiar robe, la F.1 sarebbe più stabile, incistata e geologicamente immutabile del collegio della Corte Costituzionale. Già. Peggio. Il Circus come il posto fisso che non va più manco nei film di Checco Zalone. Dio, che tristezza.
Pensate se nel calcio, improvvisamente, avessero spianato tutto: mercato piloti, rumors, indiscrezioni, per lasciare il posto a ingaggi simili a questa specie di cooptazioni misteriosofiche tipiche più dei meandri più reconditi del partito comunista della Corea del Nord, che non dei rutilanti paddock della un tempo cangiante, spumeggiante, flessibile e vivissima Formula Uno.
Ecco, se il calcio fosse messo come il Circus, senza mercato e senza test, cioè senza bombe e annunci e vietando le partitelle estive grazie alla legalizzazione dei simulatori, a quest'ora i tifosi del pallone avrebbero preso la Bastiglia e tempestato col battipanni le chiappe di tutti i maggior enti del regno d'Eupalla.
Invece il tifoso di F.1 sempre zitto e buono. Prende su tutto. Il suo è lo sport che costa di più in Tv e dal vivo? Zitto. Gli tolgono le piste toste? Muto. Lo bersagliano con un merchandising a prezzi delinquenziali? Buono. Gli tolgono le dirette dalla Tv generalista? Moscio. Lo costringono a un esborso annuale per vedere un numero crescente di dirette pari all'importo di un lieve incidente stradale? That's okay. Vede vincere sempre gli stessi con la stessa macchina da sei anni, in nome di un non meglio specificato indice di modernismo politicizzato e semi ambientalista d'un regolamento che produce ormai dei tram di cinque metri e mezzo con tre motori addosso? Wow che bello. Infine, in F.1 non cambia mai nulla, con gli stessi che stanno sempre con gli stessi e l'unico colpo di scena è quando ci si sveglia di botto, perché il gatto fa cascare la fioriera a metà gara? Meraviglioso.
Sai che c'è? Adesso dico uno sfondone, ma devo. Quasi quasi rimpiango i tempi di Ecclestone - uno che la F.1 quella vera peraltro l'ha devastata come pochi - che almeno era l'uomo in più, la clausola segreta, il grande demiurgo, il mago che con un colpo di bacchetta sapeva costruire trame nuove e sceneggiature da Oscar, obbligando piloti e squadre a svolte epocali. C'era bisogno di far rinascere la Ferrari per ridare vita al Circus? Okay, Bernie si dava da fare per non ostacolare il passaggio di Schumi a Maranello. Bisognava depotenziare la IndyCar ridando vigore al mito caldo in F.1? Ma sì, prendiamo Jacques Villeneuve e smistiamolo alla Williams. E così via. Uno, dieci, cento, mille colpi così.
In un'epoca del genere, Mister E avrebbe già mandato Hamilton alla Ferrari, Hulk alla Mercedes a prendersi sto cavolo di podio che gli sfugge da una vita e Kubica, che ne so, in una squadra capace di non umiliarlo come questa Williams diventata ormai la neoMinardi ma quella di Stoddart, mica quella cazzuta di patron Gian Carlo, neh.
Dai, dopo i circuiti i campioni parlanti, pensanti e arrischiati, dopo le sfide toste, ci hanno tolto pure il mercato piloti. Nel quale ormai i tecnici hanno sostituito i campioni stessi, come i soli disposti a cambiare casacca.
Perché in questa F.1 sciapa, buonista, stupidina e mortalmente noiosa, il pilotino ha raggiunto il miraggio del posto fisso, incistandosi il più delle volte tra un concorso addomesticato e quattro amici degli amici nei corridoi capienti ed esclusivi del paddock, vissuto come Ministero della Velocità.
In un posto pubblico globale e a rilevanza planetaria molto difficile da ottenere, ma che se te lo ciucci poi nessuno, per tanti anni, ti toglierà.
Ma andate a scopare l'autostrada di notte, va.

di Alessandro Gargantini

Famelico per l'eternità

LAT

ADU DHABI - Trentaquattro anni, sei mondiali in bacheca, ma la sua sostanza non cambia di una virgola. È questo il segreto di Lewis Hamilton, che non finisce mai di stupire per la voglia che ha di mettere alla prova se stesso e superare i propri limiti. Come se, a traguardo raggiunto, scattasse automaticamente una nuova sfida, sempre più ambiziosa. Il tutto, condito da una determinazione nel porsi una spanna sopra di tutti e di una capacità di demolire le ambizioni dei rivali ogni qualvolta tentano di avvicinarsi. Non è certamente un caso se Lewis Hamilton guarda tutti dall'alto dei suoi titoli iridati ed è il punto di riferimento per tutti. Un martello, un professionista che non conosce pausa, che mette soggezione. E gli occhi con i quali Verstappen e Leclerc scrutavano l'inglese non appena è sceso dalla sua monoposto erano colmi di rispetto e ammirazione per la nuova prova di forza data dal campione inglese, che in Toto Wolff e nella sua squadra ha trovato un partner con il quale si intente alla perfezione, sulla pista degli Emirati. Una soggezione che rischia di trasformarsi in una condizionamento, perché quando si ha che fare con un avversario così, poi si rischia di perdere sempre. Si tratta di una scena già vissuta, in passato, quando gli avversari ammiravano Michael Schumacher. E non è un caso: gli elementi che accomunano i piloti più vincenti del Motorsport iniziano a diventare davvero tanti e diventa sempre più legittimo che il campione della Mercedes respiri sempre più da vicino il mito del sette volte iridato tedesco.

AL DI LÀ DEI NUMERI A STUPIRE È LO SPIRITO INTRISO DI MOTIVAZIONI PER HAMILTON CHE CONTINUA A TROVARE SPUNTI E PUNGOLI PER DARE E OTTENERE IL MASSIMO, IN UNA CARRIERA INIMITABILE

Un successo che indebolisce avversari

Con un dominio a trecentosessanta gradi sulla pista di Yas Marina, in uno dei suoi terreni di caccia preferiti nel quale ha trionfato per ben cinque volte, Hamilton ha lanciato a tutti i suoi avversari un chiaro messaggio di fine stagione. Che si facciano poche illusioni: il regno del campione inglese è ben saldo e ci sarà molto da lavorare per farlo vacillare. Hamilton ha conquistato con estrema determinazione la pole-position, la numero ottantotto della sua carriera, rispondendo puntualmente alle critiche che gli venivano sollevate nelle ultime settimane, visto che quest'anno di pole ne aveva siglate soltanto quattro e che non era il più veloce al termine della giornata di sabato dalla corsa di Hockenheim.

POLLICE ALL'INSÙ IN UN'ANNATA DA SOGNO
Undici Gran Premi vinti, compreso Abu Dhabi, all'interno di una stagione assolutamente ideale che lo vede ora pronto a lanciare la rincorsa finale a tutti i record più importanti ancora in mano a Schumacher, primo fra tutti quello dei sette titoli iridati...

Riappropriatosi del vertice dello schieramento di partenza, proprio nella corsa nella quale sapeva di non poter giovarsi del supporto del fidato team mate, allo spegnersi dei semafori Hamilton ha immediatamente preso il comando delle operazioni, mettendosi velocemente al riparo da ogni attacco dei suoi più diretti rivali, prima Leclerc, poco dopo Verstappen.
Per sottolineare il suo straripante stato di forma, dopo aver giocato come il gatto con il topo con Verstappen, il pilota di Toto Wolff non ha esitato a siglare il giro veloce quando mancava una sola tornata al termine, con le sue gomme di mescola Hard che avevano già sulle spalle ben ventisette giri. Un colpo durissimo, in vista della pausa invernale, che mostra quanto sia elevato, e indefinibile, il margine delle Frecce d'Argento. Hamilton si è confermato il perfetto finalizzatore del lavoro svolto da migliaia di persone nelle factory di Brackley e Brixworth, contribuendo insieme a Toto Wolff a mantenere sempre alta la tensione e a superare i momenti di appannamento. Alla ripartenza del mondiale dopo la pausa estiva, la Scuderia Ferrari aveva mostrato una momentanea superiorità tecnica che aveva interrotto la supremazia espressa dalla Frecce d'Argento nella prima parte della stagione.
A partire dalla corsa di Spa le monoposto della Casa di Maranello avevano preso il sopravvento, materializzato nelle vittoria sulle Ardenne, Monza e Singapore, ma estremamente evidente anche a Sochi, Suzuka e Città del Messico. Lo staff tecnico della Mercedes ha avuto la capacità di rimanere compatto e di reagire prontamente, ritrovando la massima competitività a Austin, dove le W10 sono tornate padrone del mondiale. A Yas Marina il predominio mostrato dalle W10 è tornato su livelli paragonabili all'inizio di stagione di Melbourne. È trascorso un anno, ma non è cambiato nulla. Il mondiale è finito proprio come era iniziato lo scorso mese di marzo.

fotografie LAT

Rivali mantenuti a distanza di sicurezza

A Yas Marina Hamilton ha costruito il suo successo in qualifica, conquistando la sua quinta pole position sul tracciato degli Emirati Arabi Uniti, e ha mantenuto un ritmo gara che gli ha consentito di prendere agevolmente il largo nei confronti di Leclerc e Verstappen, distaccato di tredici secondi già dopo venti giri di gara. In quel momento, la corsa dell'inglese era ampiamente al sicuro. Hamilton ha mollato un po' la presa nei giri successivi e ha mantenuto il suo distacco costante fino al venticinquesimo giro, quando l'olandese è rientrato nella corsia box per il suo cambio gomme. In quel momento, 12.614 secondi separavano la Red Bull dalla Mercedes. Hamilton ha compiuto il suo cambio gomme un giro più tardi, mantenendo invariato il distacco: al termine del ventisettesimo giro, i soliti 12.247 secondi separavano Hamilton da Verstappen. Il pilota inglese, che per tutta la gara ha mantenuto il comando della corsa, soltanto sul finale ha ripreso a forzare un po' portando il suo vantaggio a 18.519 secondi dopo aver siglato il giro veloce nel corso del cinquantatreesimo giro. Hamilton ha realmente giocato come il gatto col topo: l'espressione de-

lusa di Verstappen al traguardo non lasciava spazio a interpretazioni.

Verstappen unico vero pericolo

Alla vigilia della corsa di Yas Marina, soltanto Max Verstappen pareva avere le carte in regola per contrastare Hamilton. La versione splendente vista in Brasile del talento Orange, che ha nuovamente avuto un seguito di tifosi impressionante, è però rimasta soltanto un lontano ricordo sulle sponde meridionali del Golfo Persico. Il pilota olandese ha conquistato la seconda posizione sullo schieramento di partenza, ma distante da ben 360 millesimi dalla Mercedes del pilota inglese. Pochi chilometri dopo lo start, il pilota di Hasselt si è fatto sopravanzare da un Leclerc iper-reattivo, che gli ha fatto perdere il contatto con Hamilton. Il ritmo della Red Bull dell'olandese nei confronti della vettura di testa si è rivelato inferiore di almeno sette decimi al giro, Verstappen ha subito compreso di poter ambire soltanto alla piazza d'onore.

Verstappen ha quindi fatto la sua corsa soprattutto su Leclerc, non ha potuto tentare l'undercut a causa del cambio gomme anticipato del monegasco, ma il suo ritmo gara e il minor degrado dei suoi pneumatici ha finito per fare ampiamente la differenza. Obiettivo di giornata di Max era quello di assicurarsi la terza posizione nella graduatoria di campionato e non ha avuto problemi nell'incrementare gli undici punti di vantaggio che vantava al rientro da Interlagos. Verstappen ha lamentato alcuni problemi nel funzionamento dell'acceleratore e anche al fissaggio del sedile, ma nel dopo gara ha candidamente confessato che Hamilton era distante anni luce.

Per Leclerc un podio come punto di partenza

Sulla via degli Emirati, in casa Ferrari era ben chiaro a tutti che quello di Yas Marina non sarebbe stato un terreno particolarmente favorevole alla Rossa. Oltre ad una tradizione che non è mai stata positiva, la conformazione della pista ricavata sull'isola artificiale Yas non appariva favorevole alle caratteristiche della SF90. Il terzo settore della pista degli Emirati si preannunciava particolarmente ostico, e così è stato. Per gli uomini di Mattia Binotto è apparso subito chiaro che la priorità sarebbe stata quella di limitare i danni e che sarebbe stata un'impresa dall'esito quasi impossibile riuscire a strappare la terza posizione nella classifica iridata dalle mani di Max Verstappen, soprattutto dopo l'immenso vantaggio che gli è stato dato con l'incidente di Interlagos che ha costretto al ritiro Leclerc. Dopo aver mostrato di non eccellere nei long run del venerdì, i piloti di Mattia Binotto hanno scelto due strategie diverse in qualifica, con Vettel che ha compiuto il miglior tempo in Q3 con le Soft, mentre Leclerc ha preferito utilizzare le Medie. Di conseguenza, le due SF90 si sono presentate al via con strategie diverse. Ha creato un po' d'imbarazzo il fatto che entrambi i piloti non abbiano sfruttato il secondo run con gomme fresche in Q3, ma la necessità di usufruire delle condizioni di pista più fresche negli ultimissimi frangenti del turno ha portato le due monoposto a trovarsi nel traffico, con il risultato che Vettel non è riuscito a scaldare adeguatamente gli pneumatici e Leclerc, rallentato da Albon e Sainz, non è transitato in tempo per compiere il suo secondo tentativo.

Una situazione certamente frustrante, ma che non ha spostato di un millimetro il risultato colto a Yas Marina. Le difficoltà incontrate dalle SF90 nel terzo settore, dove pagavano circa sei decimi alle W10, rendevano impossibile mettere in discussione il predominio delle Frecce d'Argento. La Red Bull di Verstappen poteva, invece, essere alla portata dei ferraristi. Leclerc ha spazzato ogni recriminazione in tal senso sin nel corso del primo giro, superando l'olandese. Ma con lo svilupparsi del gran premio si è avuta la chiara sensazione che il monegasco non era in grado di mantenere il ritmo gara del pilota di Christian Horner. Il terzo gradino del podio rappresentava il miglior risultato a disposizione e l'obiettivo è stato centrato, nonostante il ritorno di uno scatenato Bottas nel finale di gara abbia creato qualche apprensione a Leclerc.

I DUE SOLI VERI CONTENDER

Sopra, Verstappen e Leclerc in lotta e destinati a finire sul podio rispettivamente al secondo e al terzo posto. Sono loro i soli, veri possibili e ipotizzabili rivali di Hamilton in questa F.1. In basso, nell'altra pagina, Lewis comanda il gruppo nelle prime fasi di una gara davvero dominata

Approcciare la pausa invernale con un risultato positivo può certamente fornire energie positive all'ambiente ferrarista, che ha velocemente lasciato alle spalle l'evitabile contatto di Interlagos, che è costato il terzo posto nella classifica di campionato a Leclerc. Vettel ha il rammarico di non essere riuscito a fare la differenza al via, pur essendo partito con le mescole più morbide rispetto ai suoi diretti rivali. Il tedesco, a differenza del team mate, non è riuscito a condurre con successo il suo attacco a Verstappen e si è dovuto accodare alla Red Bull in quarta posizione. Il tedesco ha poi fatto la sua corsa su Albon, che è stato faticosamente sopravanzato quando mancavano tre giri al termine del Gran Premio. La corsa di fine campionato riflette certamente la stagione in chiaroscuro del tedesco.

Bottas rimonta con tanta grinta

Bottas aveva vinto sul tracciato di Yas Marina nel 2017. Considerando il piglio mostrato in questo fine settimana, il trentenne di Nastola aveva certamente le carte in regola per contendere a Hamilton il successo fino alla fine. La doppia sostituzione della power-unit ha invece costretto il finlandese a scattare dal fondo della griglia e impostare una corsa di rimonta, chiusa al quarto posto negli scarichi di Leclerc. Bottas ha seguito una strategia di gara in linea con quella del team mate inglese, ha preso il via con le Medie e ha compiuto il cambio gomme soltanto nel corso del trentesimo giro, quando ha montato le Hard e portato a termine la sua rimonta. Bottas è parso assai deciso nei sorpassi, un'arte nella quale in passato era parso un po' timido, mostrando una grinta che lascia trasparire la sua massima determinazione nel compiere il passo che gli manca per creare maggiori difficoltà a Hamilton. Sempre in tema di seconde guide, ha nuovamente convinto Alex Albon, che soltanto a causa del tamponamento subito nel finale della gara di Interlagos ha perso la sesta posizione nel mondiale, finita nelle mani di un ottimo Carlos Sainz. Il ritmo gara di Albon non è parso ancora a livello del compagno di squadra Verstappen, ma il thailandese è stato ancora una volta molto concreto: se riuscirà a colmare quel pizzico che gli manca, potrà inserirsi con costanza nella lotta per il podio. L'ottava posizione nel suo primo mondiale costituisce certamente un ottimo biglietto da visita.

Russell, ancora zero punti ma nessuna colpa

George Russell è il rookie che si è affacciato alla massima serie con le migliori credenziali. Vincitore nel FIA Formula 2 Championship con ben sette vittorie all'attivo, il ventunenne di Kings Lynn l'anno scorso aveva nettamente prevalso nel confronto con il diretto rivale e connazionale Norris, fermo ad un solo successo e distante ben sessantotto lunghezze in graduatoria a fine campionato. Russell piace molto a Toto Wolff, che se ha rinunciato a Ocon è perché crede nel ragazzo cresciuto alla periferia di Norfolk. Da alcune stagioni, Russell è l'elemento di spicco del vivaio della Casa di Stoccarda, che gli ha garantito un volante alla Williams. Ma la squadra inglese sta attraversando un grave momento di difficoltà ed in questo momento non rappresenta certamente la miglior soluzione per mettersi in mostra. Mentre i rookies Albon e Norris hanno colto rispettivamente 92 e 49 punti, la classifica di Russell è miseramente ferma a quota zero. Il legame con la Mercedes, e la mancanza di alternative rispetto ad un volante alla Williams, si stanno rivelando una prigione dorata per il giovane pilota britannico. Ma le difficoltà temprano lo spirito, e Russell continua a godere della massima stima dei vertici Mercedes, che in futuro dovrà cercare una soluzione migliore per non svilirlo.

fotografie LAT

LA WILLIAMS RESTA LA DELUSIONE, MA...
In casa Williams, sopra, Russell a differenza di Kubica non ha ottenuto punti quest'anno, eppure è stato protagonista di un'annata comunque funzionale al suo apprendimento. In basso, Leclerc, terzo e sul podio, si gode l'applauso del pubblico e dello stesso Hamilton

MOTOR SIM
Simulatori & Show

6-8 dicembre
Bologna Fiera

THE ULTIMATE RACE

Media Partner

MOTO SPRINT · AUTO SPRINT · expo tv · INMOTO

in collaborazione con

ASSO.PRO.MA · FEDERESPORTS Federazione Italiana E-Sports · F.N.P.I. · WESCO WORLD ESPORTS CONSORTIUM · IAKS

Partner

E-Sports · Car Man

con il contributo di

Bologna Fiere

Technical Partner

di Alberto Sabbatini

GETTY IMAGES

Ferrari in chiaroscuro

PIÙ OMBRE CHE LUCI NELL'ULTIMA USCITA STAGIONALE DELLA ROSSA. UN FINALE SUL PODIO PER LECLERC ALL'INTERNO DI UN MONDIALE DOVE NON TUTTO È FILATO COME PREVISTO

ABU DHABI SI CONFERMA PISTA TABÙ PER LE ROSSE
Sulla pista tabù di Abu Dhabi, la Ferrari non è andata più in là di un terzo posto conquistato da Charles Leclerc, nell'ultimo round di un campionato a due volte per le Rosse

Il solito podio (di Leclerc) che ormai va stretto alle ambizioni della Rossa. La Ferrari ha concluso senza grandi acuti la sua stagione 2019 sulla pista "maledetta" di Abu Dhabi, quella dove non ha mai vinto in tutta la sua storia e dove perse rocambolescamente il mondiale 2010 con Alonso frenato da Petrov e fregato dalle strategie sbagliate. Anche stavolta il ricordo nefasto di quella sventurata gara si è fatto sentire trascinando il team in qualche imprecisione. Chissà, sembra che ci sia un influsso malefico che colpisce tutte le monoposto motorizzate Ferrari quando si arriva su questo circuito che pure ha due lunghi rettilinei che dovrebbero aiutare il V6 turbo ibrido del Cavallino. È un tracciato da sempre indigesto alla Rossa. E poi c'è stato qualche azzardo tattico dei box esageratamente rischioso: al punto che si è tramutato in un vistoso autogol quando in qualifica Vettel e Leclerc sono stati fatti uscire per ultimi per il giro veloce decisivo e il monegasco non è nemmeno riuscito a iniziare il suo. E ancora un altro erroruccio al pit stop in gara che ha fatto perdere 4 secondi a Vettel in gara. Insomma, l'intera squadra Ferrari è stata ben lontana dall'essere impeccabile ad Abu Dhabi. Ma va anche detto che la SF90 in sé, come macchina, negli Emirati non era certo la miglior monoposto in pista. Era nettamente meno rapida ed efficace di Mercedes e Red Bull. E quindi alla fine lo striminzito podio conquistato da Leclerc (e il 5° posto di Vettel) sono il massimo che il team Rosso avrebbe comunque potuto portare a casa. Se anche tutto avesse funzionato alla perfezione, non sarebbe andata molto meglio. Anzi, per fortuna che Bottas partiva penalizzato ed ultimo altrimenti anche il podio sarebbe stato proibitivo.

L'insostenibile lentezza della Ferrari nel T3

Come mai la Ferrari che fino al Messico riusciva a giocarsi la vittoria, ad Abu Dhabi faticava anche solo a lottare per il podio? Perché ha perso competitività? Ha forse influito il giro di vite sul flusso di carburante dopo il GP Usa? Probabilmente no. In velocità massima le Rosse hanno ancora una volta svettato. In qualifica Leclerc (329 km/h) e Vettel (372,9 km/h) erano i più veloci (7 km/h più di Verstappen e 8 più di Hamilton). La scarsa competitività globale delle Rosse ad Abu Dhabi sembra soprattutto legata alle curve del tracciato. Si capisce dai tempi dei settori parziali.
La divisione della pista in vari settori ha da sempre uno scopo preciso in F.1: aiutare i tecnici (e anche i telespettatori) a capire col cronometraggio selettivo dove una macchina va bene e dove funziona male. Se questo settore è composto da un mix di curve veloci, lente e rettifili, l'indicazione risulta fuorviante o quasi inutile. Ma quando capita come nel caso di Abu Dhabi o di Barcellona che una parte della pista sia composta soltanto di curve di un certo tipo, diventa un aiuto formidabile per capire qualità o debolezze di una monoposto e non del pilota che le guida. Sia ad Abu Dhabi che a Barcellona l'ultimo parziale del circuito, cioé il T3, è una sequenza di curve lentissime. A Barcellona sono sette, ad Abu Dhabi addirittura undici. Tutte con velocità di percorrenza da 100 a 130 km/h. Il tipo di conformazio-

ne storicamente indigesta alla Ferrari, che negli ultimi anni non è mai stata monoposto da curve lente come invece la Red Bull. Semplicemente perché sia la SF90 che la sua progenitrice, la SF71H, per impostazione tecnica privilegiano l'efficienza aerodinamica piuttosto che la deportanza.
Questo problema ad Abu Dhabi ha condizionato la corsa dei ferraristi. Sia Vettel che Leclerc, ad ogni giro perdevano sistematicamente oltre mezzo secondo rispetto alle Red Bull e alle Mercedes nel famigerato T3 fatto tutto di curve e controcurve. Questo è avvenuto sia nel giro secco in qualifica, sia in gara. Con qualsiasi mescola di gomme: soft, medie o dure. Insomma, in tutte le condizioni. Il tempo perso in quel tratto di circa 40 secondi era superiore a quello guadagnato (circa 3 decimi) negli altri due settori. Qualche numero aiuta a far capire come stanno le cose. In qualifica nel famoso T3 Hamilton ha stabilito un parziale di 37"235 contro il 37"871 di Leclerc; in gara il divario è stato leggermente minore ma sempre consistente: 39"115 per Lewis, 39"551 per Vettel. Insomma, 6 decimi e mezzo di scarto in qualifica e quattro decimi e mezzo in corsa calcolati sul giro migliore. Un divario incolmabile che fin dall'inizio ha fatto capire che non ci sarebbe stata chance per le Rosse ad Abu Dhabi. I tecnici lo sapevano fin dalle simulazioni, infatti nessuno si illudeva più di tanto.
È un problema di aderenza: semplicemente la Ferrari SF90 affronta le curve lente a una velocità più bassa di Mercedes e Red Bull perché la macchina genera meno downforce con il corpo vettura. È un problema cronico cui non c'è rimedio, se non cambiando l'impostazione della monoposto. Ma si perderebbero altri vantaggi che per Binotto sono più importanti. Infatti la caratteristica della Ferrari 2020 resterà simile. La notizia consolante è che la Ferrari ha comunque fatto dei progressi nel corso della stagione. In Spagna infatti nel T3 di Barcellona con simili caratteristiche ma molto più breve (si percorreva in 25 secondi invece che in 37) Leclerc aveva preso oltre sei decimi da Bottas (26"511 contro i 25"878 del finlandese) e Vettel oltre sette decimi. Se avessero avuto la SF90 prima versione di di maggio, i ferraristi avrebbero preso più di un secondo pieno nel solo T3 di Abu Dhabi. Quindi gli interventi di aerodinamica ed assetto sono serviti. Il progresso c'è stato. Non solo sulle piste "amiche", ma anche su quelle "maledette". Però i tecnici dovranno fare di più in prospettiva 2020.

La tenacia di Leclerc

Leclerc si giocava il terzo posto nel mondiale contro Verstappen. Aveva un distacco enorme prima del via in classifica (11 punti) e ha fatto quel che ha potuto, con determinazione e grinta su una pista "nemica". Aveva una sola chance di superare l'olandese: sperare che questi si ritirasse. Invece non è capitato. In qualifica non si è giocato tutte le chance perché il muretto rosso, con una decisione troppo rischiosa, lo ha mandato in pista due minuti dalla fine sperando nel miglioramento della pista. Esponendosi al rischio del traffico che lo ha fregato. Ma in gara ha corso stavolta benissimo. Attaccando e superando a inizio gara subito Verstappen e poi gestendo il proprio ritmo. Ha compiuto uno stint breve con le gomme medie, soltanto 12 giri, gli stessi di Vettel che aveva le soft. Mentre Verstappen e e Hamilton hanno fatte durare le medie ben 25 e 26 giri rispettivamente. Ma stavolta non è stato Charles ad aver deteriorato anzitempo gli pneumatici, come in altre occasioni (è il suo difetto abituale), quanto una scelta tattica. Per evitare un undercut di Verstappen, che in quel momento stava recuperando e si era portato a 2"3 da lui. Ma l'olandese andando lungo per altri 13 giri ha spari-

LAT

LA PRESSE

VETTEL CHIUDE IL 2019 CON UN QUINTO POSTO

È terminata con un quinto posto il Mondiale 2019 di Sebastian Vettel nell'ambito di una stagione costellata da troppi errori da parte del quattro volte campione del mondo che chiude l'annata con una sola vittoria

LA PRESSE

SUTTON-IMAGES.COM

gliato la mossa difensiva degli strateghi ferraristi. E comunque contro una Red Bull così veloce non ci sarebbe stata trippa per gatti. Invece Leclerc si è difeso bene dalla rimonta di Bottas che nel finale lo ha raggiunto ma Charles ha mantenuto il podio per 9 decimi di margine. Con una guida brillante che ha ricordato la difesa della posizione che ha fatto su Hamilton a Monza. Solo che la Mercedes di Abu Dhabi era immensamente più veloce della Ferrari, sennò Bottas non sarebbe risalito da ultimo a quarto così facilmente.

ORA SERVE FARE TESORO SUGLI ERRORI COMMESSI

Sopra Toto Wolff e Mattia Binotto nell'ultima conferenza del 2019: il Mondiale è andato in archivio con un'altra stagione tinta d'argento; per cambiare colore, adesso, alla Rossa servirà fare tesoro sugli errori ed edificare un nuovo assalto alla regina

Vettel si sta spegnendo?

Spiace non vedere invece protagonista ad Abu Dhabi anche Vettel, ma anche stavolta non ha raccolto quanto in suo potere. Il fatto che anche ad Abu Dhabi Vettel sia finito lontano dal podio e oltre 20" dietro il compagno, è una amara realtà. La percezione è che il suo tempo stia passando. Ha ancora la voglia di regalare alla Ferrari il titolo mondiale per cui cinque anni fa era approdato a Maranello, però le sue cartucce migliori non sembrano più la velocità e l'aggressività per cui era famoso. Gli sono rimaste soltanto esperienza e sensibilità di guida. Sembra che sulle piste più guidate – dove la Ferrari fatica per mancanza di deportanza – Seb sia vada più in crisi.

La mossa di partire con le gomme soft non è servita perché quando al primo giro ha attaccato e superato Verstappen (anche senza Drs), non ha resistito al contrattacco immediato dell'olandese. Come se l'incidente in Brasile gli avesse lasciato scrupoli e timori di sbagliare le misure. A Interlagos aveva chiuso con troppa fretta la traiettoria di Leclerc e forse non doveva farlo così vistosamente; a Abu Dhabi quando invece poteva e doveva spostarsi e chiudere la linea interna all'olandese dopo averlo superato, ha indugiato e si è fatto ripassare. Vettel è sempre un pilota consistente, però quando c'è da attaccare con violenza e non sprecare le occasioni sembra abbia perso l'istinto del killer. Gli è riuscito soltanto il sorpasso in extremis su Albon per conquistare il quinto posto, ma il malese è di pasta diversa.

Certo Vettel paga anche l'errore del team al pit stop che gli ha fatto perdere 4 secondi, ma non sarebbe cambiato nulla nell'andamento della gara perché sempre nel traffico dietro Bottas e Hulkenberg sarebbe rientrato. Solo più vicino a loro.

La Ferrari 2019 non è da otto

Ai microfoni di Sky Binotto nel pre-gara ha dato 8 come voto complessivo stagionale alla Ferrari di quest'anno. *«Perché* – ha spiegato - *la squadra è cresciuta nello spirito e nella capacità di reagire e restare unita nelle difficoltà»*. E poi, sempre Binotto, ha assegnato un voto di 6,5/7 ai due piloti. Come? Ma non è sempre lui che un tempo diceva che si vince e si perde tutti assieme, pilota e squadra? Allora se il gruppo conta davvero, anche gli errori degli strateghi o dei piloti dovrebbero abbassare il voto della Ferrari. E gli errori ci sono stati.

Sinceramente, otto alla Ferrari ci può stare per la seconda parte di stagione, ma i primi cinque mesi del Cavallino sono stati da insufficienza, quindi la media è decisamente più bassa. La competitività della macchina è stata a lungo discutibile, il team ha commesso diversi errori tattici, poi si è preso rischi troppo elevati che non pagavano – l'ultimo in qualifica ad Abu Dhabi – e infine nei pit stop la squadra talvolta non ha brillato. Prova ne sia l'inceppamento delle due pistole pneumatiche del lato sinistro nel cambio gomme di Vettel ad Abu Dhabi che era già capitato tante altre volte. Considerando che Toto Wolff ha assegnato lo stesso voto 8 alla stagione di Hamilton, il giudizio di Binotto pare davvero esagerato. ●

GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE

LECLERC: «Insieme a Mattia con Seb ci siamo chiariti e dal confronto siamo usciti sereni e uniti. Sappiamo che quello che è successo a Interlagos non deve più capitare anche se devo dire che nella fattispecie c'è stata anche una buona dose di sfortuna perché il contatto è stato minimo e le conseguenze enormi. Devo dire che, anche se l'inizio del campionato non è andato come volevamo, nel complesso è stato un bellissimo primo anno per me con la Scuderia Ferrari. Le vittorie di Spa-Francorchamps e Monza resteranno per sempre nella mia memoria e sarà bello provare a dare il massimo fino all'ultima curva dell'ultimo giro. So che per il terzo posto è durissima però non ho nulla da perdere e non lascerò nulla di intentato».

VENERDÌ DOPO LE PROVE LIBERE

LECLERC: «La prima sessione è stata piuttosto complicata per noi. Il bilanciamento della vettura non era a posto, ma nei secondi novanta minuti abbiamo fatto un passo avanti significativo che ci ha permesso di migliorare la nostra performance. Questo direi che è piuttosto positivo perché nella seconda sessione ad Abu Dhabi le condizioni della pista di solito sono molto più rappresentative dal momento che si gira in notturna, in condizioni simili a quelle di qualifica e gara. Il degrado delle gomme è un fattore molto importante qui. Per quanto ci riguarda sembra che siamo veloci nel primo e nel secondo settore mentre abbiamo ancora del lavoro da fare per riuscire ad essere competitivi nel terzo. Sarà soprattutto su quella parte del circuito che ci focalizzeremo nell'analisi dei dati in modo da cercare di migliorare domani. Non credo che questa sera abbiamo visto per davvero il potenziale dei nostri avversari: credo che avremo un'idea realistica dei valori in campo solo domani».

VETTEL: «Nelle curve da bassa velocità di questa pista continuiamo ad avere meno ritmo rispetto ai nostri rivali. Il terzo settore è quello nel quale soffriamo maggiormente, perché facciamo fatica a far lavorare le gomme nel giusto range di temperatura e di conseguenza la vettura è difficile da guidare. Chiaramente più si va vicino al limite e più ciascuna monoposto diventa complicata, ma lo sappiamo e siamo qui per spingere al massimo. Faremo del nostro meglio per avere un weekend produttivo: c'è margine per migliorare il nostro set up e vedremo se questo sarà sufficiente per dare battaglia domenica. Oggi ho anche colpito le barriere e devo ammettere che sono stato un po' colto di sorpresa da quel testacoda. Sapevo che avrei dovuto gestire il posteriore in curva 19 ma non ci sono riuscito, anche per un po' di sfortuna. Tuttavia non è stato nulla di grave dal momento che ho danneggiato solo un cerchio».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

LECLERC: «La qualifica è stata difficile oggi. Il giro che mi aveva dato la quarta posizione nel mio primo tentativo in Q3 è stato buono ma si poteva fare meglio. Mi spiace che non siamo riusciti a tornare in pista in tempo per provare a limare la mia prestazione. Anche se la pole position oggi sembrava fuori portata, infatti, credo che avremmo potuto ottenere un risultato migliore. Prima del via, nelle analisi con gli ingegneri, ci concentreremo su come migliorare nell'ultimo settore, dove siamo carenti nella performance rispetto ai nostri avversari. È la gara conclusiva dell'anno, l'ultima occasione per provare a riprendermi il terzo posto nella classifica di campionato, anche se so che non sarà per niente facile. Sono pronto a dare tutto e anche a correre qualche rischio più del solito pur di potermela giocare».

VETTEL: «Scatterò dalla quarta posizione domani anche se il Q3 oggi è stato tutt'altro che ideale. Fatichiamo molto nel settore finale in cui ci sono alcune curve nelle quali non siamo semplicemente veloci abbastanza. Probabilmente questa non è la migliore delle piste per noi ma vediamo cosa riusciamo a inventarci domani. Peccato per l'ultima parte della sessione: tutti i piloti sono andati molto piano e ci abbiamo rimesso noi. Le gomme erano troppo fredde quando è stato il momento di iniziare il mio tentativo e infatti ho commesso un errore in

fotografie GETTY IMAGES

curva 1. A Charles è andata anche peggio visto che non è nemmeno riuscito a iniziare il giro. Probabilmente alla base delle nostre difficoltà nell'ultimo settore c'è il fatto che scivoliamo molto perché fatichiamo a far lavorare le gomme nella maniera migliore. Domani faremo del nostro meglio ma non sarà una gara facile. Diciamo che siamo in cerca di opportunità ed è per questo che abbiamo scelto di schierarci con gomme diverse dagli altri. Vedremo se la scelta di partire con le morbide sarà stata corretta».

BINOTTO: «Oggi siamo entrati in qualifica consci di non essere stati abbastanza veloci nel terzo settore fin dall'inizio del weekend. Per questo abbiamo dovuto provare qualcosa di diverso.
Nel primo tentativo in Q3 eravamo ancora lontani dalla pole, quindi abbiamo deciso di giocarci tutto alla fine. Siamo usciti all'ultimo visto che la pista stava migliorando, con l'obiettivo di avere il tracciato nelle migliori condizioni possibili. Sapevamo che sarebbe stata tirata con il cronometro ed eravamo consapevoli del rischio, ma dovevamo correrlo. Sfortunatamente, abbiamo trovato un po' di traffico e questo ci ha impedito che quanto ci eravamo preposti di fare andasse a buon fine.
La scelta su quale pneumatico iniziare la gara è stata molto difficile e, anche per questo, abbiamo optato per strategie diverse così da assicurarci più opportunità domani».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: «Non mi sarei mai immaginato che la mia prima stagione da pilota della Scuderia Ferrari sarebbe stata così speciale. Dal punto di vista mio personale è fantastico poter chiudere l'anno con tante pole position e due vittorie all'attivo. È ovvio che ogni pilota vorrebbe ancora di più e c'è sempre qualcosa che si poteva fare meglio, però la mia stagione è stata certamente positiva, anche perché ho imparato tanto. Sono grato a tutto il team per il supporto che non mi ha mai fatto mancare e per il duro lavoro che tutta la squadra ha fatto per me.
Quella di oggi non è stata una gara facile. Sono partito dalla terza posizione e sapevo che avrei dovuto tentare di vincere per riprendermi il terzo posto nella classifica mondiale. Ci ho provato ma purtroppo oggi non ci sono riuscito. Questo inverno dovremo lavorare parecchio per cercare di migliorare il nostro passo gara. Siamo stati sempre forti in qualifica durante questa stagione, mentre abbiamo parecchio margine di miglioramento in configurazione gara. È comunque bello concludere la stagione con un podio, specialmente per il fatto che era da qualche gara che non ci salivo. Ora ci fermiamo, ma sono sicuro che fra qualche giorno non vedrò l'ora di tornare in macchina. Anzi, posso già dire che non vedo l'ora che sia il momento di partire per Melbourne».

VETTEL: «Al via non ho avuto molto spazio per cercare di guadagnare una posizione e devo dire che il fatto che il DRS non funzionasse non ha aiutato, perché ha vanificato il momento nel quale avevo un vantaggio di gomme nei confronti di Max (Verstappen) che poi con il progredire dei giri è svanito. Dopo il mio primo pit stop non ero particolarmente competitivo e così abbiamo deciso di fermarci di nuovo. In quel momento abbiamo perso due posizioni e sono stato in grado di recuperarne solo una perché le Mercedes oggi erano semplicemente troppo veloci. Nel complesso questa non è stata la stagione che avrei sperato di disputare. Le ragioni adesso ci sono chiare e abbiamo imparato delle lezioni. Portiamo a casa tutto per lavorarci su.
Penso che dobbiamo crescere ancora come squadra, ma anche da parte mia l'annata non è stata ideale. Non penso però che sia stata negativa come potrebbe sembrare. Ci sono state tante piccole cose che hanno contribuito a rendere il quadro d'insieme non particolarmente positivo. So che posso fare meglio e questo è di sicuro un obiettivo per l'anno prossimo. Speriamo di avere ancora un pacchetto forte che ci permetta di lottare con i nostri rivali. Ora ci concentriamo sul test e poi sarò contento di staccare la spina per un po'».

BINOTTO: «Oggi sapevamo che non c'erano i presupposti per avere una delle nostre gare migliori. Dovevamo tentare qualcosa di diverso per riuscire a conquistare un difficile terzo posto nel Campionato Piloti con Charles. La sua prestazione odierna rispecchia le potenzialità della nostra vettura in questa gara e vederlo sul podio è stato importante: ha disputato una bella gara, a coronamento di una bella stagione.
Sebastian dal canto suo è stato penalizzato nella prima parte di gara dal fatto di non poter usare il DRS, quando le gomme morbide lo avrebbero dovuto avvantaggiare. In seguito è stato autore di una gara lineare che gli ha permesso di portare a casa un piazzamento in zona punti.
Adesso ci aspetta un inverno di lavoro intenso, nel quale rimanere concentrati sulle priorità, lavorare uniti e bene. Il pensiero conclusivo di questa lunga stagione è per i nostri tifosi che vogliamo ringraziare ancora una volta per averci sempre sostenuto nella buona e nella cattiva sorte. Si meritano tanto e non vediamo l'ora di poterli ripagare».

LA PRESSE

LA PRESSE

di Mario Donnini

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Fantastico. Con la rabbia di riottenere una pole - l'ottantottesima -, che gli mancava ormai dallo scorso Gp di Germania, e la classe d'andarsi a meritare la vittoria dopo una gara stupenda a monocorde, portando a ottantaquattro il numero dei trionfi complessivi nel mondiale, a quota -7 dalla zona Schumi, entra nell'area mito ritenuta fino a poco tempo fa assai difficilmente approcciabile. Invece no: complice una Mercedes stupenda e stellare, siamo di fronte a un campionissimo capace non solo di scrivere la storia, ma anche e sempre più di riscrivere la leggenda.

fotografie LAT

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

VALTTERI BOTTAS

Be' Valtteri conclude la stagione con un rimontone che lo porta da ultimo a un quasi podio, dimostrando che, quando non si rompe, la sua Mercedes W10 tutto può. E anche la sua guida è un bellissimo esempio di come si possano effettuare sorpassi a go-go anche senza il famigerato Drs, fuori causa nei primi diciotto giri di gara. E tutto questo accade nel weekend dell'annuncio del suo divorzio, il che non è male. Anche se uno con James Hunt vinse il titolo 1976 infilando una sequenza imperiale nella seconda metà della stagione, dopo che la sua compagna se ne era andata con l'attore Richard Burton. Vabbeh, che c'entra, bravo Bottas e guai tornare indietro, che sennò ci intristiamo e basta.

MIGLIOR FILM

MAX VERSTAPPEN

Terzo nel mondiale, dietro ai due piloti Mercedes. Ora la verità ufficiale è questa e resta: se le Stelle d'Argento neanche fossero esistite, il mondiale non l'avrebbe vinto mica la Ferrari, ma lui, Max, su Red Bull-Honda, finalmente con le prime vittorie iridate all'attivo, nell'era turboibrida. E anche ad Abu Dhabi l'olandese non sbaglia praticamente niente e finisce esattamente dove è giusto e lecito che termini una stagione intensa e per lui complessivamente più che positiva. E cioè a fare da vice-Mercedes, rubando - meritatamente -, la scena e tale posto ai due ferraristi. Altra cosa che deve far molto riflettere...

MIGLIOR REGIA

TOTO WOLFF

Toto Wolff gode come un riccio e se lo merita. Ha fatto il pieno di vittorie, stabilendo record universali, è in piena leadership del team più potente e prestigioso nella storia della F.1 e di cosa mai dovrebbe preoccuparsi? Quando è entrato nei Gp sembrava una specie di riccone che voleva divertirsi facendo qualche apparizione nel box della Williams da socio seminutile, adesso ha la certezza che la sua era in Mercedes sarà ricordata per sempre, nella storia dell'automobilismo. E nel suo caso è il solo timoniere per il quale è più difficile immaginare quando comincerà a perdere del perché abbia iniziato a vincere...

MIGLIOR FOTOGRAFIA

TORO ROSSO

Dopo il secondo posto in Brasile con Gasly, arriva questo 9° con Kvyat a Abu Dhabi, a chiudere la storia del coraggioso marchio austro-faentino. Il nuovo nome avrà un altro significato, anche se la continuità è assicurata. Fatto sta che noi alla dizione tutta italiana e da dolce stil novo del marchio c'eravamo affezionati e salutiamo con una statuetta e un abbraccio i 2 punti finali conquistati dal bravo e coriaceo Kvyat, dopo che Gasly viene messo fuori causa, praticamente dal via, da una toccata da parte di un esagerato Stroll.

GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

SERGIO PEREZ

Gran settimo posto per il combattivo messicano, che negli anni sa diventare sempre più sostanziale perdendo - e questo per lui è un gran bene -, quell'aggressività eccessiva e a tratti sterile che gli aveva tarpato le ali nel suo periodo in McLaren. Quello di Force India e quindi di Racing Point è invece un pilota velocissimo e molto maturato, capace di raggiungere traguardi preziosissimi come questo di Abu Dhabi, gara al termine della quale la sua squadra si conferma davanti all'Alfa Romeo in classifica generale. Dando un ottimo segnale che fa sperare ancora nel futuro del team non a caso roseo.

LA STATUETTA SPEZZATA

ALFA ROMEO

Certo, andando per risultati le statuette spezzate toccherebbero quasi sempre alla Williams, ma basandosi su impressioni più qualitative, la palma della delusione finale va necessariamente all'Alfa Romeo. Tornata, dopo il bel canto del Brasile, alle stecche di questa seconda parte della stagione, con un duplice nulla di fatto anche ad Abu Dhabi. E l'ottavo posto tra i Costruttori, davanti solo alle due gran delusioni Haas e Williams e dietro alla piccola Racing Point, è un risultato finale che deve far meditare molto. E soprattutto far cercare le motivazioni del riscatto nel 2020, che sia o meno l'ultima stagione in F.1 per il marchio del Quadrifoglio.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	BOTTAS
PILOTA MENO COMBATTIVO	RUSSELL
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	GASLY
PILOTA MENO SFORTUNATO	LECLERC
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	TORO ROSSO
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	RACING P.

di Massimo Costa

Verstappen terzo che gode

AL DI LÀ DEL 2° POSTO IN GARA, LA POSIZIONE DI MAX IN CAMPIONATO, DA MIGLIOR PIAZZATO DIETRO LE MERCEDES, DÀ MERITO ALLA SUA BELLA ANNATA

È il suo miglior risultato nel Mondiale F.1 da quando vi ha debuttato minorenne nel 2015. Max Verstappen si è preso la medaglia di bronzo con un totale di 278 punti, 14 in più di Charles Leclerc, 48 in meno di Valtteri Bottas, vice campione. Nel 2018, l'anno della redenzione dopo l'errore di Montecarlo nel terzo turno di prove libere che gli costò l'intero weekend, Verstappen era arrivato a 249 punti, quarto a meno due lunghezze da Kimi Raikkonen e più due su Bottas. È in continua crescita Verstappen e anche a Yas Marina ha saputo offrire una corsa intelligente, senza particolari rischi nonostante il bel sorpasso senza sconti su Leclerc dopo il pit-stop. Il monegasco della Ferrari lo aveva superato di motore sul lungo rettifilo nel corso del 1° giro, ma dopo qualche giro è arrivata la risposta di Verstappen. Per tutta la gara, Max ha dialogato con il proprio ingegnere e sembrava Lewis Hamilton nelle sue esternazioni. Non gli andava bene quasi nulla, eppure segnava ottimi tempi sul giro, finché non gli è stato detto che la velocità era buona e di concentrarsi sulla guida. Ma Verstappen ha continuato facendo anche battute. Era rilassato, consapevole che il secondo posto non glielo avrebbe tolto nessuno.
Tre podi consecutivi: terzo ad Austin, primo a San Paolo, secondo a Yas Marina. Un finale di campionato di alta qualità, risultati che vanno ad aggiungersi alle altre due vittorie di Spielberg e Hockenheim, e a ulteriori quattro podi: terzo a Melbourne, Barcellona, Singapore, secondo a Budapest. Ad Abu Dhabi, Max ha detto senza mezzi termini che nel 2020 ci sarà anche lui, anche la Red Bull, anche la Honda, in grado di competere per la conquista del campionato del mondo. Ne è certo, convinto che gli sviluppi che stanno preparando in Giappone per quanto riguarda la power unit, saranno concreti ed efficienti. Mentre la RB16 non potrà che essere una evoluzione migliore della RB15, nata bene, ma non benissimo, non come la Mercedes W10. Tutti i pezzetti del mosaico, per poter competere ad armi pari con Hamilton e Bottas, dovranno essere completati al meglio come mai prima. Poi c'è il pilota, ovviamente. Pochi dubbi sulle sue qualità, rimangono quelli della tenuta mentale nel corso di un campionato intero. Si spera così che nel corso della pausa invernale, Verstappen riesca a capire che quando sventolano le doppie bandiere gialle occorre rallentare, vedi episodio in qualifica a Città del Messico che gli è costata la pole, e inoltre impari che prima di parlare su certi argomenti delicati deve contare almeno fino a 50 per non ripetere quelle infantili accuse sulla Ferrari che bara riportate ad Austin. Episodi che creano perdita di punti, che possono suscitare ripicche in pista, inutile nervosismo. Per puntare al mondiale bisogna essere semplicemente perfetti da marzo a dicembre, non sono ammesse sciocchezze. Verstappen potrà contare sul supporto di Alexander Albon? Per ora, non c'è risposta. L'anglo-thailandese, entrato in Red Bull a Spa direttamente dalla Toro Rosso, non poteva certo compiere miracoli essendo il suo primo anno di F1, e il proprio rendimento è stato più che positivo con otto piazzamenti a punti su nove gare disputate con la RB15. L'unico colpo a vuoto si è verificato a San Paolo per colpa di Hamilton che lo ha speronato, altrimenti avrebbe potuto conquistare il suo primo podio. Però, nel 2020, se veramente la Red Bull-Honda se la giocherà con la Mercedes (e speriamo anche con la Ferrari) per la vittoria finale, occorrerà che Albon riesca ad esprimersi sui livelli di Verstappen. Un sesto posto non sarà più valutato come un eccellente piazzamento, ma un fallimento, vedi Pierre Gasly nella sua prima parte stagionale

fotografie GETTY IMAGES

UN PIAZZAMENTO FINALE SODDISFACENTE
Secondo in gara e terzo nel mondiale. Per Verstappen le cose non sono andate poi così male, con la Red Bull-Honda, quest'anno. Sotto, Albon 6° alla fine dopo essere stato superato da Vettel. Nell'altra pagina, foto ricordo per il drink team dei Max boys. In basso, l'usura rilevante delle gomme di Verstappen a fine gara

con la Red Bull. Ecco, questo sarà il vero punto interrogativo per la Red Bull che si rifletterà anche sul campionato costruttori. Già nel 2019 appena concluso, il team di Dieter Mateschitz poteva andare a prendersi la seconda posizione se avesse schierato un secondo pilota non lontano dall'olandese in quanto a prestazioni. Invece, prima con Gasly in seria difficoltà, poi con Albon dal quale, come detto, non ci si potevano attendere miracoli essendo un debuttante, la Red Bull ha perso punti pesantissimi. E di sicuro i 100 che l'hanno separata dalla Ferrari relegandola al terzo posto, potevano essere tranquillamente colmati con un pilota di livello quale poteva essere Daniel Ricciardo se non fosse volato via, oppure con un Carlos Sainz che alla fine Helmut Marko ha ritenuto di non richiamare all'ovile. Un errore certamente, ma che in Red Bull mai ammetteranno.
«Per noi è stato un anno di transizione con la Honda - ha raccontato Horner alla fine della gara di Yas Marina - *ma come squadra possiamo essere fieri di quello che abbiamo conquistato e ci tuffiamo nell'inverno con una grande confidenza in vista del 2020».* Verstappen gli ha fatto eco: *«Abbiamo solo bisogno di più velocità per chiudere il gap con la Mercedes, ma se guardiamo le ultime gare i passi in avanti compiuti sono stati notevoli. È stato un gran fine di stagione e adesso dobbiamo concentrarci per essere ancora più competitivi nel 2020».*

PER NOI È STATO UN ANNO DI TRANSIZIONE MA SIAMO FIERI DI TUTTO CIÒ CHE ABBIAMO OTTENUTO
CHRISTIAN HORNER

LAT

di Alessandro Gargantini

Giovinazzi e Kubica sono stati protagonisti di un contatto al 23esimo giro che ha avuto effetti negativi sulla prestazionalità di entrambe le vetture. A destra, il timoniere Vassaur e Raikkonen, 13esimo alla fine

SUTTON-IMAGES.COM

Alfa Romeo più bassi che alti

DOPO LE BUONE PRESTAZIONI IN BRASILE, SIA RAIKKONEN CHE GIOVINAZZI FINISCONO FUORI DALLA ZONA PUNTI. PECCATO...

ABU DHABI - Sotto i riflettori di Yas Marina, l'Alfa Romeo Racing ha nuovamente mostrato la sua natura di squadra altalenante nel proprio rendimento. Soltanto due settimane fa a Interlagos Raikkonen e Giovinazzi avevano festeggiato un rimarchevole quarto e quinto posto, che avevano dato nuovi stimoli e una chiave di lettura maggiormente positiva alla stagione appena terminata. Sull'isola artificiale ricavata alle porte di Abu Dhabi le C38 hanno, invece di confermarsi, hanno invece fatto un passo indietro e disputato un fine settimana opaco. Giovinazzi e Raikkonen non sono riusciti ad andare oltre al diciassettesimo e al diciottesimo tempo in qualifica, lasciandosi alle spalle soltanto le due Williams. La squadra tricolore si è confermata dunque come una compagine capace di graffiare e intimorire le scuderie rivali in alcuni gran premi, ma che poi diventa misteriosamente vulnerabile in altri. Sul tracciato di Yas Marina si sono presentate nuovamente le difficoltà nel portare in temperatura gli pneumatici. La conseguente mancanza di grip ha reso assai difficile la vita dei due portacolori della Casa di Arese.

Nel corso del gran premio, le monoposto della Ca-

sa del Biscione sono parse più competitive, ma non sono riuscite a lasciare il segno. Dopo l'esito deludente delle qualifiche, lo staff tecnico della scuderia con sede a Hinwil ha optato per strategie differenti per i suoi piloti. Il pugliese ha preso il via con le Soft e doppio cambio gomme, mentre l'ex iridato con la Ferrari si è sceso sulla griglia di partenza con le mescole Medie e si è fermato per un solo pit-stop. Il pilota di Martina Franca, scattato ottimamente allo spegnimento dei semafori, al termine del terzo giro occupava già la dodicesima posizione. Il pugliese è però rientrato nella corsia box per il cambio gomme dopo soli otto giri ed è uscito dalla corsia box in penultima piazza alle spalle di Russell. Dopo aver superato l'inglese, Giovinazzi è arrivato a diretto contatto con Kubica. Come accaduto a Monte Carlo, i due piloti sono venuti a contatto. Gli stewards non sono intervenuti e hanno considerato il contatto come un normale episodio di gara, ma le monoposto hanno subito danni. Il pilota italiano non è riuscito ad andare oltre la sedicesima posizione finale.

La corsa di Raikkonen è invece stata più lineare. Il finlandese è risalito fino alla tredicesima piazza, senza riuscire a migliorare la dodicesima posizione in campionato alle spalle di Norris. Quanto a Giovinazzi, il pugliese ha chiuso il mondiale in diciassettesima posizione, sei lunghezze davanti a Grosjean. *«Sulla pista di Yas Marina per noi non è stato affatto semplice. Abbiamo diversi interrogativi ai quali rispondere* - ha spiegato il pilota italiano, che ha compiuto due soste contro la singola di Raikkonen - *Dobbiamo comprendere perché a Interlagos eravamo competitivi, mentre qui abbiamo faticato sul ritmo. Dovremo usare anche i test che si volgono nei giorni successivi al gran premio per trovare una risposta ai nostri dubbi. Noi vorremmo essere sempre tra le prime scuderie alle spalle dei team di prima fascia ed essere più costanti nelle nostre performance. Partire così indietro ci ha messo nelle condizioni di puntare tutto sulla strategia di gara e sulla perfetta esecuzione dei nostri piani. Ma recuperare in un gruppo così tosto e compatto non è mai semplice e possono capitare imprevisti che ci hanno impedito di andare a punti».*

DOBBIAMO CAPIRE PERCHÉ IN BRASILE ERAVAMO OKAY E QUI INVECE ABBIAMO FATICATO SUL RITMO

ANTONIO GIOVINAZZI

DI CERTO DISPONIAMO DI PIÙ PUNTI CHE NEL 2018, MA ABBIAMO IL DOVERE DI CRESCERE ANCORA

FREDERIC VASSEUR

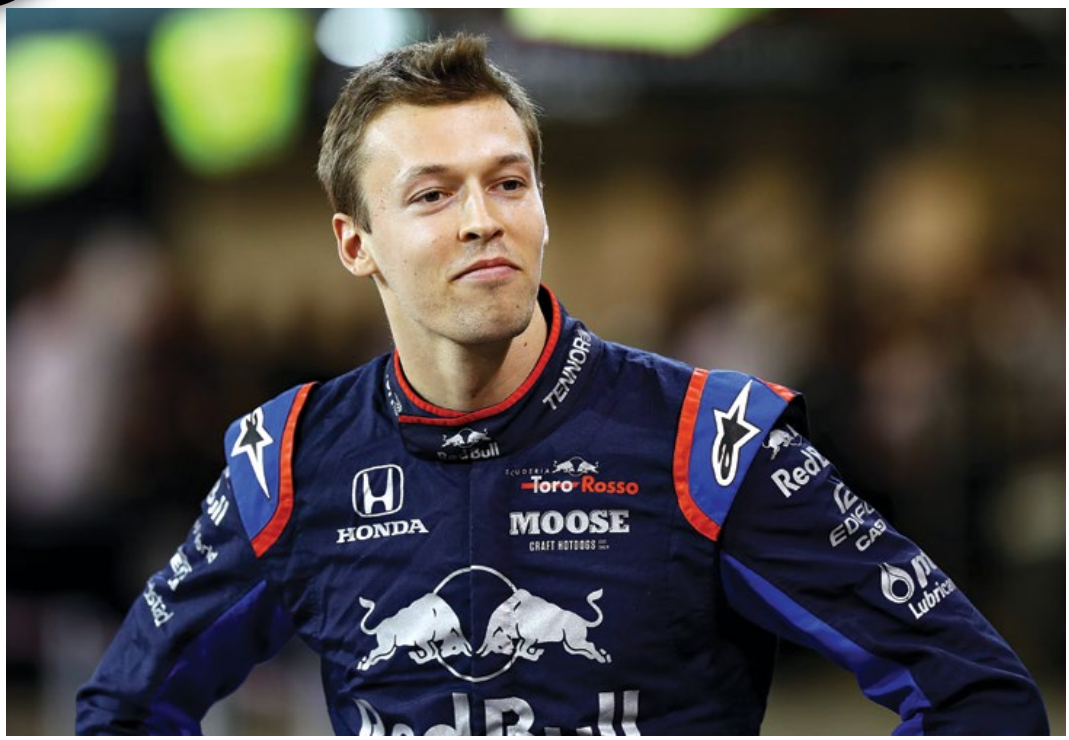
LA PRESSE

IL TEAM PRINCIPAL FRANCESE SUONA LA CARICA, ANCHE SE...

Vasseur tiene duro!

«Stiamo lavorando duramente, ma non sempre i risultati arrivano subito. Ma è importante continuare a farlo, senza perdersi d'animo. Perché poi si viene ripagati con gli interessi. A Yas Marina abbiamo faticato in prova e scelto per i nostri piloti due strategie di gara diverse, ma non siamo riusciti a confermarci in zona punti». È sempre molto chiaro nelle sue idee e nel proporre il proprio metodo di lavoro Frederic Vasseur, che abbiamo velocemente incontrato nel paddock di Abu Dhabi. Il Team Principal francese ha fatto il bilancio dell'Alfa Romeo Racing al termine di questo mondiale. *«Abbiamo avuto tanti alti e bassi. In Brasile abbiamo sfiorato il podio. Il quarto e quinto posto colti da Kimi e Antonio a Interlagos hanno dato un impulso positivo al nostro finale di stagione e ci mettono nelle condizioni di lavorare con lo spirito migliore nei mesi invernali. Certo, l'anno prossimo servirà una costanza superiore se abbiamo l'ambizione di ricoprire un ruolo importante nella lotta a centro gruppo. In questa stagione abbiamo raccolto un numero maggiore di punti rispetto al 2018, sono contento sotto questo aspetto. Ma l'anno prossimo abbiamo il dovere di crescere ancora».*

di Massimo Costa



GETTY IMAGES

LAT

Toro Rosso sesta forza

IL TEAM FAENTINO EGUAGLIA IL MIGLIOR RISULTATO DELLA SUA STORIA IN F.1. E FRANZ TOST SOTTOLINEA: «VOGLIO FARE I COMPLIMENTI AI NOSTRI PILOTI»

> VOGLIO ANCHE SOTTOLINEARE I PROGRESSI COMPIUTI DAL MOTORE HONDA
>
> FRANZ TOST

I **punti da recuperare** alla Renault per puntare al quinto posto nella classifica costruttori erano 8. Impossibile? Certo che no, e alla Toro Rosso ci credevano eccome. La qualifica non è andata granché, con entrambi i piloti fuori dalla Q3, Pierre Gasly undicesimo e Daniil Kvyat tredicesimo, mentre le due Renault partivano davanti con Daniel Ricciardo settimo e Nico Hulkenberg nono. Ma le RS19 nel finale di gara, dopo una buona prima parte di Gran Premio, sono calate clamorosamente finendo entrambe fuori dalla zona punti mentre, al contrario, un grintosissimo Daniil Kvyat ha acchiappato a suon di sorpassi, uno durissimo proprio ai danni di Hulkenberg, la nona posizione. Il russo ha così recuperato due punti, ma serviva anche il contributo di Gasly.

Dov'era il francese? Purtroppo per la Toro Rosso, alla curva 1 dopo la partenza, Lance Stroll con la Racing Point-Mercedes che partiva in sesta fila con Pierre, alla frenata è arrivato leggermente lungo andando a colpire nella ruota posteriore sinistra proprio la vettura del team faentino. Gasly è stato spinto in avanti contro l'altra Racing Point di Sergio Perez danneggiando il musetto. Raggiun-

LAT

ti i box, l'operazione dei meccanici è stata molto lunga e così Gasly è drammaticamente uscito dalla corsa, ritrovandosi a 1 giro di distacco e senza la benché minima chance di poter raggiungere la top 10. Un vero peccato perché il settimo posto (ovvero 6 punti) non sarebbe stato impossibile per lui. Il rammarico è proprio tanto e il team principal Franz Tost non manca di sottolinearlo: *«Pierre era partito molto bene, ma Stroll lo ha colpito lanciandolo contro Perez portando al danneggiamento dell'ala anteriore. Lo abbiamo così chiamato ai box per cambiare il musetto, una operazione che sfortunatamente ci ha portato via parecchio tempo. Dopo questo, Pierre ha tenuto un passo notevole e ritengo che senza quell'incidente Gasly poteva concludere settimo o ottavo. Per quanto riguarda Kvyat, ha condotto una delle gare migliori della stagione. È stato molto veloce con le gomme dure con cui è partito che ha portato avanti fino al giro 40, poi con le medie è stato altrettanto rapido. Nella lotta con Hulkenberg ha piegato l'ala anteriore e questo è uno dei motivi per cui nel finale la sua prestazione è leggermente calata non permettendogli di andare a prendere Norris».*

Tost ha poi voluto raccontare la stagione 2019: *«È stata una stagione notevole con due podi conquistati, Kvyat a Hockenheim e Gasly a San Paolo, e il quinto posto sfiorato nella classifica costruttori. Voglio fare i complimenti ai nostri piloti per le prestazioni e la maturità mostrate, e anche ad Albon che era un rookie e nella prima parte di campionato, finché è rimasto con noi, ha lavorato molto bene. Poi, i complimenti li faccio a tutti i ragazzi del team di Faenza e anche a coloro che nella sede di Bicester, nel dipartimento aerodinamico, ci hanno portato sviluppi sempre eccellenti. Non da meno, voglio sottolineare i progressi compiuti dal motore Honda e per l'incredibile lavoro svolto durante l'inverno».*

KVYAT CHIUDE IL 2019 CON UN NONO POSTO

Daniil Kvyat ha concluso la sua stagione con un nono posto tutto grinta e determinazione. Peccato che siano mancati i punti di Gasly, sotto a sinistra, mentre viene speronato da Stroll, per raggiungere addirittura la quinta piazza nel Costruttori

È STATA UNA STAGIONE NOTEVOLE CON 2 PODI CONQUISTATI E IL QUINTO POSTO SFIORATO NEL COSTRUTTORI

FRANZ TOST

Mai visto un Tost così chiacchierone, ma non poteva essere diversamente davanti a un 2019 così eccitante per la Toro Rosso. Ora si guarda al 2020 con rinnovato entusiasmo e fiducia partendo da una base, quella della STR14, molto buona. Mantenendo, si spera, lo stesso schieramento dei piloti per tutto l'anno. Gasly e Kvyat possono essere, come dimostrato in questa fase finale del campionato, un punto di forza non indifferente.

Il francese, libero dalle preoccupazioni che potevano minarne la tranquillità nel post Red Bull, sarà carico come non mai per cercare di riprendersi il team diretto da Christian Horner, mentre il russo sembra proprio aver ritrovato la fiducia che lo aveva sempre accompagnato prima del terremoto datato 2016. E siamo anche certi che Kvyat non ha per nulla abbandonato l'idea di poter meritare nuovamente quel sedile della Red Bull che Max Verstappen gli aveva sottratto. Con due piloti così affamati, la Toro Rosso non può che rilassarsi e concentrarsi esclusivamente sulla STR15.

Tornando alla gara di Yas Marina, Kvyat ha commentato: *«Il primo stint con le gomme hard ritengo che sia stato il migliore della mia vita. Ho spinto come se non ci fosse un domani. Ad ogni giro ero più veloce delle vetture che avevo attorno. Tutto è andato come prevedevamo e la strategia è stata perfetta. L'assetto della mia Toro Rosso è stato perfetto e per questo abbiamo sacrificato un po' la qualifica. Penso di aver lasciato il segno nelle ultime due gare precedenti, così anche a Yas Marina volevo fare bene e direi che ci sono riuscito».*

Triste invece, Gasly: *«Come Daniil ha mostrato, eravamo velocissimi in gara, ma la mia gara è finita alla prima curva dopo la partenza. Speravo in una safety-car, che non è arrivata. È una vera frustrazione concludere l'anno con una corsa del genere».*

Hulk non si arrende

NICO HA CORSO IL SUO ULTIMO GP MA GUARDA AVANTI: «HO DIMOSTRATO DI VALERE LA F.1, ORA MI METTO ALLA FINESTRA...»

A un certo punto era quarto. Nico Hulkenberg al 16° giro stava viaggiando fortissimo con le gomme soft, che stava gestendo al meglio, e certamente favorito dai pit-stop altrui, era a 10" da Charles Leclerc (terzo) e a 39" da Lewis Hamilton, primo. Una gran prova di classe quella del tedesco che non appariva certo demotivato dal fatto di partecipare al suo ultimo Gran Premio di F.1, anche se Hulkenberg vuole ricordare a tutti che sarà un arrivederci non certo un addio. Al 19° passaggio, Nico ha infilato la pit-lane per montare pneumatici medi ed ha iniziato a battagliare con le McLaren-Renault di Carlos Sainz e Lando Norris ai margini della zona punti. Hulkenberg ha cercato di resistere il più a lungo possibile con le medie e mentre i suoi rivali si fermavano per un secondo pit-stop, tra questi anche il suo compagno Daniel Ricciardo, lui ha tirato dritto arrivando fino alla ottava posizione. Ma oramai il grip andava scemando e prima è stato superato da Sergio Perez (45° giro), poi da un cattivissimo Daniil Kvyat tre tornate dopo.

Non c'era più niente da fare e così ha dovuto cedere pure a Ricciardo in recupero e a Carlos Sainz. Morale, un mesto dodicesimo posto, appena dietro al compagno australiano. Le due Renault, fuori dai punti. Non è così che Hulkenberg intendeva salutare il suo (ex) team e la F1, ma di certo non ha colpe. Piuttosto, appare imbarazzante come la squadra diretta da Cyril Abiteboul, che doveva fare il massimo per difendere la quinta posizione dalla Toro Rosso nella classifica costruttori, non sia stata in grado di centrare la zona punti. Buon per la Renault che Pierre Gasly è stato colpito e affondato alla prima curva dopo il via da un incerto Lance Stroll, precipitando il francese all'inferno. Perché se Gasly avesse centrato la top 10 come Kvyat, la beffa per quella che era chiamata la Régie poteva divenire clamorosa. Adesso che farà Hulkenberg, 32 anni, un pilota che poteva far comodo a tanti team della F.1 e invece dovrà timbrare il pass l'ultima volta ai cancelli di Yas Marina senza riceverne uno per il 2020? Si era parlato di DTM, voce priva di fondamento, di Indycar, ma alla fine non si è creata la giusta opportunità, anche di Formula E, ma non è nato nulla. C'era la possibilità Williams volendo, prima che il team inglese definisse con Nicholas Latifi, ma era già stato lo stesso Hulkenberg a dire no grazie, volendo giustamente evitare di ritrovarsi in mezzo a un incubo: *«È una scelta che avrei potuto fare da giovane, non ora».*

E difatti, Hulkenberg ha debuttato in F.1 con la Williams qualcosa come nove anni fa. Da allora, il tedesco ha disputato 177 Gran Premi, un bottino che non è da tutti: *«Adesso la mia vita subirà un bel cambiamento, da sempre ho corso e invece il prossimo marzo mi ritroverò sul divano di casa a guardare i miei colleghi in Australia. Chissà come mi sentirò... Ma non mi sto ritirando dal motorsport, sono giovane, ho voglia di competere, non esco dalla F.1 perché non sono più in grado di esprimermi a certi livelli. Quindi mi metto alla finestra e aspetterò»*, ha spiegato un rassegnato Hulkenberg.

Massimo Costa

> **ADESSO LA MIA VITA SUBIRÀ UN BEL CAMBIAMENTO: DA SEMPRE HO CORSO E INVECE IL PROSSIMO MARZO MI RITROVERÒ SUL DIVANO A GUARDARE I MIEI COLLEGHI ALLA TV**
>
> NICO HULKENBERG

fotografie LAT

CHIUSURA CON UN 12° POSTO
Nico Hulkenberg ha chiuso il suo ultimo Gp con la Renault in F.1 al 12° posto

L'ultima stagione di corse per Nissany è stata nel 2018 in F2: quest'anno l'israeliano è stato costretto a stare fermo per un infortunio al braccio

fotografie LAT

Nissany bel regalo

NEL GIORNO DEL SUO 25° COMPLEANNO L'ISRAELIANO HA RICEVUTO LA NOTIZIA CHE DISPUTERÀ UN TEST SU WILLIAMS

ABU DHABI - Nel giorno del suo 25° compleanno Roy Nissany ha ricevuto il regalo più bello che un pilota possa ricevere, ovvero l'annuncio ufficiale del suo test in Formula Uno. L'israeliano sarà infatti impegnato la prossima settimana con la Williams, affiancando i piloti ufficiali per il 2020, George Russell e Nicholas Latifi. *«Rientro in azione dopo un infortunio al braccio nel 2019 che mi ha tenuto fuori dalle competizioni. Sono anzitutto grato di poter essere di nuovo in pista ed emozionato di poterlo fare in un contesto di così alto livello»* esordisce Roy.

La sua riabilitazione è stata seguita in Italia, da Formula Medicine. *«E non è un caso che siano da anni affermati non solo nel mondo del motorsport, ma soprattutto in F.1. Mi sono stati di grande aiuto per recuperare la forza e per essere preparato a questa sfida. Mi sono preparato anche al simulatore con dei pesi dal lato destro proprio per tenere il braccio sotto sforzo e recuperare in fretta dopo la riabilitazione»*. Ma non è la sola parte di italianità che Nissany può contare nella sua esperienza: *«Sono cresciuto sportivamente in Italia, e per trovare questo sedile è stata cruciale la figura di Giampaolo Matteucci. Il suo contributo al mio consueto management è notevole valore aggiunto grazie alla sua esperienza in questo ambiente»* prosegue Nissany.

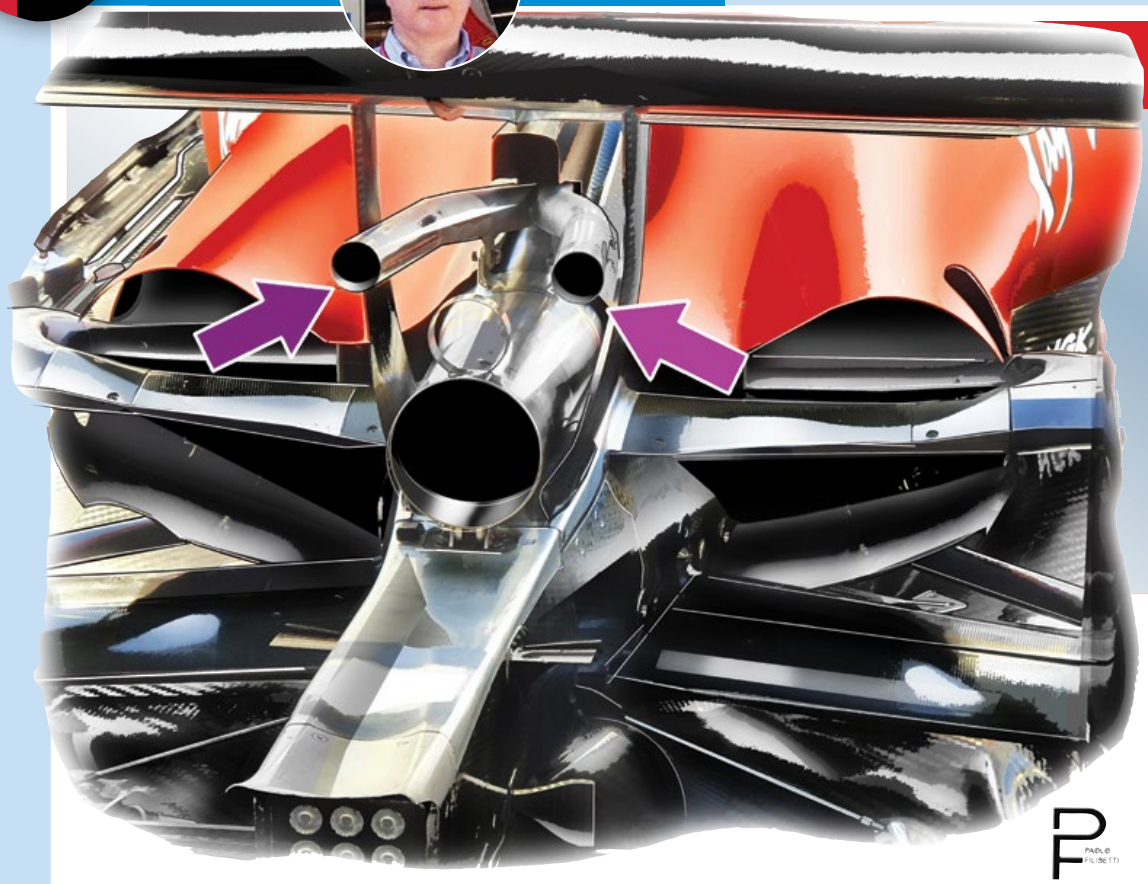
> SONO CRESCIUTO SPORTIVAMENTE IN ITALIA E PER TROVARE UN SEDILE È STATO CRUCIALE MATTEUCCI
>
> ROY NISSANY

L'israeliano sarà di ritorno in Formula Uno, dopo il test con Sauber nel 2014 si troverà ora al volante della Williams: *«Ho fatto tanta preparazione per adattarmi alle nuove gomme, alle nuove tecnologie delle nuove vetture ed è stata una preparazione lunga ed intensa, proprio per non perdere nessun dettaglio ed essere certo di arrivare pronto e sottovalutare il lavoro di questi due giorni»*.

Il fatto che la vettura inglese al momento non sia tra le più competitive del lotto tuttavia non sembra turbarlo più di tanto: *«Cercherò di dare il meglio di me per sfruttare la vettura al massimo del suo potenziale, ma soprattutto per aiutare la squadra a raccogliere le informazioni necessarie in questi giorni. Non sono sotto pressione né preoccupato, tutta la mia carriera è stata legata a questo obiettivo e so esattamente quello che devo fare. Fino a qualche anno, ovvero il 2005, il motorsport era illegale in Israele. Questo significa che tutta la storia e la cultura del mondo delle corse è decisamente recente, ma il supporto che ricevo mi fa sempre grande piacere. Sono indubbiamente onorato di essere un esponente di spicco di questo sport per la mia nazione e vedo che ci sono giovani che stanno crescendo nelle categorie formative e questo è molto bello per il futuro del nostro sport»* continua Nissany, che segue le orme del padre, Chanoch che nel 2005 fu tester Minardi e che continua a seguire sempre presente, ma silenzioso, la carriera del figlio.

Antonio Caruccio

di Paolo Filisetti



TERMINALE SDOPPIATO

INTERESSANTE IL TEST SVOLTO DALLA FERRARI, DOTANDO ENTRAMBE LE VETTURE, DI UN TERMINALE SDOPPIATO DELLA VALVOLA WASTE GATE. SI TRATTAVA DI UNA PROVA PER VALUTARE I BENEFICI DI UN DOPPIO SOFFIAGGIO, CHE VELOCIZZEREBBE SULLA CARTA IL FLUSSO D'ARIA SOTTOSTANTE IL PROFILO PRINCIPALE DELL'ALA POSTERIORE.

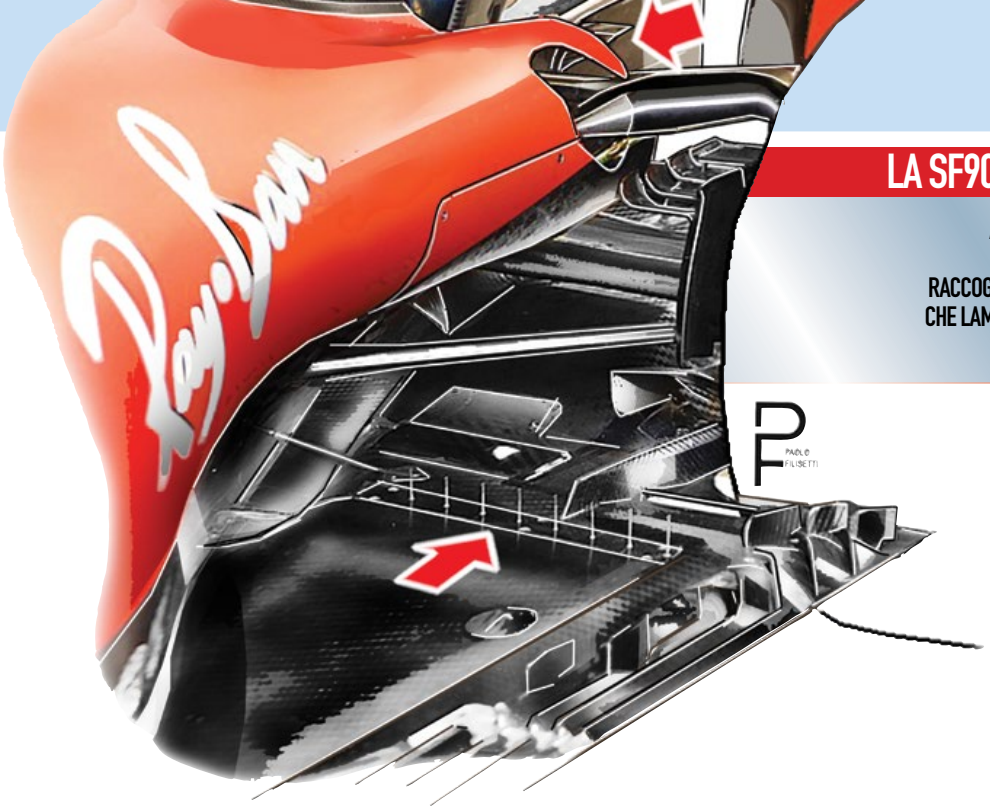
Il 2020 è già adesso

SE NULLA C'ERA DA GIOCARSI QUANTO A TITOLI, L'ULTIMA GARA È DIVENTATA TERRENO PRIVILEGIATO QUANTO A ESPERIMENTI IN VISTA DELLA PROSSIMA STAGIONE. SCOPRIAMO QUALI...

ABU DHABI - L'ultimo Gp della stagione, era ovviamente privo di contenuti sportivi, con entrambi i titoli iridati già assegnati e le prime tre posizioni della classifica costruttori definite. Per contro, gli spunti tecnici sono stati indiscutibilmente rilevanti, rappresentando nei fatti un ponte verso la prossima stagione. Praticamente tutti i team hanno portato elementi che prefiguravano soluzioni delle monoposto 2020. La Ferrari è stata protagonista in tal senso, con entrambi i piloti impegnati nelle prove libere in test di componenti non solo aerodinamiche da valutare per la definizione della prossima vettura. Mercedes, con Hamilton e Bottas, invece hanno provato comparandola con la versione attuale, un'ala anteriore fortemente votata all'out wash, per raccogliere dati cruciali nel raffronto. A seconda delle risultanze emerse, il progetto della W11, spingerà in modo più o meno deciso verso questo concetto, introdotto, anche in form, forse troppo estrema, quest'anno dalla Ferrari. La Red Bull, terza forza di questo mondiale, a dire il vero ha già iniziato in Brasile a testare una configurazione aerodinamica sempre votata all'out wash (deviazione dei flussi all'esterno delle ruote anteriori), con un'inedita ala anteriore di scuola Ferrari. A Yas Marina, è stata provata ancora la stessa configurazione vista a San Paolo, ma soprattutto, sulla monoposto spiccavano microtelecamere termiche poste nel bordo inferiore delle prese di raffreddamento, per valutare il comportamento dei pneumatici, con diversi assetti, e specificamente con nuovi elementi interni delle sospensioni.

Tornando al dettaglio delle prove svolte dalla Ferrari, ha incuriosito molto quella legata all'adozione di un terminale di scarico sdoppiato della valvola wastegate, sopra quello principale in uscita dal turbocompressore. In pratica, il test aveva la finalità di raccogliere dati relativi ad un incremento del soffiaggio nelle sezioni ai lati dei supporti dell'ala, migliorando, sulla carta, l'efficienza del profilo principale, velocizzando il flusso inferiore e nel contempo aiutando l'estrazione dell'aria attraverso il diffusore. Questa modifica, rientra tra i correttivi di carattere aerodinamico che dovrebbero essere parte integrante della monoposto 2020, generando un carico verticale più elevato a livello dell'asse posteriore. Come noto, infatti, uno dei problemi cronici della SF90, corretto non completamente con l'introduzione del pacchetto "Singapore", è stata la mancanza di carico generata dal corpo vettura, che ha reso spesso problematica, soprattutto su tracciati in cui la deportanza fosse elevata, ma al contempo contasse anche la scorrevolezza, una corretta gestione dei pneumatici.

Ad Abu Dhabi, in gara questo fattore è parso lampante, evidenziando la rapidità di degrado delle coperture delle due SF90, nel confronto con quello di Mercedes e Red Bull. La SF90, nella prima sessio-



LA SF90 FA RILEVAMENTI SUL FONDO

ANALOGAMENTE A QUANTO VISTO GIÀ IN MESSICO, IL FONDO DELLA SF90 È STATO STRUMENTATO PER RACCOGLIERE DATI SULLA PRESSIONE DEL FLUSSO D'ARIA CHE LAMBISCE LA ZONA DAVANTI ALLE RUOTE POSTERIORI, ALL'ALTEZZA DEL GOMITO DEL DIFFUSORE.

ne di prove, peraltro, è stata ampiamente strumentata a livello di fondo, nella zona davanti alle ruote posteriori, analogamente a quanto accaduto a Città del Messico, per valutare i valori di pressione in quest'area della vettura. Come abbiamo citato in esordio, le W10 di Hamilton e Bottas, sono state dotate di un'ala anteriore caratterizzata dal flap superiore fortemente inclinato verso il basso nella sua sezione prossima alle paratie laterali, inoltre la sua corda in prossimità della paratia è stata ridotta con una curvatura che faceva rientrare il flap all'interno della sezione dello schermo laterale. L'impressione netta, rispetto alle prove svolte dal team campione del mondo è che il progetto 2020 segua una direzione sempre più convergente con quello Ferrari. Di fatto è molto probabile che le due monoposto mutueranno rispettive soluzioni incrociate, traendo in pratica quanto di positivo è stato mostrato dalle rispettive progenitrici. Merita una nota, la sanzione comminata dai commissari tecnici alla Ferrari, per una discrepanza rispetto alla dichiarazione depositata prima della gara, dal team, sul quantitativo di carburante imbarcato sulla SF90 di Leclerc. In pratica, la direttiva tecnica 14.19, emanata ad inizio stagione, impone che ciascun team dichiari quanto carburante imbarca prima della gara, su ciascuna vettura. Le misurazioni effettuate pesando la monoposto, sottraendone la tara a serbatoio vuoto, hanno evidenziato una forte discrepanza rispetto al valore dichiarato dal team. Il team è stato multato con un'ammenda di 50.000 Euro, per avere violato l'articolo 12.1.1 del regolamento tecnico. È evidente, che questi controlli, di assoluta routine, vadano nella direzione di una sempre maggiore attenzione al limite massimo di carburante imbarcato ed utilizzabile, come le recenti polemiche e direttive collegate, hanno evidenziato ad Austin, e nella settimana che ha preceduto quest' ultimo gran premio. Ma ormai, il 2019, è archiviato e da Martedìì a Yas Marina, l'attenzione si sposterà sui test delle gomme 2020. ●

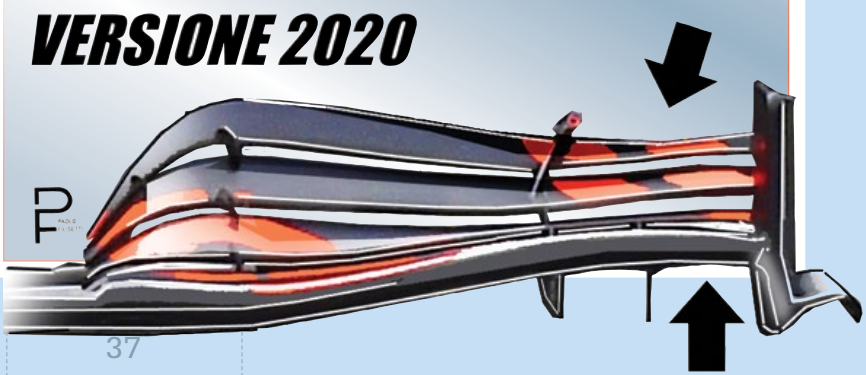
NUOVA ALA ANTERIORE TESTATA DALLA W10

LE W10 DI HAMILTON E BOTTAS, NELLA FP1 HANNO PROVATO, CONFRONTANDOLA CON LA VERSIONE ATTUALE, UNA NUOVA ALA ANTERIORE CARATTERIZZATA DA UN'ACCENTUATA INCLINAZIONE VERSO L'ESTERNO DEI FLAP, ABBINATA AD UNA MAGGIORE INCLINAZIONE DELLE PARATIE LATERALI, SEGUENDO IL CONCETTO OUT WASH. I DATI RACCOLTI SERVIRANNO PER LA DEFINIZIONE DELL'AERODINAMICA ANTERIORE DELLA W11.

RED BULL TESTA L'ALA ANTERIONE CON OUT-WASH

COME IN BRASILE LA RED BULL, HA PROVATO UNA VERSIONE OUT WASH DELL'ALA ANTERIORE, MA SOPRATTUTTO, ANCHE SE DIFFICILMENTE INDIVIDUABILI, È STATO INTERESSANTE NOTARE LA PRESENZA DI MOLTEPLICI TELECAMERE TERMICHE PER MONITORARE LE TEMPERATURE DEI PNEUMATICI ANTERIORI, AL VARIARE DI ASSETTI ED ELEMENTI INTERNI DELLA SOSPENSIONE ANTERIORE.

VERSIONE 2020



di Alessandro Gargantini

Latifi voglia di stupire

PER IL DOPO KUBICA, LA WILLIAMS LANCIA IN ORBITA IL CANADESE CHE NEL 2020 ANDRÀ A FAR COPPIA CON RUSSELL. SCOPRIAMO CHI È

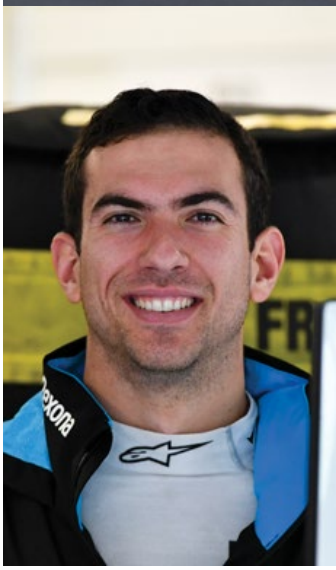
ABU DHABI - Nel corso della stagione c'erano stati forti segnali che andavano nella direzione del debutto di Nicholas Latifi nel mondiale 2019 con la Williams. Secondo voci raccolte nei primi mesi estivi, un preliminare di contratto tra il ventiquattrenne pilota canadese e la storica squadra di Grove era stato siglato già all'indomani del Gran Premio del Canada, sotto la condizione che il ragazzo nato a Montreal conquistasse almeno la quinta piazza nel campionato di Formula 2, requisito minimo per ottenere i punti mancanti necessari per la Superlicenza FIA. Non vi è stata quindi una grande sorpresa quando, nei giorni che hanno preceduto l'ultima tappa stagionale di Abu Dhabi, è arrivata l'ufficialità della sua partecipazione al prossimo mondiale con la leggendaria squadra britannica.

Esce dal mondo della massima serie un personaggio come Robert Kubica, che lascia un senso di ferita in quanto il talento del pilota polacco meritava di essere ripagato ben oltre i numeri che in questo momento recitano le statistiche, ovvero una vittoria e una pole position nel 2008 con la BMW, rispettivamente in Canada e Bahrain, e un totale di dodici podi. Si affaccia invece timidamente alla F.1 un volto, quello di Nicholas Latifi, non ancora particolarmente conosciuto al grande pubblico. Il nordamericano vanta una lunga militanza di quattro anni nella seconda serie, sempre con il Team DAMS, con la quale ha colto quattro successi in questa stagione, senza mai siglare alcuna pole-position. Il nuovo arrivato in Williams è l'unico pilota della serie cadetta ad avere ottenuto quest'anno il lasciapassare verso la serie regina, a differenza di quanto accaduto dodici mesi fa quando furono ben in tre, ovvero Norris, Russell e Albon, a staccare un biglietto per il circus. Latifi ha caratteristiche ben diverse rispetto ai precoci Russell e Norris, ai quali la seconda serie stava decisamente stretta già dopo la prima parte della stagione d'esordio: entrambi erano reduci da una stagione premiata dalla conquista del titolo in GP3 Series (Russell) e Formula 3 europea (Norris), e ben inseriti nello junior team di due grosse realtà della massima serie e smaniosi di bruciare le tappe come aveva fatto un anno prima di loro Leclerc. Il terzo dei promossi della scorsa stagione, Albon, aveva invece compiuto il grande passaggio per il rotto della cuffia, visto che lo junior della Red Bull Dan Ticktum non aveva i punti necessari per ottenere la Superlicenza FIA e il vivaio dell'energy-drink austriaco in quel momento non offriva un granché. Ed è così avvenuto che anche la terza forza della stagione, il ragazzo certamente meno in vista rispetto a Russell e Norris, ha avuto la sua chance.

> PER UN PILOTA È FONDAMENTALE METTERSI IN DISCUSSIONE E PENSO DI AVER IMPARATO A FARLO
>
> NICHOLAS LATIFI

Pur entrato in F.1 in punta di piedi, Albon la sua carta se l'è giocata straordinariamente bene, prima in Toro Rosso e poi, senza troppi imbarazzi, anche in Red Bull accanto a Verstappen. E certamente non ha avuto alcun regalo da Marko quando ha avuto la conferma di un volante presso la squadra di Milton Keynes anche per il 2020. Albon, il ragazzo che chiuse decimo al debutto nella seconda serie nel 2017 e terzo nella stagione successiva con quattro successi all'attivo, ha chiuso il mondiale davanti a Norris e Russell ed è da molti indicato come la rivelazione di questo mondiale.

Sono diversi i punti in comune delle carriere di Latifi e Albon, suo compagno di squadra nel 2018 alla DAMS. *«Albon è il compagno di squadra dal quale ho imparato di più* – ha spiegato Nicholas – *L'anno scorso non mi trovavo con la mia monoposto, ero rimasto legato ai parametri di quella del 2017, anche perché non ho potuto disputare i pre-season test a causa di una brutta indisposizione. Ogni volta che confrontavo i miei dati con quelli di Albon, era come se prendessi una sberla in faccia: era meglio di me dappertutto. Mi sono guardato allo specchio e ho messo in discussione il mio modo di guidare. Non è facile mettersi in discussione, ma è stato il modo migliore di tornare a vincere»*. Quest'anno Latifi si è presentato a Yas Marina con quattro vittorie, eguagliando lo score di Albon l'anno scorso e del campione della categoria De Vries. Latifi non ha potuto contendere il campionato fino alla fine al pilota dell' Art Gran Prix anche a causa delle sfortunate prove di Monte Carlo, quando è stato beffato dalla sospensione della Feature Race, Spielberg, buttato fuori da Sette Camara, e Monza, quando è stato costretto alla resa da Zhou. Ma quanto mostrato dal canadese quest'anno non è molto diverso da quanto espresso da Albon dodici mesi prima e ci sono i presupposti affinché possa comporre un'accoppia-



SUTTON-IMAGES.COM

> MENTRE NEI PRIMI MESI DEL 2018 I MIEI COMPAGNI IN F2 ERANO ALLE PRESE CON I TEST, IO ERO A LETTO IN OSPEDALE E NON SAPEVO QUANDO SAREI USCITO
>
> NICHOLAS LATIFI

NICHOLAS HA GIÀ AVUTO UN ASSAGGIO DI WILLIAMS
Nicholas Latifi ha già effettuato un test sulla Williams e quest'anno ha concluso la stagione di F.2 al 2° posto

GETTY IMAGES

ta complementare con Russell, senza dubbio un riferimento genuino.
Latifi ha avuto una strada abbastanza tortuosa nella seconda serie, chiusa in nona posizione l'anno scorso dopo aver conquistato la quinta nel 2017. Ma non in molti sono a conoscenza del fatto che l'anno scorso Nicholas fu colpito da una forma aggressiva di mononucleosi che lo ha palesemente disabilitato nel fisico, togliendogli chili ed energie. Quando i suoi rivali erano alle prese con i pre-season test, Latifi era costretto a starsene su un letto in ospedale. Al termine della scorsa stagione, il canadese si era ritrovato davanti a un bivio: smettere di correre o provarci un'altra volta, visto che non voleva lasciare al termine della sua peggior annata nelle corse. Ha deciso di continuare. Quest'anno Nicholas ha vissuto una stagione difficile nella squadra francese che nel corso della stagione ha perso il suo storico numero uno Jean-Paul Driot a causa di una malattia che non lascia scampo ed è riuscito a conquistare la fiducia attorno a sé che, insieme ai risultati, gli hanno consentito di coronare il sogno di una carriera iniziata tardi, senza un vero apprendistato nel karting, con la conquista di un volante da titolare in Williams.
Nicholas l'ha avuto da papà Michael, grande appassionato di corse e azionista di rilevo della McLaren, oltre che titolare di uno dei gruppi alimentari più importanti del nord America. Latifi Senior ha preferito aiutare la squadra di Grove, fornendo un apporto in termini di budget manageriali, piuttosto che facilitare il passaggio di Nicholas nella scuderia della quale è titolare, in linea con quando compiuto dall'altro canadese in Formula 1, Stroll. Ma a Michael Latifi un modello "casa-bottega" per il figlio non è mai piaciuto, preferisce che il figlio abbia una relazione totalmente indipendente con il team inglese, senza che ci sia alcun tipo di condizionamento. Con la Williams FW42 Nicholas Latifi quest'anno ha già svolto sei sessioni di FP1 (Canada, Francia, Belgio, Messico, USA e Brasile) oltre che oltre 1.500 km nei rookie test di Bahrain e Barcellona, dove, insieme a Yelloly e Leclerc, è stato l'unico a salire in macchina in entrambi i giorni. Lo staff tecnico, come annunciato da Claire Williams, si è dichiarato molto soddisfatto dell'apporto del pilota nordamericano, che sarà l'unica faccia nuova del nuovo mondiale dove avrà in George Russell un valido riferimento. ●

> IL CONFRONTO CON ALBON MI HA SEGNATO. È IL TEAM MATE CHE MI HA MESSO PIÙ IN DIFFICOLTÀ E DAL QUALE HO IMPARATO DI PIÙ. OGNI VOLTA CHE L'ANNO SCORSO ERA PIÙ VELOCE DI ME, È STATO COME PRENDERE UNO SCHIAFFO IN FACCIA
>
> NICHOLAS LATIFI

LAT

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Gasly	1°	1'17"467
Stroll	5°	28"842
Norris	8°	22"974
Giovinazzi	8°	21"977
Ricciardo	11°	21"904
Leclerc	12°	21"697
Vettel	12°	25"771
Sainz Jr.	12°	21"928
Albon	13°	22"028
Hülkenberg	18°	21"578
Grosjean	18°	21"968
Magnussen	20°	21"531
Raikkonen	22°	22"410
Stroll	23°	21"778
Kubica	24°	21"688
Verstappen	25°	21"023
Hamilton	26°	22"178
Giovinazzi	26°	22"188
Bottas	29°	21"145
Russell	32°	22"272
Pérez	37°	22"230
Leclerc	38°	21"274
Vettel	38°	21"858
Kvyat	40°	21"496
Sainz Jr.	41°	21"466
Ricciardo	42°	21"624

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

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	1.34'05"715	194,710	1'39"283	53
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	55	a 16"772	194,133	1'41"119	55
3°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	55	a 43"435	193,223	1'40"442	44
4°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 44"379	193,191	1'39"715	31
5°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	55	a 1'04"357	192,515	1'40"128	55
6°	A.Albon (Thailandia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	55	a 1'09"205	192,352	1'42"219	49
7°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 1 giro	190,329	1'42"639	39
8°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,283	1'43"026	50
9°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	54	a 1 giro	190,241	1'42"222	42
10°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,120	1'41"294	43
11°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,090	1'41"190	51
12°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,045	1'43"274	52
13°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	54	a 1 giro	189,797	1'43"142	25
14°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	54	a 1 giro	189,298	1'43"790	22
15°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	54	a 1 giro	188,670	1'43"666	33
16°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	54	a 1 giro	188,275	1'43"256	28
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 1 giro	187,913	1'43"074	50
18°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	53	a 2 giri	187,252	1'42"414	53
19°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 2 giri	186,840	1'44"500	51
NON CLASSIFICATI							
	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	45	Freni	186,857	1'43"326	25

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

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

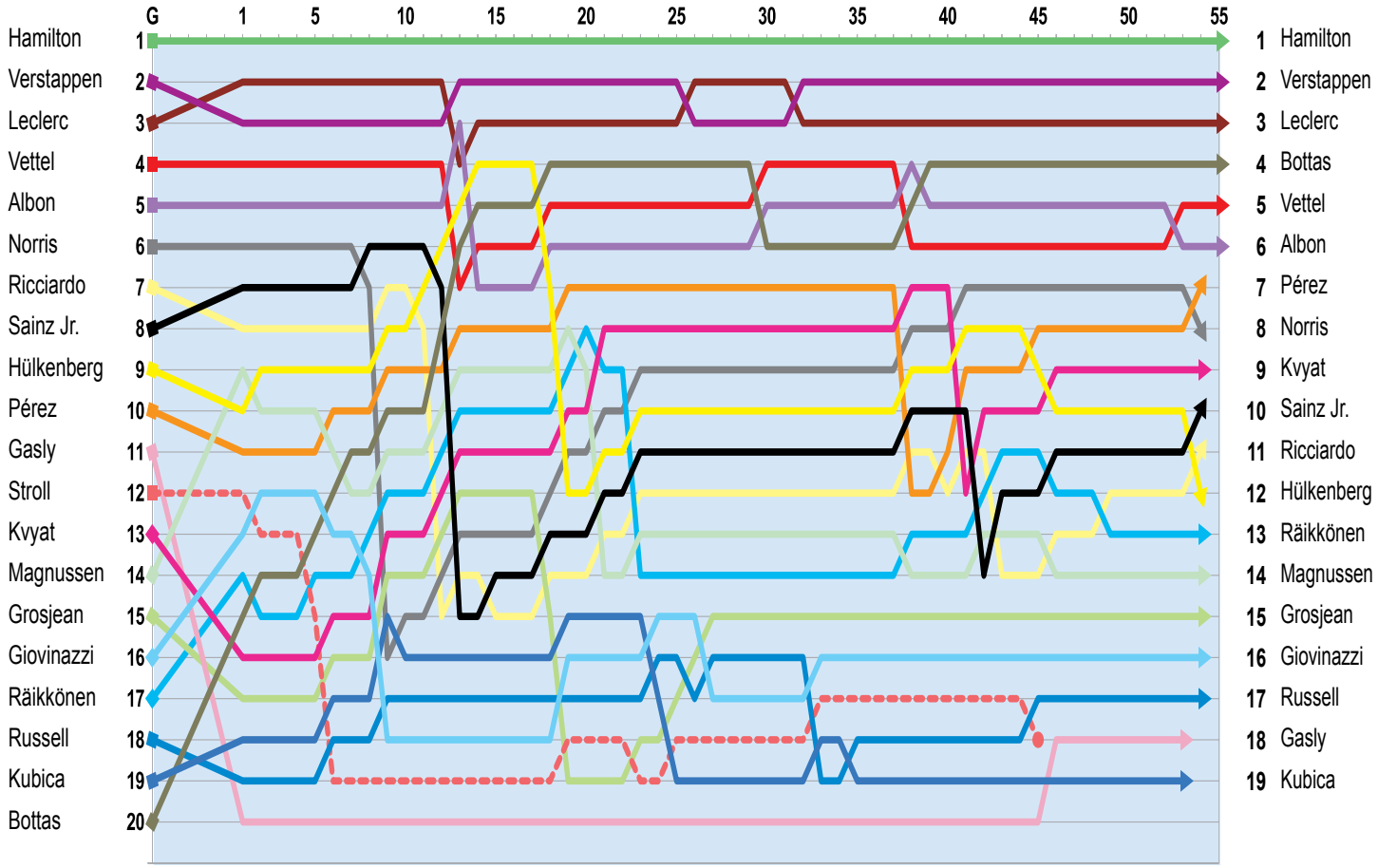
STATISTICA DI GIANLUCA MEDEOT F1BLOGTECH.IT

ABU DHABI | 21ª gara del mondiale F.1 | 1° dicembre 2019 | Yas Marina (5,554 km) | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara

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 RETTIFILO PRINCIPALE

150 METRI PRIMA DELLA CURVA 8

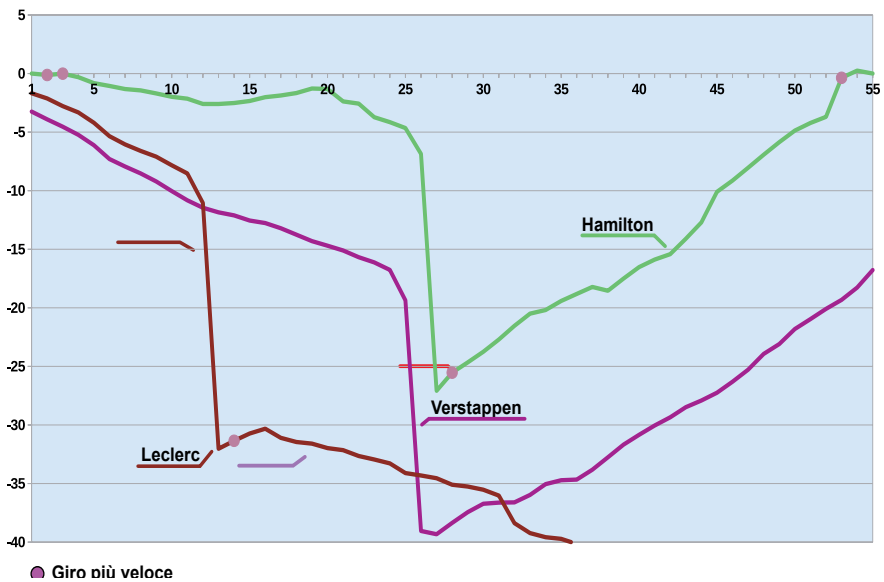
QUALIFICAZIONI

Vettel	329,0
Ricciardo	328,7
Leclerc	327,2
Pérez	326,9
Hülkenberg	326,9
Russell	326,5
Stroll	326,2
Sainz Jr.	325,7
Grosjean	325,2
Kubica	325,0
Kvyat	325,0
Albon	324,3
Magnussen	324,1
Bottas	324,1
Gasly	323,7
Giovinazzi	323,0
Norris	322,8
Verstappen	322,6
Hamilton	321,1
Raikkonen	320,4

GRAN PREMIO

Verstappen	345,6
Stroll	335,5
Pérez	335,2
Giovinazzi	334,9
Ricciardo	334,9
Sainz Jr.	334,6
Kvyat	333,2
Hülkenberg	331,0
Vettel	330,8
Albon	330,7
Norris	330,4
Raikkonen	329,6
Russell	329,3
Gasly	327,7
Grosjean	327,3
Hamilton	322,0
Bottas	321,5
Kubica	317,8
Leclerc	313,4
Magnussen	313,2

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.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+)
1'34"779 media 210,958 km/h
Primato precedente:
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1'34"794 media 210,924 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+)
1'39"283 media 201,387 km/h
Primato precedente:
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

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-55°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 29 NOVEMBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Bottas	1'36"957	1'36"256
2°	Hamilton	1'37"591	1'36"566
3°	Leclerc	1'39"249	1'36"642
4°	Vettel	1'38"906	1'36"691
5°	Verstappen	1'37"492	1'36"807
6°	Albon	1'38"084	1'37"288
7°	Grosjean	1'39"146	1'37"601
8°	Pérez	1'39"901	1'37"637
9°	Kvyat	1'39"969	1'37"651
10°	Gasly	1'40"401	1'37"770
11°	Sainz Jr.	1'40"687	1'37"834
12°	Norris	1'39"628	1'37"918
13°	Stroll	1'39"864	1'37"985
14°	Magnussen	1'39"350	1'38"080
15°	Hülkenberg	1'39"505	1'38"122
16°	Ricciardo	1'40"850	1'38"400
17°	Raikkonen	1'39"888	1'38"415
18°	Giovinazzi	1'39"423	1'38"464
19°	Russell	1'41"362	1'39"512
20°	Kubica	1'40"792	1'40"455

SABATO 30 NOVEMBRE

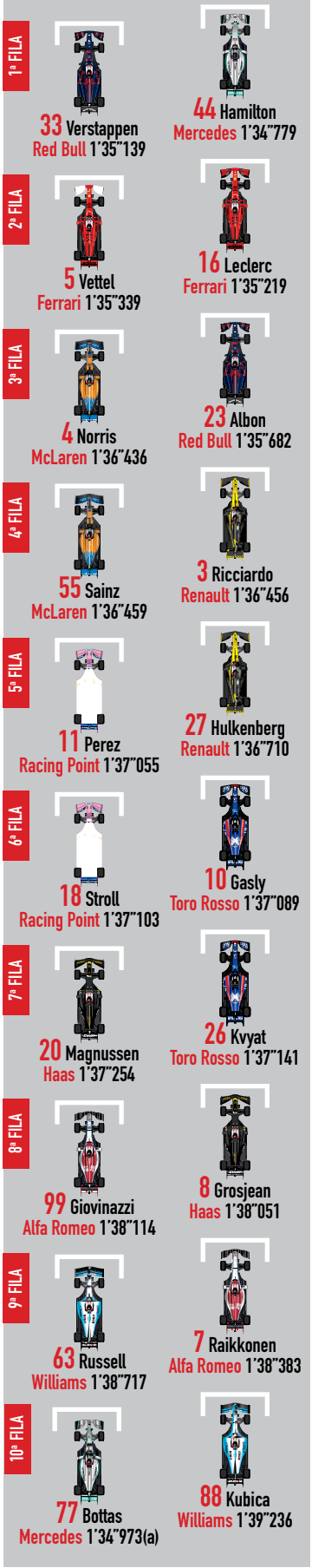
		3ª SESSIONE
1°	Verstappen	1'36"566
2°	Hamilton	1'36"640
3°	Bottas	1'36"655
4°	Albon	1'36"927
5°	Vettel	1'36"975
6°	Leclerc	1'37"010
7°	Pérez	1'37"516
8°	Ricciardo	1'37"615
9°	Sainz Jr.	1'37"691
10°	Gasly	1'37"736
11°	Grosjean	1'37"768
12°	Kvyat	1'37"963
13°	Norris	1'38"100
14°	Magnussen	1'38"198
15°	Stroll	1'38"462
16°	Raikkonen	1'38"514
17°	Hülkenberg	1'38"580
18°	Giovinazzi	1'38"782
19°	Russell	1'39"206
20°	Kubica	1'39"859

POLE POSITION

SABATO 30 NOVEMBRE			QUALIFICHE 1ª	QUALIFICHE 2ª	QUALIFICHE 3ª	SETTORI 1ª	SETTORI 2ª	SETTORI 3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'35"851	1'35"634	1'34"779	16"903	40"561	37"235
2°	Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'36"200	1'35"674	1'34"973	16"964	40"672	37"322
3°	Verstappen	Red Bull RB15	1'36"390	1'36"275	1'35"139	16"967	40"648	37"349
4°	Leclerc	Ferrari SF90	1'36"478	1'35"543	1'35"219	16"804	40"521	37"871
5°	Vettel	Ferrari SF90	1'36"963	1'35"786	1'35"339	16"782	40"488	37"990
6°	Albon	Red Bull RB15	1'36"102	1'36"718	1'35"682	17"060	40"900	37"677
7°	Norris	McLaren MCL34	1'37"545	1'36"764	1'36"436	17"116	41"086	38"234
8°	Ricciardo	Renault R.S.19	1'37"106	1'36"785	1'36"456	17"103	41"090	38"263
9°	Sainz Jr.	McLaren MCL34	1'37"358	1'36"308	1'36"459	17"089	40"835	38"313
10°	Hülkenberg	Renault R.S.19	1'37"506	1'36"859	1'36"710	17"121	41"123	38"466
11°	Pérez	Racing Point RP19	1'36"961	1'37"055		17"157	41"195	38"585
12°	Gasly	Toro Rosso STR14	1'37"198	1'37"089		17"192	41"392	38"446
13°	Stroll	Racing Point RP19	1'37"528	1'37"103		17"184	41"219	38"700
14°	Kvyat	Toro Rosso STR14	1'37"683	1'37"141		17"248	41"306	38"445
15°	Magnussen	Haas VF-19	1'37"710	1'37"254		17"174	41"260	38"809
16°	Grosjean	Haas VF-19	1'38"051			17"339	41"623	38"960
17°	Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'38"114			17"288	41"731	39"095
18°	Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'38"383			17"348	41"675	39"360
19°	Russell	Williams FW42	1'38"717			17"390	41"816	39"485
20°	Kubica	Williams FW42	1'39"236			17"466	42"142	39"628

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



ILLUSTRAZIONI A CURA DI MARCO FINIZIO

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 28/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 1/12
1°	L.Hamilton	413	18	25	25	18	26	25	25	25	10	26	2	25	18	16	12	26	16	25	18	6	26
2°	V.Bottas	326	26	18	18	25	18	15	13	18	15	18	(i.)	4	15	18	10	18	25	15	25	(m.)	12
3°	M.Verstappen	278	15	12	12	12	15	12	10	12	26	10	26	19	(i.)	4	15	12	(m.)	8	15	25	18
4°	C.Leclerc	264	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	18	15	(i.)	12	25	25	18	15	8	13	13	(18°)	15
5°	S.Vettel	240	12	10	15	15	12	18	18	11	12	(16°)	18	15	13	(13°)	25	(m.)	18	18	(m.)	(17°)	10
6°	C.Sainz Jr.	96	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	4	8	10	10	(m.)	(m.)	(12°)	8	10	(13°)	4	15	1
7°	P.Gasly	95	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	6	12	(14°)	8	2	(11°)	4	(14°)	6	2	(16°)	18	(18°)
8°	A.Albon	92	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	(15°)	(12°)	8	1	10	8	8	10	12	10	10	(14°)	8
9°	D.Ricciardo	54	(m.)	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	(12°)	6	(m.)	(14°)	(14°)	12	(14°)	(m.)	(s.)	4	8	8	(11°)
10°	S.Pérez	52	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	(11°)	(17°)	(i.)	(11°)	8	6	(m.)	6	4	6	1	2	6
11°	L.Norris	49	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	8	(11°)	(m.)	2	(11°)	1	6	4	(11°)	(m.)	6	4	4
12°	K.Raikkonen	43	4	6	2	1	(14°)	(17°)	(15°)	6	2	4	(12°)	6	(16°)	(15°)	(i.)	(13°)	(12°)	(m.)	(11°)	12	(13°)
13°	D.Kvyat	37	1	(12°)	(m.)	(m.)	2	6	1	(14°)	(17°)	2	15	(15°)	6	(m.)	(15°)	(12°)	1	(11°)	(12°)	1	2
14°	N.Hülkenberg	37	6	(17°)	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	(13°)	1	(i.)	(12°)	4	10	2	1	(s.)	1	2	(15°)	(12°)
15°	L.Stroll	21	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	(14°)	(13°)	12	(17°)	1	(12°)	(13°)	(11°)	2	(12°)	(13°)	(19°)	(m.)
16°	K.Magnussen	20	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	(19°)	(m.)	4	(13°)	(12°)	(m.)	(17°)	2	(15°)	(15°)	(18°)	(11°)	(14°)
17°	A.Giovinazzi	14	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	1	(i.)	(13°)	(18°)	(18°)	2	1	(15°)	(14°)	(14°)	(14°)	10	(16°)
18°	R.Grosjean	8	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	(m.)	(16°)	(m.)	6	(m.)	(13°)	(16°)	(11°)	(i.)	(13°)	(17°)	(15°)	(13°)	(15°)
19°	R.Kubica	1	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	(20°)	(15°)	1	(19°)	(17°)	(17°)	(16°)	(m.)	(17°)	(18°)	(m.)	(16°)	(19°)
20°	G.Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	(18°)	(14°)	(11°)	(16°)	(15°)	(14°)	(i.)	(i.)	(16°)	(16°)	(17°)	(12°)	(17°)

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

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	739	18/26	25/18	25/18	18/25	26/18	25/15	25/13	25/18	10/15	26/18	2/0	25/4	18/15	16/18	12/10	26/18	16/25	25/15	18/25	6/0	26/12
2°	Ferrari	504	12/10	10/16	15/10	15/11	12/10	18/0	18/15	11/15	12/18	0/15	18/0	15/12	13/25	0/25	25/18	0/15	18/8	18/13	0/13	-	10/15
3°	Red Bull	417	0/15	4/12	9/12	0/12	8/15	11/12	4/10	1/12	6/26	12/10	0/26	8/19	10/0	8/4	8/15	10/12	12/0	10/8	10/15	0/25	8/18
4°	McLaren	145	-	8/0	-	4/6	0/4	0/8	-	2/8	8/4	0/8	0/10	2/10	-	1/0	6/0	4/8	0/10	-	6/4	4/15	4/1
5°	Renault	91	0/6	-	6/0	-	-	2/0	8/6	0/4	-	6/1	-	-	0/4	12/10	0/2	0/1	-	4/1	8/2	8/0	-
6°	Toro Rosso	85	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	0/1	-	-	0/2	8/15	1/0	2/6	-	4/0	-	6/1	2/0	-	18/1	0/2
7°	Racing Point	73	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	0/2	-	-	-	0/12	-	8/1	6/0	-	6/0	4/2	6/0	1/0	2/0	6/0
8°	Alfa Romeo	57	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	6/0	2/1	4/0	-	6/0	-	0/2	0/1	-	-	-	-	12/10	-
9°	Haas	28	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	6/4	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-
10°	Williams	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

CAMBIO GOMME

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

NOTE

(a) Componenti aggiuntivi PU: partenza imposta da fondo griglia.

Finale ad alta tensione

L'ULTIMO ROUND DELLA SERIE, CON IL TITOLO GIÀ ASSEGNATO A DE VRIES, È STATO COMUNQUE AVVINCENTE. CON VITTORIE PER SETTE CAMARA E GHIOTTO

di Alessandro Gargantini

ABU DHABI - È stato certamente un finale ad alta tensione quello che ha mandato in archivio la stagione della seconda serie. Con il titolo conquistato con largo anticipo da De Vries, che nell'ultima uscita stagionale è parso oltremodo innocuo, l'attenzione generale si è spostata sulla lotta per la piazza d'onore che è stata in bilico fino alla conclusione della Sprint Race. Al termine della Feature Race, vinta con merito dal brasiliano Sette Camara davanti a Matsushita e Zhou, a contendersi la seconda posizione in campionato si sono ritrovati, racchiusi nello spazio di soli otto punti, Latifi, Sette Camara e Ghiotto. Che la finale sarebbe stata realmente esplosiva era intuibile dalla composizione dello schieramento della finalissima con la monoposto del Team Trident di Giuliano Alesi in pole position seguita da Latifi e Ghiotto. Sette Camara, vincitore della Feature Race, da regolamento si è trovato relegato sull'ottava casella in griglia. In termini di punteggio, Latifi si è presentato alla corsa conclusiva della stagione con un vantaggio di sei punti su Sette Camara e otto sul nostro Luca Ghiotto.

Dopo una prima fase di gara nella quale uno scatenato Giuliano Alesi ha portato la sua monoposto schierata dal Team Trident davanti a tutti, con il passare dei giri la minore esperienza del ventenne di Avignone, e un sempre più fastidioso degrado termico sul posteriore della sua monoposto, hanno consentito ai più esperti rivali di rubare la scena

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. Sette Camara; 2. Matsushita; 3. Zhou. **Gara-2:** 1. Ghiotto; 2. Sette Camara; 3. Ilott.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 65

GHIOTTO SALUTA ALLA GRANDE LA CATEGORIA
Sopra, la partenza di gara-2 con Alesi davanti a Ghiotto e a Latifi. Sotto Ghiotto che festeggia il successo nella seconda gara e a destra Mick Schumacher

al rookie transalpino, scivolato al quinto posto che corrisponde al suo miglior risultato stagionale. Luca Ghiotto ha preso saldamente nelle sue mani la leadership della corsa, che ha mantenuto fino allo sventolio della bandiera a scacchi. Alle spalle del ventiquattrenne pilota di Arzignano hanno chiuso Latifi e Sette Camara, con la classifica generale che si è definitivamente stabilizzata con il nuovo pilota della Williams in seconda posizione, il veneto al terzo e il sudamericano di Belo Horizonte al quarto, tutti possesso della Superlicenza FIA per la massima serie, che sarà di fatto utilizzata dal ragazzo nato a Montreal.

L'obiettivo di Luca Ghiotto nell'ultima sua apparizione nella categoria era certamente la conquista di una posizione sul podio del campionato, che rappresentava il modo migliore per lasciare la serie dopo quattro anni contrassegnati da sei successi nella seconda categoria. L'obiettivo è stato centrato al fotofinish, grazie alla quarta vittoria in questo campionato, certamente il migliori tra quelli disputati dal veneto. La prima apparizione di Luca sul gradino più alto del podio della serie cadetta risale al lontano 2016, quando la categoria si chiamava ancora GP2 Series e il ventiquattrenne pilota veneto conquistò la Sprint Race in Malesia a Sepang con i colori del Team Trident.

Ma Ghiotto non è l'unico a far parte di quella classe, anche Latifi, King, Markelov e Matsushita, tutti in pista ad Abu Dhabi, hanno avuto una lunga militanza nella seconda serie. L'ultima recita in Formula 2 del veneto non è certo iniziata nella maniera più favorevole. Luca, mentre era in lotta per una posizione nelle primissime file, è stato costretto ad abortire il suo tentativo di migliorarsi a causa del-

MICK FARÀ UN ALTRO ANNO DI ESPERIENZA

Schumi Jr resta in F.2

Nella sua prima stagione nella seconda serie, il ventenne pilota tedesco schierato dalla Prema Racing ha mostrato buoni spunti, culminati con la vittoria nella Sprint Race a Budapest, ma anche la necessità di ripetere l'esperienza nella categoria. Come nella Formula 3, che lo ha visto assoluto mattatore nella seconda stagione, quando si è sentito padrone della situazione ed ha dato il meglio di sé, il figlio d'arte potrà ora metabolizzare l'esperienza della sua prima annata per presentarsi vincente ai banchi di partenza del campionato 2020. Nella tappa finale del campionato, dopo aver colto una positiva nona posizione in qualifica, Mick è scattato con gli pneumatici "option", quelli di mescola morbida, ed ha effettuato un buon primo stint di gara. Dopo aver montato le "prime", nel finale di gara il tedesco ha accusato rilevanti problemi di degrado e non riuscito a difendere l'ottava posizione sul finale dagli attacchi di Giuliano Alesi, che aveva una differente strategia e ha così conquistato il diritto di partire dalla pole nella Sprint Race. *«Probabilmente ho spinto un po' troppo nella fase centrale dello stint, e nel finale mi sono trovato in difficoltà con le gomme»*, ha spiegato onestamente Mick, che ha chiuso al nono posto la manche conclusiva e al dodicesimo nella graduatoria di campionato.

le bandiere gialle esposte a causa di un testacoda di Gelael, la cui monoposto è rimasta bloccata in traiettoria. Scattato dalla decima posizione in griglia, il veneto è risalito fino alla sesta posizione finale, assicurandosi la partenza dalla seconda fila nella Sprint Race nonostante alcuni problemi ai freni che generavano fastidiosi bloccaggi. Allo spegnersi dei semafori della Feature Race, il portacolori della scuderia Uni-Virtuosi è scattato molto bene e si è presto incollato agli scarichi della monoposto di Giuliano Alesi, che aveva preso la leadership della gara. Liberatosi dalla sagoma della monoposto del driver di Avignone, Ghiotto è stato protagonista di una cavalcata in solitario fino al traguardo che gli ha regalato la terza posizione nella graduatoria di campionato alle spalle di De Vries e Latifi, che ha conquistato la piazza d'onore blindando il secondo posto nella classifica generale.

Ghiotto chiusura da gran protagonista

Ghiotto è stato certamente un grande protagonista in questa stagione. Con una maggiore continuità, il veneto avrebbe certamente avuto la possibilità di puntare al titolo, anche perché le sue qualità non paiono certamente inferiori ai piloti che l'hanno preceduto. De Vries andrà in Formula E con la Mercedes, Latifi in Williams, ed è un peccato non vedere Ghiotto poter continuare la sua carriera in monoposto e avere una chance per accedere, come nel caso dei suoi diretti rivali, a una categoria superiore. Ghiotto ha appena siglato un importante contratto con l'Aston Martin e sarà nei prossimi anni un sicuro protagonista delle categorie GT. Si tratta di un impegno di alto livello, sognato da tantissimi piloti che ambiscono al protagonismo nel Motorsport. Ma, dopo aver provato la Williams FW40 nell'agosto del 2017 all'Hungaroring, quando inanellò oltre 160 giri e percorse 705 km, le porte della massima serie a Luca non si sono più aperte. Ed è un vero peccato. ●

SETTE CAMARA CHIUDE IN BELLEZZA E VINCE LA FEATURE RACE

Dams svetta tra i team

Ha siglato la pole e si è aggiudicato la Feature Race per la prima volta in questa stagione. Sergio Sette Camara era salito sul gradino più alto del podio già lo scorso luglio al Red Bul Ring, ma in quel caso si trattava della gara breve del sabato, la Sprint Race, che assegna un punteggio ridotto. Questa volta, la vittoria è stata piena per il ventunenne di Belo Horizonte, che con i venticinque punti garantiti dal successo ha anche ottenuto la certezza di chiudere il campionato nelle prime quattro posizioni ottenere la Superlicenza, anche se non ha imminenti chances di ambire alla massima serie. *«Intanto, l'ho conquistata. In futuro, non si sa mai se potrà servire o no!* – ha commentato dopo la corsa il pilota della DAMS – *Non è stata una corsa semplice, è stato come se non avessi nemmeno siglato la pole position. Dopo una manciata di giri la squadra mi ha chiamato per il cambio gomme e ho dovuto soltanto inseguire i miei rivali. Alla fine, la chiamata è stata giusta e si è rivelata decisiva per tornare sul gradino più alto del podio».* Il successo nella Feature Race del brasiliano, insieme al settimo posto di Latifi, hanno consentito al team francese di laurearsi campione nella graduatoria riservata ai team. Un titolo senza dubbio da dedicare al fondatore della squadra Jean-Paul Driot, scomparso prematuramente a inizio agosto a causa di una terribile malattia che non lascia scampo. Ben cinque degli attuali piloti di Formula 1, ovvero Gasly, Grosjean, Magnussen, Albon e Sainz hanno corso per la DAMS. A questi, l'anno prossimo si aggiungerà Latifi. E Sette Camara non vuole essere da meno rispetto al suo team mate, anche se non ha contatti avviati, se non con la McLaren, per un ruolo legato alla massima formula. *«Dedico la vittoria al titolo conquistato dalla squadra* – ha commentato Sette Camara – *La mia macchina era ben bilanciata, ma con il passare dei giri ho avuto problemi con l'anteriore, mentre in molti si attendono che normalmente sia il posteriore ad andare in crisi su questa pista. Ad ogni modo, tutto è filato liscio ed il mio ritmo si è rivelato vincente».*

PROTAGONISTI A YAS MARINA
Sopra, l'arrivo vincente di Sette Camara in gara-1. A sinistra ancora Camara assieme a Nicholas Latifi mentre festeggiano, con il team, il successo nel campionato. Sotto, Giuliano Alesi

F.2 2020 è iniziato il valzer dei sedili

FERVONO LE TRATTATIVE IN VISTA DELLA PROSSIMA STAGIONE NELLA CATEGORIA. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI SONO I MOVIMENTI IN CHIAVE FUTURA. NESSUN ITALIANO AL VIA DELLA SERIE

Nell'ultima corsa della stagione il mercato piloti diventa inevitabilmente uno degli argomenti centrali nelle discussioni tra gli addetti ai lavori. Si cerca di definire come si evolveranno i line-up delle squadre presenti nella categoria, che quest'anno ha consegnato il vincitore Nyck de Vries alla Mercedes, dove sarà protagonista in Formula E, e l'esperto Nicholas Latifi alla Williams, in sostituzione di Robert Kubica. Il ventiquattrenne nato a Montreal mantiene dunque attivo il canale tra la serie cadetta e la Formula Uno che l'anno scorso beneficiò del passaggio di ben tre cadetti di talento come Russell, Norris e Albon. Non ci si può certo attendere che ogni anno l'interscambio tra la due categorie sia di tale portata, anche perché nella massima serie non si rileva costantemente un'elevata turnazione di volanti e la categoria minore non è sempre in grado di proporre lo stesso numero di talenti. E la stagione scorsa, sotto questo punto di vista, è stata superiore a quella appena conclusa. In vista dell'anno prossimo, una grossa novità è legata al numero di scuderie che comporrà la prossima stagione, che potrebbe passare da dieci a undici. Oliver Oakes, responsabile della Hitech GP - già presente nella terza serie e quest'anno ha schierato il nostro Pulcini, Yifei e Vips - sta valutando un passaggio alla categoria superiore dove potrebbe schierare **Nikita Mazepin**, la cui famiglia detiene la larga maggioranza della squadra britannica. Accanto al russo potrebbe trovare spazio il giapponese **Matsushita** qualora la richiesta del team divenisse ufficiale e fosse accolta. Tornando alle attuali scuderie della seconda serie, **Marcus Armstrong** e **Christian Lundgaard** (autore di un incoraggiante debutto con la Trident in questo fine settimana) dovrebbero comporre l'accoppiata dell'Art Grand Prix, la scuderia regina dalla categoria con De Vries. La seconda forza della stagione, la DAMS, avrà un line-up completamente rivisto e dovrebbe contare su **Sean Gelael** e l'ex Red Bull **Daniel Ticktum**. Il team Uni-Virtuosi, continuerà con il cinese **Guanyu Zhou**, che accanto a sé avrà il britannico **Callum Ilott** invece di Luca Ghiotto, che ha recentemente siglato un accordo con l'Aston Martin. Salvo sorprese dell'ultimo momento, non ci dovrebbero essere piloti italiani. Per quel che concerne i figli d'arte, **Mick Schumacher** necessita di un'altra stagione nella categoria e continuerà con i colori del Team Prema, dove sarà affiancato dal vincitore del FIA F.3 Championship **Robert Shwartzman**.
Giuliano Alesi passerà invece dal Team Trident, con il quale ha disputato quattro stagioni consecutive tra GP3 Series e Formula 2, alla tedesca HWA dove troverà l'esperto **Artem Markelow**. **Jack Aitken**, ripetutamente vincitore quest'anno con il team Campos, dovrebbe continuare nella scuderia spagnola insieme al brasiliano **Guilherme Samaia**. Ci si attende rientri nella categoria anche il venticinquenne israeliano **Roy Nissany**, che ha recentemente trovato un accordo con il Team Williams per svolgere il ruolo di test driver e che l'anno scorso è stato protagonista con la squadra di Adrian Campos. Nei test di Abu Dhabi che si disputano dal 5 all'8 dicembre, il pilota di Tel Aviv salirà su una monoposto del Team Trident. Per la quasi totalità degli abbinamenti segnalati manca ancora l'ufficialità e c'è un margine di scostamento, ma le informazioni raccolte disegnano un mercato già parecchio avanti, con la percezione che le richieste superino il numero dei sedili disponibili. ●

Toyota e i suoi gioielli

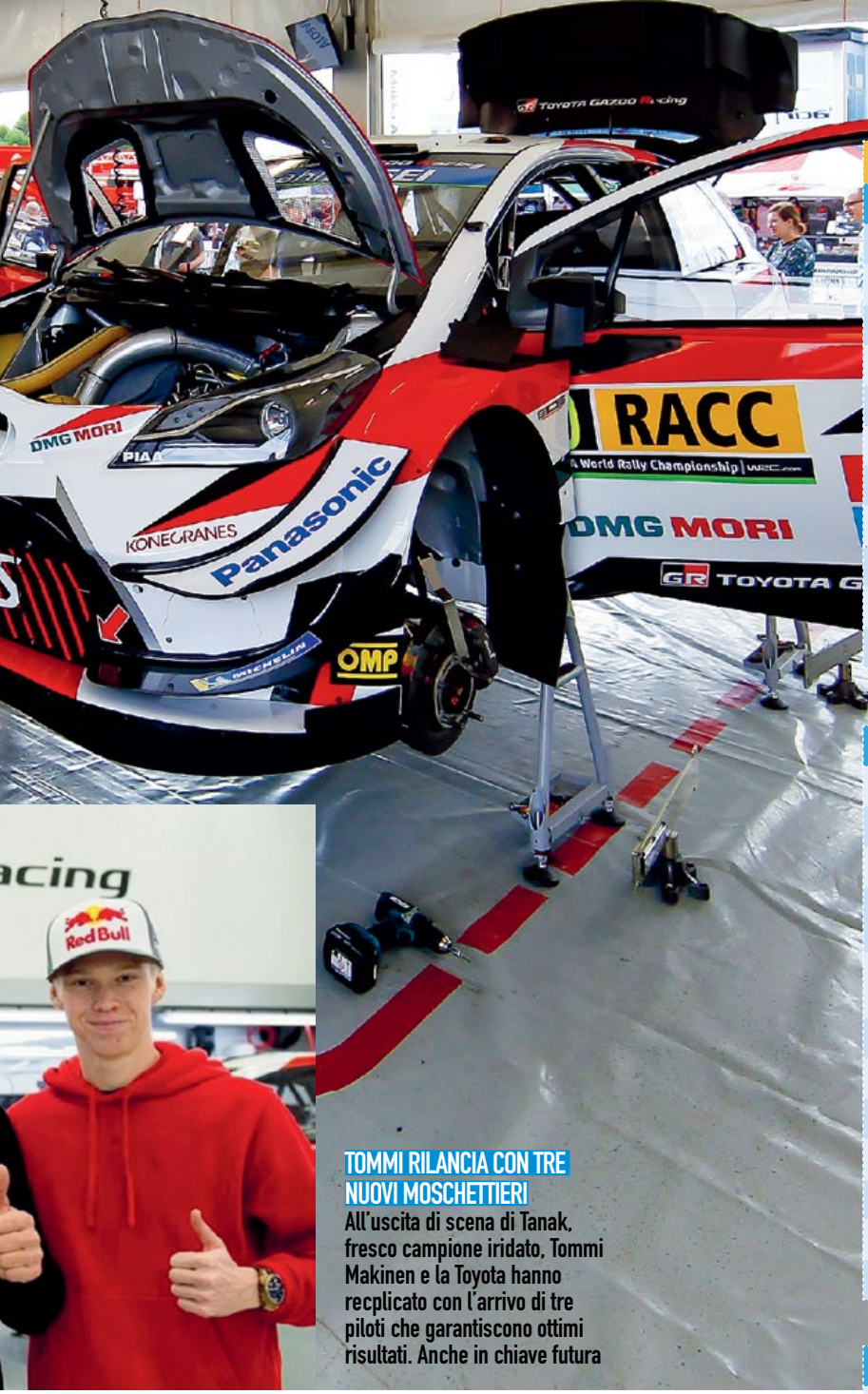
SEBASTIEN OGIER, ELFYN EVANS, KALLE ROVANPERA. ECCO COME IL TEAM GUIDATO DA TOMMI MAKINEN REPLICA AI RIVALI. UNA LINE UP RIBALTATA E LA VOGLIA DI ALZARE L'ASTICELLA

di Marco Giordo

Ogier-Toyota affare fatto! L'annuncio tanto atteso è arrivato mercoledì scorso con un comunicato stampa del Toyota Gazoo Racing WRT, che ha confermato la nuova line-up della casa giapponese che tutti si aspettavano: Ogier-Ingrassia, Evans-Martin, Rovanpera-Halttunen. Ogier ha firmato un contratto di un anno, mentre sia Evans che Rovanpera hanno siglato un accordo per due stagioni. Una formazione davvero tosta quella 2020 della squadra nipponica, formata da un pilota supercollaudato qual è il sei volte "world champion" Sébastien Ogier, da un talento pronto ad esplodere come Elfyn Evans e dall'énfant prodige del momento, quel Kalle Rovanpera che tutti pronosticano come un futuro campione del mondo. Piccolo particolare, tutti e tre indossavano nella foto con il loro nuovo boss Tommi Makinen un cappellino griffato Red Bull. E' il segnale che vedremo l'effige del toro rampante dell'energy drink austriaco sulla Yaris Wrc? Lo scopriremo presto. Tornando all'attualità, il primo contatto tra Ogier e la Yaris Wrc Plus ci sarà invece nei test pre Montecarlo in programma a metà dicembre sulle Alpi francesi.

Makinen rivoluziona la formazione

Tommi Makinen ha quindi optato, come si pensava, per un cambio di squadra totale, visto che Tanak è emigrato in Hyundai, Meeke non è stato riconfermato e Latvala sarà impiegato part-time con una Yaris gestita dal Tommi Makinen Racing. Un cambio totale a 360° che ricorda quello del 1993, quando con Carlos Sainz che era emigrato al team Jolly-Lancia ed Armin Schwarz transfuga in Mitsubishi, Ove Andersson scelse due piloti top ex Lancia come Juha Kankkunen e Didier Auriol. Due fuoriclasse, che alla fine gli regalarono ben quattro titoli mondiali in due stagioni. Per i corsi e ricorsi storici Tommi Makinen spera ora di imitare il fondatore del Toyota Team Europe, ma ovviamente non sarà impresa facile contro Adamo & Co. Ogier comunque ha le idee molto chiare, punta al suo settimo titolo mondiale e vuole iniziare la stagione 2020 regalando alla squadra giapponese quella vittoria nel Rally di Montecarlo che manca da 22 anni, l'ultima la ottenne infatti Carlos Sainz sulla Corolla nel 1998. E il



TOMMI RILANCIA CON TRE NUOVI MOSCHETTIERI
All'uscita di scena di Tanak, fresco campione iridato, Tommi Makinen e la Toyota hanno recplicato con l'arrivo di tre piloti che garantiscono ottimi risultati. Anche in chiave futura

LE SCHEDE DEI PILOTI TOYOTA

SÉBASTIEN OGIER

Età 35 anni			
Nato il 17 Dicembre 1983 a Gap in Francia			
RISULTATI			
2007	vincitore della 206 Cup francese		
2008	campione dello Junior WRC		
2010	prime vittoria WRC (Portogallo e Giappone)		
2013-18	vincitore di 6 titoli mondiali piloti consecutivi		
STATISTICHE WRC			
Gare	149	PS vinte	563
Vittorie	47	Punti	2185
Podi	79		

ELFYN EVANS

Età 30 anni			
Nato il 28 Dicembre 1988 a Dolgellau in Galles (GB)			
RISULTATI			
2008	Campione Britannico e Irlandese del Fiesta Trophy		
2010	Campione del "British Junior Rally Championship"		
2012	vincitore della WRC Academy		
2016	Campione del "British Rally Championship"		
2017	1ª vittoria nel WRC in Galles		
STATISTICHE WRC			
Gare	86	PS vinte	49
Vittorie	1	Punti	506
Podi	9		

KALLE ROVANPERÄ

Età 19 anni			
Nato il 1° Ottobre 2000 a Jyväskylä in Finlandia			
RISULTATI			
2016	Rally Champion della Lettonia		
2017	Rally Champion della Lettonia		
2017	Prima vittoria nel WRC 2 in Australia		
2018	3° assoluto nel WRC 2 (2 vittorie)		
2019	Campione nel WRC 2 Pro, vincitore di 5 gare		
STATISTICHE WRC 2 E WRC 2 PRO			
Gare	20	PS vinte	170
Vittorie	8	Punti	321
Podi	14		

SONO ENTUSIASTA DI FARE PARTE DI QUESTO TEAM. È UN'ALTRA NUOVA SFIDA PER ME E AL FIANCO DEL MIO IDOLO DI INFANZIA MAKINEN
SEBASTIEN OGIER

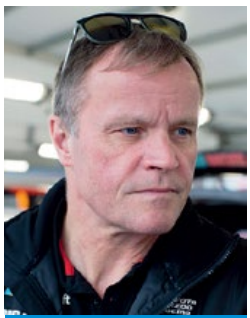
quinto successo di Séb al "Monte" con una vettura diversa sarebbe anche un record assoluto, l'ennesimo del driver di Gap.

Parlano i protagonisti

«Sono decisamente molto entusiasta di far parte di questo team – ha dichiarato sorridente Sébastien Ogier intervistato nella factory di Puuppola -. *È un'altra nuova sfida per me e non vedo l'ora di iniziare. Avevamo già parlato alla fine del 2016, allora però non eravamo riusciti a concretizzare l'accordo. Ora non vedo l'ora di iniziare a lavorare con un marchio iconico come la Toyota e con il mio idolo d'infanzia Tommi Mäkinen. L'obbiettivo è puntare a vincere insieme e provare a riconquistare il campionato del mondo. La nostra è una formazione interessante, conosco molto bene Elfyn dato che ho*

già lavorato con lui in passato (in MSport ndr) e sono sicuro che anche lui può fare molto per la squadra, mentre Kalle ha già fatto vedere molte cose interessanti nel mondiale Wrc 2, ha sicuramente un grande talento e sono sicuro che crescerà molto rapidamente. Tutti e tre siamo nuovi nel team, quindi sarà non facile imparare l'auto e tutto il resto, ma ovviamente faremo del nostro meglio per essere performanti il più rapidamente possibile».

Ovviamente su di giri è Tommi Makinen, il team principal della squadra giapponese che ha presenziato in Finlandia l'annuncio del team 2020. *«Sono davvero contento* – ha commentato - *della formazione dei piloti che siamo riusciti a mettere insieme per la prossima stagione. Credo che ci sia un grande equilibrio nella nostra squadra, noi puntiamo a ottenere più vittorie possibile nel campionato del prossimo anno e in futuro. Sappiamo quanto sia forte Sébastien e non vediamo l'ora di lavorare con lui e Julien. Penso che essere stati in grado di attrarre un pilota con tutti i suoi record dica molto su quanto abbiamo ottenuto in così poco tempo con questa squadra. Elfyn è invece un pilota che seguo da tempo. Abbiamo visto che può avere la velocità per vincere su quasi tutte le superfici, ma sa anche essere molto intelligente quando è necessario per segnare punti importanti. Conosco invece Kalle sin da bambino ed è sempre stato chiaro che ha qualcosa di speciale. Ha ancora molto da imparare, ma credo che ora sia pronto per questo passo. Voglio ringraziare poi Ott e Martin, Jari-Matti e Miikka, Kris e Seb per tutto quello che hanno fatto per il nostro team. Auguro loro il meglio possibile per il futuro».*



LA NUOVA SQUADRA MI PIACE E PUNTIAMO A OTTENERE PIÙ VITTORIE POSSIBILE NEL 2020

TOMMI MAKINEN

Ovviamente emozionato era anche Elfyn Evans. *«Far parte del Toyota Gazoo Racing* – ha sottolineato il driver gallese - *è una grande opportunità per me e sono davvero entusiasta di essere qui. La squadra ha ottenuto molti successi da quando è rientrata nel mondiale tre anni fa e non vedo l'ora di farne parte. Tommi ha avuto molto successo come pilota e sa cosa serve per correre ad alto livello. È stato fantastico correrci contro sinora, adesso non vedo l'ora di conoscere meglio la squadra nella preparazione della prossima stagione. Nel 2019 sono mancato in tre gare a causa di un infortunio, ma ci sono stati alcuni risultati e prestazioni importanti in cui abbiamo corso per la vittoria ed abbiamo poi chiuso la nostra gara sul podio. Ora voglio spingermi oltre, per vincere più rally possibile in questa nuova avventura. Sarà bello lavorare di nuovo anche con Sébastien Ogier, vista la sua esperienza ed i tanti successi che ha ottenuto, è una persona eccezionale da avere in squadra».*

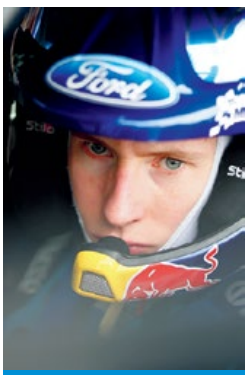
YARIS IN ALTO

Dopo aver accompagnato la cavalcata vincente di Tanak, la Yaris Wrc Plus sarà a disposizione di Ogier, Evans e Rovanpera. Primo obiettivo? Tornare a vincere a Montecarlo

Infine ecco il ragazzino terribile, Kalle Rovanpera. *«Sono davvero entusiasta di unirmi alla squadra* – ha confessato il campione del mondo Wrc 2 -. *Penso che l'obiettivo per ogni giovane pilota di rally sia quello di guidare una world rally car e ora questa possibilità sta arrivando per me. È stato fantastico vedere quanto Tommi si fidasse di me già quando ho provato la macchina per la prima volta qualche anno fa, ed è davvero bello far parte del suo team. Sono sicuro che il prossimo anno sarà piuttosto impegnativo: le sfide più grandi riguarderanno la conoscenza della mia nuova vettura e anche i rally che sono per me nuovi del calendario. Di sicuro, l'inizio sarà tutto basato sull'apprendimento della macchina, sulla velocità e su tutto ciò che ne consegue. Penso che Séb ed Elfyn saranno davvero buoni compagni di squadra per me con la loro esperienza. Ci sono così tante cose che posso imparare da loro, quindi è bello averli nel team».*

BELLO ESSERE INSIEME A SEB E ELFYN PERCHÉ CI SONO DAVVERO TANTE COSE CHE POSSO IMPARARE

KALLE ROVANPERA



VOGLIO SPINGERMI OLTRE PER VINCERE PIÙ RALLY POSSIBILE IN QUESTA MIA NUOVA AVVENTURA

ELFYN EVANS

DA PRIVATO CORRERÀ IN ALCUNE GARE

Latvala uomo immagine

«In Toyota sono stati molto corretti e leali con me e non posso che essere riconoscente con loro, e così in pratica resterò legato alla casa giapponese come uomo immagine». È un Jari-Matti Latvala su di giri quello che ci risponde al telefono per parlarci della sua stagione 2020. *«Sto definendo gli accordi con Tommi Makinen per correre nel mondiale con una quarta Yaris Wrc, qualcosa di simile a quanto hanno fatto quest'anno con Katsuta. L'idea è di prendere parte da due a cinque gare del campionato del mondo 2020, sarò di certo al via in Svezia, poi mi piacerebbe correre in Sardegna, Finlandia e Galles. Il programma verrà allestito dalla Tommi Makinen Racing grazie anche a qualche sponsor privato, e devo dire che questa soluzione mi va bene, perché resterò sempre impegnato nel mondiale. Prima di Natale verrò a correre in Italia, sulla mia Toyota Celica sarò infatti al via nel Prealpi Master Show organizzato dal Motoring Club Sernaglia, dove rivedrò il mio grande amico Gabriele Favero».*

Toyoda saluta la vecchia guardia

PER OTT TANAK, JARI-MATTI LATVALA E KRIS MEEKE IL PRESIDENTE DI TOYOTA MOTOR CORPORATION HA AVUTO PAROLE MOLTO DOLCI

Akio Toyoda, CEO della Toyota Motor Corporation e Presidente del team Toyota Gazoo Racing WRT, ci tiene a ricordare e salutare in maniera del tutto particolare i suoi piloti.

«Jari-Matti – ha esordito – *ti ringraziamo per aver corso con noi per tre anni. Quando ho visitato la Finlandia per la prima volta nel 2014, la Toyota non aveva ancora deciso di tornare nel mondiale rally. Ero così eccitato perché era quella la mia prima visita al WRC, e mi sono fermato nella hall dell'hotel Paviljonki per vedere i piloti di persona. Latvala era allora un pilota della Volswagen, fu il primo ad arrivare. Quando ti ho salutato con entusiasmo, hai ricambiato con un saluto amichevole. Durante la nostra conversazione, hai capito che ero della Toyota e mi hai parlato della tua Corolla e della tua Celica. Questo è stato il momento in cui ho preso la decisione di tornare nei rally. Dovevamo tornare nel WRC se un simile pilota si ricordava della Toyota in competizione. Potrei arrivare a dire che se non avessi incontrato allora un pilota della VW così amichevole, forse oggi la Toyota non sarebbe nel WRC! Quando ho saputo due anni dopo che saresti diventato un nostro driver, sono stato molto commosso da questo meraviglioso destino. Francamente, non mi aspettavo all'inizio di quella stagione che avremmo potuto vincere subito. Il nostro obiettivo era quello di ottenere il podio entro un anno. Invece hai portato la Toyota subito sul podio, già a Montecarlo. E poi, ci hai portato sul gradino più alto del podio il mese successivo in Svezia. Un'esperienza da sogno. Sono stato felice di essere potuto finalmente stare insieme a te sul podio l'anno scorso in Finlandia. Quando riguardo le foto, noto che inizialmente ho spruzzato la bottiglia di champagne datami da Ott verso di te. Credo che tutto ciò mostri quanto mi sono emozionato per il mio primo podio insieme a te. So che ami molto la tua Corolla e la tua Celica, quindi credo che continuerai a essere un sostenitore della Toyota. Restiamo in contatto. Kris, hai lavorato duramente per la Toyota. Hai sempre attaccato al massimo e hai spinto la macchina al limite, e hai dato molti consigli. Questo ha reso lo Yaris più forte. Grazie per il tuo contributo quest'anno. Infine Ott, sono felice che come me che alla fine hai realizzato il tuo sogno, diventando campione del mondo rally. Io e la Toyota siamo molto orgogliosi di aver contribuito a fartelo raggiungere. Sono salito con te sul podio in Finlandia l'anno scorso. Grazie a te, ho potuto godere la vista dall'alto del podio e sapere quanto è appiccicoso lo champagne. L'ho davvero apprezzato. Penso che la tua decisione "dopo aver raggiunto l'obiettivo, voglio una nuova sfida con un ambiente diverso" sia semplicemente sorprendente. Diventerai rivale della Toyota il prossimo anno. Per noi, avere un forte rivale è una grande motivazione per andare avanti. Dato che mi hai insegnato a salire sul podio e ad aprire bene le bottiglie di champagne, quando ti vedremo la prossima volta, potrò farti vedere lo champagne da una posizione più alta. Ci vediamo di nuovo sul podio».*

> CARO TANAK GRAZIE A TE HO POTUTO GODERE LA VISTA DALL'ALTO DEL PODIO. E ORA SAREMO RIVALI
>
> AKIO TOYODA

Cir ora la procura

APERTA UN'INCHIESTA PER IL FINALE DA CRONACA NERA DEL CAMPIONATO ITALIANO RALLY. UN ATTO DOVUTO AL TERMINE DI UNA STAGIONE DOVE SI È DAVVERO PASSATO IL SEGNO CON CHIODI E SABOTAGGI

di Daniele Sgorbini

"La Direzione Centrale per lo Sport in Aci in accordo con la Presidenza di Aci, Federazione Nazionale dell'Automobilismo Sportivo, in relazione ai fatti accaduti durante il 10° Tuscan Rewind, ultima prova del Campionato Italiano Rally, ha deciso di interessare la Procura Sportiva per l'apertura di una inchiesta".

Poche righe per ufficializzare, quarantotto ore dopo la tempesta caduta sul finale del Tricolore, quello che già pareva ovvio a tutti: questa volta si è davvero passato il segno e non si potrà mettere la testa sotto la sabbia e far finta che nulla sia accaduto. Le forature apparentemente dolose di cui sono stati vittime Simone Campedelli e Luca Rossetti, che avrebbero impedito ai due di combattere sino alla fine per conquistare il titolo e anche il sabotaggio ai danni della vettura di Giacomo Guglielmini, saranno indagate da parte della Procura Sportiva. In realtà ci sarebbe da indagare – e tanto – anche da parte della magistratura ordinaria, visto che alcuni fatti – se reali - sono di una gravità tale da travalicare ampiamente i confini della giustizia sportiva. L'episodio capitato al trofeista Peugeot, passato poi in secondo piano di fronte alle vicende dei big del Tricolore, è in realtà gravissimo e assolutamente inquietante: che qualcuno abbia potuto tagliare i tubi dei freni di una vettura custodita in parco chiuso, con una precisione chirurgica, in un luogo teoricamente inaccessibile e sorvegliato, lascia francamente interdetti.

È vero che un'auto da corsa frena ugualmente, è vero che il pilota si accorge subito che qualcosa non va ed è vero anche che la squadra ha fatto un mezzo miracolo nell'assistenza del mattino e ha permesso a Guglielmini di correre regolarmente, ma se le cose fossero andate diversamente? Se nel breve trasferimento tra il parco chiuso e il parco assistenza, a causa del problema ai freni, la vettura di Guglielmini fosse rimasta coinvolta in un incidente stradale? Allora ha fatto bene chi, in Toscana, ha piazzato una propria guardia privata nei pressi del riordino per tutta la notte. Qui si parla di atti criminali, altro che di episodi da Procura Sportiva.

Atti che per giunta hanno anche dei precedenti, sempre nel Campionato Italiano, con coincidenze che lasciano interdetti. Nel disgraziatissimo San Martino di Castrozza 2012, proprio quello dei chiodi a Scandola e della vittoria assegnata poi in seguito al veronese, congelando la classifica alla penultima prova speciale, prima che l'allora pilota della Skoda forasse per il gesto delinquenziale di qualcuno, toccò a Matteo Gamba una brutta sorpresa andando a recuperare la sua Peugeot 207 al riordino: nottetempo qualcuno aveva tagliato un cablaggio della centralina. Anche in quel caso un lavoro compiuto a regola d'arte, perché chi aveva eseguito il sabotaggio aveva agito sapendo come causare il peggior danno possibile.

Certe storiacce continuano a ripetersi, senza che mai si individuino i responsabili. Come per le forature sospette: riusciranno le inchieste – sportive e penali – a chiarire cosa sia successo davvero? I commissari tecnici in servizio al Tuscan hanno

indaga sportiva

ROBE DA CHIODI

Al Tuscan Rewind, ultimo round del Tricolore Rally, le forature l'hanno fatta da padrone. Azzoppate sono finite le vetture di Rossetti, a lato, e Campedelli che si stavano giocando lo scudetto in terra senese

analizzato le gomme coinvolte. Quella di Simone Campedelli è arrivata al parco assistenza piuttosto danneggiata, mentre quella di Rossetti era integra perché il pilota della Citroen si è immediatamente fermato in speciale per sostituirla. Ma se anche emergeranno dei segni chiari, di certo non potranno chiarire fino in fondo cosa sia successo. Campedelli sostiene di avere una lista di targhe e nomi sospetti, che consegnerà agli inquirenti, ma intanto in troppi già hanno aperto processi sul web. Una cosa però deve essere chiara. Se davvero qualcuno piazza chiodi o tavole chiodate per sabotare questo o quel pilota, non si può trattare di esagitati che agiscono in preda a chissà quali pulsioni. Se davvero si tratta di atti dolosi, allora va detto chiaramente che a compierli è qualcuno molto ben inserito nell'ambiente. Qualcuno che sa perfettamente come muoversi per il percorso di gara, qualcuno che sa esattamente dove piazzare le sue trappole conoscendo al centimetro le traiettorie dei piloti, qualcuno che ha l'abilità di metterle e toglierle al momento giusto, senza mai farsi notare. Come è possibile? La prova dove sono accaduti i fatti di Montalcino era lunga oltre 27 km. Impossibile controllarla tutta, impossibile anche – come invoca qualcuno – mettere commissari di percorso "a vista" che coprano tutta la lunghezza delle speciali. Allora come si fa? Si potrebbe ad esempio concentrarsi sui tratti meno agevoli per gli spettatori, quelli più lontani dagli accessi: se si nota qualcuno in un punto irraggiungibile se non con diversi chilometri di cammino, magari un controllo in più non guasterebbe. Ma anche qui ritornano i soliti problemi: gli apripista in servizio mica hanno l'autorità per perquisire la gente a bordo strada. Per cambiare rotta serve un cambiamento radicale di mentalità e di cultura, serve rispetto delle regole a tutti i livelli, sia per le faccende più serie sia per quelle apparentemente più banali. Di regole disattese, purtroppo, nei rally italiani ce ne sono troppe e gli esempi sono numerosi. Da quanto tempo nell'Italiano non si punisce qualcuno perché prova oltre il consentito? Perché se i ricognitori sono vietati tutti li hanno? Perché se il regolamento vieterebbe anche la segnalazione degli intermedi a bordo strada (spesso fatta pure in modo pericoloso) questo comportamento viene tollerato? Anche sull'argomento chiodi si è andati avanti per troppo tempo ad avvelenare i pozzi: a ogni foratura c'è sempre qualcuno che li invoca, che grida, che strepita, spesso senza fondamento. Solo che, a forza di gridare "al lupo al lupo", poi quando il lupo arriva davvero, finisce che tutti ne restano divorati. ●

E adesso che cosa **succede?**

È MOLTO PROBABILE CHE UNA DECISIONE DOPO I FATTI DEL TUSCAN ARRIVI MARTEDÌ 10 DICEMBRE NELLA PROSSIMA GIUNTA SPORTIVA

Cosa accadrà ora? La classifica del Tuscan non è sub judice, non ci sono ricorsi presentati entro i termini previsti per l'ufficializzazione della stessa. Quelli redatti da Citroen e Orange 1 sono esposti che riportano i fatti accaduti in Toscana. Non atti d'accusa contro qualcuno ma "semplici" esposizioni degli accadimenti. Le gomme incriminate sono state prese dai commissari tecnici, che le hanno esaminate e hanno stilato i loro rapporti. Se una verità verrà fuori andrà cercata lì e non certo nelle dichiarazioni da social o nelle foto e nei video fatti circolare nei giorni successivi. L'argomento è talmente spinoso che muoversi con prudenza è un obbligo, perché passare dalla giustizia al giustizialismo o al sensazionalismo è sin troppo facile. Esiste il precedente del San Martino di Castrozza 2012, quando a posteriori la Federazione congelò la classifica a prima dell'ultima speciale.
Ma allora un commissario trovò chiodi sul percorso e quel verdetto non riscrisse un campionato. Cosa potrà accadere, allora? Nel caso più clamoroso l'intera gara potrebbe venire invalidata e in quel caso in pratica nulla cambierebbe: Basso rimarrebbe campione e alla Ford resterebbe il Costruttori. Probabile che una decisione arrivi entro il 10 dicembre, data della prossima Giunta Sportiva. Nel 2012, dopo il San Martino, si fece in fretta ed è sperabile che anche questa volta accada lo stesso. Quello che nessuno ricorda, relativamente a quel caso, è che allora si annunciò una norma ad hoc, che avrebbe dovuto consentire ai commissari, in presenza di atti di natura chiaramente antisportiva e criminale, di intervenire sulle classifiche di gara prima della loro pubblicazione. Che fine ha fatto quella regola? Perché nessuno in questi anni l'ha mai invocata o applicata? Perché si è permesso che la situazione degenerasse sino al punto toccato a Montalcino? ●

BASSO E GRANAI, UN 2019 DA PROTAGONISTI
Il finale di stagione del Cir è stato avvelenato dalle polemiche e si è concluso con la vittoria di Giandomenico Basso e Lorenzo Granai che hanno meritatamente vinto il titolo nell'ambito di una stagione che li ha visti protagonisti. A sinistra Campedelli

Cile fine dei giochi

IL MONDIALE RALLY 2020 PERDE I PEZZI: LA GARA SUDAMERICANA È STATA CANCELLATA. AL SUO POSTO RIENTRA LA SPAGNA?

La notizia era nell'aria da un po' di tempo, poi giovedì scorso gli organizzatori locali hanno alzato bandiera bianca: il Rally del Cile 2020 è stato cancellato. La gara era stata programmata nel calendario del campionato del mondo rally dal 15 al 19 aprile, ma il Governo Regionale del Bìo Bìo di comune accordo con la FIA e la Wrc Promoter ha deciso per l'annullamento, anche perché una settimana prima della corsa si terrà il plebiscito per l'entrata in vigore della nuova Costituzione, e vista l'attuale situazione di tensione sociale si temono ancora disordini.

Il rumor di un possibile annullamento arrivava con insistenza da giorni in Europa dalla stampa locale, a causa della situazione politica controversa che il Cile sta attraversando in questo periodo, con continue proteste di piazza scoppiate a Santiago e poi diffusesi in tutto il paese, dopo che il presidente Sebastian Piñera aveva deciso un mese fa di aumentare il prezzo della metropolitana. Tra l'altro a Concepciòn, sede del "Copec Rally Chile" durante i recenti disordini, il palazzo del Governo è stato addirittura incendiato! E mentre a Santiago Mauricio Melo, il Presidente della FADECH (la federazione automobilistica cilena), ha già confermato la data del 18 gennaio prossimo per il GP di Formula E, anche perché la zona dove si corre è circoscritta al circuito e quindi facilmente gestibile, nella regione meridionale del Bìo Bìo si é preferito per motivi di sicurezza fare l'opposto, annullando l'edizione 2020 di un evento molto più esteso sul territorio e più difficilmente controllabile, qual è il percorso di un rally mondiale. L'assicurazione è che comunque la gara cilena tornerà nel calendario iridato nel 2021, anche perché la Horta Producciones che organizza l'evento, aveva già pagato alla WRC Promoter i 450.000 euro di iscrizione al calendario lo scorso 4 novembre. La decisione di annullare il rally è un colpo basso ed inaspettato per tanti, soprattutto per la MSport, visto che la gara era valida anche per il Mondiale Junior e la scuderia gestita da Malcolm Wilson stava preparando 15 Fiesta R2 EcoBoost rialzate per la terra, da spedire al più presto via cargo in Sud America. Dal suo ufficio di Dovenby Hall a Cockermouth, lo stesso Wilson ci ha assicurato che la data cilena dello Junior verrà ora recuperata in Europa. Portogallo e Galles sembrano dunque essere le favorite a meno che a sorpresa non venga ripescata la Catalogna.

ATTUALE CALENDARIO DEL MONDIALE	
23-26 gennaio	Montecarlo
13-16 febbraio *	Svezia
12-15 marzo	Messico
15-19 aprile *	Cile ANNULLATO
30 aprile-3 maggio	Argentina
21-24 maggio	Portogallo
4-7 giugno *	Italia Sardegna
16-19 luglio	Safari
6-9 agosto *	Finlandia
3-6 settembre	Nuova Zelanda
24-27 settembre	Turchia
15-18 ottobre *	Germania
29 ottobre-1° novembre	Galles
19-22 novembre	Giappone
*gare valide per il Mondiale Junior	

Rientra la Spagna?

Ed ora cosa succederà? Lo sapremo quanto prima, perché il prossimo Consiglio Mondiale della FIA è in programma questa settimana il 4 dicembre a Parigi e sicuramente nell'occasione si saprà, se il calendario 2020 iridato scenderà a 13 prove o se sarà sempre di 14 con il Rally Catalunya pronto a sostituire il Cile nella medesima data. Aman Barfull ci ha confermato dal suo ufficio nella sede del RACC situata nell'Avenida Diagonal di Barcellona, che il répéchage catalano non sarebbe un'ipotesi facilmente praticabile soprattutto per due motivi. Il primo riguarda la sicurezza, visto che in aprile stormi di aquile attraversano il sud della Catalogna e quindi non sarebbe facile come avvenne nel 2006 ottenere le autorizzazioni dalla forestale per poter impiegare gli elicotteri durante la corsa. In secondo luogo ci sarebbero problemi di costi, in quanto sia il Reial Automobil Club de Catalunya che la Diputaciò di Tarragona, il comune di Salou e la Costa Daurada non hanno destinato come d'abitudine nel bilancio 2020 somme in bilancio a favore del Rally Catalunya. C'è però da dire che visto che siamo ad inizio dicembre, la logica impone che i bilanci di previsione possano essere variati, quindi la sensazione è che alla fine qualche possibilità ci possa ancora essere, soprattutto se la FIA ed il Promoter insistessero.

Un'altra opportunità potrebbe essere quella di anticipare il Rally di Germania ad aprile e attribuire di nuovo la sua data classica di metà ottobre al Catalunya. Insomma ci siamo, il 4 dicembre è dietro l'angolo, tra poche ore quindi conosceremo tutti gli aggiornamenti sul calendario del mondiale rally 2020.

Marco Giordo

AL TRAGUARDO
Gara-1: 1. A.Al Qubaisi; 2. Marinangeli; 3. Connor. **Gara-2:** 1. Connor; 2. Hijjawi; 3. Van der Helm.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 65

fotografie JOAN CODINA

Al Qubaisi nella storia

UNA VITTORIA CON UN PO' DI TRICOLORE
Amna Al Qubaisi a bordo di una monoposto della Prema e sotto la supervisione di Andrea Piccini, ha colto una storia vittoria in F.4 sulla pista di Yas Marina

PROFETA IN PATRIA, AMNA DIVENTA LA PRIMA DONNA ARABA A VINCERE UNA GARA FIA DI MONOPOSTO. ECCO COME

di Mattia Tremolada

ABU DHABI - Amna Al Qubaisi è diventata la prima ragazza araba a conquistare una pole position e una vittoria in un evento titolato FIA per monoposto. Figlia di Khaled, pilota amatoriale che ha preso parte tre volte alla 24 ore di Le Mans e che vanta due vittorie assolute alla 24 ore di Dubai, dopo aver gareggiato in kart per quattro stagioni, Amna ha fatto il salto in Formula 4, prendendo parte al campionato italiano nel 2018 e nel 2019, dove l'ha raggiunta la sorella Hamda, di tre anni più giovane. Amna ha anche disputato un test in Formula E con Virgin Racing a Riyad.

Per la gara di casa, ospitata nel prestigioso contesto della Formula Uno, la Al Qubaisi è tornata al volante di una vettura del team Prema, con cui aveva corso nel 2018, ma sempre sotto la supervisione di Andrea Piccini, che con la sua struttura Iron Lynx l'aveva accompagnata nella propria crescita in questa stagione.

Amna ha conquistato la pole position nel turno di qualifica di venerdì, beffando Nicola Marinangeli per soli 140 millesimi, anche grazie ad un errore del pilota italiano nell'ultimo giro.

In gara 1 la pilota di casa è riuscita a prendere un margine di sicurezza, gestendo alla perfezione i 25 minuti della corsa e conquistando così uno storico successo. Nonostante abbia fatto segnare il giro più veloce, Marinangeli si è dovuto accontentare della seconda piazza, coronando con il primo podio in carriera una stagione in crescendo. Terza posizione per il pilota inglese residente a Dubai Alex Connor, che ha preceduto Manaf Hijjawi e Hamda Al Qubaisi, che ha perso una posizione rispetto al via.

Amna Al Qubaisi e Marinangeli sono stati protagonisti anche al via di gara 2. La ragazza di Prema ha mantenuto la testa, ma l'italiano ha cercato di portarsi davanti con una staccata violenta in curva otto. La Al Qubaisi ha risposto, ma Marinangeli ha tentato di ripetere la manovra anche in curva undici. Questa volta l'incrocio di traiettoria non è andato a buon fine e i due sono clamorosamente arrivati al contatto. Ad avere la peggio è stata la vettura del team Prema, che ha visto saltare la posteriore destra, mentre Marinangeli è rientrato al box del team Xcel per controllare il braccetto anteriore sinistro della propria Tatuus. Il pilota italiano ha anche provato a riprendere la pista, ma dopo pochi giri è stato costretto alla resa definitiva.

Ad ereditare la prima piazza è stato Connor, che ha

regolato Hijjawi, gestendo alla perfezione anche la ripartenza dopo il periodo di safety car necessario per rimuovere la macchina della Al Qubaisi. Nico Goehler si è trovato virtualmente sul podio, incalzato da Tijmen Van der Helm e Hamda Al Qubaisi. La ragazza araba è riuscita a scavalcare l'olandese, ma ha danneggiato la propria ala anteriore tamponando il pilota tedesco, ed è quindi stata costretta a fermarsi ai box per una sosta extra, che le ha precluso ogni chance di salire sul podio. Van der Helm è poi riuscito a scavalcare Goehler, tentando di avvicinare i due piloti che lo precedevano, facendo segnare anche il giro più veloce.

Tavano bifronte

PER IL 2 ANNO DI FILA SALVATORE HA VINTO IL TCR ITALY. ED È ANDATO A SEGNO ANCHE DA MANAGER NEL TCR DSG ENDURANCE

di Fiammetta La Guidara

Salvatore Tavano si è confermato campione del TCR Italy al volante della Cupra per il secondo anno consecutivo. È il terzo titolo italiano per il 39enne pilota siracusano, dopo il Superproduzione vinto nel 2003. Tavano ha vinto con un round di anticipo, ma non è stata una stagione facile. Tutt'altro. Dietro le quinte dei box sono stati vissuti momenti impegnativi e frenetici, sempre ben celati dal suo sorriso rassicurante, che ti dà l'impressione di avere sempre tutto sotto controllo. Oltre a correre con i colori ufficiali di Cupra poi, Tavano è stato impegnato anche come responsabile di ben sei vetture schierate dalla Scuderia del Girasole nel nuovo campionato italiano TCR DSG Endurance, che in tre occasioni è stato concomitante col TCR Italy. Ha fatto acrobazie per dividersi nei due ruoli e a fine stagione ha esultato anche da team manager, quando la Cupra di Giovanni e Alessandro Altoè ha vinto il titolo italiano.

> ABBIAMO VINTO ANCORA CON LA CUPRA CHE GIÀ L'ANNO SCORSO ERA CONSIDERATA VECCHIA
>
> SALVATORE TAVANO

- Subito dopo il titolo, hai detto che è stato più difficile confermarti che vincere il primo tricolore nel TCR Italy. Perché?

«Quando sei campione in carica parti con la tensione di fare il risultato a tutti i costi, ma allo stesso tempo sei appagato perché hai già dimostrato di saper vincere: due aspetti contrastanti che non giocano un ruolo positivo nella testa di un pilota. Il ruolo di responsabilità che avevo nel team impegnato nel TCR DSG Endurance, poi, mi ha impegnato molto, perché mi ero posto l'obiettivo di vincere anche con la squadra, che per me era sullo stesso piano della riconquista del mio titolo. È stata dura, perché non ho mai tolto niente al mio impegno e alla concentrazione come pilota, però nei weekend in cui si disputavano entrambi i campionati ricordo delle notti insonni per cercare di far quadrare tutto. Sono particolarmente orgoglioso di questo secondo titolo nel TCR Italy perché siamo stati capaci di rivincerlo con una vettura – la Cupra - che già l'anno scorso era considerata 'vecchia' come progetto. Nel 2019 siamo stati tra i pochi a livello internazionale ad aver vinto un titolo con la Cupra, a conferma di quanto l'aspetto umano con la squadra abbia giocato un ruolo fondamentale in questi successi».

- Il primo weekend della stagione, a Monza, è cominciato con una concomitanza, ma ne sei uscito in vetta alle classifiche, da pilota e da team manager.

«Sentivo sicuramente la tensione di far ben figurare le sei vetture sotto l'insegna della Scuderia del Girasole schierate nel

SECONDO CENTRO SU CUPRA
Per il secondo anno di fila, Salvatore Tavano ha vinto il titolo tricolore nel Tcr con la Cupra

TCR DSG Endurance, di dare ai nostri piloti dei mezzi competitivi in qualsiasi condizione. Coordinavo 3 persone a macchina, quindi una ventina di figure, con 12 piloti. Ma la Scuderia del Girasole è una grande famiglia, dove lavorano persone professionali e responsabili: mi hanno dato sempre serenità per poter ricoprire entrambi i ruoli. Quando salivo sulla mia macchina sono sempre stato tranquillo che quello che si era deciso era stato fatto e le strategie concordate erano state attuate».

- Non è la prima volta che vesti i panni di team manager…

«La mia prima esperienza è stata fra il 2004 e il 2007, nel mondo delle formula, con il team Pro Motorsport. Il numero delle persone e dei piloti era sicuramente inferiore, ma è stata un'esperienza utile. Tra l'altro anche allora correvo come pilota, nel mondiale e nell'europeo turismo con l'Alfa Romeo, ma non c'erano quasi mai concomitanze».

- Il 2019 era iniziato bene: con due secondi posti sei uscito da capolista dal primo round di Monza, ma poi c'è stato un doppio zero a Misano, con due ritiri mentre eri al comando. Come lo hai vissuto?

«Quello è stato il momento più buio dell'anno, perché so benissimo che durante l'arco di una stagione statisticamente possono esserci degli zero, ma due inconvenienti tecnici in 24 ore che ci hanno compresso due gare sostanzialmente vinte, hanno inciso non solo sulla classifica di campionato, che ha avuto un arresto drastico, ma anche sul morale. La prima volta, il sabato, nell'immediato ho provato delusione e rabbia per essermi dovuto fermare ad un giro e mezzo dalla fine mentre ero in testa, ma riguardando la classifica ho capito che nulla era compromesso e l'indomani avrei avuto la possibilità di far punti importanti. Gara2, la domenica, è stato l'esatto opposto: un ulteriore ritiro mentre ero in testa. Eravamo partiti con l'obiettivo di riconquistare il titolo, ma da quell'episodio ho capito che recuperare non sarebbe stato semplice e se i nostri avversari fossero stati costanti nell'ottenere risultati utili sarebbe stata dura ritornare in corsa per il titolo. Tra l'altro in quel periodo avevo appena saputo che mio padre, figura forte nella mia vita privata e sempre presente alle mie gare, iniziava la sua gara contro un brutto male… Per questo è stato un anno complicato anche dal punto di vista umano».

IL RUOLO DI RESPONSABILITÀ NEL TEAM CHE HA CORSO NEL TCR DSG MI HA IMPEGNATO MOLTO
SALVATORE TAVANO

- Quando sei tornato in pista, a Imola, hai fatto una doppietta. Cosa ti è scattato?

«La negatività non era finita a Misano: a Imola, in qualifica, a fine turno stavo facendo il mio giro migliore quando sono state esposte le bandiere gialle a pochi metri dal traguardo, e ho dovuto rallentare. È stata un'ulteriore delusione. Però questi eventi così negativi, e così vicini tra loro non hanno fatto altro che aumentare la frenesia di recuperare la situazione. Sono partito 5° e nella seconda metà di gara ha iniziato a piovere: avevamo tutti le slick e ho capito che era il momento per attaccare. Ho tirato fuori tutta la grinta che avevo per vincere. L'indomani ho vinto ancora grazie alla griglia invertita, che mi ha consentito di attaccare nei primissimi giri».

- Quando hai capito che potevi farcela?

«Dopo un 2° e un 3° posto al Mugello siamo tornati al comando, anche se a pari punti, e ho capito che potevamo giocarcela. Lo stop di Misano era stato sì pesante, ma potevo giocarmi il campionato fino alla fine. Abbiamo affrontato la pausa estiva con questa consapevolezza».

- Al 2° round di Imola, sei tornato a vincere.

«Nella pausa estiva non avevo staccato mentalmente perché sapevo che alla ripartenza avremmo avuto una delle temute concomitanze con il TCR DSG Endurance, quindi c'era da organizzare non solo il mio ruolo di pilota ufficiale Cupra, ma anche le squadre e le macchine che avrebbero affrontato di lì a poco Imola, con un ulteriore pensiero: il fatto che in quel periodo dell'anno, per via delle temperature altissime, Imola è la gara più ostica in assoluto per i freni. Il pensiero che le nostre 6 macchine avrebbero dovuto affrontare una gara di durata è stato un cruccio che mi ha accompagnato per tutta la pausa estiva. Ma ne siamo usciti bene».

- Al penultimo round, a Vallelunga, hai conquistato il titolo. Te lo aspettavi?

«Sono andato con l'intenzione e l'ambizione di chiudere il campionato. In gara-1 confesso di aver 'ragionato' e ho raccolto un risultato utile con l'idea di attaccare e portare a casa il titolo in gara-2, anche se sapevo che ci sarebbe voluto un pizzico di fortuna. Sono partito in gara-2 per vincere la gara, cosa che è riuscita e che ha dato sia a me che alla Scuderia del Girasole la soddisfazione di vincere il titolo per due anni consecutivi».

- Parliamo dei tuoi rivali. Matteo Greco si è piazzato 2°: il tuo primo rivale era in squadra?

«Sicuramente sì, anche perché Matteo aveva a disposizione la mia esperienza, la mia squadra e tutti i dati possibili e immaginabili che abbiamo raccolto in due anni di intenso lavoro, al di là del fatto che è un ragazzo di talento e di sicuro ha un futuro positivo davanti a sé. Senza trascurare ovviamente Bettera e Pellegrini, che fino alla fine ci hanno contrastato mettendoci un impegno veramente importante».

- Quali sono i tuoi progetti futuri

«Per i risultati ottenuti nell'ultimo biennio sicuramente nel mondo delle corse chi pensa a Cupra Racing in Italia pensa a Tavano e viceversa. Per questo sia io che la Scuderia del Girasole by Cupra Racing, alla quale sono legato umanamente e professionalmente, stiamo aspettando di capire l'indirizzo dei nostri partner prima di prendere decisioni per la prossima stagione».

CORIACEO E VERSATILE COL VIZIO DELLA F.1
Sopra, Arnold Glass a fine Anni '50, a sinistra, con la March 811 ex F.1 della Cobra (Colin Bennett Racing) nella Can-Am 1982. A destra, eccolo con la McLaren M29 ex Prost lo stesso anno nel British F.1 Championship e, in basso nell'altra pagina, con la Ferrari 555 Super Squalo nel 1958 a Mount Panorama

Glass
il quasi eterno

L'AUSTRALIANO TRA F.1, BARCHE, AEREI E CACCIA GROSSA FLIRTA PER 5 DECADI COL RISCHIO ED È L'UNICO AD AVER CORSO CON VETTURE DA GP DELL'ANTEGUERRA FINO ALLE WING-CAR

È UNA VICENDA PER CERTI VERSI OSCURA E ORMAI DIMENTICATA, EPPURE LA CARRIERA DELL'AUSTRALIANO ARNOLD GLASS HA IN SÉ QUALCOSA DI UNICO E PREZIOSO. INFATTI È IL SOLO AD AVER CORSO CON VETTURE DA GRAN PREMIO DI CONCEZIONE DELL'ANTEGUERRA (LA MASERATI 4CL), PASSANDO PER I SILURI DEGLI ANNI '60, FINO A SAGGIARE LE MODERNE WING CAR DI F.1, NELLA SERIE BRITANNICA

di Mario Donnini

Vi porgo una domanda semplice e piuttosto eccitante. Anzi molto. Secondo voi, esiste un pilota che abbia corso dagli Anni '40 e fino a metà Anni '80, cogliendo successi con monoposto da Gran Premio di concezione anteguerra, passando per quelle dei favolosi Sixties, fino ad arrivare a saggiare le wing-car più estreme? Insomma, uno in pista da Nuvolari a Prost, battezzando a spanne il periodo preso in considerazione, guidando i bolidi più ignoranti della massima formula, anche se al di fuori della scena iridata.
Per quanto possa sembrare strano, quest'uomo esiste eccome e si chiama Arnold Glass, è australiano, non è più tra noi da un paio di lustri perché a 82 anni se n'è andato, il 16 gennaio 2009, eppure la sua incredibile storia vera resta meraviglioso esempio di versatilità, tenacia e colore, all'interno dell'epopea del motorsport.

E dire che doveva diventare violinista

Arnold Glass nasce in Australia, a Newcastle, l'11 dicembre 1926, figlio di un insegnante di musica. Il padre vorrebbe introdurlo agli studi e alla passione del violino, ma lui s'orienta su ben altre sinfonie, decisamente più rombanti. E pure intraprendenti. Perché Arnold Glass è il tipico personaggio capace di creare tanto partendo dal nulla.
Lascia la scuola a 14 anni, mentre in Europa siamo agli inizi della Seconda Guerra Mondiale, quindi, sedicenne, va a vivere da solo, acquistando un motociclo Douglas per tre virgola quindici sterline. Tempo due decenni e Arnold Glass diventerà figura storica nell'industria automobilistica australiana, trasformandosi in motor boss, uomo di sport, gentleman driver sopraffino, playboy e membro del jet set, con tanto di residenza a Montecarlo.

Tre hobby: corse, donne e business

Ad Arnold Glass, ormai di stanza a Sidney, sostanzialmente piacciono tre cose: business, corse e donne, ma non necessariamente in quest'ordine. Da capo della fiorente Capitol Motors, a inizio Anni '60 è il primo a investire sull'importazione nel nuovissimo continente di auto giapponesi e acquista la franchise Datsun; da lì estende i suoi interessi a compagnie assicurative, finanza e show business.
Si sposa, ha una figlia, ma nel 1963 divorzia, dichiarando: *«Non sono un family man, non ho molta pazienza e tempo per la vita di famiglia. Preferisco il rischio»*. La prima gara ufficiale la disputa a 20 anni d'età, nel 1947, a Marsden Park, al volante di una Singer Le Mans.

Una vita dedicata al Rischio

Arnold Glass corre nelle gare Australiane coi bolidi più veloci del Pianeta, da una Maserati 4 CL, vetturetta da Gp dell'anteguerra, a una Ferrari Super Squalo, fino a deliziarsi con una meravigliosa Maserati 250 di F.1 con la quale detiene per sempre il record sul giro a Bathurst per una vettura da Gran Premio a motore anteriore. È un'epoca d'o-

ro per le corse australi, perché capita d'incrociare le lame con gente come Jack Brabham, il giovanissimo Chris Amon su una Maserati 250F acquistata da papà, magari Stirling Moss in visita pastorale o Stan Jones, il papà di Alan, futuro campione del mondo con la Williams nel 1980.
E questo è solo un pezzo della faccenda, perché Arnold Glass si sposta in ogni angolo del pianeta con l'aereo personale e ama la caccia, tanto che passa con disinvoltura dall'abitacolo di una F.1 alle savane, tirando a bufali e leoni in Sudafrica, coccodrilli nello Zimbawe e orsi in Alaska. E già che c'è, trova tempo anche per correre con le barche a motore, divenendo top driver anche in questo campo, oltre a cimentarsi nell'aeronautica.

Un albero gli fa cambiare idea

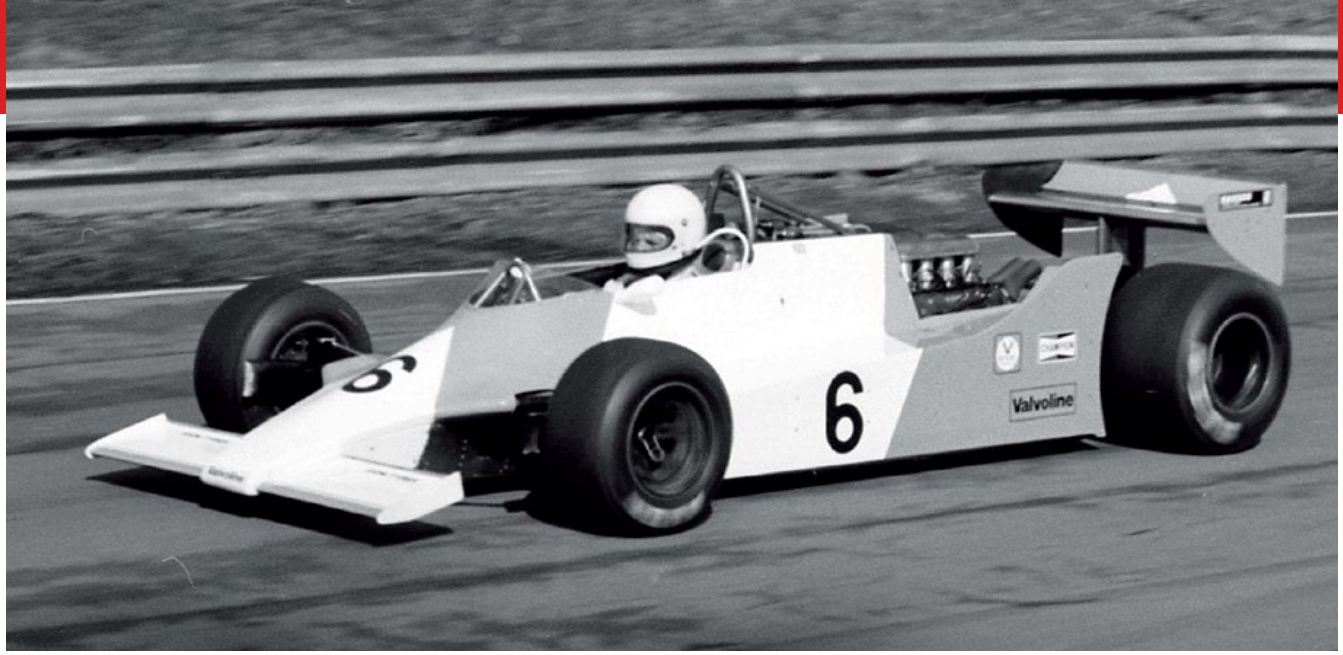
Poi, un brutto pomeriggio, nel corso della stagione 1965, quando è in gara a Mallala, nel sud dell'Australia, Arnold Glass tira la sua Brm di F.1 a motore Buick (preso dalla leggendaria ultima Scarab monoposto) contro un albero, a cento chilometri orari. Ferito, deve sottoporsi a un'operazione di plastica ricostruttiva. Si consola divenendo distributore per l'Australia di Nissan e Bmw, anche se da lì in poi la sua carriera nella F.1 domestica termina, causa puro buon senso. Per la cronaca, aveva corso anche con Cooper T45 e T51, Lotus 27 e, appunto, una Brm P48, di fatto saggiando mezza storia del Circus iridato senza muovere un passo da casa. Ma l'addio alle gare non è per sempre, perché da lì a quindici anni il magnate australiano è pronto di nuovo a stupire il mondo.

Crisi di mezza età? Forse, ma non solo

Nel 1980 Arnold Glass ormai ha 53 anni e vive a Montecarlo, con una nuova compagna che sembra una fata e ha l'età del suo dente del giudizio. Però l'antico morbo torna a friggere ed eccolo prendere una decisione incredibile. Tornerà alle corse facendo base in Inghilterra, ricominciando dalla F.Ford fino ad arrivare alla F.1 locale. Incredibile, vero? Ma Arnold Glass è questo che fa.
Stupefacente. Nel 1980 eccolo intruppato nel Barc Formula Ford Championship, al volante di una Royale Rp24, giusto per (ri)farsi le ossa. Anche perché ha un piano: divertirsi e, a suo dire, vincere con una F.1 moderna, magari la wing-car con la quale sta correndo il più promettente pilota del mondo: la McLaren M29C del rookie Alain Prost.

Quella blasonata McLaren M29C ex Prost

Quando hai le tasche piene a dismisura, soldi e sogni fanno succedere le cose in fretta. A metà 1981 la McLaren di F.1 mette in vendita il telaio numero 4 dei cinque esemplari costruiti della M29, in questo caso con specifiche C. È la vettura utilizzata da Watson in Australia 1980, quindi non qualificata da South a Long Beach, poi utilizzata per cinque corse dal debuttante Alain Prost, buon sesto al Gp di Gran Bretagna a Brands Hatch 1980. Da lì in poi la monoposto diventa muletto, per poi riapparire in gara nel 1981 a San Marino e in Belgio perché il buon Andrea De Cesaris sta sfoltendo il parco macchine di Ron Dennis. Con la gloriosa M29 telaio 4



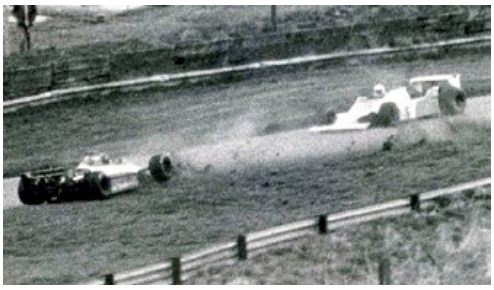
"Mandingo" è sesto sotto la pioggia a Imola 1981, il 17 maggio, e da qui in poi comincia tutta un'altra storia.

Arnold Glass vince a Mallory Park su McLaren!

Se a metà maggio 1981 quella McLaren è ancora nel Circus, l'11 ottobre a Mallory Park, spogliata delle insegne Marlboro, diventa partner ideale per il sogno del vecchio Arnold Glass, che da puro gentleman driver si iscrive a un'oscura gara locale di Formula Libre, cogliendo una sonante vittoria.
La quale non cambia le sorti dell'automobilismo ma di certo scrive una pagina inattesa ed affascinante della sua strana e quasi impossibile carriera.
E non finisce qui, perché il vecchio leone si iscrive a tutto il campionato britannico di F.1 del 1982, andando a sfidare piloti che nella F.1 iridata ci hanno corso davvero, primo fra tutti Jim Crawford, già alla corte di Colin Chapman e della Lotus nella stagione 1975. Morale della favola, Glass con la sua McLaren prende parte a quattro corse del British F1 Championship 1982 ottenendo un 4° posto a Thruxton e un 6° a Brands Hatch. Salendo agli onori delle cronache perché da doppiato a Oulton Park butta fuori il leader e futuro vincitore della serie Jim Crawford al volante dell'Ensign N180, suscitando le ire del pubblico, ma pazienza.

In Can-Am 1982 con la March 811 ex F.1

Glass ci prende gusto e, prima di dire basta davvero, vive un'ultima avventura addirittura nella Can-Am 1982, con un'altra F.1, la March 811 ex Derek Daly, schierata dalla Cobra di Colin Bennett, per l'occasione dotata di parafanghi, con la quale è 17° a Trois Rivieres e 32° a Riverside. A raccontare quest'ultimo hurrà è il suo compagno di squadra di allora, il mitico Valentino Musetti, italo-inglese pilota e stuntman nel cinema: *«Fu una bella avventura. Glass voleva coronare la sua incredibile carriera di gentleman driver correndo con una F.1 anche in America. Certo, lui non era da top ten e neanche io, perché le vere Can-Am di 5000 cc andavano molto di più delle nostre ex F.1, però ho dei bei ricordi. Glass era uno simpatico, con tanti di quei soldi che poteva fare ciò che voleva e anche una persona molto, molto piacevole. Ha vissuto come ha voluto* - conclude Valentino -, *e penso abbia fatto proprio bene: ha corso con tantissime F.1, si è divertito molto ed è uno che ha capito tanto, se non tutto, di come ci si debba godere la vita».* ●



QUANDO GLASS SILURO CRAWFORD

Sopra, Oulton Park 1982, British F1 Championship: in fase di doppiaggio Glass butta fuori la Ensign di Crawford. In alto, Arnold con la McLaren M29C e, a destra, in mare con la sua Cigarette da top driver della motonautica australe. Sotto a destra, la sua McLaren ex Prost e, in basso, su Ferrari Super Squalo in azione nel 1957 a Sidney. A sinistra, Glass parla con Graham Hill al via della gara Tasman Cup a Pukekohe, nel 1965. Nell'altra pagina, dall'alto, è in tre immagini con la sua gloriosa Maserati 250F di F.1, a Lowood nel 1959, in Tasmania nel 1960 e a Bathurst, nella stessa stagione. In basso, lo vediamo infine nel Gp d'Australia 1962 (vinto da Bruce McLaren): qui Glass è al volante della Brm P48 di F.1 dotata di un motore Buick che è proprio lo stesso usato dalla ultima Scarab monoposto, con cui corse Chuck Daigh

ALLACCIA LA CINTURA

GOLD COLLECTION

OGNI MESE STORIE AD ALTA VELOCITÀ

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

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.
La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

NON PERDERE IN EDICOLA*
ALFA ROMANZO
LA LEGGENDARIA STORIA DEL BISCIONE IN F.1

FEBBRAIO	LAUDA 70	AGOSTO	FERRARI MUNDIAL
MARZO	ABARTH. Il mito dello Scorpione	SETTEMBRE	I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
APRILE	FORMULA MAGIC	OTTOBRE	I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
MAGGIO	RALLY D'ITALIA	NOVEMBRE	ALFA ROMANZO
GIUGNO	FIORIO 80 ANNI	DICEMBRE	L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
LUGLIO	15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F.1	GENNAIO	BOLIDI DALLE MILLE VITE

1A EDICOLA!!

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

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

A DICEMBRE L'UNDICESIMA USCITA
"L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1"

AUTO SPRINT

*costo di 5 euro + Autosprint

Dovesicorre

VELOCITÀ

5-7 dicembre
TEST F.2
Yas Marina
www.fiaformula2.com

14-15 dicembre
WEC
8 Ore di Sakhir
www.fiawec.com

WTCR
Sepang
ultima prova
www.fiawtcr.com/it

RALLY

7-8 dicembre
RALLYDAY
6° Rallyday Fettunta
valdelsacorse.it

14-15 dicembre
RONDE
Rally Ronde di Sperlonga
www.rallydisperlonga.it

RONDE
15° Ronde Città dei Mille
www.arescommunication.com

20-22 dicembre
MEMORIAL PERISSINOT
Il Ciocchetto
www.cioccorally.it

RACEDAY
21° Rally Prealpi MasterShow
www.prealpimastershow.net

Leclassifiche

VELOCITÀ

F2

Resoconto della gara a pag. 44
Yas Marina (Emirati Arabi),
29 novembre-1° dicembre 2019

Gara-1: 1. Camara (DAMS) 31 giri in 1'02'17"011 alla media di 165.750 km/h; 2. Matsushita (Carlin) a 5"149; 3. Zhou (UNI-Virtuosi) a 7"765; 4. Deletraz (Carlin) a 10"919; 5. Ilott (Charuz Racing System) a 15"981; 6. Ghiotto (UNI-Virtuosi) a 20"385; 7. Latifi (DAMS) a 25"785; 8. Giuliano Alesi (Trident) a 32"249; 9. Mick Schumacher (Prema) a 41"902; 10. Aitken (Campos) a 48"680; 11. Mazepin (ART Grand Prix) a 49"560; 12. King (MP) a 50"479; 13. Isaakian (Charuz Racing System) a 53"455; 14. De Vries (ART Grand Prix) a 53"963; 15. Lundgaard (Trident) a 56"593; 16. Gelael (Prema) a 58"602; 17. Calderon (Arden) a 62"900; 18. Sato (Campos) a 97"470.

Giro più veloce: Zhou in 1'54"077 alla media di 175.271 km/h

Sprint Race: 1. Ghiotto (UNI-Virtuosi) 22 giri in 44'22"552 alla media di 195.710 km/h; 2. Latifi (DAMS) a 7"274; 3. Sette Camara (DAMS) a 10"235; 4. Ilott (Charuz Racing System) a 16"106; 5. Giuliano Alesi (Trident) a 17"273; 6. Deletraz (Carlin) a 19"451; 7. Matsushita (Carlin) a 23"230; 8. Aitken (Campos) a 27"075; 9. Mick Schumacher (Prema) a 28"578; 10. Zhou (UNI-Virtuosi) a 29"112; 11. King (MP) a 31"532; 12. Lundgaard (Trident) a 37"018; 13. De Vries (ART Grand Prix) a 40"436; 14. Calderon (Arden) a 43"149; 15. Ragunathan (MP) a 52"593; 16. Mazepin (ART Grand Prix) a 59"719; 17. Sato (Campos) a 3 giri;

Giro più veloce: Latifi in 1'55"526 alla media di 175.271 km/h

Campionato: 1. de Vries 266 punti; 2. Latifi 214; 3. Ghiotto 207; 4. Sette Câmara 204; 5. Aitken 159; 6. Matsushita 144; 7. Zhou 140; 8. Delétraz 92; 9. King 79; 10. Hubert 77; 11. Ilott 74; 12. Schumacher 53; 13. Correa 36; 14. Boccolacci 30; 15. Alesi 20; 16. Markelov 16; 17. Gelael 15; 18. Mazepin 11; 19. Boschung 3; 20. Raghunathan 1.

F4

Resoconto della gara a pag. 56
Yas Marina (Emirati Arabi),
29 novembre-1° dicembre 2019

Gara-1: 1. A. Al Qubaisi (Abu Dhabi) 12 giri in 26'53"751 alla media di 148,423 km/h; 2. Marinangeli (Xcel) a 3"644; 3. Connor (Xcel) a 7"351; 4. Hijjawi (Dragon) a 11"970; 5. H. Al Qubaisi (Abu Dhabi) a 14"735; 6. Gohler (Mucke) a 15"415; 7. Almeida (Xcel) a 31"757; 8. Hannah (Dream) a 52"899; 9. Shameli (Xcel) a 1'01"712; 10. Reisch (3Y Technology) a 1'02"745; 11. Van der Helm (Xcel) a 1 giro; 12. Juffali (Dragon) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4° di Marinangeli in 2'13"484 alla media di 149,788 km/h.

Gara-2: 1. Connor (Xcel) 11 giri in 27'08"652 alla media di 134,789 km/h; 2. Hijjawi (Dragon) a 1"691; 3. Van der Helm (Xcel) a 4"727; 4. Gohler (Mucke) a 6"773; 5. Almeida (Xcel) a 10"694; 6. Juffali (Dragon) a 20"256; 7. Peklin (Xcel) a 20"875; 8. Shameli (Xcel) a 21"669; 9. Hannah (Dream) a 24"569; 10. Reisch (3Y Technology) a 31"204; 11. H Al Qubaisi (Abu Dhabi) a 1'31"299.

Giro più veloce: l'11° di Van der Helm in 2'14"041 alla media di 149,164 km/h.

L'OUTLET DI AUTOSPRINT

per informazioni outlet@autosprint.it

SPORT

CALVAGNI E RIZZO, IMPERATORI DEL 3° ROUND

Con la "Wrc Light", in occasione del 3° Round di questa 18^ edizione della Sn1, ad imporsi su tutti, sono stati Tomas Calvagni, nella prima prova, e Maurizio Rizzo, nella seconda. Come al solito, è stata una giornata, ricca di spettacolo, con i vari piloti, impegnati a darsi battaglia, che si sono esaltati alla guida dell'ennesimo mezzo diverso, che i drivers della categoria regina di casa Selezione, hanno l'opportunità di guidare nell'arco di una stagione. Sul podio finale, sono saliti anche Longo e Bordonaro. La coppia formata invece, da Alfio Spoto e Giuseppe Gulisano, ha vinto in ex-aequo, il "Trofeo di Merito". Nel contempo, continuano le Selezione, per entrare a far parte del gruppo di piloti per la 19^ stagione della Snp. Farlo è semplice, basta contattare la segreteria all'indirizzo email: selezionenazionalepiloti@gmail.com

La Snp si può seguire attraverso i canali ufficiali social su facebook/selezionenazionalepiloti, Instagram e YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, 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. Telefonare 333-2493694.

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

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

AUTOSPRINT EXTRA

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.

LAT

IL GP DEL BRASILE HA SEMPRE TRAME STRANE, TANTO CHE...

Il fantasma di **Interlagos**

C'è uno spiritello dispettoso che aleggia tra i saliscendi del circuito Paulista di Interlagos, un piccolo fantasma che si diverte a scompaginare la trama di un film dal finale scontato, per regalare agli spettatori una serie di colpi di scena imprevedibili. Sicuramente è stato lui, quel 6 aprile 2003, a mischiare le carte nel corso del 54° giro, mandando prima Webber e poi Alonso a spetasciarsi contro le barriere, disseminando la pista di detriti e regalando, solo qualche giorno dopo, la prima vittoria in carriera alla gialla Jordan di Fisichella. Forse fu sempre lui che volle restituire, con gli interessi, quella vittoria sottratta a Raikkonen nel 2003, regalandogli un rocambolesco finale che lo laureò Campione del Mondo sulla Ferrari, quell'indimenticabile 21 ottobre del 2007. E ne ha fatte tante altre il dispettoso spiritello, fino alla domenica in cui ha voluto strafare: prima mandando Vettel e Leclerc a fare cin cin in pista e non su un sicuro podio, poi mandando un innervosito Hamilton addosso ad un incolpevole e meritevole Albon, quindi, non pago, regalando una volatona strappacuore tra Gasly ed Hamilton, vinta dal primo a risarcimento della retrocessione subita da Red Bull a Toro Rosso ed a risarcimento di tutti gli insulti mandati all'indirizzo della Honda da parte di un famoso pilota Asturiano... Ed, in ultimo ma non ultimo, la volata tra Sainz, Raikkonen e Giovinazzi, questi due su una Alfa-Sauber che, per un pelo, poteva vedere il suo primo podio, oltre che il 104° del Vecchiettino di Espoo. Non sono mai stato un tifoso di Senna, pur avendo avuto il privilegio di vederlo gareggiare sin dagli esordi con la Toleman. Sia chiaro, mai messo in discussione il suo talento, ma, come forse altri quattro/cinque al mondo, mi stava antipatico... Che ci posso fare. Ma mi viene il sospetto che lo spiritello di cui sto parlando altri non sia che il nostro Ayrton, che una volta tanto ritorna sulla sua amata terra Paulista per gustarsi il Gran Premio di casa e che, da simpatico fantasmino, si diverta a mischiare le carte per donare spettacolo ed emozioni. Quelle che lui ci dava quando era in pista.

Roberto Paradiso

Caro Roberto, ti pubblichiamo anche se il Gp del Brasile è in archivio, ma la tua mail è talmente ricolma di poesia e passione, che la sua presenza sulle nostre pagine è gradita, bene accetta e godibile. A leggere le cose con gli occhi dell'appassionato colto e sensibile, escono piccole grandi storie meravigliose quali questa tua è.

A PROPOSITO DELL'AVVENIRE COL CAVALLINO DI SEB

Parlando di **Vettel**

Compro, leggo e raccolgo Autosprint dal n.2 del 1970. La fede Ferrari è sempre stata indelebile anche nei 19 anni bui ante Schumi. Quest'anno ormai la fede in Ferrari e F.1 si stava affievolendo per il continuo dominio Mercedes, per la F.1 che è diventato sport per "signorine" (duello Arnoux Villenuove docet), per cui stavo decidendo di abbandonare la fede, ma all'improvviso l'amata risorge. Però il designato al 5° titolo nella sognata Ferrari continua a fare marachelle. Se ci fosse stato il Vecchio, Vettel sarebbe stato licenziato a Singapore 2018. Dopo l'ultima di domenica scorsa nessuno sul giornale parla di licenziamento. Per quale motivo? Non potete farlo? È sconveniente per quale motivo? Costa troppo? Perché la Ferrari non si libera del disastroso Vettel e continua a farsi del male? Magari non sarebbe bene sostituirlo con Bon Giovi?

Attilio Mondelli

No, no, la nostra linea non è certo per il licenziamento in tronco di Vettel, ma per la possibibilità di ristabilire un dialogo, una collaborazione e un clima sostenibile tra i due attuali piloti Ferrari in chiave 2020. Questo per un motivo semplice: perché a oggi non esistono alternative percorribili decenti. Tutto qui.

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT N MOTO
AM GUERIN SPORTIVO SPORT STYLE

LASCIA UN SEGNO.
CONQUISTA IL SOGNO.

ROMA, 29 MARZO 2020

MARATONA
& STAFFETTA

ISCRIVITI SUBITO!

55 EURO

FINO AL 31 DICEMBRE.

RUN ROME THE MARATHON

runromethemarathon.com

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

powered by infront

Corriere dello Sport SEMPLICEMENTE PASSIONE

Italia Marathon Club

UNO DEI DUE HA APPENA PRESO APPUNTAMENTO ANCHE CON NOI.

Da oggi, grazie al nuovo **BMW Service Check-in**, puoi prenotare online la manutenzione della tua BMW, scegliere il tuo Consulente Service di fiducia, prenotare la Courtesy Car e organizzare il Pick-Up & Delivery. A qualunque ora del giorno e della notte.

BMW Service: gli unici orari che abbiamo sono i tuoi.

Scopri di più su bmw.it/servicecheck-in

BMW Service

TUTTO IL FILM DEL CAMPIONATO DEL MONDO DI F.1 2019

BE 7,70 € - MC COTE D'AZUR 7,50 €
PTE CONT. 7,50 € - E 7,50 €
CH CT 9,20 CHF - CH 9,50 CHF

AUTO SPRINT

n. 49

Anno LVIII
Settimanale 3-9 dicembre 2019

Numero super
AUTO SPRINT + AS Extra
4,00 euro (Italy only)

LO SHOW DEI RECORD

SORRISI E CAMPIONI

Sesto titolo per Hamilton, dodici centri iridati consecutivi per Mercedes mentre la Ferrari scopre il nuovo idolo in Leclerc ai primi trionfi nei Gp

DRIVEN BY INNER COOL

PETRONAS

WORLD CHAMPIONS
MERCEDES 14.15.16.17.18.19
6
LEWIS HAMILTON 08.14.15.17.18.19

#aTeamComeTrue

PETRONAS SYNTIUM

Fights Excessive Engine Heat

PETRONAS Syntium con tecnologia °CoolTech™
Protegge e raffredda le parti più critiche del motore, per garantire prestazioni ottimali anche in condizioni estreme.

I risultati di un magnifico lavoro di squadra sono sotto gli occhi di tutti. Il sesto titolo mondiale consecutivo Costruttori FIA FORMULA ONE è frutto di una tecnologia innovativa dei lubrificanti, che fa la differenza anche nelle condizioni più estreme. Scegli un prodotto all'avanguardia per la tua auto, fai affidamento su chi è in grado di rispondere alle esigenze dei motori di ultima generazione.

Oil Developed For

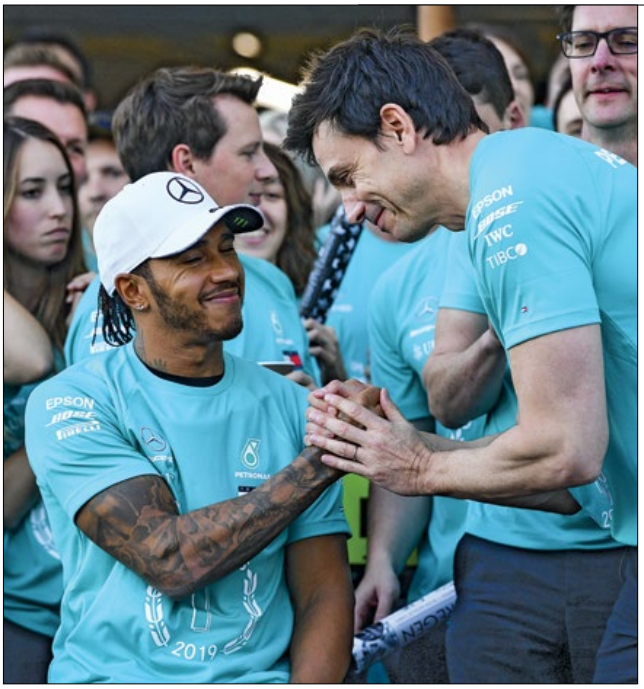
PETRONAS SYNTIUM | AMG PETRONAS MOTORSPORT

www.pli-petronas.com

:proposte

Killer seriali di Mondiali F.1

Il Mondiale extralarge che ha trasformato la Formula Uno in un lungo serpentone allungato su dieci mesi, si è chiuso ad Abu Dhabi solo per onor di firma. In realtà il finale della storia era già stato scritto dopo pochi capitoli, all'interno di una trama assai poco avvincente e imperniata ancora una volta sugli stessi protagonisti, veri killer seriali in tema di trionfi e griffe iridate. Con un incredibile, preciso, rigoroso, copia e incolla alla voce titoli, la Mercedes lascia un segno indelebile nella specialità con Lewis Hamilton che adesso si prepara a scrivere nuovi esaltanti racconti, perché il record dei 7 mondiali vinti da Michael Schumacher, adesso, è davvero lì a un passo, quasi palpabile. Col dodicesimo titolo consecutivo finito nelle loro fauci, le Frecce d'Argento si lanciano in una nuova dimensione, un nuovo filone che lascia segni indelebili nella specialità. La storia moderna della F.1 sta cambiando davanti ai nostri occhi con uno squadrone che rimarrà immortale. *«Un team come questo non c'è mai stato neanche in passato»*, ha raccontato Mattia Binotto nel giorno in cui si sono chiusi tutti i giochi negli Stati Uniti, quando alla fine della stagione mancavano ancora due round. A Maranello dalla seconda metà degli Anni 90 e alla sua prima stagione da team principal della Ferrari, l'ingegnere di Selvapiana è persona molto pratica, che non cerca mai facili scusanti e soprattutto conosce perfettamente le dinamiche che ha innescato la Casa della Stella nel Mondiale di F.1. Al suo primo anno di gestione al timone del Reparto Corse della Rossa, Binotto ha guidato una Ferrari che prima ha sedotto il suo popolo, con una serie di test pre-stagionali da stropicciarsi gli occhi e poi li ha sedotti nella prima parte del campionato quando le doppiette della Mercedes hanno marchiato a fuoco le classifiche e le SF90 rimanevano costantemente balbettanti difronte alla famigerata finestra di utilizzo degli pneumatici. Poi come un lampo d'estate sono arrivate le tre vittorie di fila messe a segno tra Spa, Monza e Singapore che hanno riacceso fragorosamente un entusiasmo rimasto strozzato per molto tempo e regalato alla gente del Cavallino un vero nuovo idolo: Charles Leclerc. Al debutto sulla Ferrari, il monegasco ha fatto ribattere il cuore all'impazzata ai tifosi della Rossa. E tanto è bastato per tornare a fare pensieri in grande. Ma solo in chiave futura perché quest'anno la storia era già stata scritta e gli autori erano sempre gli stessi: Hamilton e Mercedes.



SUTTON-IMAGES.COM

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

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

Ricerca fotografica: Chicco Rimondi

Humour: Giorgio Serra

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

Statistiche: Michele Merlino

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT INMOTO AM GUERRIN SPORTIVO SPORT STYLE

Testi Pino Allievi, Mario Donnini, Giorgio Terruzzi **Fotografie** Getty Images, La Presse, Lat, Sutton-Images.com
Statistiche Michele Merlino **Grafica** Alberto Rondelli, Roberto Rinaldi **Scelta fotografica** Chicco Rimondi

Esaltati e felici

Sesto titolo per Hamilton e prime sonanti vittorie iridate per Leclerc: i veri protagonisti della stagione di Formula Uno 2019 sono proprio loro

Quel vizio di vincere

L'inglese della Mercedes col sesto titolo mondiale è sempre più lanciato verso il firmamento F.1, mentre il monegasco ha appena iniziato la sua storia da sogno con la Ferrari

DI **MARIO DONNINI**

Esistono mondiali belli e mondiali brutti? Oppure la risposta può essere solo soggettiva, quindi, tutto sommato, inutile e irrilevante? Chissà. Fatto sta che se questa annata potesse essere giudicata in base a incertezza, suspance e imprevedibilità degli sviluppi, il suo indice di appetibilità risulterebbe basso, molto basso, bassissimo.
E questo indipendentemente e del tutto a prescindere dalla Ferrari, protagonista solo a tratti, ma sostanzialmente esclusa fin dall'inizio dalla lotta al titolo. Con la Mercedes che piazza il record delle doppiette grazie a cinque secchi uno-due nei primi Gp dell'anno e Hamilton che uccide la lotta trionfando in sette delle dieci gare iniziali, il resto del calendario tutto sommato diventa solo un pigro scorrere d'un'acqua già ampiamente indirizzata, Gp dopo Gp, ansa dopo ansa, verso una foce conosciuta e tranquilla.

Eppure da un punto di vista della storia della F.1 questo campionato resterà bello impresso nella memoria, perché in esso e grazie a esso la Mercedes di Toto Wolff e Niki Lauda - ahinoi scomparso nel bel mezzo della stagione, a Zurigo, il giorno 20 maggio -, strappa idealmente alla Ferrari di Schumi, Montezemolo e Todt il numero complessivo di titoli iridati consecutivi vinti. Se erano undici per quella Rossa, dal 1999 al 2004, sono ora dodici per le Frecce d'Argento dal 2014 a oggi, ossia in quella che viene contraddistinta con la didascalica dizione di era turboibrida.
Da qui a fare considerazioni definitive e concludenti, ce ne corre, perché questo ciclo tecnico ancora avrà un anno di vigore e nulla vieta di pensare a un'ulteriore prosecuzione della striscia argentea vincente.
Se lo augura per primo Lewis Hamilton, il quale proprio grazie al bruciante avvio e soprattutto a una fantastica costanza di rendimento unita a un'incredibile refratterietà all'errore, ha gettato le basi per il raggiungimento del sesto titolo mondiale, il terzo consecutivo, che lo pone ora davanti a Juan-Manuel Fangio e, soprattutto, in scia al primato dei primati delle sette iridi di Michael Schumacher.
Sì, ecco dove sposta, questo campionato. Perché getta le fondamenta di capitoli ulteriori e presumibilmente vicini, capaci non più di riscrivere la storia ma d'incidere negli annali e in bella copia addirittura la leggenda. Perché ormai Lewis Hamilton, anzi, Mister Hammer, martellando sempre più e non mancando mai l'incudine, è vicinissimo a eguagliare Schumi e a insidiargli anche l'altro record di portata definitiva, quello del numero totale di vittorie, fermo a 91 ma molto a tiro, visto che Lewis in piena era turboelettrificata viaggia a una media di circa dieci vittorie a stagione...
In altre parole, c'è tanta sostanza che resta, in un'annata come questa. Nella quale Lewis Hamilton si dimostra sovrano assoluto, dittatore e protagonista quasi unico, lasciando al compagno Bottas un gregariato fatto di gioie comunque dignitose soprattutto nel giro secco in qualifica, ma anche coi Gp che il finlandese è tornato a vincere dopo lo sterile ma operoso 2018. E la cosa più bella del 34enne inglese, che in carriera ha errato davvero poco, è che adesso nei momenti che contano non sbaglia più praticamente per niente. Quanto agli altri, difficile giudicare con un solo voto o un unico aggettivo la stagione Ferrari. Grandi speranze corroborate da fantastici test di pre-stagione, poi la delusione per la realtà concreta e quindi, progressivamente, la consolazione di veder crescere una stella, Charles Leclerc, un progetto, quello della SF90, e i primi segnali di rinascita. Da quelli incipienti ma non coronati, per varie ragioni, in Bahrain, Canada e in Austria. E poi i rigeneranti trionfi, a partire da quelli di Leclerc sui templi della Velocità di Spa - nel tragico weekend in cui ha perso l'amico Hubert, in F.2 -, e Monza, per continuare col rinascente Seb Vettel a Singapore.
Anche se poi l'inopinata toccata tra i due piloti Ferrari a Interlagos lancia un campanello d'allarme e un'emergenza di gestibilità dei due, tali da richiedere un supplemento d'intensità a Mattia Binotto. Chiamato oggi e domani a un compito titanico, per il quale capacità, intelligenza e esperienza non gli mancano.
Poi ci sono i bei segnali e i trionfi Honda, grazie alla Red Bull di Max Verstappen, con una incredibile doppietta di power unit giapponese in Brasile, laddove all'olandese volante fa da secondo il sorprendente e sportivamente redivivo Piere Gasly con una Toro Rosso mai così gloriosa dal 2008 a Monza, il giorno del primo centro in F.1 di baby Vettel. Grande anche la McLaren, quarta forza del mondiale, mentre poca luce per la Renault, a inizio stagione ben più ambiziosa e speranzosa, mentre alti e bassi in casa Alfa Romeo, più luminosa all'inizio ma comunque ben sostenuta da un Raikkonen tosto e da un Giovinazzi in crescendo e meritatamente confermato accanto a Iceman anche in chiave 2010. Dignitosa la Racing Point con Perez e Stroll, peccato per la mancata crescita della Haas, entrata in avvitamento dopo un buon inizio, e peccato ancor di più per il coma profondo della Williams che ha tarpato le ali a Russell e a Kubica gettando nell'anonimato prestazioni e possibilità che avrebbero meritato ben altri mezzi. Ma tant'è. È andata, punto. Di una stagione come questa due sono le vere, belle e grandi notizie. La prima è che servirà da trampolino alla prossima, la quale contiene le chance di una rivincita che fin da ora appare molto stuzzicante. L'altra bella news di un'annata F.1 come questa, è che finalmente è finita.

> ***Questa è la tipica stagione di transizione, trampolino necessario verso un'era nuova che (si spera) conterà le vere novità e le invocate rivoluzioni***

brembo

brembo.com

NON È IL NOSTRO TRAGUARDO IN GARA

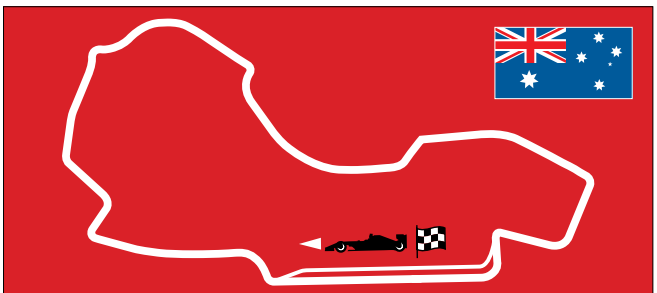
ALWAYS IMPROVING

Per più di 40 anni, ogni weekend, abbiamo vinto nei circuiti più difficili del mondo, garantendo i più alti livelli di sicurezza e le migliori performance di frenata.

GETTY IMAGES

Australia Bottas per cominciare

Il primo gesto ufficiale del mondiale è di rispetto, in ricordo e in onore dello storico direttore di gara della F.1, Charlie Whiting, scomparso a causa di un'embolia polmonare mentre si trovava a Melbourne, a tre giorni dal Gran Premio.
Pronti-via e Valtteri Bottas scavalca Hamilton, che resta davanti a Sebastian Vettel, con Leclerc bruciato da Verstappen. I giri passano e Bottas comanda il gruppone, seguito sempre dal compagno e rivale Hamilton, poi Vettel, Verstappen, Leclerc, Magnussen, Grosjean, Hülkenberg e Raikkonen.
Al ventitreesimo passaggio Bottas, monta le medie e cede il comando a Verstappen, ma al 30esimo passaggio Valtteri torna leader con 16"9 secondi di vantaggio su Hamilton, 19"0 su Vettel, 19"4 su Verstappen e 35" su Leclerc.
Bottas domina e segna il giro più veloce, che da questa gara assegna un punto in più. Tutto regolare per il finlandese, che conquista la sua quarta vittoria nel mondiale, battendo Hamilton. Racing Point, con Lance Stroll, ottiene i primi punti iridati.

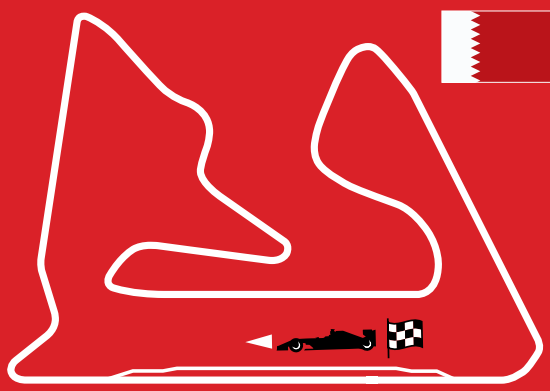


RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power +, 2019) 1'20"486 media 237,194
SUL GIRO IN GARA
M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'24"125 media 226,933 km/h
SULLA DISTANZA
M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1h24'15"757 media 219,011 km/h

Bahrain Cavalcata sfortunata per Leclerc

Comincia bene Vettel, subito primo, col poleman Leclerc sopravanzato da Bottas, ma già al secondo giro Charles infila Valtteri. Il monegasco è scatenato, perché al sesto giro attacca Vettel che prova a ripassare, ma il baby tiene duro. Al giro 13 rientrano Leclerc e Hamilton. Charles esce con le medie, Lewis con le morbide. Leclerc è in gran giornata e si comincia a profilare la possibilità di una vera e propria impresa vittoriosa, che nobiliterebbe, al secondo gettone di presenza, il mandato di Mattia Binotto. Al 32° giro Verstappen, alla seconda sosta, va di mescola media, come Hamilton. Al giro 37 Vettel è messo sotto pressione da Hamilton il quale, attaccandolo, lo costringe in testacoda, pur agendo in modo molto pulito. Tra l'altro l'ala anteriore di Vettel cede e Seb è costretto a fermarsi per cambiarla, scivolando nono. Al giro 46 Leclerc ha 9" su Hamilton e 35" su Bottas ma poi colpo di scena: perde terreno per un guaio a un cilindro e cede prima a Hamilton e sei giri dopo a Bottas, mentre Vettel risale quinto. Quindi i ritiri quasi simultanei delle Renault di Ricciardo e Hulkenberg provocano l'entrata della Safety Car e Hamilton va a vincere davanti a Bottas. Lo sfortunato Leclerc si consola col suo primo podio in F.1. Tra i rookie, Norris è gran sesto e Albon buon nono, entrambi ai primi punti iridati.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019) 1'27"866 media 221,737 km/h

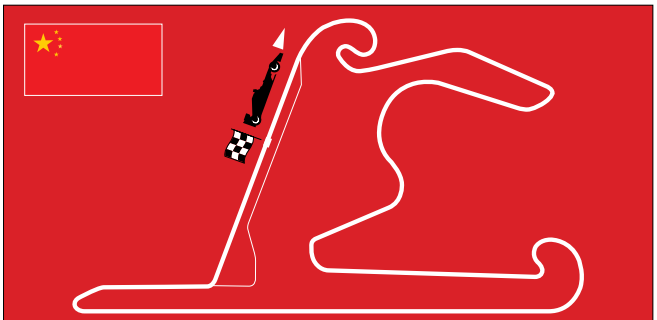
SUL GIRO IN GARA
P.de la Rosa (McLaren MP4-20/Mercedes, 2005) 1'31"447 media 213,054 km/h

SULLA DISTANZA
F.Alonso (Renault R25, 2005) 1h29'18"531 media 207,082 km/h

SUTTON-IMAGES.COM

Cina Hamilton vince ed è leader

Gara iridata numero mille, con Hamilton subito primo davanti a Valtteri Bottas, mentre Leclerc infila Vettel. Dopo la Virtual Safety Car per un contatto, le Mercedes se ne vanno senza problemi. La Ferrari richiama Vettel per montare gomme dure al primo pit-stop, mentre al giro 22 si ferma Bottas, seguito da Leclerc. Hamilton cambia gomme a sua volta e resta leader.
Al trentasettesimo passaggio le due Mercedes dominatrici si fermano quasi simultaneamente, calzando entrambe gomme medie.
Leclerc viene sfilato dal compagno di scuderia Vettel al quarantatreesimo giro e poi si ferma per il secondo pit stop, rientrando alle spalle di Verstappen.
Il destino della gara non viene messo in dubbio in nessun momento della competizione, con Lewis Hamilton che vince ancora, toccando quota 75 trionfi. Mercedes è alla terza doppietta su tre gare, eguagliando la Williams 1992. Vettel, invece, coglie il primo podio stagionale.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
S.Vettel (Ferrari SF71H, 2018) 1'31"095
media 215,419 km/h

SUL GIRO IN GARA
M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1'32"238
media 212,749 km/h

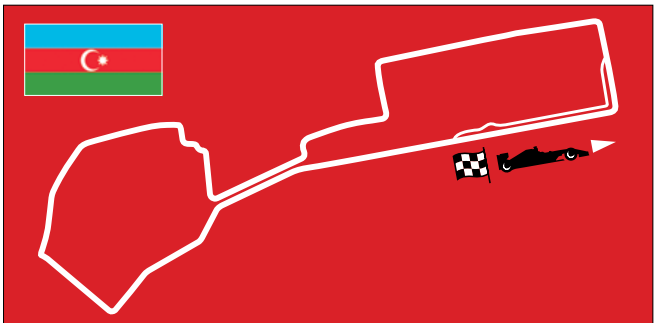
SULLA DISTANZA
R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004)
1h29'12"420 media 205,185 km/h

SUTTON-IMAGES.COM

GETTY IMAGES

Azerbajian Stella d'Argento sempre più splendente

Siamo di nuovo a un Mercedes show, con Bottas subito in testa davanti a Hamilton, Vettel, il sorprendente Perez, Verstappen, Norris, Kvyat, Sainz Jr., Ricciardo e Leclerc, il quale si caratterizza col fatto che è il solo dei top driver ad avviarsi con le medie, rimontando ben presto su Ricciardo e Kvyat. Al giro 9 Charles monta le soft, inanellando poi passaggi velocissimi. Quanto ai due della Mercedes, passano alle medie lasciando Leclerc al comando su Verstappen. Le due Stelle d'Argento colmano il gap su Leclerc, in testa fino al giro 31, quando viene passato prima da Bottas e poi da Hamilton. Al trentatreesimo giro tocca a Vettel passare Leclerc, che si riferma per montare le soft. Il finale di gara vede Lewis Hamilton portare a meno di un secondo il distacco dall'agguerrito compagno di team Bottas, che comunque resta in testa sino alla fine. Mossa tattica per la Ferrari nell'ultima parte di gara, con Leclerc che calza le soft nuove e va a segnare in tempi record il giro più veloce, con punto di bonus annesso. Bottas conquista la sua quinta vittoria in F.1, che è pure la quarta doppietta consecutiva in casa Mercedes.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'40"495 media 215,043 km/h

SUL GIRO IN GARA

C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019) 1'43"009 media 209,795 km/h

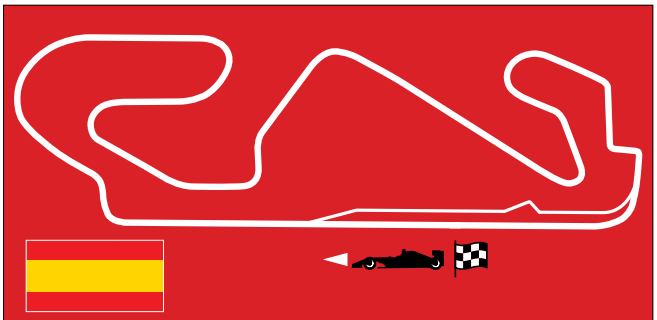
SULLA DISTANZA

N.Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid) 1h32'52"366 media 197,721 km/h

GETTY IMAGES

Spagna Lewis è il vero padrone del campionato

Lo sbarco F.1 sui tracciati europei più tradizionali potrebbe portare una ventata di novità, visto che a Barcellona nei test di pre-stagione la Ferrari aveva spopolato. Tanto che al via Vettel prova a infilare le Mercedes ma non riesce a beffarle, finendo passato da Verstappen. Hamilton vola in testa seguito da Valtteri Bottas, mentre Vettel è inseguito da Leclerc, Gasly, Grosjean, Magnussen e Kvyat. Al dodicesimo giro Leclerc supera Vettel, mentre Hamilton domina su Bottas, con 10" su Verstappen, 14"8 su Leclerc e 18"9 su Vettel. Dopo l'attesa tornata dei pit-stop, in realtà nulla di sostanziale muta e la classifica non segnala scossoni particolari. Al giro 46 contatto tra Norris e Stroll, alla seconda curva, con conseguente Safety Car. Le Mercedes ne approfittano per rimontare soft, ma usate. Alla ripartenza Hamilton resta leader e di fatto ormai anestetizza la competizione volando verso il trionfo. Per lui è il settantaseiesimo centro nel mondiale, davanti a Bottas e Verstappen. Mercedes è alla quinta doppietta di fila. Ormai il campionato è nel segno delle Stelle d'Argento e dispiace per gli altri.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'15"406 media 222,236 km/h

SUL GIRO IN GARA
D.Ricciardo (Red Bull RB14/TAG Heuer, 2018)
1'18"441 (213,638 km/h)

SULLA DISTANZA
F.Massa (Ferrari F2007, 2007) 1h31'36"230
media 198,102 km/h

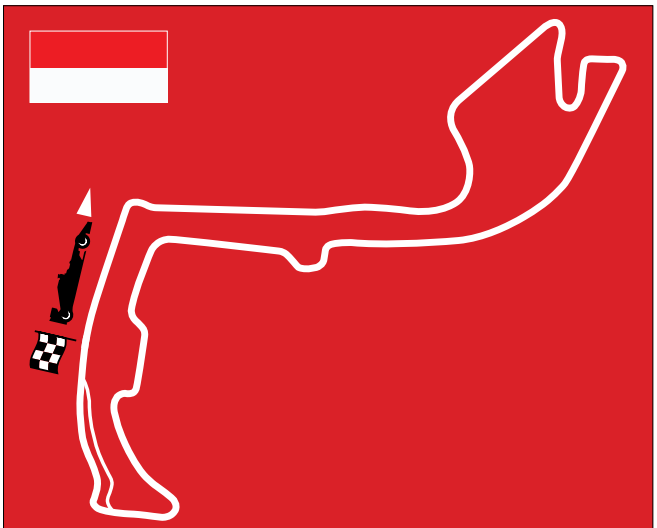
Monaco Hammer vince ma basta doppiette Mercedes!

Pronti-via e Hamilton resta leader, mentre Bottas respinge le insidie di Verstappen. Vettel è quarto seguito da Ricciardo, Magnussen, Gasly e Sainz.

Intanto Leclerc, avviatosi dalle retrovie, è protagonista di una rimonta entusiasmante, passando al tornantino Norris, quindi alla Rascasse Grosjean. Ma, quando prova su Hulkenberg, c'è un contatto e Charles perde terreno per poi toccare le barriere, trovandosi costretto a un cambio gomme. Entra così la Safety Car per pulire i pezzi di gomma lasciati dallo stesso Leclerc.

C'è quindi un contatto in pit-lane tra Bottas e Verstappen, col finlandese che si riferma il giro dopo ma resta quarto. Hamilton con le medie, è ancora al top davanti a Verstappen, Vettel e Bottas (tutti su hard) Gasly, Sainz, Kvyat, Albon e Grosjean.

Leclerc è out poco dopo, con la sua Ferrari ormai kappaò. Tocca quindi a Verstappen subire time penalty in seguito all'episodio con Bottas in pit lane. Dopo la sosta, Hamilton non riesce ad andar via a Max, scatenato, a pochi decimi. Nel finale Verstappen fa di tutto per alitare sul collo di Hamilton, un po' in crisi di gomme. Max addirittura prova ad attaccare al tornantino, ma Lewis lo controlla. Al giro 75 c'è un nuovo attacco con tanto di toccata ma Hammer resiste e va a vincere, salendo sul podio per la centoquarantesima volta. Max, secondo, si becca i 5 secondi di penalty e si ritrova quarto, dietro a Vettel e a Valtteri Bottas. Le 5 doppiette consecutive Mercedes non hanno quindi seguito.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'10"166 media 171,211 km/h

SUL GIRO IN GARA
M.Verstappen (Red Bull RB14/TAG Heuer, 2018) 1'14"260 (161,772 km/h)

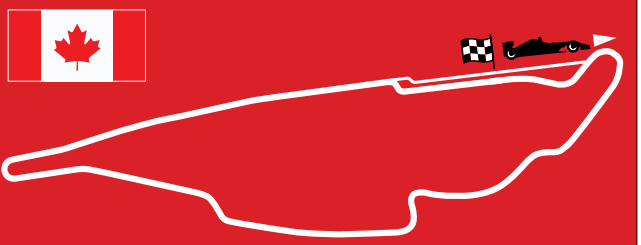
SULLA DISTANZA
D.Ricciardo (Red Bull RB14/TAG Heuer, 2018) 1h42'54"807 media 151,750 km/h

SUTTON-IMAGES.COM

CHE CASO, A MONTREAL!

Canada Il Gran Premio più discusso della stagione!

Chiariamoci subito: è la gara più discussa e controversa dell'anno. Perché Vettel su Ferrari è primo sotto la bandiera a scacchi ma, causa penalizzazione per una manovra ritenuta oltre i limiti del regolamento sull'inseguitore Hamilton, è retrocesso al secondo posto. Seb si era avviato bene, prendendo la testa della gara davanti a Hamilton, Leclerc, Ricciardo, Gasly, Hulkenberg e Bottas. Tutto bene per la Ferrari, tanto che al 25° giro si ferma il leader Vettel, montando hard. Hamilton si stoppa tre giri dopo ma resta dietro, mentre al comando passa Leclerc, al pit stop al 33° giro. Leadership restaurata, con Vettel al top, poi Hamilton, Leclerc, Verstappen, Ricciardo, Bottas e Hulkenberg. Al 48° giro l'episodio clou, con Vettel che manca una chicane e rientra davanti a Hamilton il quale dice d'essere stato stretto a muro. Pochi minuti e la direzione di gara irroga a Vettel un penalty di 5 secondi per essere rientrato in maniera considerata pericolosa. Di fatto la corsa finisce qui: Vettel taglia il traguardo primo ma è Lewis a vincere, con Leclerc terzo. La Ferrari fa reclamo, poi respinto. Le polemiche divampano, alimentate da Vettel che non si dà pace...



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
S.Vettel (Ferrari SF90, 2019) 1'10"240
media 223,513 km/h

SUL GIRO IN GARA
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'13"078 media 214,833 km/h

SULLA DISTANZA
M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004)
1h28'24"803 media 207,165 km/h

LAT

GETTY IMAGES

Francia Tanto per cambiare Hamilton imperversa...

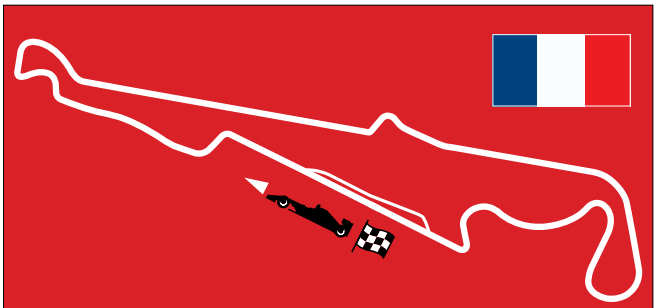
Non siamo neanche a metà, ma il mondiale sembra segnatissimo, con Hamilton e Bottas involati e la Mercedes già certa di vincere tutto ciò che conta. E anche il Paul Ricard sembra essere - e sarà - terreno di dominio per le Frecce d'Argento.

Al via non a caso Hamilton e Bottas svettano su Charles Leclerc il quale tiene dietro Verstappen, Sainz, Norris, Vettel, Gasly, Giovinazzi e Ricciardo.

Pochi scossoni in classifica e dal 20° giro cominciano a fermarsi i top five che vanno su mescola dura, ma nulla cambia. Hamilton con 12 secondi di divario mena le danze su Bottas Leclerc, Verstappen, Vettel. L'unica lotta incerta è tra Hamilton e Bottas, per il giro veloce e il punto extra. Unico scossone, l'attacco di Leclerc a Bottas all'ultima curva, ma niente di fatto.

Hamilton trionfa su Bottas e Leclerc.

L'inglese non riporta il Grand Chelem solo perché Vettel fa segnare il giro veloce, proprio all'ultimo passaggio, con un ultimo coriaceo guizzo. Ma tanto Lewis Hamilton ha mille e più motivi per consolarsi...



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'28"319 media 238,127 km/h

SUL GIRO IN GARA
S.Vettel (Ferrari SF90, 2019) 1'32"740 media 226,775 km/h

SULLA DISTANZA
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+) 1h30'11"385 media 206,025 km/h

CHARLES IN CRESCITA!

SUTTON-IMAGES.COM

Austria Altra fuga per Leclerc ma gode Verstappen

La più bella novità del Gp d'Austria? Il fatto che Antonio Giovinazzi riesca ad arrivare in zona punti. Un italiano non ci riusciva da Corea 2010, il che è tutto dire.
Al via entusiasma Leclerc, che tiene la SF90 davanti alle Mercedes. Charles allunga su Bottas di due secondi, con Hamilton a cinque. Il ferrarista è con le morbide, mentre i rivali Valtteri e Lewis hanno le medie. Quindi Leclerc si ferma al giro 21 e mette le hard.
Il valzer dei pit alla fine vede Leclerc con circa 5 secondi di vantaggio su Bottas, ma occhio alla minaccia tosta di Verstappen che sta per ghermire Valtteri. Max al 50° giro mangia Bottas, si issa in seconda posizione e comincia l'inseguimento a Leclerc, con gomme più fresche. Quindi lo sorpassa alla terza curva, al giro 69, andando in fuga per la vittoria, mentre Vettel passa Hamilton per il quarto posto.
Verstappen trionfa su Red Bull stoppando la sequenza di dieci vittorie di fila per la Mercedes, da Brasile 2018. A podio pure Leclerc e Bottas. Purtroppo per Charles (e per la stessa Ferrari) la gioia del primo trionfo è ancora una volta rimandata...

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
C.Leclerc (Ferrari SF90, 2019) 1'03"003
media 246,731 km/h
SUL GIRO IN GARA
K.Raikkonen (Ferrari SF71H, 2018) 1'06"957
media 232,160 km/h
SULLA DISTANZA
V.Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1h21'48"523 media 224,757 km/h

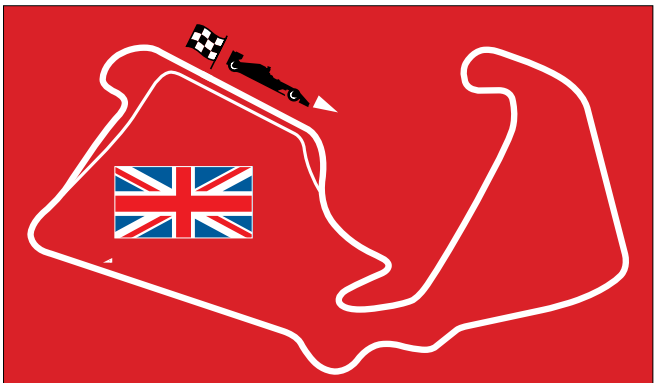
Gran Bretagna Hamilton imbattibile a casa sua

Dai, pensare di battere Hamilton in tale forma e con questa Mercedes sul circuito in cui è idolo e specialista, è un'impresa che neanche a parlarne... Comunque il Gp a Silverstone è in calendario e bisogna pur farlo, visto che il pubblico tra l'altro gremisce l'antico ex aeroporto con passione, amore e dedizione ammirevoli per Lewis. Al via Bottas regola Hamilton, Leclerc, Verstappen, Vettel e Gasly. Là dietro si toccano le Haas, facendo imbestialire il team principal Steiner.

Il leader Bottas, è di nuovo al comando ma sempre sotto attacco di Hamilton e cambia gomme al giro 16 rimontando le medie, con tattica a due soste.

L'evento decisivo al giro 19: Giovinazzi è fuori e entra la Safety Car. Hamilton sfrutta la chance e monta le dure. Dopo il restart Lewis ha 1"3 su Bottas, 6"6 su Vettel e 9" su Verstappen. Al giro 37 Vettel cerca il controsorpasso su Verstappen ma sperona la Red Bull. Sebastian si prende 10" di penalità e va ai box cambiando il musetto: gara rovinata, per lui.

Non finisce qui, perché Lewis all'ultimo giro, con le dure, segna pure il giro veloce. Ottantesimo trionfo iridato, per lui, il sesto nel Gp in cui fa ancora una volta crowdsurfing.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019)
1'25"093 media 249,228 km/h

SUL GIRO IN GARA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+)
1'27"369 media 242,735 km/h

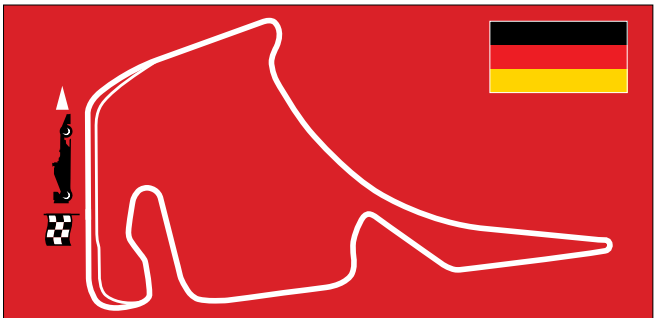
SULLA DISTANZA
L.Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017)
1h21'27"430 media 221,201 km/h (51 giri)

LAT

GETTY IMAGES

Germania Toro Rosso con Kvyat torna sul podio

Piove e si inanellano tornate in regime di Safety-Car, anche se poi si decide di partire da fermi, dalla startig grid regolare. Comandano le Mercedes che mantengono le prime due posizioni, mentre Raikkonen è autore di un grande scatto bruciando Verstappen, quindi sfilano Hulkenberg e Leclerc. Al secondo passaggio una girata fa entrare la Safety. Tanti ai box, con Leclerc protagonista di unsafe release ma solo multato per questo. Al restart primo Hamilton, su Bottas, Verstappen, Leclerc, Hulkenberg e Magnussen. Al 20° passaggio Hamilton ha 5"8 su Bottas, 7" su Verstappen e 11"8 su Leclerc. Altra girandola di pit-stop e altra Safety dopo il ritiro di Norris. Leclerc monta slick, ma esce all'ultima curva e si ritira, costernato. Stesso errore il giro dopo per Hamilton, che la scampa ma deve fermarsi per cambiare il musetto danneggiato. Torna la pioggia e in testa c'è ora Verstappen, seguito da Hulk, Bottas, Albon e Hamilton, con 5 secondi di time penalty per irregolarità nel ritorno dalla corsia box. Al giro 40 esce Hulkenberg e si ritira. Ci risiamo con la Safety-Car: Verstappen monta le intermedie e resta in testa anche se pochi giri dopo passa alle slick. Ora Max è primo con con 2"4 su Stroll e 4"4 su Kvyat, poi Bottas, Carlos Sainz, Magnussen, Albon, Gasly e Vettel. Al cinquantesimo giro Kvyat passa Stroll, mentre Vettel passa Gasly e Magnussen. Al giro 56 è out Bottas, fuori alla prima curva. Altra Safety Car e al restart Vettel infila Sainz e poi pure Stroll e quindi Kvyat. Bandiera a scacchi con tre giri d'anticipo, 64 giri su 67 previsti, con Verstappen vincitore davanti a Vettel, avviatosi ventesimo, e Kvyat a podio, dopo tre anni di purgatorio.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
S.Vettel (Ferrari SF71H, 2018) 1'11"212 media 231,230 km/h

SUL GIRO IN GARA
K.Raikkonen (McLarenMP4-19B/Mercedes, 2004) 1'13"780 media 223,182 km/h

SULLA DISTANZA
M.Schumacher (Ferrari F2004, 2004) 1h23'54"848 media 215,852 km/h

LAT

Ungheria La Ferrari soffre mentre gode Lewis

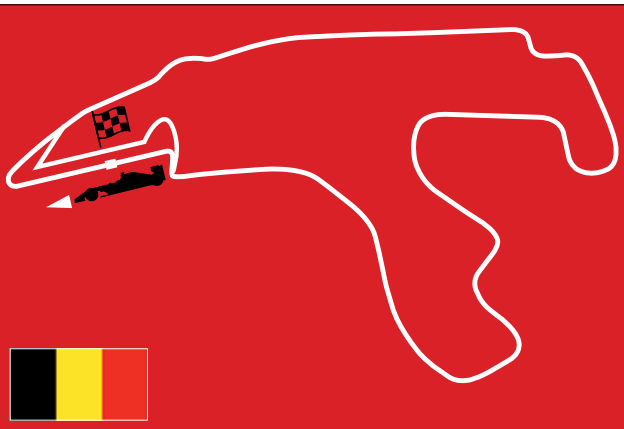
Via buono per Verstappen che gira primo, mentre Hamilton passa Bottas ed è secondo, con Leclerc pronto pure lui a infilare la seconda Mercedes, col musetto kappaò e superata pure da Vettel prima di fermarsi per la sostituzione.
Verstappen comanda davanti a Hamilton, le Ferrari, le McLaren, Kimi, Gasly e Grosjean. Classifica stabile fino al giro 25, quando Verstappen passa alle hard, cedendo la testa a Hamilton.
Al giro 31 si ferma anche Hamilton e torna primo Max.
Lewis però rimonta su Verstappen e al giro 38 lo attacca ma senza riuscire a passare.
Max guida la gara su Hamilton, Leclerc, Vettel, Sainz, Gasly, Kimi, Norris e il rimontante Bottas.
Giro 48: Hamilton fa la seconda sosta e monta le medie cominciando a mangiare secondi a Verstappen fino addirittura a infilarlo al 66° giro. La sua tattica riesce e Lewis coglie l'ottantunesima vittoria nei Gp, su Verstappen, Vettel e Leclerc, superato nel finale dal compagno di colori. In altre parole, Hamilton e la Mercedes sempre più padroni del mondiale.

LECLERC TRIONFA DUE VOLTE!

LAT

Belgio Charles nel segno del compianto Hubert

Si inizia con un doveroso e intenso minuto di silenzio, in memoria del pilota francese Anthoine Hubert, che ha perso la vita il sabato, a seguito di un incidente a Eau Rouge, durante la feature race di F.2. Può essere il gran giorno di Leclerc, che al via tiene duro in testa, mentre Seb è passato da Hamilton e Verstappen tocca Kimi. A Eau Rouge l'olandese è out. Al Kemmel, Vettel ripassa Hamilton e entra la Safety-Car. Al restart Vettel non passa Leclerc, che resta leader. Al diciannovesimo giro la FIA fa ricordare Anthoine Hubert, che correva col numero 19: commoventi applausi a scena aperta per lo sfortunato francese. Leclerc al giro 22 monta le medie, mentre Hamilton lo fa il giro seguente. Le gomme di Vettel calano, tanto che Leclerc va in testa al giro 27 mentre Seb per un preziosissimo paio di giri tiene dietro il rimontante Lewis. Hamilton passa al trentaduesimo passaggio e inizia a inseguire Leclerc davanti di 6 secondi e mezzo. Più dietro, Bottas, Vettel, Norris, Perez, Ricciardo, Kvyat e Albon, su Red Bull.
Leclerc vive un finale da brivido, con Hamilton minaccioso ma tenuto a bada fino alla fine, in un epilogo al cardiopalma.
Il monegasco coglie così la prima storica vittoria per il Principato in F.1. Peccato per Giovinazzi, che era nono, fuori all'ultimo giro. Commovente, nell'immediato dopo-gara, la dedica di Charles all'amico scomparso Hubert...



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
S.Vettel (Ferrari SF71H, 2018) 1'41"501 (Q2) media 248,415 km/h

SUL GIRO IN GARA
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'46"286 media 237,231 km/h

SULLA DISTANZA
K.Raikkonen (Ferrari F2007, 2007) 1h20'39"066 media 229,174 km/h

Italia Il monegasco concede il bis col brivido!

È il gran giorno di Charles Leclerc, che disputa un weekend da campione, in un autodromo meravigliosamente imbandierato e gremito di spettatori. Una giornata memorabile per l'automobilismo e per i tifosi della Rossa, di certo la più bella dell'intero campionato. Al via Charles tiene il comando, resistendo a Hamilton e Bottas. Tutto stabile fino al valzer dei pit, con Hamilton, che al 17° giro passa alle medie, seguito il passaggio dopo da Leclerc, il quale monta le dure e rientra in gara davanti a Hamilton che non riesce a sopravanzarlo. Gran duello tra Lewis e Charles, molto duro nella difesa, con l'inglese costretto alla via di fuga al punto che il rivale subisce un richiamo dalla direzione corsa. Il leader Bottas si ferma al ventiseiesimo giro e va di medie, così Leclerc torna in testa, sempre con Hamilton a fargli ombra. Tanto che al giro 36 Charles va lungo alla prima variante, tagliando e restando leader, senza provvedimenti a suo carico. Errorino anche il giro dopo alla Variante Ascari, ma Lewis non ne approfitta anche perché le sue gomme stanno calando di rendimento. Così si spiega il lungo alla curva 1, che permette a Bottas di scavalcarlo. Mentre Lewis cambia le gomme, Valtteri prova a dar fastidio a Leclerc che però resiste stupendamente fino alla fine. Per lui è la seconda vittoria consecutiva. E la Ferrari rivince a Monza spezzando il digiuno che durava dal 2010, col trionfo di Alonso.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
K.Raikkonen (Ferrari SF71H, 2018) 1'19"119
media 263,587 km/h

SUL GIRO IN GARA
R.Barrichello (Ferrari F2004, 2004)
1'21"046 media 257,320 km/h

SULLA DISTANZA
M.Schumacher (Ferrari F2003-GA, 2003)
1h14'19"838 media 247,585 km/h

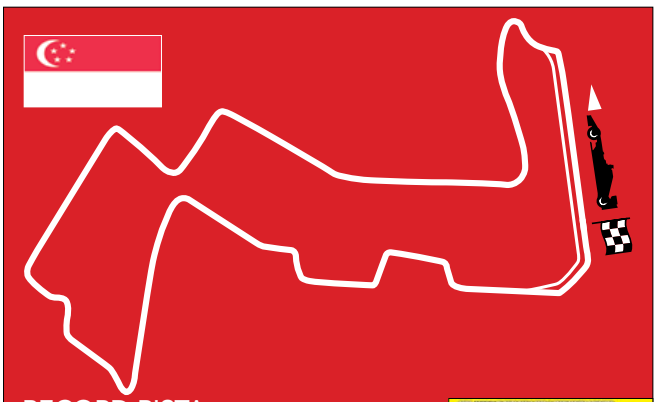
GETTY IMAGES

VETTEL TORNA A VINCERE!

GETTYIMAGES

Singapore È la grande serata di Sebastian

Prosegue il gran momento di Leclerc che gira in testa alla prima frenata, seguito da Hamilton, Vettel, Verstappen, Bottas, Albon e il sempre bravo Norris. Classifica stabile e a ritmo non irresistibile fino al primo pit, con Leclerc che cambia gomme al ventesimo giro. E Vettel, grazie ad un giro super, riesce poi a sopravanzare Charles, che così si ritrova dietro al compagno di squadra. Attenzione, però, perché il leader Hamilton prolunga lo stint inseguito da chi fa come lui, ossia Giovinazzi, Gasly, Ricciardo, Stroll, poi Vettel, Verstappen e Bottas. Hamilton fa pit al giro 26, così si vive un momento storico, con l'Alfa Romeo al comando con Giovinazzi: per una monoposto del Biscione non capitava da Belgio 1983 quando De Cesaris fu leader. Entro il 31° passaggio Vettel si porta in testa davanti a Leclerc e Verstappen. Al trentacinquesimo giro entra la Safety Car causa un contatto tra Russell e Grosjean. Al restart Seb resta in testa, seguito da Leclerc, Verstappen e dalle Mercedes. Si riparte, ma Perez è fuori in posizione pericolosa così ancora Safety. Passano i giri e Vettel resta primo, seguito da Leclerc fino alla bandiera a scacchi. Per Seb è la quinta vittoria a Singapore, mentre per la Rossa è la terza vittoria consecutiva 2019 e l'ottantaquattresima doppietta della storia F.1.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'36"015 media 189,832 km/h

SUL GIRO IN GARA
K.Magnussen (Haas VF-18/Ferrari, 2018) 1'41"905 media 178,860 km/h

SULLA DISTANZA
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1:51'11"611 media 166,577 km/h

ABARTH

BREAKING RULES

NUOVA GAMMA ABARTH 70° ANNIVERSARIO. LET'S PLAY FOREVER.

Nuova 595 Pista

Nuovo motore da 165 cv

Abarth 595 Pista si rinnova con i suoi dettagli in verde adrenalina e diventa ancora più potente grazie a un nuovo motore da 165 cv e alla nuova turbina Garrett. Un divertimento che non finisce, con l'esclusivo sistema di telemetria che permette di creare circuiti personalizzati.

Nuova 695 70° Anniversario

Spoiler ad Assetto Variabile

Nel 1966 nasce il primo spoiler da gara firmato Abarth: un'ottimizzazione del cofano in resina piena per migliorare l'aerodinamicità della vettura. Oggi, celebriamo questo spirito di innovazione con il nuovo Spoiler ad Assetto Variabile, regolabile da 0 a 60 gradi.

595 esseesse

La leggenda continua

Abarth 595 esseesse è semplicemente il simbolo della performance. Con un motore da 180 cv T-Jet, le sospensioni anteriori e posteriori Koni, l'impianto frenante Brembo e lo scarico Akrapovič, rappresenta ancora oggi la "pura adrenalina". Per vivere ogni giorno sempre al massimo.

Dopo 70 anni leggendari, il marchio Abarth è ancora più performante.

L'incredibile leggenda dello Scorpione ha inizio il 31 marzo 1949 e si afferma subito nella cultura popolare come sinonimo di alta velocità, adrenalina, performance [illegible] style [illegible] numer[illegible] otten[illegible] pe[illegible] 10[illegible] de[illegible] 133 [illegible] internazionali, più di 10.000 epocali vittorie sui più grandi circuiti da gara. Una storia fatta di tecnologia e innovazione. Dal 1949 a oggi, Abarth è cresciuta senza mai cambiare ed è ancora pensata per coloro che amano spingersi oltre i propri limiti. Oggi la leggenda continua con Gamma Abarth 70° Anniversario composta dalla 695 70° Anniversario, la 595 Pista e la 595 esseesse. Lo spirito inconfondibile dello [illegible]orpione continua a viv[illegible] in una gamma [illegible]osce dalla [illegible]essa passi[illegible]ne che [illegible]ngue [illegible] e [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]ante livello del "Fun to drive", dedicato a chi desidera giocare per sempre.

Consumo di carburante ciclo misto Nuova Gamma Abarth 595 Euro 6d-TEMP (l/100 km): 6,9 - 6,5; emissioni CO_2 (g/km): 158 - 146.
Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione nel ciclo NEDC, aggiornati al 30/11/2019. I valori sono indicati a fini comparativi.

SUTTON-IMAGES.COM

Russia Hamilton re e sempre più vicino al titolo

Grazie alla scia gentilmente offerta da Leclerc, Vettel subito dopo il via passa al comando, avendo ragione anche di Hamilton. Si toccano Grosjean e Giovinazzi così entra la Safety-Car. Dopo il restart, Leclerc via radio chiede che Vettel gli ceda il passo, ma Seb tiene duro, andando fortissimo. Leclerc al 23° giro monta le medie mentre Vettel, capoclassifica, si ferma al 27° passaggio. E attenzione a questo momento di svolta, perché nel giro dopo Seb si ritira per una perdita di potenza del motore che, vista la posizione in cui si ferma la Rossa causa un regime di Virtual Safety Car, diventa gravida di conseguenze. Le Mercedes ne traggono vantaggio decidendo di cambiare gomme in questa situazione divenuta favorevole. Hamilton rientra davanti a Leclerc e Bottas. Verstappen è quarto, seguito da Sainz, Magnussen e Norris. L'uscita di Russell richiama la Safety Car e Leclerc fa la mossa disperata di montare le gomme soft per giocarsi il tutto per tutto, da terzo, ora dietro a Bottas. Non servirà. Bravo intanto Albon, risalito al sesto posto e quindi quinto dopo aver scavalcato Sainz e lode pure per il messicano Perez, al settimo posto. Nessun problema per Hamilton, alla vittoria numero 82, che precede sotto la bandiera a scacchi Bottas e Leclerc.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1'31"387 media 230,369 km/h

SUL GIRO IN GARA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+)
1'35"761 media 219,847 km/h

SULLA DISTANZA
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1:27'25"181 media 212,591 km/h

AdverTime - MI

brembo

KIT GT

Dalla Pista alla Strada:
Prestazioni e Mito.

brembo

Distribuito da: motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02 249511 - info@mqauto.it - www.mqauto.it

BOTTAS NON SI ARRENDE

LA PRESSE

Giappone Il riscatto di Valtteri e la Mercedes è iridata

A Suzuka i colpi di scena cominciano pochi attimi prima del dovuto. Tanto che Vettel si muove di poco, anticipando lo spegnimento dei semafori, poi si stoppa ma sol per questo al via è bruciato da Bottas. Leclerc secondo lotta con Verstappen con tanto di contatto alla seconda curva. Max deve rientrare, con Charles che ha l'ala anteriore che perde una bandella laterale e al terzo giro fa sostituire l'alettone stesso. Bottas ora è primo davanti a Vettel, Hamilton, Sainz, Norris, Albon e Gasly. Vettel è indagato per partenza anticipata ma poi si decide di evitare penalità. Dopo il valzer dei pit-stop Bottas, di nuovo al comando, ha 10" su Vettel. Al 31esimo giro seconda sosta per Vettel che monta medie rientrando in pista dietro le due Mercedes in fuga.
La gara si assesta con Hamilton primo su Bottas, Vettel, Albon, Sainz Jr., Leclerc e Gasly. Lewis al giro 41 fa la seconda sosta, così torna leader Bottas su Vettel. Hamilton con coperture fresche attacca Vettel, ma Seb resiste. Infine, un errore sul display dei piloti anticipa la fine della gara di un giro e Perez, che intanto si era ritirato, resta così in top ten. Bottas è alla sesta vittoria in carriera in F.1, seguito da Vettel e Hamilton. La Mercedes conquista anche il sesto mondiale Costruttori consecutivo, facendo pari con la Ferrari dell'era Schumi, ossia 1999-2004.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
S.Vettel (Ferrari SF90, 2019)
1'27"064 media 240,113 km/h
SUL GIRO IN GARA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'30"983 media 229,770 km/h
SULLA DISTANZA
F.Alonso (Renault R26, 2006)
1h23'53"413 media 219,982 km/h (a)

BMC
Air Filter
THE CHOICE OF CHAMPIONS
Loïc Duval
su BMC Air Filter Audi RS 5 DTM
24 Novembre 2019
Pole Position
3° classificato Gara 2
BMC Air Filter è
Partner Ufficiale di Audi Sport
alla Fuji Dream Race
SuperGT x DTM
www.bmcairfilters.com || info@bmcairfilters.com
YouTube

SUTTON-IMAGES.COM

Messico Lewis trionfa e prepara la grande festa

Leclerc esce dalla prima curva in testa, con Vettel che tiene duro su Hamilton. Alla curva 4 Charles, appena lungo, viene toccato da Seb. Al quarto giro Verstappen fora, passando Bottas e deve cambiare le gomme, andando sulle dure.
Al 15° giro fa pit Leclerc, lasciando in testa Vettel, con 1"9 su Hamilton, 8"9 Bottas e 17"5 Leclerc.
Al 30° giro Vettel, ha 6"1 su Bottas e 12"6 su Leclerc e al giro 37 monta le dure.
Ora conduce Leclerc, su Hamilton, Albon, Vettel, Bottas e Ricciardo.
Al 42° giro seconda sosta per Charles, anche lui su hard. Tutto bene per Hamilton, che è primo con tre secondi su Vettel.
Negli ultimi giri Vettel avvicina Hamilton, senza impensierirlo per la vittoria, che arriva regalando a Lewis l'ottantatreesimo trionfo in F.1. Per la Mercedes come Costruttore siamo al successo numero cento nella storia iridata, mentre ormai manca solo l'avallo matematico al sesto iride di Lewis.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
M.Verstappen (Red Bull RB15/ Honda, 2019) 1'14"758 media 207,260 km/h

SUL GIRO IN GARA
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'18"741 media 196,776 km/h

SULLA DISTANZA
M.Verstappen (Red Bull RB13/TAG Heuer, 2017) 1h36'26"552 media 189,970 km/h

INNOVACAR
by FRAÏBER®

SP1 PREWASH

SHAMPOO PRELAVAGGIO BREVETTATO* ADDITIVATO CON ENZIMI.

Detergente schiuma che garantisce una forza lavante notevole che permette di prolungare gli strati protettivi applicati precedentemente o ancora da applicare.

H2O COAT

BOOSTER ISTANTANEO DI IDROFOBICITÀ.

Crea una barriera chimica su vernice, plastiche, finiture in metallo, cerchi e vetri e permette di prolungare l'effetto degli strati protettivi di coating e cere, donando luminosità e setosità alla superficie.

SC2 DRESSING

RAVVIVATORE E PROTETTIVO IDROFOBICO PER PLASTICHE E PELLE.

La sua unica formula crea un incredibile effetto profondità, antistatico ed idrorepellente donando una sensazione di seta al tatto, senza ungere.

Resiste sia a lavaggi acidi che alcalini e protegge dai raggi UV.

Nuova linea detailing disponibile su:

CAR-CARE.IT
DETAILING SHOP CENTER

www.car-care.it

* brevetto n°14730984.3

SUTTON-IMAGES.COM

Stati Uniti Bottas vince e Lewis si tinge d'iride

Al via spunta bene Bottas, che gira primo. Momentaccio invece per Vettel, secondo in griglia ma passato da Verstappen e poco dopo di seguito da Leclerc, Hamilton, Norris e anche da Ricciardo. Seb è definitivamente fuori al 7° giro, con la sospensione posteriore destra kappaò su un cordolo.
Bottas è primo su Verstappen, tre e mezzo su Hamilton e oltre dodici e mezzo su Leclerc. Al tredicesimo giro Verstappen e Hamilton aprono fermandosi la girandola dei pit-stop.
Al comando passa così proprio Lewis. Al ventitreesimo giro Bottas raggiunge il compagno di squadra, che poi fa montare le dure. Verstappen e Bottas scelgono di effettuare l'ultimo stint con le medie, mentre Hamilton torna in testa, puntando a fare una sola sosta. Ma negli ultimi giri Lewis è in crisi di gomme e così Bottas lo supera al 52° passaggio, mentre Verstappen non ci riesce, causa le bandiere gialle esposte per l'uscita di Magnussen.
Bottas vince così la sua settima gara in carriera e Hamilton, secondo, è matematicamente iridato per la sesta volta.

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'32"029 media 215,658 km/h

SUL GIRO IN GARA
C.Leclecrc (Ferrari SF90, 2019) 1'36"169 media 206,374 km/h

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

Brasile Vince Verstappen mentre le Ferrari fanno harakiri

Il poleman Verstappen s'avvia difendendosi bene da Vettel, che è beffato da Hamilton. Seguono Bottas, Albon, Gasly, Grosjean e il ritemprato Raikkonen. Leclerc s'avvia quattordicesimo, causa dieci posizioni di grid penalty per aver sostituito la power unit e dopo un giro è undicesimo. Al ventesimo passaggio Hamilton va di soft imitato da Verstappen che esce e rischia di toccare Kubica rientrando in pista dietro Hamilton. Ma Max passa presto Lewis. Primo è però Vettel, su Bottas. Dopo la tornata di stop, Verstappen è primo con 3" su Hamilton, 12"7 su Vettel. Al giro 43 si ri ferma Hamilton, che va sulle medie, marcato e subito imitato da Verstappen. Al 50° giro Bottas è out e viene fatta entrare la Safety Car, anche se di pericolo ce ne è ben poco... Ma è una mossa che cambia volto alla gara. Verstappen si riferma, mentre Hamilton tira dritto e va in testa. Ai box pure Leclerc, alla seconda sosta. Al restart Verstappen brucia Hamilton e il bravissimo Albon sopravanza Vettel. Il tedesco non riesce poi a rifarsi sul giovane della Red Bull e attenzione, perché al 66° giro Leclerc lo sorprende alla "S" Senna. Vettel contrattacca di puro Drs alla Reta Oposta ma le Rosse entrano a contatto stallonandosi le gomme e dovendosi ritirare. Apriti cielo. Ormai tra i piloti è lotta dura, con Binotto al lavoro nei giorni successivi per raddrizzare la barra. Intanto torna la Safety-Car con Verstappen primo su Albon, Gasly e Hamilton. Al restart Lewis passa Gasly ma al giro 69 tocca Albon e lo manda in testacoda, rovinandogli la gara. Infine, Gasly, fenomenale secondo su Toro Rosso, resiste a Hamilton. Lewis materialmente va a podio ma sarà poi penalizzato sul tempo di gara per il contatto con Albon. Vero terzo è un meraviglioso Carlos Sainz - che fa felice la McLaren -, partito ultimo per un guaio in Q1. Pure per lui, come per Gasly, è il primo podio in carriera, ma lo spagnolo se lo gode retroattivo…

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'07"281 media 230,561 km/h

SUL GIRO IN GARA
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'10"540 media 219,909 km/h

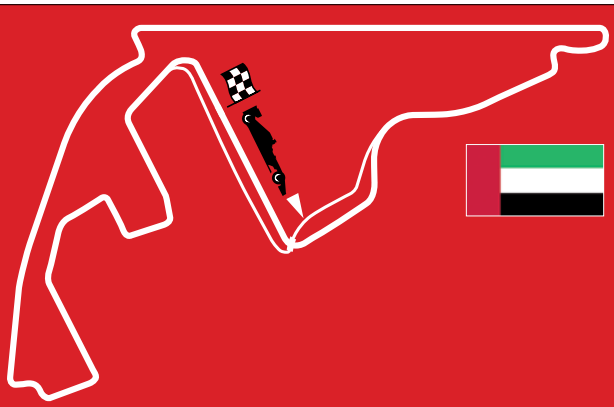
SULLA DISTANZA
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1h27'09"066 media 210,605 km/h

LA PRESSE

LAT

Abu Dhabi Hamilton mette il suo sigillo sulla festa finale

Il poleman Hamilton lascia intendere fin dalle qualifiche che non è disposto a lasciare alcuno spazio agli avversari, rendendo questa ultima gara del mondiale la metafora di tutto il campionato, e così va. Partito dal palo, Lewis comanda le danze dall'inizio alla fine, riservandosi un pit-stop al 27esimo giro, a poco meno di metà gara, per poi completare l'ultimo stint con la dure segnando il giro più veloce al penultimo passaggio. Al di là del monologo conclusivo di Hammer, bello il secondo posto di Verstappen che al 32° giro passa in pista Leclerc e si aggiudica la posizione d'onore. Quanto alla Ferrari, di gloria ce n'è poca, perché tocca a Charles agguantare un 3° posto che sa di poca consolazione. Per Vettel, il solo momento di felicità vera è al 54esimo e penultimo giro, quando riesce a scavalcare Albon per aggiudicarsi una quinta piazza comunque poco entusiasmante. Bravo Bottas, 4°, dopo essere partito ultimo e bravo pure Perez, che in volata conquista il 7° posto ai danni del pur competitivo Norris; 9° un Kvyat molto coriaceo che regala altri punti alla Toro Rosso, mentre 10°, anche in questo caso all'ultimo tuffo, Sainz, che riesce ad aver ragione di un Hulkenberg, destinato, almeno per ora, ad uscire dal giro della Formula Uno, fatte salve sorpresone o colpi di scena in extremis. La F.1 2019 finisce così, con Lewis sei volte re.



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'34"779 media 210,958 km/h

SUL GIRO IN GARA
L.Hamilton (Mercedes F1 W10 EQ Power+, 2019) 1'39"283 media 201,387 km/h

SULLA DISTANZA
S.Vettel (Red Bull RB5/Renault, 2009) 1h34'03"414 media 194,789 km/h

magigas®

extremecompetition.it

Simone Faggioli

Vincitore dei Campionati Italiano ed Europeo Velocità Montagna 2019

extremecompetition.it

Magigas Extreme Competition produce e fornisce i carburanti da competizione che hanno portato al successo Simone Faggioli

Analisi Tecnologia Sviluppo Idee

+39 0573 47 96 66

info@extremecomptetition.it

Magigas extremecompetition

La BENZINA dei CAMPIONI

acquistala online su extremecompetition.it

Il primo anno di convivenza alla Ferrari è stato all'insegna degli alti e bassi per Vettel e Leclerc, forse il duo più forte della F.1, anche in ottica futura

Coppia massima

fotografie GATTY IMAGES

DI **PINO ALLIEVI** E **GIORGIO TERRUZZI**

Cavallini a briglia sciolta

Non sono stati rose e fiori i rapporti di Vettel e Leclerc alla Ferrari. Tra i due nella prima esperienza assieme sotto lo stesso tetto non tutto è filato liscio

fotografie GETTY IMAGES

LAT

COPPIA

Quale squadra secondo voi dispone della coppia più forte di piloti in vista del prossimo campionato? Noi continuiamo a pensare che sia la Ferrari. Sommando i valori e i difetti dei singoli puntiamo su Leclerc-Vettel, in vantaggio sia sulla coppia Hamilton-Bottas, sia su quella formata da Verstappen-Albon. Nella nostra top-five c'è posto anche per Sainz-Norris, reduci da una annata eccellente, mentre resta da definire la forza dell'abbinamento Ricciardo-Ocon. Meglio rispetto a Ricciardo-Hulkenberg? Vedremo, anche perché stare fermo un anno qualcosa complica. E voi? Quali sono le 5 coppie d'oro della Formula Uno del 2020?

AMORE

Ma intanto è bene guardare a quanto accade oggi. Con Lewis Hamilton che chissà dove si trova ora a festeggiare il sesto titolo. Nella tanto cara Los Angeles dove ha amici storici? Nella più mondana New York dove ha agganci con l'ambiente della moda? O magari è nascosto da qualche parte dei Caraibi. O forse è semplicemente in Inghilterra, con fratello, padre, madre, matrigna, ossia il gruppo che lo ha sempre sostenuto? Dovunque sia, gli auguriamo ogni bene. Ci è piaciuta la dichiarazione che Lewis ha fatto prima che si chiudesse il campionato: «*Amo la F.1, amo il mio team, amo battermi contro i giovani piloti che hanno tentato e tenteranno di battermi. Io lotto solo per vincere e sinché avrò questa fame continuerò a farlo. Poi magari mi dedicherò alla moda, che mi piace e potrebbe essere una bella sfida per il futuro, perché ti impegna la testa e non ti fa volare indietro. Ma oggi come oggi penso solo ai Gran Premi*».

SORPRESA

Non si può certamente considerare Leclerc una sorpresa. Era arcinoto quanto fosse bravo e veloce: l'accesso ad una squadra forte come la Ferrari gli ha permesso di dimostrarlo, a parte incidenti di percorso che andavano messi in preventivo, considerando la giovane età. Ma oltre a lui chi ha davvero sorpreso nel corso del 2019? Sicuramente Lando Norris. Sicuramente Alex Albon. E sicuramente Pierre Gasly, francese che vive a Milano e corre per una squadra di Faenza, la Toro Rosso, tanto che potremmo inquadrarlo come primo "italiano" nella classifica del mondiale di quest'anno. Gasly, cacciato dalla Red Bull per far posto ad Albon e tornato alla Toro Rosso dove aveva coso nel 2018, non ha certamente vissuto momenti facili, ma alla fine si è guadagnato il riscatto con prestazioni di rilievo anche con la STR14, culminati col secondo posto a Interlagos. Bravo!

> ***Amo la F.1, amo il mio team, amo battermi contro i giovani piloti che hanno tentato e tenteranno di battermi. Io lotto solo per vincere***
>
> **LEWIS HAMILTON**

OSCAR

L'Oscar 2019 lo vince Grosjean. Riuscire a conservare il posto alla Haas rappresenta un record difficilmente battibile, soprattutto vista la qualità dell'incedere, con tutte le scusanti del caso. Ma la vera prestazione l'ha mostrata sul piano politico con un rinnovo clamoroso proprio perché imprevedibile. Però c'è da dire che Gunther Steiner, il responsabile del team, ha giustificato sia Grosjean sia Magnussen per la stagione opaca: *«Li abbiamo confermati perché sappiamo che la responsabilità di tante prestazioni al di sotto delle attese è stata soprattutto nostra»*. Bravo, non capita quasi mai che qualcuno si accolli pubblicamente delle colpe.

RIMPIANTO

C'è un bravissimo pilota che con la gara di Abu Dhabi ha interrotto la sua avventura in F.1, cominciata nientemeno che in Brasile nel lontano 2010. È Nico Hulkenberg, che a 32 anni ha deciso di prendere un'altra strada di cui conosceremo meglio i dettagli a breve. Il tedesco è sempre stato un pilota velocissimo e anche coscienzioso, salvo qualche eccezione. Il motivo per cui squadre di primo piano come Ferrari e Mercedes non lo abbiano ingaggiato, malgrado aleatori contatti, non è mai stato chiaro. O forse sì e non il caso di analizzarlo in questa rubrica. Fatto sta che le sue prestazioni, nel corso del 2019, ne hanno risentito non poco. Gli resta la soddisfazione di aver vinto la 24 Ore di Le Mans – che con la F.1 non c'entra -, a noi resta l'amarezza di non averlo mai visto all'opera su una macchina davvero competitiva. Ci sarà un salvataggio in extremis che gli renderà giustizia? Lo speriamo.

MERCATO 1

La prossima stagione porterà a sciogliere qualche nodo rilevante sul piloti. Hamilton, Vettel e Verstappen, tanto per citare i pezzi più pregiati dovranno prendere delle decisioni importanti sul loro futuro. Noi, nel nostro piccolo siamo convinti che Vettel chiuda il suo rapporto con la Ferrari ma anche che sia Lewis, sia Max non arriveranno alla Ferrari per dare forza all'investimento Leclerc. Hamilton e Verstappen potrebbero rimanere dove si trovano. Oppure...

MERCATO 2

Sono parecchi i piloti che a fine 2020 potrebbero chiudere la loro carriera in F.1 per fare spazio a qualche giovane (alcuni dei quali molto supportati economicamente). La lista delle conferme a

Hulkenberg è ai saluti

Ad Abu Dhabi, Nico Hulkenberg, sopra, ha corso il suo ultimo Gp in F.1. Scaricato dalla Renault, il tedesco mai a segno nel Circus ma vincitore a Le Mans, prenderà altre strade. In F.1 e alla Haas, rimane, invece, Romain Grosjean, in alto; sotto, George Russel. Sopra a sinistra Hamilton, e nell'altra pagina Gasly

LA PRESSE

LAT

rischio è piuttosto lunga. Qualche nome? Kvyat, Giovinazzi, Raikkonen, Grosjean, Magnussen e Bottas, anche considerato quanto bene si dice di Russell, le cui prestazioni – eccellenti a detta di chi lo osserva da vicino - sono state mascherate dalla pochezza Williams. Il tutto tenendo presente sia la gestione politica del futuro Mercedes e di conseguenza le decisioni di Hamilton.

TECNICI

Abbiamo parlato del mercato piloti di cui si sa già tutto. Ma poi c'è il mercato dei tecnici, con l'ingegner Resta che dalla Sauber torna in Ferrari, vedremo con quale incarico, mentre il motorista Iotti è tornato alla produzione di serie secondo un percorso che gli era stato disegnato da Sergio Marchionne, con l'obbiettivo di portare sulle granturismo di Maranello le esperienze verdi ed elettriche fatte in F.1. Su un livello più basso, sempre alla Ferrari, è in arrivo un ingegnere russo, Daniil Sacharov, che sa poco di F.1 ma tanto di aerodinamica, per il fatto che ha lavorato all'Agenzia Spaziale sovietica, la Roscosmos, con sede a Mosca. Un tentativo audace di percorrere altre strade in vista della rivoluzione regolamentare del 2021. La Mercedes si sarebbe invece rivolta alla Nasa, prendendo contatti con Richard M. Wright, ingegnere dei sistemi e pronipote dei famosi fratelli , Wilbur e Orville, aviatori dell'era pionieristica. Come dire che la F.1 cerca talenti nello spazio.

DIVERTIMENTO

E' ciò che più manca in F.1. Non pensiamo allo svolgersi delle gare, alcune delle quali molto spettacolari, ma all'atteggiamento dei protagonisti. Intruppati in una ritualità della comunicazione stantia e seriosissima. Il fatto che corrano giovanissimi piloti non sembra incidere sull'atmosfera. E chi gestisce i giovani campioni impone, a quanto pare, metodi che non permettono di accedere con maggiore leggerezza o di liberare freschezza. Tanto è vero che l'unico che continua a sorridere e a piacere per questo, indipendentemente dai risultati, è Daniel Ricciardo. Per qualche verso è lui il vero anticonformista della F.1.

SCHERZI

Gli scherzi in F.1? Pochi. Ognuno se ne sta nel suo guscio e i piloti vivono ingabbiati dai loro team, con pochi contatti con l'esterno. Però ogni tanto qualcosa accade, per vie misteriose. Che sono poi quelle del cuore, come sempre. La famosa coppia segretissima e clandestina (che tutti conoscono!) formata da un noto pilota e da una giornalista molto carina è stata di nuovo vista in un ristorante della Costa Azzurra, prima del GP del Brasile. Ma nella stessa sala cenavano pure un altro pilota e la graziosa p.r. di

Nonostante sia fuori dai giochi da tempo, Fernando Alonso continua a essere considerato un compagno troppo difficile pensando ad Hamilton, Leclerc e Verstappen

un team. Il pilota in questione (più giovane del "fidanzato" nascosto) era stato un passato flirt della giornalista nell'altro tavolo. La quale è rimasta parecchio seccata dell'incontro. Incontro fortuito? Pare proprio di no, qualcuno aveva dato la soffiata…

LIBERTY

Come valutate il lavoro di Liberty Media? Difficile dare una risposta anche se pare sempre che questa entità, padrona per un verso, spettatrice per un altro, continui a vivere in una sorta di limbo. Da una parte ci sono i team e la Fia, legati a doppio filo e stretti da un rapporto arcaico, per nulla evoluto e permeabile; dall'altro ci sono i Gran Premi come eventi che non sembrano modificabili più di tanto. Insomma, non proprio un trionfo, un cambio di passo. Gli interventi innovativi sono poca cosa e l'incremento del numero delle gare accontenta solo il cassiere. La F.1 senza una maggiore disponibilità dei suoi protagonisti, resta un po' fissa su modalità note. In aggiunta, le troppe contraddizioni dei giudici di gara, le incertezze federali quando si tratta di chiarire e riprendere, le grafiche durante i Gp offrono spunti critici che Liberty Media non può o non riesce a stringere.

ASSENZA

Il 2019 è stato il primo anno di Formula Uno senza Alonso. Come sempre l'attenzione viene calamitata da chi è presente ma Fernando ha trovato il modo di brillare altrove e di comparire qua e là nei box dei Gran Premi, sia fisicamente, sia come figura protagonista di un possibile ritorno. Il fatto è che il pilota spagnolo rientrerebbe solo su una macchina vincente mentre nessun team vincente ha voluto correre il rischio di ingaggiarlo. Il che pone un tema attualissimo a proposito della gestione di una coppia formata da due piloti di primo piano. Alonso è più forte di Bottas? Più forte di Vettel? Più forte di Albon? Noi, modestamente risponderemmo "si" a tutte le domande. E, paradossalmente, il problema sta proprio qui. Nonostante sia fuori dai giochi da tempo, Alonso continua ad essere considerato un compagno troppo difficile pensando ad Hamilton, a Leclerc, a Verstappen.

PAURA

Il campo della F.1 dei prossimi anni, almeno a breve termine, pare destinato a restare limitato a dieci squadre, in attesa che Adrian Campos non annunci qualcosa. Ma perché le grandi industrie, in questa F.1 che è tecnologicamente validissima, non tornano o non arrivano? Semplice: hanno paura. Non si spiega altrimenti, considerando come la Mercedes, bilanci alla mano, abbia dimostrato che il rapporto costi-benefici è a favore dei benefici. Comodo, invece, per tante Case blasonate, rifugiarsi

LA PRESSE

LA PRESSE

Alonso brilla per l'assenza

Nel Mondiale appena concluso Fernando Alonso ha continuato a brillare anche per la sua assenza. In alto Chase Carey di Liberty Media. Sotto Daniel Ricciardo che forse si aspettava di più dalla sua prima stagione alla Renault

GETTY IMAGES

GETTY IMAGES

GETTY IMAGES

SUTTON-IMAGES.COM

Schumi Jr ci riproverà in F.2

Mick Schumacher, sopra a sinistra, correrà in F2 anche nel 2020. E anche Antonio Giovinazzi, a sinistra, sarà di nuovo al via dopo la riconferma da parte di Alfa Romeo Racing. A destra, Giuliano Alesi

LAT

nella Formula E, che ha molta meno visibilità e nasconde meglio eventuali sconfitte, a parte i budget che sono notevolmente inferiori. E poi siamo sicuri che Fia e Liberty Media abbiano "venduto" il prodotto F.1 nel giusto modo per allettare nuove iscrizioni? Noi siamo convinti di no.

TENTAZIONI

Mick Schumacher resterà un altro anno in F2 ma ha avuto una tentazione: quella di passare subito in F.1. Meno male che chi lo consiglia ha scelto il percorso di crescita e maturazione. Non tutti crescono come Verstappen o Leclerc e talvolta il tempo affina il talento. Soprattutto tra i giovanissimi. E così nel frattempo, è toccato a sua sorella Gina Maria competere con una livrea da F.1 (Ferrari) nelle gare ippiche…

ITALIANI

Meno male che Antonio Giovinazzi ce l'ha fatta a restare aggrappato al carro della Formula Uno, con la Sauber motorizzata Ferrari che non merita affatto di chiamarsi Alfa Romeo. Ma in prospettiva non ci sono grandi chances di vedere altri nostri connazionali nella massima serie. Anche perché Ghiotto ha preso altre strade e del resto non c'erano possibilità concrete per lui. Per cui siamo in attesa di nuovi talenti dalle formule minori. Ammesso che si possa davvero parlare di talenti…

SPERANZA

È stato un anno molto critico per Giuliano Alesi che nel 2020 correrà in F2 con un nuovo team sempre come pilota dell'accademia Ferrari. Noi che siamo affezionati ad Alesi Junior, che siamo affezionatissimi ad Alesi Senior e sappiamo quanti sforzi stia facendo Jean per sostenere il figlio, lanciamo qui un appello. Cercasi sponsor per Giuliano. Possibile che non ci sia un romantico, facoltoso manager pronto a dare una mano? Dai, dai, dai…

GHIAIA

Abbiamo ricevuto con piacere molte adesioni al comitato "A tutta ghiaia" quindi rilanciamo la proposta tirando dentro il Direttore. Si potrebbe creare proprio un club o una lista di appassionati al tema da inviare alla Fia o da trasformare in comitiva apposita per una serata sbevazzante a fondo perduto. Noi ci siamo.

Meno male che Antonio Giovinazzi ce l'ha fatta a restare aggrappato al carro della Formula Uno. Anche perché in prospettiva non ci sono grandi chances di vedere altri italiani nel Circus

allinonelab

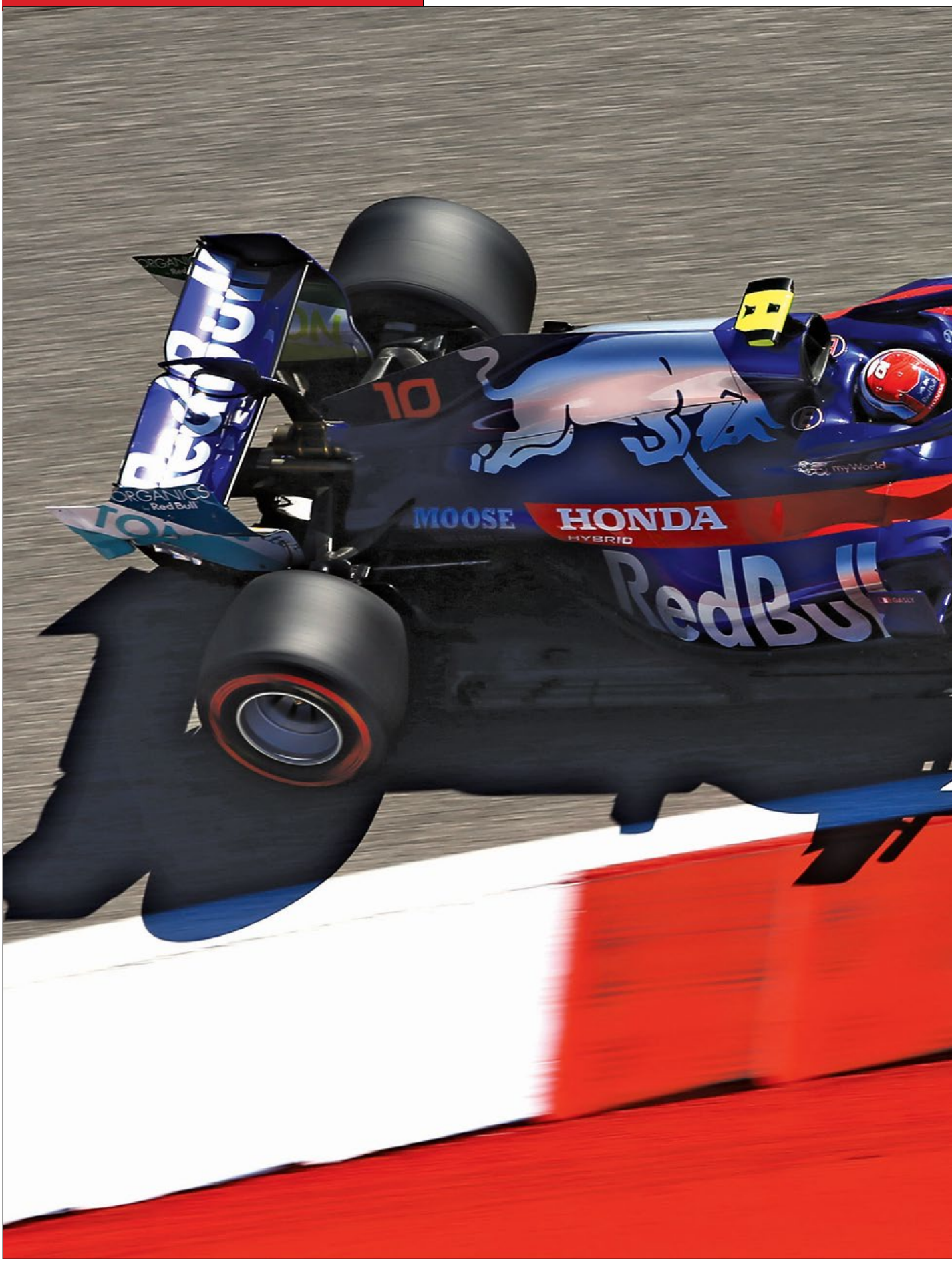
IL GUSTO DI CONDIVIDERE
LE STESSE PASSIONI.

DAL 1949
Chin8
NERI

Partner

IN MOTO e MOTO SPRINT

chin8neri.it


10
MOOSE
HONDA
HYBRID
RedBull
ORGANICS
Red Bull

GETTY IMAGES

STR14, due podi strepitosi

Sesto posto nel Mondiale Costruttori: nel suo ultimo anno da Toro Rosso (prima della nuova denominazione Alpha Tauri) ha eguagliato il suo miglior risultato di sempre nel campionato Costruttori. L'ultima volta che la squadra di Faenza era salita così in alto nel Mondiale risaliva al 2008, l'anno della prima e unica vittoria in F.1 con Vettel a Monza. Quest'anno grazie ai due sorprendenti podi artigliati da Kvyat (3° in Germania) e Gasly (strepitoso 2° a Interlagos), la truppa guidata da Franz Tost s'è posta davvero sotto ai riflettori, confermando che l'arrivo della motorizzazione Honda ha prodotto davvero benefici effetti, oltreché in casa Red Bull, anche in terra di Romagna...

SUTTON-IMAGES.COM

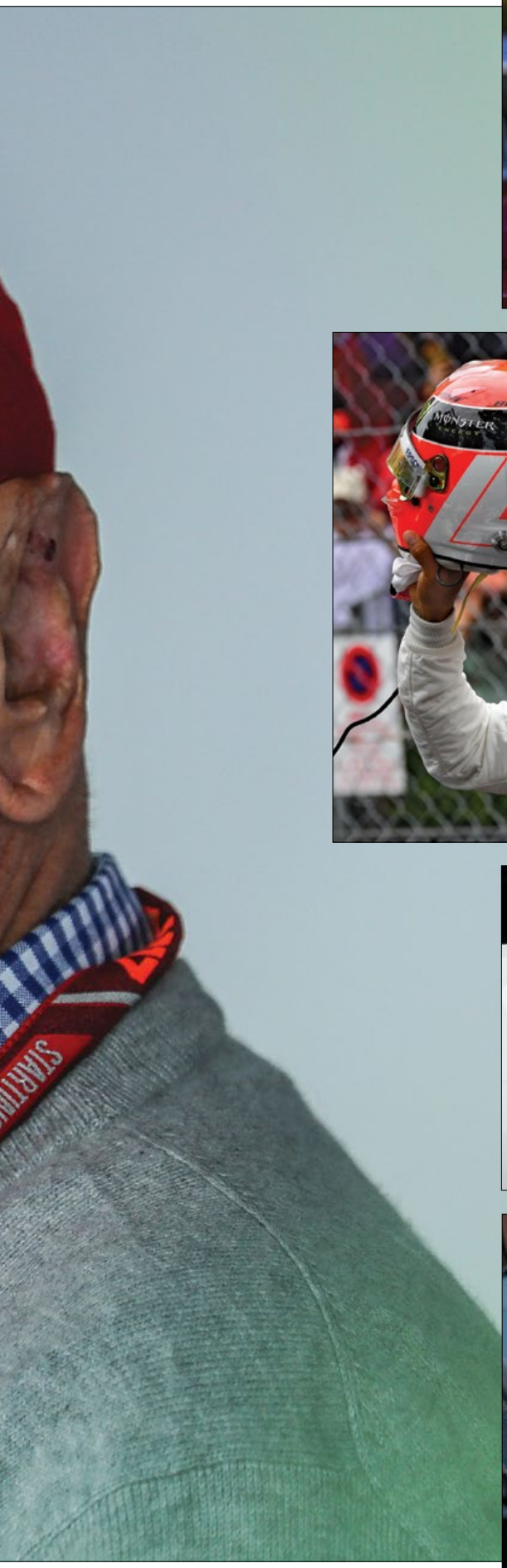
«Non mi pento di averci riprovato!»

Nel Gp di Abu Dhabi, che ha chiuso il Mondiale di F.1 2019, Robert Kubica ha tagliato il traguardo dei 97 Gp disputati. La bella favola del rientrante pilota polacco, la cui carriera in F.1 si era fermata nel 2010 in seguito a un incidente mentre stava disputando la Ronde di Andora in Liguria, è rimasta imbrigliata nelle maglie della grande crisi che ha attanagliato la Williams, autentica maglia nera del Circus che ha chiuso il Mondiale Costruttori all'ultimo posto e con un solo punto. Conquistato proprio da Kubica nel Gp di Germania. *«La Formula Uno era il mio obiettivo e non mi pentirò mai di averci provato, avrei potuto prendermela più comoda in serie divertenti ma con minore stress e dove avrei potuto lottare per posizioni più importanti»*. Già, proprio così. Nonostante la Williams, grazie lo stesso Robert!

Lauda ad honorem

Sono giorni tristi quelli che precedono il Gp di Monaco. Il 20 maggio scompare Niki Lauda e per la Formula Uno è il momento del dolore e del ricordo del tre volte campione del mondo austriaco, uomo dalle mille vite, uno dei principali artefici della scalata Mercedes ai vertici della Formula Uno. È una grande perdita per tutto l'ambiente. Ricordava in quei giorni Alain Prost, ex compagno di Niki alla McLaren che nel 1984 perse il titolo per mezzo punto proprio contro Lauda: *«Niki è stato soprannominato il computer, ma era uno che sapeva distinguere tra lavoro e privato e mi ha insegnato molto su questo. Dopo i Gp io ero arrabbiato quando avevo avuto un guasto meccanico o qualcosa del genere. Una sera mi portò in una discoteca e iniziammo a bere uno o due whisky cola, cosa che non mi è più successa nella mia vita. Abbiamo riso molto e lui mi ha detto:* "Vedi serve a dimenticare cosa è successo e da domani non pensarci". *Era la sua filosofia: c'è lavoro e c'è il divertimento. Da quel momento nella mia vita non ho più mischiato le due cose»*

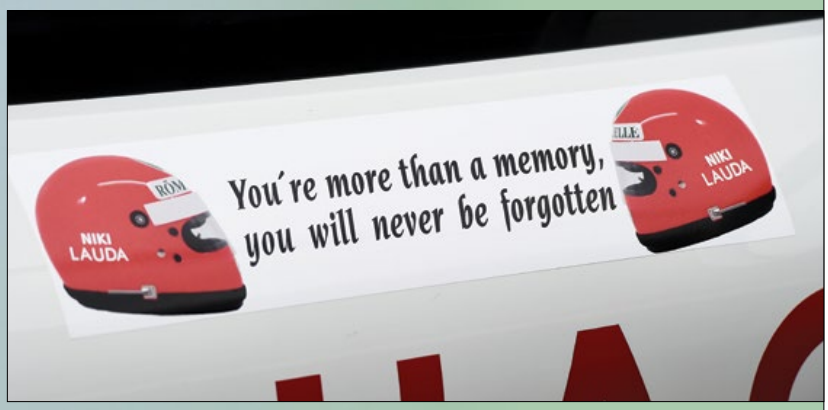
fotografie GETTY IMAGES e SUTTON-IMAGES.COM

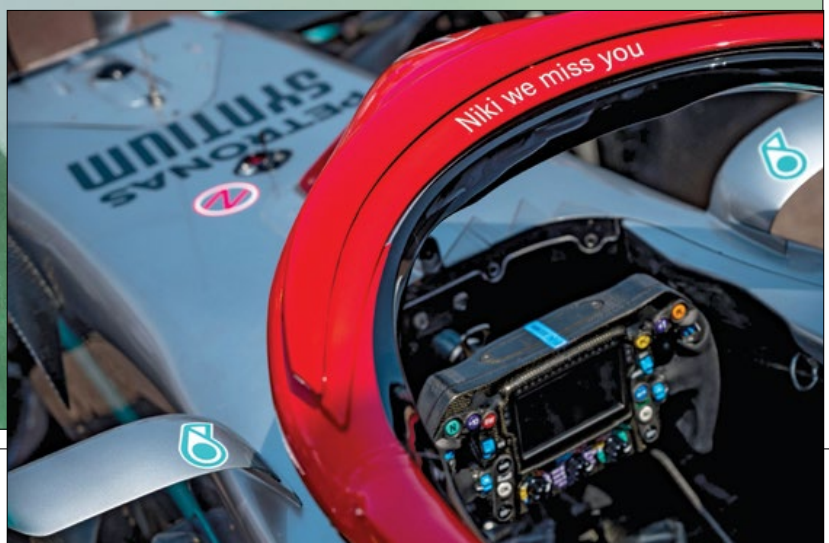


Niki Lauda

NIKI
LAUDA
PETRONAS

1975
1977
1984
Lauda


NIKI
LAUDA
You're more than a memory,
you will never be forgotten
NIKI
LAUDA


Niki we miss you
PETRONAS
SYNTIUM

LAT

Con Antonio l'Italia in griglia

Alla sua prima stagione completa in Formula Uno, Antonio Giovinazzi ha meritato la riconferma in Alfa Romeo Racing anche per il 2020. Il punto più alto il pilota di Martina Franca l'ha raggiunto artigliando il quinto posto nel Gp del Brasile. Un'annata non semplice per il pugliese classe 1993 che da compagno di squadra di Kimi Raikkonen è cresciuto Gp dopo Gp e nella seconda parte è stato spesso davanti al capitano, ultimo campione del mondo della Ferrari. Con la riconferma di Bon Giovi l'Italia continuerà ad avere un posto nella griglia della Formula Uno anche l'anno venturo

Sainz e Norris punte di diamante

McLaren quarta forza del Mondiale di F.1: alzi la mano chi ci avrebbe scommesso un centesimo? Messe alle spalle le stagioni difficili con Honda e Fernando Alonso, la gloriosa squadra inglese è tornata a occupare posizioni più consone al suo blasone con un'accoppiata di piloti giovane e dal piede destro davvero pesante composta da Carlos Sainz (gran 3° in Brasile) e il rookie scatenato Lando Norris

LAT

Gp per Gp, il meraviglioso fumetto d

Gp Australia *Gianmarco Veronesi*

Gp Bahrain *Matteo Spirito*

Gp Cina *Stefano Landini*

Gp Azerbaijan *Francesco Mobili*

Gp Spagna *Marco Mastrazzo*

Gp Monaco *Valerio Schiti*

Gp Canada *Giuseppe Liotti*

Gp Francia *Federico Carlo Ferniani*

ella stagione della Ferrari SF90

Gp Austria *Kemp Remillard*

Gp G.Bretagna *Gianmarco Veronesi*

Gp Germania *Matteo Spirito*

Gp Ungheria *French Carlomagno*

Gp Belgio *Riccardo Torti*

Gp Singapore *Giacomo Bevilacqua*

Gp Russia *Antonio Fuso*

Gp Giappone *Matteo Cremona*

Gp Italia *Gianmarco Veronesi*

Gp Messico *Valerio Befani*

Gp Usa *Lorenzo De Felici*

Gp Brasile *Giuseppe Camuncoli*

Gp Abu Dhabi *Gianmarco Veronesi*

Lewis può riscr

Migliore pilota protagonista

Lewis Hamilton

Impeccabile, motivato, motivante e galvanizzante. A 34 anni d'età Hammer tocca lo zenith quanto a classe in pista, aplomb, capacità e autorevolezza. Dopo le prime dieci gare il mondiale 2019 diventa solo inutile escrescenza del calendario, tanta è la supremazia della Mercedes e della sua prima guida in gara. Sul giro secco Lewis sembra concedere spazio come mai prima al compagno Bottas, ma vuol dire ben poco. Quando c'è da acquisire allori in gara il campionissimo più rockstar di tutti non ha problemi. E ora in chiave 2020 è pronto ad assaltare i due record di Schumi, per eguagliarlo prima possibile a quota sette titoli iridati e per superare le 91 vittorie nei Gp.

LAT

DI **MARIO DONNINI**

ivere la storia

Migliore pilota non protagonista

GETTY IMAGES

Alexander Albon

Non v'è stagione più vorticosa e perigliosa di quella del debuttante pilota thailandese. All'inizio catapultato sulla Toro Rosso e poi a metà cammino dirottato addirittura in seno alla Red Bull. Un top team, quindi, a dimostrare di meritare ulteriori chance future ma anche il più severo degli esami. Duplice e sfiancante filtro ricco di opportunità, certo, ma anche di grandi insidie. Alexander affronta tutto con concretezza, senza sbavature e mostrando ciò che sa fare, tanto da guadagnarsi a fine stagione la riconferma in seno alla Red Bull, malgrado le belle effervescenze in Toro Rosso del rivale e retrocesso Gasly, pur molto bravo e in (ri)crescendo a sua volta.

Miglior regia

Mercedes

Toto Wolff, nell'anno della scomparsa dell'assai giustamente compianto Niki Lauda, si toglie la soddisfazione di festeggiare dodici titoli mondiali consecutivi nell'era turboibrida, tra Piloti e Costruttori. Ottenendo cinque doppiette iniziali che, oltre a costituire a loro volta un record, chiariscono immediatamente a tutti come funzionano le cose anche in questo campionato. Il quale vede la Ferrari far paura davvero solo nei test d'inizio stagione a Barcellona, anche se poi la Rossa è venuta fuori dopo la pausa estiva del post-Hungaroring. Ma le Frecce d'Argento hanno in verità saettato per tutto l'anno, monopolizzando a oggi il ciclo tecnico avviato nel 2014.

GETTY IMAGES

Miglior film

SUTTON-IMAGES.COM

Charles Leclerc

Memorabile, il suo apporto. Strepitose, certe giornate. Le fughe sfortunate di Bahrain e Austria ma anche e soprattutto i trionfi strappacuore di Spa e Monza, prime stoccate iridate che segnano il ritorno alla vittoria della Ferrari. Il monegasco era chiamato all'impresa titanica di non sfigurare rispetto al blasonatissimo capitano Vettel. Ebbene, non solo c'è riuscito, già che c'è finisce col diventare talmente tosto e prestazionale dall'alimentare una rivalità interna che divampa infine in Brasile, con l'inopinata toccata che toglie di mezzo entrambi. A lanciare un segnale dell'esigenza di un nuovo equilibrio interno, al fine di ristabilire una convivenza sostenibile tra i due, in chiave 2020.
Di certo i brividi e le emozioni più da filmone provengono da Charles. Perfino nelle cavalcate sfortunate in Bahrain e Austria ovvero nella fulminea, entusiasmante e troppo presto finita rimonta nella gara di casa, a Montecarlo.
Nel bene e nel male lo showman 2019 è stato lui.

Miglior fotografia

Honda *e* McLaren

Paradossalmente le immagini più belle e per certi versi inattese riguardano due gloriosi ex coniugi, ossia Honda e McLaren, separatisi per incompatibilità sopravvenuta e zero recenti successi, salvo trovare in altri contesti consolazione e riscatto.
La Honda torna vincente in F.1 grazie a Red Bull e Verstappen, cogliendo poi perfino una doppietta a fine stagione in Brasile, col 2° posto della Toro Rosso di Gasly dietro alla Rb15 di Max, a dimostrazione del rendimento della power unit giapponese, che proprio non ha più niente a che vedere rispetto all'era buia della recensione "Gp2 engine", a cura di Fernando Alonso. La Honda d'oggi è solida, ha vinto non poco e in proiezione un po' fa paura.
Quanto alla McLaren, i fatti da soli parlano chiarissimo. Con Renault in veste di fornitore, la Casa arancio papaya ritrova se stessa, grazie anche alla freschezza del giovane Sainz, molto combattivo, veloce e consistente, e al bravissimo rookie Norris, vero talento in divenire. Così il quarto posto finale tra i Costruttori vuol dire tanto, perché sancisce la rinascita della squadra, che dal 2021 potrà dare altri e ben più entusiasmanti segnali, grazie alla nuova (e riscoperta) partnership con la gloriosa Mercedes.

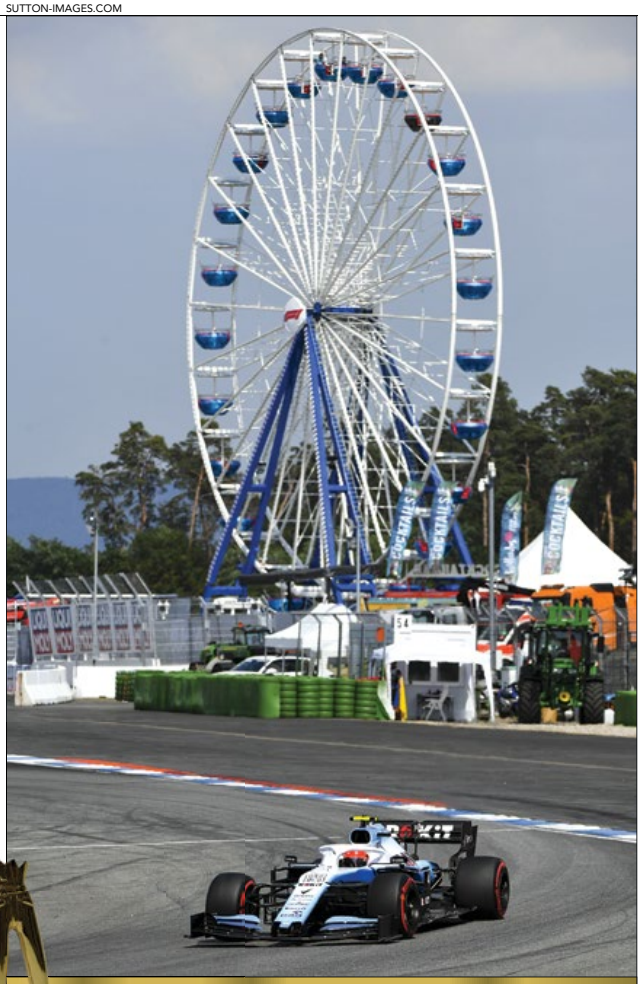
GETTY IMAGES

Migliori effetti speciali

Max Verstappen

Il Gp del Brasile resta la gara simbolo dell'annata di Max. Lo scorso anno a Interlagos aveva vissuto la fregatura del doppiaggio mal finito a Ocon, che gli aveva rovinato tutto. Stavolta, invece, si riscatta ottenendo il successo stagionale numero tre per la Red Bull e soprattutto per la Honda, rinata nella partnership col marchio gestito da Horner e Marko. La verità è che l'olandese appare maturato tantissimo senza perdere un grammo delle fantastiche doti velocistiche che ha sempre avuto. L'unica vera sbavatura, più che agonistica, resta dialettica, con quelle dichiarazioni a mettere in dubbio la regolarità della Ferrari nell'immediato post-Austin che si poteva tranquillamente risparmiare. A prescindere dal merito, non toccava a lui entrare in quell'argomento. Ecco, è questo, forse, il solo versante in cui Max può dare di più, parlando di meno.

SUTTON-IMAGES.COM



Statuetta spezzata

Williams

Ancora una stagione completamente buttata alle ortiche per la gloriosa squadra prima di Didcot e poi di Grove. Le monoposto nel primo weekend di gara non stavano neanche insieme, perdendo pezzi in pista. Poi le cose sono progressivamente migliorate divenendo appena più dignitose, ma le Fw42 restano abbonate alle posizioni di coda per tutta la stagione. Dando vita a una sorta di monomarca tra i piloti Russell e Kubica, che avrebbero merito ben altre chance, viste le rispettive storie. La prima, quella di George, fatta di talento da far crescere e la seconda, tipica di Robert, tutta sofferenza, abnegazione e voglia di risorgere. Alla fine i primi punti arrivano proprio grazie a Kubica in Germania e questa è la sola, unica, bella e grande notizia per lui e la un tempo gloriosa Williams Grand Prix. Finché c'è vita c'è speranza, ma ormai di speranze ne restano davvero poche.

Orgogli

Al termine della stagione 2019 sono tanti i temi di riflessione per il nostro motorsport che grazie ad ACI si mantiene davvero al top

Per la Formula Uno e per l'automobilismo internazionale in generale quella 2019 sarà ricordata come una stagione particolare, estremamente difficile da leggere ma, proprio per questo, bella ed affascinante come poche negli ultimi anni. Ci limiteremo quindi a sottolineare quelli che per Automobile Club d'Italia – Federazione italiana dell'automobilismo sportivo – sono stati i motivi principali in chiave tricolore di questa annata, temi forse non adeguatamente sottolineati. Le prime considerazioni riguardano Antonio Giovinazzi con la sua stagione e con la sua riconferma in seno al team Alfa Romeo anche per la prossima stagione di F.1. Antonio è sicuramente un gran pilota e la sua annata letta nel modo giusto parla sicuramente in suo favore. Ora occorrerà che tutto concorra a fare in modo che il nostro portacolori si possa esprimere al massimo per potergli far fare quel salto di qualità che è assolutamente alla sua portata.

Siamo orgogliosi di lui come siamo orgogliosi della Ferrari e di quello che ci ha regalato. In questo mondo dove la tecnologia si muove a ritmo frenetico passo dopo passo, la crescita improvvisa della scuderia di Maranello ora competitiva ai massimi livelli, va sottolineata come un fatto unico. Solamente il caso ha tolto qualche soddisfazione di più, ma per la prossima stagione gli scenari che si aprono sono assolutamente ottimistici. Sottolinea il presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani: *«Di questa stagione voglio anche mettere in evidenza il lavoro grande lavoro svolto che ci ha portati a chiudere un accordo storico, per garantire l'inserimento, per i prossimi cinque anni del Gran Premio*

o Italia

GP D'ITALIA PER ALTRI 5 ANNI

Il Gp d'Italia ha un futuro garantito nel Mondiale di Formula Uno per i prossimi 5 anni. Merito del grande lavoro svolto dal presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani

Automobile Club d'Italia
SPORT

d'Italia nel calendario del Campionato del mondo di Formula Uno, e il fatto che il Gp si correrà nel 'Tempio della velocità': quel Monza Eni Circuit che è non solo il più antico ma anche il più veloce e più spettacolare circuito di tutto il motorsport». Questi i risultati più significativi e intrinsecamente legati al mondo della Formula 1. Ma va sottolineato anche che il 2019 è stato l'anno della definitiva consacrazione della nostra Federazione come una delle più importanti ed attive in ambito mondiale. *«L'anno che si sta per chiudere ha infatti visto l'assegnazione all'Italia, da parte della Fédération Internationale de l'Automobile, della prima edizione dei "FIA Motorsport Games", una sorta di Olimpiadi dello sport automobilistico. Questa decisione è stata per noi motivo di particolare orgoglio e il riconoscimento che premia l'esperienza, la visione e la passione dell'ACI nel mondo del motorsport. Si è trattato di un implicito riconoscimento dello straordinario sforzo compiuto, in questi anni, dall'ACI nella promozione dello sport dell'auto nel nostro Paese e nella ricerca e formazione dei nuovi talenti, che i vivai della Federazione portano dal Kart alla F.1»,* ha aggiunto il presidente dell'ACI. Altro motivo di orgoglio è il fatto che Roma continui a rimanere tra le 12 capitali mondiali che ospitano, nel suggestivo tracciato cittadino dell'EUR, l'innovativo Campionato di Formula E. Le soddisfazioni maggiori ci vengono tuttavia dai nostri campionati, dalle straordinarie competizioni tricolori che di anno in anno si arricchiscono numericamente e qualitativamente e che attraggono sempre di più anche piloti stranieri nei nostri circuiti e lungo i percorsi delle corse su strada.

GETTY IMAGES

La prima firma è di Bottas

Debutto sconcertante per le Ferrari che a Melbourne chiudono giù dal podio, lontano dalle rivali. La SF90 regina dei test scivola. Mercedes piazza l'uno-due con Bottas che precede Hamilton

Griglia di partenza

1ª FILA	44 Hamilton, Mercedes, 1'20"486	77 Bottas, Mercedes, 1'20"598
2ª FILA	5 Vettel, Ferrari, 1'21"190	33 Verstappen, Red Bull, 1'21"320
3ª FILA	16 Leclerc, Ferrari, 1'21"442	8 Grosjean, Haas, 1'21"826
4ª FILA	20 Magnussen, Haas, 1'22"099	4 Norris, McLaren, 1'22"304
5ª FILA	7 Raikkonen, Alfa Romeo, 1'22"314	11 Perez, Racing Point, 1'22"781
6ª FILA	27 Hulkenberg, Renault, 1'22"562	3 Ricciardo, Renault, 1'22"570
7ª FILA	23 Albon, Toro Rosso, 1'22"636	99 Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'22"714
8ª FILA	26 Kvyat, Toro Rosso, 1'22"774	18 Stroll, Racing Point, 1'23"017
9ª FILA	10 Gasly, Red Bull, 1'23"020	55 Sainz, McLaren, 1'23"084
10ª FILA	63 Russell, Williams, 1'24"360	88 Kubica, Williams, 1'26"067

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	58	1.25'27"325	215,954	1'25"580	57
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	58	a 20"886	215,077	1'26"057	57
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	58	a 22"520	215,009	1'26"256	57
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	58	a 57"109	213,575	1'27"954	16
5°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	58	a 58"230	213,529	1'26"926	58
6°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	58	a 1'27"156	212,344	1'28"182	56
7°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	57	a 1 giro	212,015	1'28"444	52
8°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	57	a 1 giro	211,966	1'28"270	52
9°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	a 1 giro	211,935	1'27"568	29
10°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	57	a 1 giro	211,906	1'27"448	39
11°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	57	a 1 giro	211,893	1'27"229	39
12°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	57	a 1 giro	210,264	1'28"555	17
13°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	a 1 giro	210,243	1'28"485	41
14°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	57	a 1 giro	210,214	1'28"188	43
15°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	57	a 1 giro	209,350	1'28"479	29
16°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 2 giri	206,506	1'28"713	55
17°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 3 giri	202,732	1'29"284	30
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	29	Sospensione	208,140	1'28"462	17
	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	28	Cons.incid.	205,646	1'29"848	18
	C.Sainz (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	9	Power Unit	205,785	1'30"899	9

1ª GARA del mondiale F.1 | 17 marzo 2019 | Albert Park (5,303 km) | Distanza: 307,574 km Giri: 58 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-22°; Verstappen 23°-24°; Bottas 25°-58°.

Leclerc sogno spezzato

Leclerc fa sognare ma poi, causa affidabilità, cede il passo alle Mercedes di Hamilton e Bottas. La Ferrari nel baby monegasco ritrova il futuro, mentre le Frecce d'Argento allungano...

LA PRESSE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	1.34'21"295	196,007	1'33"528	36
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	a 2"980	195,904	1'34"209	42
3°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	57	a 6"131	195,795	1'33"411	38
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	57	a 6"408	195,785	1'35"311	47
5°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	57	a 36"068	194,766	1'34"895	43
6°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	57	a 45"754	194,436	1'35"777	14
7°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	57	a 47"470	194,377	1'35"589	45
8°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	57	a 58"094	194,016	1'35"291	42
9°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	57	a 1'02"697	193,860	1'36"752	39
10°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	57	a 1'03"696	193,826	1'36"330	51
11°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	57	a 1'04"599	193,796	1'35"237	42
12°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	56	a 1 giro	192,511	1'34"934	40
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	56	a 1 giro	192,479	1'35"892	41
14°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 1 giro	191,881	1'37"037	31
15°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 1 giro	190,555	1'37"313	14
16°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 2 giri	189,098	1'37"903	13
17°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	53	Power Unit	197,500	1'35"215	14
18°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	53	Elettrico	197,026	1'36"697	42
19°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	53	Prob.mecc.	194,073	1'35"586	42
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	16	Cons.incid.	188,532	1'37"262	3

2ª gara del mondiale F.1 | 31 marzo 2019 | Bahrain International Circuit (5,412 km) | Distanza: 308,238 km | Giri: 57 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (*) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-5°; Leclerc 6°-13°; Vettel 14°; Leclerc 15°-47°; Hamilton 48°-57°.

Griglia di partenza

1ª FILA	16	Leclerc, Ferrari, 1'27"866	5	Vettel, Ferrari, 1'28"160
2ª FILA	44	Hamilton, Mercedes, 1'28"190	77	Bottas, Mercedes, 1'28"256
3ª FILA	33	Verstappen, Red Bull, 1'28"752	20	Magnussen, Haas, 1'28"757
4ª FILA	55	Sainz, McLaren, 1'28"813	7	Raikkonen, Alfa Romeo, 1'29"022
5ª FILA	4	Norris, McLaren, 1'29"043	3	Ricciardo, Renault, 1'29"488
6ª FILA	8	Grosjean (*), Haas, 1'29"015	23	Albon, Toro Rosso, 1'29"513
7ª FILA	10	Gasly, Red Bull, 1'29"526	11	Perez, Racing Point, 1'29"756
8ª FILA	26	Kvyat, Toro Rosso, 1'29"854	99	Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'30"026
9ª FILA	27	Hulkenberg, Renault, 1'30"034	18	Stroll, Racing Point, 1'30"217
10ª FILA	63	Russell, Williams, 1'31"759	88	Kubica, Williams, 1'31"799

Hammer picchia sempre duro

Shanghai da paura: Hamilton vince e balza in testa al Mondiale. Mercedes domina. La Ferrari a podio con Vettel fa soffrire Leclerc. Verstappen sale al terzo posto nella corsa all'iride piloti

GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1ª FILA	77	Bottas Mercedes 1'31"547	44	Hamilton Mercedes 1'31"570
2ª FILA	5	Vettel Ferrari 1'31"848	16	Leclerc Ferrari 1'31"865
3ª FILA	33	Verstappen Red Bull 1'32"089	10	Gasly Red Bull 1'32"930
4ª FILA	3	Ricciardo Renault 1'32"958	27	Hulkenberg Renault 1'32"962
5ª FILA	20	Magnussen Haas s.t.	8	Grosjean Haas s.t.
6ª FILA	26	Kvyat Toro Rosso 1'33"236	11	Perez Racing Point 1'33"299
7ª FILA	7	Raikkonen Alfa Romeo 1'33"419	55	Sainz McLaren 1'33"523
8ª FILA	4	Norris McLaren 1'33"967	18	Stroll Racing Point 1'34"292
9ª FILA	63	Russell Williams 1'35"253	88	Kubica Williams 1'35"281
10ª FILA	99	Giovinazzi Alfa Romeo s.t.	14	Albon Toro Rosso s.t. (a)

PIT LANE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	1.32'06"350	198,727	1'35"892	47
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 6"552	198,492	1'34"872	38
3°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	56	a 13"744	198,234	1'34"836	37
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 27"627	197,738	1'36"143	45
5°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	56	a 31"276	197,609	1'34"860	45
6°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 1'29"307	195,567	1'34"742	55
7°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	194,716	1'38"632	38
8°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	194,647	1'38"702	37
9°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	194,412	1'37"812	27
10°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	55	a 1 giro	193,972	1'38"901	22
11°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	55	a 1 giro	193,936	1'36"873	37
12°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	193,706	1'36"678	46
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	55	a 1 giro	193,675	1'37"471	35
14°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	193,331	1'37"502	44
15°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	193,226	1'38"048	32
16°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 2 giri	190,779	1'37"283	51
17°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 2 giri	190,229	1'39"772	28
18°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	50	Cons.incid.	190,353	1'38"346	37
NON CLASSIFICATI							
	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	41	Cons.inc.	190,346	1'37"975	27
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	16	Power Unit	187,608	1'39"677	14

3ª GARA del mondiale F.1 | 14 aprile 2019 | Shangai International Circuit (5,451 km) | Distanza: 305,066 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: ((a) Cambio cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-56°.

GP AZERBAIJAN

Il gioco delle coppie Mercedes

Quarta doppietta Mercedes sempre più in fuga. Per la seconda volta in stagione Bottas chiude davanti a Hamilton, Ferrari solo a podio con Vettel. Leclerc è 5° dopo aver sbattuto nelle qualifiche

LA PRESSE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	1.31'52"942	199,852	1'44"024	50
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1"524	199,797	1'44"166	48
3°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	51	a 11"739	199,428	1'44"629	46
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	51	a 17"493	199,220	1'44"794	39
5°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	51	a 1'09"107	197,378	1'43"009	50
6°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1'16"416	197,120	1'45"524	49
7°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	51	a 1'23"826	196,859	1'45"807	43
8°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	51	a 1'40"268	196,282	1'45"394	43
9°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1'43"816	196,158	1'46"009	38
10°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	50	a 1 giro	195,391	1'46"479	48
11°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	50	a 1 giro	195,296	1'45"754	49
12°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	50	a 1 giro	195,208	1'45"969	45
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	50	a 1 giro	194,233	1'46"682	42
14°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	50	a 1 giro	193,365	1'47"407	43
15°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	49	a 2 giri	191,556	1'47"251	42
16°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	49	a 2 giri	190,415	1'47"709	45
NON CLASSIFICATI							
	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	38	Cambio	199,177	1'45"712	34
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	38	Freni	192,298	1'48"517	33
	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	33	Cons.incid.	193,085	1'47"681	28

4ª GARA del mondiale F.1 | 28 aprile 2019 | Baku street circuit (6,003 km) | Distanza: 306,049 km Giri: 51 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Escluso dalle qualifiche per flusso benzina illegale: partenza imposta dalla pit lane. (b) Penalizzazione di 10 posizioni in griglia per sostituzione componenti della centralina. (c) Escluso dalle qualifiche per ala anteriore flessibile: partenza dalla pit lane. (d) Vettura modificata in parco chiuso: partenza dalla pit lane. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-11°; Hamilton 12°; Leclerc 13°-31°; Bottas 32°-51°.

Griglia di partenza

1ª FILA	44 Hamilton Mercedes 1'40"554	77 Bottas Mercedes 1'40"495		
2ª FILA	33 Verstappen Red Bull 1'41"069	5 Vettel Ferrari 1'40"797		
3ª FILA	26 Kvyat Toro Rosso 1'41"681	11 Perez Racing Point 1'41"593		
4ª FILA	16 Leclerc Ferrari s.t.	4 Norris McLaren 1'41"886		
5ª FILA	3 Ricciardo Renault 1'42"477	55 Sainz McLaren 1'42"398		
6ª FILA	20 Magnussen Haas 1'42"699	23 Albon Toro Rosso 1'42"494		
7ª FILA	8 Grosjean Haas 1'43"407	18 Stroll Racing Point 1'42"630		
8ª FILA	63 Russell Williams 1'45"062	27 Hulkenberg Renault 1'43"427		
PIT LANE	88 Kubica Williams 1'45"455 (d)	99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'42"424 (b)	9ª FILA	
PIT LANE	10 Gasly Red Bull s.t. (a)	7 Raikkonen Alfa Romeo s.t. (c)		

SUTTON-IMAGES.COM

Ferrari ci fa un baffo

SF90 sempre più gambero rosso in un Mondiale stradominato dalla Mercedes alla quinta doppietta di fila per la gioia del boss Zetsche, al suo ultimo Gp da leader uscente della Mercedes

Griglia di partenza

1ª FILA	77 **Bottas** Mercedes 1'15"406	44 **Hamilton** Mercedes 1'16"040
2ª FILA	5 **Vettel** Ferrari 1'16"272	33 **Verstappen** Red Bull 1'16"357
3ª FILA	16 **Leclerc** Ferrari 1'16"588	10 **Gasly** Red Bull 1'16"708
4ª FILA	8 **Grosjean** Haas 1'16"911	20 **Magnussen** Haas 1'16"922
5ª FILA	26 **Kvyat** Toro Rosso 1'17"573	4 **Norris** McLaren 1'17"338
6ª FILA	23 **Albon** Toro Rosso 1'17"445	55 **Sainz** McLaren 1'17"599
7ª FILA	3 **Ricciardo** (b) Renault 1'18"106	7 **Raikkonen** Alfa Romeo 1'17"788
8ª FILA	11 **Perez** Racing Point 1'17"886	18 **Stroll** Racing Point 1'18"471
9ª FILA	88 **Kubica** Williams 1'20"254	99 **Giovinazzi** (a) Alfa Romeo 1'18"664
10ª FILA	63 **Russell** Williams 1'19"072 (a)	PIT LANE 14 **Hulkenberg** Renault 1'18"404 (c)

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	66	1.35'50"443	192,258	1'18"492	54
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	66	a 4"074	192,122	1'18"737	55
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	66	a 7"679	192,002	1'19"769	57
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	66	a 9"167	191,952	1'19"820	64
5°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	66	a 13"361	191,813	1'20"002	57
6°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	66	a 19"576	191,606	1'20"536	57
7°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	66	a 28"159	191,322	1'20"770	66
8°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	66	a 32"342	191,183	1'20"859	59
9°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	66	a 33"056	191,160	1'20"726	64
10°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	66	a 34"641	191,107	1'21"057	64
11°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	66	a 35"445	191,081	1'21"028	65
12°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	66	a 36"758	191,037	1'20"615	56
13°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	66	a 39"241	190,955	1'21"282	65
14°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	66	a 41"803	190,871	1'21"382	66
15°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	66	a 46"877	190,704	1'21"859	65
16°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	66	a 47"691	190,677	1'21"833	64
17°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	65	a 1 giro	187,396	1'22"382	64
18°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	65	a 1 giro	187,161	1'23"202	65
NON CLASSIFICATI							
	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	44	Incidente	196,952	1'23"226	28
	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	44	Incidente	196,921	1'22"561	28

5ª GARA del mondiale F.1 | 12 maggio 2019 | Catalunya (4,655 km) | Distanza: 307,104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (b) Penalizzazione di 3 posizioni per aver causato un incidente nella gara precedente. (c) Sostituzione ala e componenti della PU: partenza imposta dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-66°.

Lassù qualcuno lo ama

Hamilton omaggia il mito di Lauda e va a vincere malgrado la toccata di Verstappen. Miglior risultato Ferrari con Vettel 2° davanti a Bottas. Leclerc eroico ma out nella sua Montecarlo

SUTTON-IMAGES.COM

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	78	1.43'28"437	150,928	1'16"167	9
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	78	a 2"602	150,865	1'16"277	9
3°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	78	a 3"162	150,851	1'15"163	65
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	78	a 5"537(b)	150,793	1'16"229	9
5°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	78	a 9"946	150,687	1'14"279	72
6°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	78	a 53"454	149,640	1'15"891	32
7°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	78	a 54"574	149,613	1'16"288	31
8°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	78	a 55"200	149,598	1'15"607	43
9°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	78	a 1'00"894	149,462	1'15"697	78
10°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	78	a 1'01"034(d)	149,459	1'16"746	41
11°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	78	a 1'06"801	149,321	1'16"413	61
12°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro	148,790	1'16"613	67
13°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	77	a 1 giro	148,720	1'16"276	65
14°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	77	a 1 giro(c)	148,693	1'16"992	61
15°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro	148,364	1'17"038	76
16°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro(c)	148,080	1'16"379	45
17°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	77	a 1 giro	147,835	1'16"436	50
18°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	77	a 1 giro	147,119	1'17"388	32
19°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	76	a 2 giri	146,917	1'16"299	46
NON CLASSIFICATI							
	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	16	Incidente	132,522	1'19"151	6

6ª GARA del mondiale F.1 | 26 maggio 2019 | Montecarlo (3,337 km) | Distanza: 260,286 km | Giri: 78 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e coperto in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. (b) Penalizzazione di 5" per Unsafe release. (c) Penalizzazione di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio. (d) Penalizzazione di 5" per aver tagliato la riga bianca in uscita box.. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-78°.

Griglia di partenza

1ª FILA	77	Bottas Mercedes 1'10"252	44	Hamilton Mercedes 1'10"166
2ª FILA	5	Vettel Ferrari 1'10"947	33	Verstappen Red Bull 1'10"641
3ª FILA	3	Ricciardo Renault 1'11"218	20	Magnussen Haas 1'11"109
4ª FILA	10	Gasly (a) Red Bull 1'11"041	26	Kvyat Toro Rosso 1'11"271
5ª FILA	23	Albon Toro Rosso 1'11"653	55	Sainz McLaren 1'11"417
6ª FILA	4	Norris McLaren 1'11"724	27	Hulkenberg Renault 1'11"670
7ª FILA	7	Raikkonen Alfa Romeo 1'12"115	8	Grosjean Haas 1'12"027
8ª FILA	11	Perez Racing Point 1'12"233	16	Leclerc Ferrari 1'12"149
9ª FILA	99	Giovinazzi (a) Alfa Romeo 1'12"185	18	Stroll Racing Point 1'12"846
10ª FILA	88	Kubica Williams 1'13"751	63	Russell Williams 1'13"447

Montreal accende le polemiche

A Montreal Vettel per un dritto prende 5" di penalty che mostrano tutte le storture di un Circus rovinato dai formalismi. Vince Hamilton a tavolino. Peccato, Ferrari

GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1ª FILA	5	**Vettel** Ferrari 1'10"240	44	**Hamilton** Mercedes 1'10"446
2ª FILA	16	**Leclerc** Ferrari 1'10"920	3	**Ricciardo** Renault 1'11"071
3ª FILA	10	**Gasly** Red Bull 1'11"079	77	**Bottas** Mercedes 1'11"101
4ª FILA	27	**Hulkenberg** Renault 1'11"324	4	**Norris** McLaren 1'11"863
5ª FILA	33	**Verstappen** Red Bull 1'11"800	26	**Kvyat** Toro Rosso 1'11"921
6ª FILA	55	**Sainz** (a) McLaren 1'13"981	99	**Giovinazzi** Alfa Romeo 1'12"136
7ª FILA	23	**Albon** Toro Rosso 1'12"193	8	**Grosjean** Haas s.t.
8ª FILA	11	**Perez** Racing Point 1'12"197	7	**Raikkonen** Alfa Romeo 1'12"230
9ª FILA	18	**Stroll** Racing Point 1'12"266	63	**Russell** Williams 1'13"617
10ª FILA	88	**Kubica** Williams 1'14"393	20	**Magnussen** Haas s.t. (b)

PIT LANE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	1.29'07"084	205,527	1'14"813	62
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	70	a 3"658 (c)	205,386	1'14"875	57
3°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	70	a 4"696	205,347	1'14"356	63
4°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 51"043	203,583	1'13"078	69
5°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	70	a 57"655	203,334	1'14"767	67
6°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	202,474	1'16"075	55
7°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	202,459	1'15"995	57
8°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	69	a 1 giro	202,079	1'16"157	51
9°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 1 giro	201,385	1'16"043	47
10°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	69	a 1 giro	201,291	1'16"198	44
11°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	201,210	1'16"471	37
12°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 1 giro	200,903	1'16"314	61
13°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	69	a 1 giro	200,051	1'16"365	69
14°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 1 giro	199,989	1'16"245	60
15°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	69	a 1 giro	199,969	1'15"442	60
16°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	68	a 2 giri	197,706	1'17"241	58
17°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	68	a 2 giri	197,392	1'17"309	41
18°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	67	a 3 giri	195,655	1'17"285	64
NON CLASSIFICATI							
	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	59	Prob.mecc.	197,651	1'17"151	47
	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	8	Freni	194,360	1'18"023	4

7ª GARA del mondiale F.1 | 9 giugno 2019 | Circuit Gilles Villeneuve (4,361 km) | Distanza: 305,270 km Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. (b) Cambio cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit-lane. (c) Penalità di 5" per essere rientrato in pista in modo pericoloso, obbligando un rivale ad andare fuori pista. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-25°; Hamilton 26°-27°; Leclerc 28°-32°; Vettel 33°-70°.

Mercedes, 6ª doppietta

Un dominio. Hamilton stravince davanti al compagno di squadra Bottas. La Mercedes ottiene la sesta doppietta consecutiva e l'ottava vittoria su otto Gp disputati. Così il terzo posto di Leclerc è bello ma non consola

LAT

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	1.24'31"198	219,846	1'32"764	53
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 18"056	219,066	1'33"586	43
3°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	53	a 18"985	219,026	1'33"828	40
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	53	a 34"905	218,343	1'34"162	38
5°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	53	a 1'02"796	217,157	1'32"740	53
6°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	53	a 1'35"462	215,784	1'34"561	52
7°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1 giro	215,334	1'34"950	46
8°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro	215,310	1'34"754	45
9°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro	215,232	1'35"197	47
10°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	52	a 1 giro	215,011	1'35"150	42
11°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro (b)	214,950	1'34"873	47
12°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1 giro	214,796	1'35"014	42
13°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1 giro	214,696	1'34"924	44
14°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1 giro	214,182	1'35"225	43
15°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1 giro	214,081	1'35"029	51
16°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1 giro	213,363	1'35"115	50
17°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	52	a 1 giro	213,152	1'35"692	50
18°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 2 giri	210,167	1'36"608	50
19°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 2 giri	209,794	1'35"830	51
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	44	Rit.volont.	213,036	1'35"691	42

8ª GARA del mondiale F.1 | 23 giugno 2019 | Circuit Paul Ricard (5,842 km) | Distanza: 309,690 km Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Uso di elementi della Power Unit addizionali: partenza imposta da fondo griglia. (b) Penalizzazione di 10" per aver obbligato un rivale ad andare fuori pista (5") e per aver lasciato il tracciato ottenendo vantaggio nei confronti di un rivale (5"). • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-53°.

Griglia di partenza

1ª FILA	44	**Hamilton** Mercedes 1'28"319	77	**Bottas** Mercedes 1'28"605
2ª FILA	16	**Leclerc** Ferrari 1'28"965	33	**Verstappen** Red Bull 1'29"409
3ª FILA	4	**Norris** McLaren 1'29"418	55	**Sainz** McLaren 1'29"522
4ª FILA	5	**Vettel** Ferrari 1'29"799	3	**Ricciardo** Renault 1'29"918
5ª FILA	10	**Gasly** Red Bull 1'30"184	99	**Giovinazzi** Alfa Romeo 1'33"420
6ª FILA	23	**Albon** Toro Rosso 1'30"461	7	**Raikkonen** Alfa Romeo 1'30"533
7ª FILA	27	**Hulkenberg** Renault 1'30"544	11	**Perez** Racing Point 1'30"738
8ª FILA	20	**Magnussen** Haas 1'31"440	8	**Grosjean** Haas 1'31"626
9ª FILA	18	**Stroll** Racing Point 1'31"726	88	**Kubica** Williams 1'33"205
10ª FILA	26	**Kvyat** (a) Toro Rosso 1'31"564	63	**Russell** (a) Williams 1'32"789

Verstappen spezza l'egemonia

Verstappen e la Red Bull-Honda al top. Ma Max supera Leclerc portandolo fuori con tanto di ruotata. E gli steward, spietati in Canada con Vettel, stavolta lasciano correre...

GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1ª FILA	16	**Leclerc** Ferrari 1'03"003	33	**Verstappen** Red Bull 1'03"439
2ª FILA	77	**Bottas** Mercedes 1'03"537	44	**Hamilton** (a) Mercedes 1'03"262
3ª FILA	4	**Norris** McLaren 1'04"099	7	**Raikkonen** Alfa Romeo 1'04"199
4ª FILA	99	**Giovinazzi** Alfa Romeo 1'04"179	10	**Gasly** Red Bull 1'04"199
5ª FILA	5	**Vettel** Ferrari s.t.	20	**Magnussen** Haas 1'04"072(c)
6ª FILA	8	**Grosjean** Haas 1'04"490	3	**Ricciardo** Renault 1'04"790
7ª FILA	11	**Perez** Racing Point 1'04"789	18	**Stroll** Racing Point 1'04"832
8ª FILA	27	**Hulkenberg** Renault 1'04"516(d)	26	**Kvyat** Toro Rosso 1'05"324
9ª FILA	88	**Kubica** Williams 1'06"206	23	**Albon** (b) Toro Rosso 1'04"665
10ª FILA	55	**Sainz** (b) McLaren 1'13"601		
PIT LANE	63	**Russell** (ae) Williams 1'05"904		

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	1.22'01"822	224,150	1'07"475	60
2°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	71	a 2"724	224,026	1'07"994	58
3°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 18"960	223,289	1'08"565	53
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	71	a 19"610	223,260	1'07"676	62
5°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 22"805	223,116	1'08"050	69
6°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	70	a 1 giro	220,925	1'08"699	69
7°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	70	a 1 giro	220,668	1'08"790	63
8°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	70	a 1 giro	220,169	1'08"117	53
9°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	70	a 1 giro	220,075	1'09"126	57
10°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	70	a 1 giro	220,046	1'09"051	57
11°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 1 giro	219,923	1'09"061	67
12°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	70	a 1 giro	219,872	1'08"019	65
13°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	70	a 1 giro	219,795	1'09"248	59
14°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 1 giro	219,443	1'09"288	57
15°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	70	a 1 giro	219,369	1'08"946	59
16°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	70	a 1 giro	219,018	1'08"987	56
17°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	70	a 1 giro	218,072	1'09"498	58
18°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 2 giri	217,127	1'09"926	52
19°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 2 giri	216,170	1'08"903	69
20°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	68	a 3 giri	214,129	1'10"964	55

9ª GARA del mondiale F.1 | 30 giugno 2019 | Red Bull Ring (4,318 km) | Distanza: 306,452 km Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. (b) Utilizzo di componenti della PU aggiuntivi: partenza imposta da fondo griglia. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (d) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del motore. (e) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit-lane. • GIRI IN TESTA: Leclerc 1°-22°; Hamilton 23°-30°; Verstappen 31°; Leclerc 32°-68°; Verstappen 69°-71°.

Vettel Capitan Fracassa

Ancora un errore terribile per Vettel che frana su Verstappen. Leclerc dopo un duello con Max eredita il terzo posto dietro alle Mercedes di Hamilton e Bottas

LAT

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	1.21'08"452	226,419	1'27"369	52
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 24"928	225,266	1'27"406	47
3°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	52	a 30"117	225,027	1'29"313	47
4°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	52	a 34"692	224,817	1'29"544	48
5°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	52	a 39"458	224,599	1'29"272	45
6°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	52	a 53"639	223,952	1'29"757	50
7°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	52	a 54"401	223,917	1'29"624	50
8°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1'05"540	223,411	1'30"034	51
9°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1'06"720	223,358	1'29"910	51
10°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	52	a 1'12"733	223,086	1'29"949	51
11°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	52	a 1'14"281	223,016	1'29"636	50
12°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1'15"617	222,956	1'30"872	46
13°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1'21"086	222,710	1'29"390	49
14°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1 giro	221,362	1'31"013	50
15°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1 giro	220,875	1'31"509	50
16°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	51	a 1 giro (a)	220,863	1'28"733	46
17°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1 giro	220,418	1'29"456	50
NON CLASSIFICATI							
	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	18	Testacoda	225,489	1'32"464	17
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	9	Incidente	205,227	1'34"350	4
	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	6	Incidente	187,104	1'33"425	5

10ª GARA del mondiale F.1 | 14 luglio 2019 | Silverstone (5,891 km) | Distanza: 306,198 km | Giri: 52 | Condizioni atmosferiche: nuvoloso in qualifica e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-16°; Hamilton 17°-52°.

Griglia di partenza

1ª FILA	77	Bottas, Mercedes, 1'25"093	44	Hamilton, Mercedes, 1'25"099
2ª FILA	16	Leclerc, Ferrari, 1'25"172	33	Verstappen, Red Bull, 1'25"276
3ª FILA	10	Gasly, Red Bull, 1'25"590	5	Vettel, Ferrari, 1'25"787
4ª FILA	3	Ricciardo, Renault, 1'26"182	4	Norris, McLaren, 1'26"224
5ª FILA	23	Albon, Toro Rosso, 1'26"345	27	Hulkenberg, Renault, 1'26"386
6ª FILA	99	Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'26"519	7	Raikkonen, Alfa Romeo, 1'26"546
7ª FILA	55	Sainz, McLaren, 1'26"578	8	Grosjean, Haas, 1'26"757
8ª FILA	11	Perez, Racing Point, 1'26"928	20	Magnussen, Haas, 1'26"662
9ª FILA	26	Kvyat, Toro Rosso, 1'26"721	18	Stroll, Racing Point, 1'26"762
10ª FILA	63	Russell, Williams, 1'27"789	88	Kubica, Williams, 1'28"257

Toro Rosso sul podio

Nel giorno in cui Verstappen ottiene la 2ª vittoria stagionale e supera le insidie del bagnato, la Ferrari chiude seconda con Vettel mentre Leclerc va clamorosamente ko. L'impresa più bella la firma Kvyat che trascina sul podio Toro Rosso

GETTY IMAGES

Griglia di partenza

1ª FILA	44 **Hamilton** Mercedes 1'11"767	3 **Verstappen** Red Bull 1'12"113
2ª FILA	77 **Bottas** Mercedes 1'12"129	10 **Gasly** Red Bull 1'12"522
3ª FILA	7 **Raikkonen** Alfa Romeo 1'12"538	8 **Grosjean** Haas 1'12"851
4ª FILA	55 **Sainz** McLaren 1'12"897	11 **Perez** Racing Point 1'13"065
5ª FILA	27 **Hulkenberg** Renault 1'13"126	16 **Leclerc** Ferrari s.t.
6ª FILA	99 **Giovinazzi** Alfa Romeo 1'12"786	20 **Magnussen** Haas 1'12"789
7ª FILA	3 **Ricciardo** Renault 1'12"799	26 **Kvyat** Toro Rosso 1'13"135
8ª FILA	18 **Stroll** Racing Point 1'13"450	23 **Albon** Toro Rosso 1'13"461
9ª FILA	63 **Russell** Williams 1'14"721	88 **Kubica** Williams 1'14"839
10ª FILA	4 **Norris** (b) McLaren 1'13"333	5 **Vettel** (d) Ferrari s.t.

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	64	1.44'31"275	168,043	1'16"645	61
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	64	a 7"333	167,847	1'16"794	63
3°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	64	a 8"305	167,821	1'17"708	61
4°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 8"966	167,804	1'17"831	61
5°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	64	a 9"583	167,787	1'17"841	63
6°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	64	a 10"052	167,774	1'17"850	63
7°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	64	a 16"838	167,593	1'18"811	64
8°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	64	a 18"765	167,542	1'19"062	63
9°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 19"667	167,518	1'17"485	60
10°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 24"987	167,377	1'19"563	60
11°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	64	a 26"404	167,339	1'19"300	60
12°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	64	a 42"214 (e)	166,920	1'17"746	55
13°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	64	a 43"849 (e)	166,877	1'17"507	62
14°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	61	Incidente	166,088	1'17"495	56
NON CLASSIFICATI							
	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	Testacoda	166,491	1'18"272	54
	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	39	Testacoda	162,598	1'29"576	18
	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	27	Testacoda	170,849	1'27"697	17
	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	25	Perd.poten.	166,026	1'31"081	16
	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	13	Scarico	160,675	1'32"654	10
	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	1	Testacoda	145,923	-	-

11ª GARA del mondiale F.1 | 28 luglio 2019 | Hockenheimring (4,574 km) | Distanza: 292,736 km | Giri: 64(a) | Condizioni atmosferiche: sole in prova e variabili con pioggia in gara. • NOTE: (a) Gara ridotta di 3 giri per giro di schieramento multiplo. (b) Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: partenza da fondo griglia. (d) Utilizzo di elementi della PU aggiuntivi: penalizzazione di 10 posizioni. (e) Penalizzazione di 30" per utilizzzo di aiuti alla guida illegali. • GIRI IN TESTA: Hamilton 1°-26°; Verstappen 30°-46°; Hamilton 47°; Verstappen 48°64°.

Lewis vero Hungaroking

Hamilton vince dopo una rimonta da mito su Verstappen. Ferrari terza con Vettel e quarta con Leclerc, ma con oltre un minuto di distacco. Si va alla pausa estiva con tanti punti interrogativi

GETTY IMAGES

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	1.35'03"796	193,532	1'18"528	60
2°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	70	a 17"796	192,930	1'17"103	69
3°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	70	a 1'01"433	191,469	1'19"786	65
4°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	70	a 1'05"250	191,343	1'20"493	49
5°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	189,857	1'21"002	66
6°	P.Gasly (Fra)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	69	a 1 giro	189,811	1'21"045	65
7°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	69	a 1 giro	189,722	1'20"880	65
8°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 1 giro	189,698	1'19"331	59
9°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	189,524	1'21"188	65
10°	A.Albon (Thai)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	69	a 1 giro	188,567	1'20"621	65
11°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 1 giro	188,207	1'21"734	47
12°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	188,186	1'21"650	59
13°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 1 giro	188,162	1'21"008	67
14°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	69	a 1 giro	188,154	1'20"839	49
15°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	68	a 2 giri	187,831	1'21"932	55
16°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	68	a 2 giri	186,047	1'22"386	66
17°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	68	a 2 giri	185,926	1'20"603	52
18°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	68	a 2 giri	185,630	1'23"134	64
19°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	67	a 3 giri	184,903	1'23"436	42
NON CLASSIFICATI							
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	49	Press.acqua	185,430	1'22"809	46

12ª GARA del mondiale F.1 | 4 agosto 2019 | Hungaroring (4,381 km) | Distanza: 306,630 km | Giri: 70 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per aver ostacolato un rivale in qualifica. (b) Utilizzo di componenti della PU aggiuntivi: partenza imposta da fondo griglia. • GIRI IN TESTA: Verstappen 1°-24°; Hamilton 25°-31°; Verstappen 32°-66°; Hamilton 67°-70°.

Griglia di partenza

1ª FILA	33	Verstappen, Red Bull, 1'14"572	77	Bottas, Mercedes, 1'14"590
2ª FILA	44	Hamilton, Mercedes, 1'14"769	16	Leclerc, Ferrari, 1'15"043
3ª FILA	5	Vettel, Ferrari, 1'15"071	10	Gasly, Red Bull, 1'15"450
4ª FILA	4	Norris, McLaren, 1'15"800	55	Sainz, McLaren, 1'15"852
5ª FILA	8	Grosjean, Haas, 1'16"013	7	Raikkonen, Alfa Romeo, 1'16"041
6ª FILA	27	Hulkenberg, Renault, 1'16"565	23	Albon, Toro Rosso, 1'16"687
7ª FILA	26	Kvyat, Toro Rosso, 1'16"692	20	Magnussen, Haas, 1'17"081
8ª FILA	63	Russell, Williams, 1'17"031	11	Perez, Racing Point, 1'17"109
9ª FILA	99	Giovinazzi, Alfa R., 1'16"804(a)	18	Stroll, Racing Point, 1'17"542
10ª FILA	88	Kubica, Williams, 1'18"324	3	Ricciardo, Renault, 1'17"257 (b)

La prima volta di Leclerc

Leclerc coglie la prima vittoria in F.1 dominando a Spa e rompendo il digiuno Ferrari. Un successo, che il team principal Mattia Binotto ha letteralmente sognato durante la pausa estiva. Sulle ali dell'entusiasmo si va a Monza...

LAT

Griglia di partenza

1ª FILA
- **Vettel** 5 Ferrari 1'43"267
- **Leclerc** 16 Ferrari 1'42"519

2ª FILA
- **Bottas** 77 Mercedes 1'43"415
- **Hamilton** 44 Mercedes 1'43"282

3ª FILA
- **Raikkonen** 7 Alfa Romeo 1'44"557
- **Verstappen** 33 Red Bull 1'43"690

4ª FILA
- **Magnussen** 20 Haas 1'45"086
- **Perez** 11 Racing Point 1'44"706

5ª FILA
- **Ricciardo** (a) 3 Renault 1'44"257
- **Grosjean** 8 Haas 1'44"797

6ª FILA
- **Hulkenberg** 27 Renault 1'44"542(a)
- **Norris** 4 McLaren 1'44"847

7ª FILA
- **Russell** 63 Williams 1'47"548
- **Gasly** 10 Toro Rosso 1'46"435

8ª FILA
- **Stroll** (b) 18 Racing Point 1'45"047
- **Sainz** 55 McLaren 1'46"507(ad)

9ª FILA
- **Giovinazzi** (bc) 99 Alfa Romeo s.t.
- **Albon** 23 Red Bull 1'45"799 (b)

10ª FILA
- **Kvyat** (bc) 26 Toro Rosso 1'46"518

PIT LANE
- **Kubica** (ce) 88 Williams s.t.

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	44	1.23'45"710	220,662	1'46"664	23
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	44	a 0"981	220,619	1'46"580	24
3°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	44	a 12"585	220,111	1'46"465	27
4°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	44	a 26"422	219,508	1'46"409	36
5°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	44	a 1'21"325	217,148	1'47"507	41
6°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	44	a 1'24"448	217,016	1'48"781	29
7°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	44	a 1'29"657	216,795	1'48"143	26
8°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	44	a 1'46"639	216,077	1'48"349	34
9°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	44	a 1'49"168	215,971	1'49"700	21
10°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	44	a 1'49"838	215,943	1'48"357	34
11°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	43	Power Unit	217,592	1'48"321	21
12°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	43	a 1 giro	215,358	1'48"677	33
13°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	43	a 1 giro	215,060	1'49"274	18
14°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	43	a 1 giro	214,673	1'50"451	21
15°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	43	a 1 giro	214,300	1'48"860	34
16°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	43	a 1 giro	213,786	1'48"753	37
17°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	43	a 1 giro	213,595	1'49"220	33
18°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	42	Testacoda	215,909	1'47"560	31
NON CLASSIFICATI							
	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	1	Power Unit	127,222	-	-
	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	0	Incidente	-	-	-

13ª GARA del mondiale F.1 | 1 settembre 2019 | Circuit National de Francorchamps (7,004 km) | Distanza: 308,052 km | Giri: 44 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 5 posizioni per utilizzo componenti aggiuntivi della PU. (b) Utilizzo di componenti della PU aggiuntivi: partenza imposta da fondo griglia. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (d) Penalizzazione di 10 posizioni per utilizzo componenti aggiuntivi della PU. (e) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane. • GIRI IN TESTA: Leclerc 1°-20°; Hamilton 21°-22°; Vettel 23°-26°; Leclerc 27°-44°

GETTY IMAGES

Charles idolo della folla

Apoteosi di Leclerc che sbanca il tempo della velocità beffando le Mercedes in una corsa strappacuore. Una vittoria che manda in visibilio il popolo rosso che a Monza gode ed esulta

Al traguardo

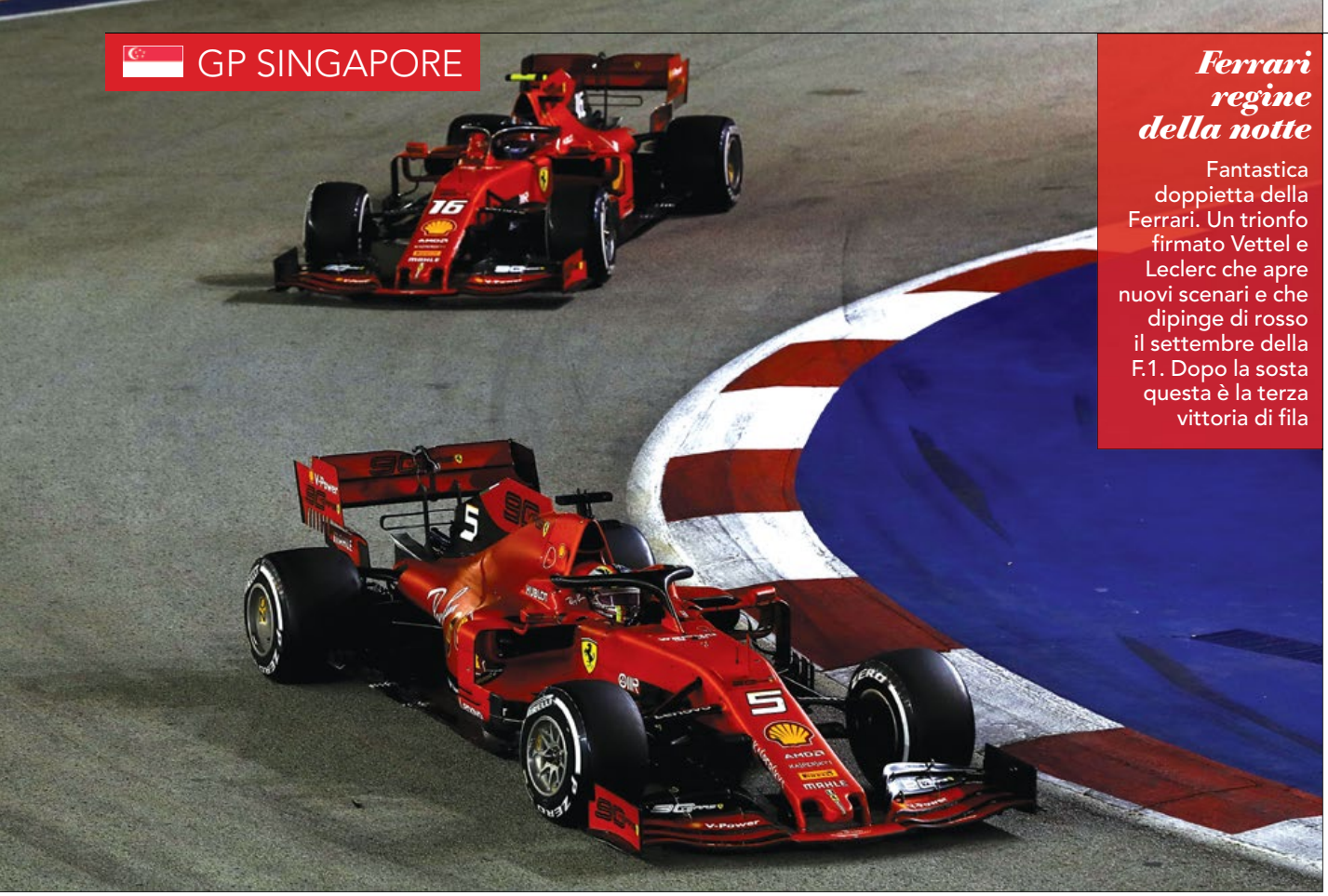
POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	53	1.15'26"665	243,930	1'23"009	47
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 0"835	243,885	1'22"859	47
3°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 35"199	242,048	1'21"779	51
4°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	53	a 45"515	241,502	1'23"466	53
5°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	53	a 58"165	240,835	1'23"641	53
6°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	53	a 59"315	240,775	1'23"364	45
7°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 1'13"802	240,017	1'23"770	35
8°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	53	a 1'14"492	239,981	1'23"143	41
9°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1 giro	239,169	1'24"503	44
10°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	52	a 1 giro	239,090	1'24"044	52
11°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	52	a 1 giro	238,994	1'23"885	51
12°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1 giro	238,317	1'24"165	31
13°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	52	a 1 giro	237,264	1'22"799	50
14°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 1 giro	237,187	1'24"842	51
15°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	52	a 1 giro	235,925	1'24"419	52
16°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	52	a 1 giro	234,923	1'24"985	31
17°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 2 giri	233,308	1'24"989	47
NON CLASSIFICATI							
	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	43	Idraulica	235,045	1'24"443	38
	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	29	Perd. d'olio	237,462	1'25"772	19
	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	27	Ruota	240,627	1'25"637	10

14ª GARA del mondiale F.1 | 8 settembre 2019 | Autodromo Nazionale di Monza (5,793 km) | Distanza: 306,720 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Utilizzo di componenti della PU aggiuntivi: partenza imposta da fondo griglia. (b) Vettura modificata in parco chiuso: partenza imposta dalla pit lane. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Leclerc 1°-19°; Bottas 20°-27°; Leclerc 28°-53°.

Griglia di partenza

1ª FILA	16 Leclerc, Ferrari, 1'19"307	44 Hamilton, Mercedes, 1'19"346
2ª FILA	77 Bottas, Mercedes, 1'19"354	5 Vettel, Ferrari, 1'19"457
3ª FILA	3 Ricciardo, Renault, 1'19"839	27 Hulkenberg, Renault, 1'20"049
4ª FILA	55 Sainz, McLaren, 1'20"455	23 Albon, Red Bull, s.t.
5ª FILA	18 Stroll, Racing Point, s.t.	99 Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'20"517
6ª FILA	20 Magnussen, Haas, 1'20"615	26 Kvyat, Toro Rosso, 1'20"630
7ª FILA	8 Grosjean, Haas, 1'20"784	63 Russell, Williams, 1'21"800
8ª FILA	88 Kubica, Williams, 1'22"356	4 Norris (a), McLaren, 1'21"068
9ª FILA	10 Gasly (a), Red Bull, 1'21"125	11 Perez (a), Racing Point, 1'21"291
10ª FILA	33 Verstappen, Red Bull, s.t.(a)	7 Raikkonen, Alfa Romeo, s.t. (bc)

PIT LANE



LAT

Ferrari regine della notte

Fantastica doppietta della Ferrari. Un trionfo firmato Vettel e Leclerc che apre nuovi scenari e che dipinge di rosso il settembre della F.1. Dopo la sosta questa è la terza vittoria di fila

Griglia di partenza

1ª FILA	44 **Hamilton** Mercedes 1'36"408	16 **Leclerc** Ferrari 1'36"217
2ª FILA	33 **Verstappen** Red Bull 1'36"813	5 **Vettel** Ferrari 1'36"437
3ª FILA	23 **Albon** Red Bull 1'37"411	77 **Bottas** Mercedes 1'37"146
4ª FILA	27 **Hulkenberg** Renault 1'38"264	55 **Sainz** McLaren 1'37"818
5ª FILA	99 **Giovinazzi** Alfa Romeo 1'38"697	4 **Norris** McLaren 1'38"329
6ª FILA	7 **Raikkonen** Alfa Romeo 1'38"858	10 **Gasly** Toro Rosso 1'38"699
7ª FILA	26 **Kvyat** Toro Rosso 1'39"957	20 **Magnussen** Haas 1'39"650
8ª FILA	18 **Stroll** Racing Point 1'39"979	11 **Perez** (c) Racing Point 1'38"620
9ª FILA	63 **Russell** Williams 1'40"867	8 **Grosjean** Haas 1'40"277
10ª FILA		88 **Kubica** Williams 1'41"186
PIT LANE	3 **Ricciardo** Renault s.t. (b)	

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	61	1.58'33"667	156,226	1'44"802	57
2°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	61	a 2"641	156,168	1'44"723	59
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	61	a 3"821	156,142	1'45"176	56
4°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	61	a 4"608	156,125	1'44"914	58
5°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	61	a 6"119	156,091	1'43"534	58
6°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	61	a 11"663	155,970	1'45"260	59
7°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	61	a 14"769	155,902	1'45"716	58
8°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	61	a 15"547	155,885	1'45"769	58
9°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	61	a 16"718	155,859	1'45"765	59
10°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	61	a 27"855(a)	155,835	1'45"630	59
11°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	61	a 35"436	155,451	1'46"274	54
12°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	61	a 35"974	155,440	1'45"969	41
13°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	61	a 36"419	155,430	1'44"896	57
14°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	61	a 37"660	155,403	1'45"915	55
15°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	61	a 38"178	155,392	1'44"371	57
16°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	61	a 47"024	155,200	1'46"793	59
17°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	61	a 1'26"522	154,348	1'42"301	58
NON CLASSIFICATI							
	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	49	Incidente	154,386	1'47"062	18
	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	42	Perd.olio	158,325	1'46"683	15
	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	34	Incidente	163,983	1'48"285	29

15ª GARA del mondiale F.1 | 22 settembre 2019 | Marina Bay Street Circuit (5,063 km) | Distanza: 308,706 km | Giri: 61 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. (b) Escluso dalle qualifiche per potenza eccessiva dall'MGU-K; penalizzazione di 10 posizioni per utilizzo di componenti aggiuntivi della PU. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. • GIRI IN TESTA: Leclerc 1°-19°; Hamilton 20°-26°; Giovinazzi 27°-30°; Vettel 31°-61°.

Mercedes Sochi di prestigio

Hamilton si rivela assai fortunato, approfittando della Virtual Safety Car subito dopo il ritiro di Vettel. Così arriva un'altra doppietta Mercedes, mentre in Ferrari scoppia la rivalità Seb-Leclerc

SUTTON-IMAGES.COM

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	1.33'38"992	198,448	1'35"761	51
2°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 3"829	198,313	1'36"316	50
3°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	53	a 5"212	198,264	1'36"193	52
4°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	53	a 14"210	197,948	1'36"937	47
5°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	53	a 38"348	197,103	1'36"762	50
6°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	53	a 45"889	196,841	1'38"020	53
7°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 48"728	196,742	1'38"043	49
8°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	53	a 57"749	196,429	1'38"301	52
9°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	53	a 58"779	196,394	1'38"130	53
10°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	53	a 59"841	196,357	1'38"519	53
11°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 1'00"821	196,323	1'38"611	53
12°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	53	a 1'02"496	196,265	1'38"228	52
13°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	53	a 1'08"910	196,044	1'38"589	51
14°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	53	a 1'10"076	196,004	1'38"606	51
15°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	53	a 1'13"346	195,891	1'38"696	51
NON CLASSIFICATI							
	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	28	Ritiro	189,781	1'42"327	24
	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	27	Prob.mec.	193,229	1'41"705	18
	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	26	Power Unit	200,289	1'38"245	16
	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	24	Cons.incid.	192,461	1'41"284	22
	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	0	Incidente	-	-	-

16ª GARA del mondiale F.1 | 29 settembre 2019 | Sochi Autodrom (5,848 km) | Distanza: 309,745 km | Giri: 53 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 5" per aver lasciato la pista traendo vantaggio. (b) Uso di Power Unit addizionali: 5 posizioni di penalità. (d) Utilizzo di componenti aggiuntivi della PU: partenza imposta da fondo griglia. (e) 20 posizioni di penalità e partenza imposta dalla pit-lane per utilizzo di componenti della PU aggiuntivi. • GIRI IN TESTA: Vettel 1°-25°; Hamilton 26°-53°.

Griglia di partenza

1ª FILA	16	Leclerc Ferrari 1'31"628	44	Hamilton Mercedes 1'32"030
2ª FILA	5	Vettel Ferrari 1'32"053	77	Bottas Mercedes 1'32"632
3ª FILA	55	Sainz McLaren 1'33"222	27	Hulkenberg Renault 1'33"289
4ª FILA	4	Norris McLaren 1'33"301	8	Perez Force India 1'32"758
5ª FILA	33	Verstappen Red Bull 1'32"310(b)	3	Ricciardo Renault 1'33"661
6ª FILA	11	Perez Racing Point 1'33"958	99	Giovinazzi Alfa Romeo 1'34"037
7ª FILA	20	Magnussen Haas 1'34"082	18	Stroll Racing Point 1'34"233
8ª FILA	7	Raikkonen Alfa Romeo 1'34"840	10	Gasly (b) Toro Rosso 1'33"950
9ª FILA	63	Russell Williams 1'35"356	88	Kubica Williams 1'36"474
10ª FILA	26	Kvyat Toro Rosso s.t.		
PIT LANE	23	Albon (be) Red Bull 1'39"197		

Frecce d'argento da leggenda

Bottas 1° e Hamilton 3° consegnano il sesto titolo iridato Costruttori consecutivo alla Mercedes, mentre la Ferrari si consola con Vettel che chiude in mezzo alle due Frecce d'Argento

LAT

Griglia di partenza

1ª FILA	5	Vettel, Ferrari, 1'27"064	16	Leclerc, Ferrari, 1'27"253
2ª FILA	77	Bottas, Mercedes, 1'27"293	44	Hamilton, Mercedes, 1'27"302
3ª FILA	33	Verstappen, Red Bull, 1'27"851	23	Albon, Red Bull, 1'27"851
4ª FILA	55	Sainz, McLaren, 1'28"304	4	Norris, McLaren, 1'28"464
5ª FILA	10	Gasly, Toro Rosso, 1'28"836	8	Grosjean, Haas, 1'29"341
6ª FILA	99	Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'29"254	18	Stroll, Racing Point, 1'29"345
7ª FILA	7	Raikkonen, Alfa Romeo, 1'29"358	26	Kvyat, Toro Rosso, 1'29"563
8ª FILA	27	Hulkenberg, Renault, 1'30"112	3	Ricciardo, Renault, 1'29"822
9ª FILA	11	Perez, Racing Point, 1'30"344	63	Russell, Williams, 1'30"364
10ª FILA	20	Magnussen, Haas, s.t. (c)	88	Kubica, Williams, s.t. (bc)

PIT LANE

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	1.21'46"755	221,325	1'31"862	49
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	52	a 13"343	220,725	1'32"122	38
3°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	52	a 13"858	220,702	1'30"983	45
4°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	52	a 59"537	218,672	1'32"775	36
5°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	52	a 1'09"101	218,251	1'33"563	46
6°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	51	a 1 giro	216,592	1'33"481	48
7°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	51	a 1 giro (d)	216,184	1'31"611	48
8°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	51	a 1 giro	216,050	1'35"321	43
9°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1 giro	216,034	1'32"621	46
10°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	51	a 1 giro	216,007	1'34"921	47
11°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	a 1 giro	215,892	1'34"713	26
12°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	51	a 1 giro	215,730	1'33"239	47
13°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	51	a 1 giro	215,407	1'34"116	31
14°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	51	a 1 giro	214,843	1'33"190	50
15°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	51	a 1 giro	214,539	1'34"988	18
16°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	51	a 1 giro	213,740	1'32"369	51
17°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	51	a 1 giro	213,641	1'31"732	49
18°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	50	a 2 giri	212,925	1'35"458	27
19°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	50	a 2 giri	209,177	1'36"332	44
NON CLASSIFICATI							
	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	14	Cons.incid.	211,602	1'37"249	10

17ª GARA del mondiale F.1 | 13 ottobre 2019 | Suzuka International Racing Course (5,807 km) | Distanza: 307,741 km | Giri: 52(a) | Condizioni atmosferiche: sole in qualifica e in gara. • NOTE: (a) Classifica stilata con un giro d'anticipo sui 53 previsti a causa della bandiera a scacchi esposta per errore. La media in gara di Bottas, 221,325 km/h sarebbe la più elevata nella storia del circuito. (b) cambio cellula di sopravvivenza: partenza imposta dalla pit lane. (c) Penalizzazione di 5 posizioni per la sostituzione del cambio. (d) Penalizzazione di 15" per aver causato un incidente ed aver creato pericolo in pista guidando una vettura danneggiata. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-17°; Hamilton 18°-20°; Bottas 21°-36°; Hamilton 37°-42°; Bottas 43°-52°.

LAT

Stella a quota 100

Cogliendo la centesima vittoria F.1 per Mercedes, un Hamilton imperiale pensiona le ambizioni altrui. La Ferrari si deve accontentare della seconda piazza conquistata da Vettel

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	1.36'48"904	189,239	1'19"461	66
2°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	71	a 1"766	189,182	1'19"381	68
3°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 3"553	189,123	1'19"494	66
4°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	71	a 6"368	189,032	1'19"232	53
5°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	a 21"399	188,544	1'19"325	48
6°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	a 1'08"807	187,024	1'20"406	65
7°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 1'13"819	186,864	1'20"485	70
8°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	71	a 1'14"924	186,829	1'20"146	53
9°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	70	a 1 giro	185,827	1'19"530	53
10°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	70	Incidente	185,689	1'20"791	59
11°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	70	a 1 giro (b)	185,606	1'19"905	48
12°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 1 giro	185,540	1'20"922	68
13°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	70	a 1 giro	185,444	1'20"311	66
14°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	70	a 1 giro	184,782	1'21"014	65
15°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 2 giri	183,854	1'21"682	53
16°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 2 giri	182,422	1'21"286	69
17°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	69	a 2 giri	182,276	1'21"581	68
18°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	69	a 2 giri	181,987	1'20"696	63
NON CLASSIFICATI							
	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	58	Prob.mecc.	183,410	1'20"082	55
	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	48	Prob.mecc.	178,291	1'21"643	46

18a gara del mondiale F.1 | 27 ottobre 2019 | Autodromo Hermanos Rodriguez (4,304 km) | Distanza: 305,354 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Penalizzazione di 3 posizioni per non aver rispettato le bandiere gialle in qualifica. (b) Penalizzazione di 10" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Leclerc 1°-14°; Vettel 15°-37°; Leclerc 38°-43°; Hamilton 44°-71°.

Griglia di partenza

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

LA PRESSE

Lewis c'è il 6° titolo iridato

Bottas vince e Hamilton 2° coglie il sesto titolo mondiale, così la Mercedes fa suoi dodici titoli iridati consecutivi superando la Ferrari dell'era Montezemolo-Todt-Schumacher

Griglia di partenza

1ª FILA	5 Vettel, Ferrari, 1'32"041	77 Bottas, Mercedes, 1'32"029
2ª FILA	16 Leclerc, Ferrari, 1'32"137	33 Verstappen, Red Bull, 1'32"096
3ª FILA	23 Albon, Red Bull, 1'32"548	44 Hamilton, Mercedes, 1'32"321
4ª FILA	4 Norris, McLaren, 1'33"175	55 Sainz, McLaren, 1'32"847
5ª FILA	10 Gasly, Toro Rosso, 1'33"601	3 Ricciardo, Renault, 1'33"488
6ª FILA	20 Magnussen, Haas, 1'33"979	27 Hulkenberg, Renault, 1'33"815
7ª FILA	18 Stroll, Racing Point, 1'34"100	26 Kvyat, Toro Rosso, 1'33"989
8ª FILA	99 Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'34"226	8 Grosjean, Haas, 1'34"158
9ª FILA	63 Russell, Williams, 1'35"372	7 Raikkonen, Alfa Romeo, 1'34"369
10ª FILA		88 Kubica, Williams, 1'35"889
PIT LANE	11 Perez, Racing Point, 1'35"808 (a)	

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	1.33'55"653	0,000	1'36"957	37
2°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 4"148	196,861	1'38"446	26
3°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 5"002	196,831	1'38"214	42
4°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	56	a 52"239	195,196	1'36"169	44
5°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 1'18"038	194,315	1'38"029	42
6°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	56	a 1'30"366	193,897	1'40"564	28
7°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	56	a 1'30"764	193,883	1'38"074	44
8°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	193,191	1'40"844	44
9°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	193,057	1'38"437	47
10°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	192,844	1'40"165	34
11°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	192,812	1'39"608	46
12°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	55	a 1 giro (b)	192,740	1'38"969	41
13°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	192,055	1'40"380	42
14°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	191,655	1'39"964	41
15°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	55	a 1 giro	191,069	1'41"270	52
16°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	54	a 2 giri	191,477	1'40"850	31
17°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 2 giri	189,207	1'41"239	54
18°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	52	Freni	191,117	1'40"347	42
NON CLASSIFICATI							
	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	31	Idraulica	186,308	1'43"830	22
	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	7	Sospensione	190,511	1'42"165	6

19ª GARA del mondiale F.1 | 3 novembre 2019 | Circuit of the Americas (5,513 km) | Distanza: 308,405 km | Giri: 56 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara. • NOTE: (a) Mancata pesa e componenti aggiuntivi PU: partenza imposta dalla pit-lane. (b) Penalità di 5 secondi per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Bottas 1°-14°; Hamilton 15°-23°; Bottas 24°-35°; Hamilton 36°-51°; Bottas 52°-56°.

Gasly 2° Toro scatenato

Nel gran giorno di Verstappen 1° su Red Bull e Gasly 2° con Toro Rosso, Vettel elimina se stesso e Leclerc, entrando nell'occhio del ciclone. Per la Rossa c'è bisogno di ritrovare nuovi equilibri

LAT

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	1.33'14"678	196,823	1'10"862	61
2°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	71	a 6"077	196,609	1'12"425	65
3°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	71	a 8"896	196,511	1'13"158	63
4°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	71	a 9"452	196,491	1'13"135	65
5°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	71	a 10"201	196,465	1'13"020	49
6°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	71	a 10"541	196,453	1'12"733	44
7°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 11"139 (d)	196,432	1'11"082	46
8°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	71	a 11"204	196,430	1'12"328	63
9°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 11"529	196,418	1'12"840	64
10°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	71	a 11"931	196,404	1'12"385	49
11°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	71	a 12"732	196,376	1'13"262	65
12°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 13"599	196,346	1'13"752	57
13°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	71	a 14"247	196,323	1'13"619	29
14°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	a 14"927	196,299	1'11"087	52
15°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	71	a 18"059 (c)	196,190	1'12"934	64
16°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 1 giro	193,428	1'14"553	63
17°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	65	Incidente	201,402	1'11"384	51
18°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	65	Incidente	201,384	1'11"423	63
19°	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	65	Incidente	200,646	1'12"603	65
NON CLASSIFICATI							
	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	Power Unit	208,126	1'10"698	43

20ª GARA del mondiale F.1 | 17 novembre 2019 | Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km) | Distanza: 305,879 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: coperto in prova e sole in gara. • NOTE: (a) Componenti aggiuntivi PU: 10 posizioni di penalità. (b) Componenti aggiuntivi PU: partenza imposta da fondo griglia. (c) Penalizzazione di 5" per sorpasso in regime di Safety Car. (d) Penalizzazione di 5" per aver causato un incidente. • GIRI IN TESTA: Verstappen 1°-21°; Vettel 22°-25°; Verstappen 26°-44°; Vettel 45°-48°; Verstappen 49°-53°; Hamilton 54°-59°; Verstappen 60°-71°.

Griglia di partenza

1ª FILA	5	Vettel, Ferrari, 1'07"631	33	Verstappen, Red Bull, 1'07"508
2ª FILA	77	Bottas, Mercedes, 1'07"874	44	Hamilton, Mercedes, 1'07"699
3ª FILA	10	Gasly, Toro Rosso, 1'08"837	23	Albon, Red Bull, 1'07"935
4ª FILA	7	Raikkonen, Alfa Romeo, 1'08"984	8	Grosjean, Haas, 1'08"854
5ª FILA	4	Norris, McLaren, 1'08"868	20	Magnussen, Haas, 1'09"037
6ª FILA	99	Giovinazzi, Alfa Romeo, 1'08"919	3	Ricciardo, Renault, 1'08"903
7ª FILA	16	Leclerc, Ferrari, 1'07"728(a)	27	Hulkenberg, Renault, 1'08"921
8ª FILA	26	Kvyat, Toro Rosso, 1'09"320	11	Perez, Racing Point, 1'09"035
9ª FILA	63	Russell, Williams, 1'10"126	18	Stroll, Racing Point, 1'09"536
10ª FILA	55	Sainz, McLaren, s.t. (b)	88	Kubica, Williams, 1'10"614

GETTY IMAGES

Devastante fino in fondo

Devastante fino in fondo, Lewis Hamilton chiude la stagione che gli ha regalato il sesto titolo F.1 della carriera da autentico dominatore anche sulla pista di Yas Marina

Griglia di partenza

1ª FILA	33 **Verstappen** Red Bull 1'35"139	44 **Hamilton** Mercedes 1'34"779
2ª FILA	5 **Vettel** Ferrari 1'35"339	16 **Leclerc** Ferrari 1'35"219
3ª FILA	4 **Norris** McLaren 1'36"436	23 **Albon** Red Bull 1'35"682
4ª FILA	55 **Sainz** McLaren 1'36"459	3 **Ricciardo** Renault 1'36"456
5ª FILA	11 **Perez** Racing Point 1'37"055	27 **Hulkenberg** Renault 1'36"710
6ª FILA	18 **Stroll** Racing Point 1'37"103	10 **Gasly** Toro Rosso 1'37"089
7ª FILA	20 **Magnussen** Haas 1'37"254	26 **Kvyat** Toro Rosso 1'37"141
8ª FILA	99 **Giovinazzi** Alfa Romeo 1'38"114	8 **Grosjean** Haas 1'38"051
9ª FILA	63 **Russell** Williams 1'38"717	7 **Raikkonen** Alfa Romeo 1'38"383
10ª FILA	77 **Bottas** Mercedes 1'34"973(a)	88 **Kubica** Williams 1'39"236

Al traguardo

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gb)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	1.34'05"715	194,710	1'39"283	53
2°	M.Verstappen (Ola)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	55	a 16"772	194,133	1'41"119	55
3°	C.Leclerc (Mon)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	55	a 43"435	193,223	1'40"442	44
4°	V.Bottas (Fin)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 44"379	193,191	1'39"715	31
5°	S.Vettel (Ger)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	55	a 1'04"357	192,515	1'40"128	55
6°	A.Albon (Thai)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	55	a 1'09"205	192,352	1'42"219	49
7°	S.Pérez (Mex)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 1 giro	190,329	1'42"639	39
8°	L.Norris (Gb)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,283	1'43"026	50
9°	D.Kvyat (Rus)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	54	a 1 giro	190,241	1'42"222	42
10°	C.Sainz Jr. (Spa)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,120	1'41"294	43
11°	D.Ricciardo (Aus)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,090	1'41"190	51
12°	N.Hülkenberg (Ger)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	54	a 1 giro	190,045	1'43"274	52
13°	K.Raikkonen (Fin)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	54	a 1 giro	189,797	1'43"142	25
14°	K.Magnussen (Dan)	Haas VF-19 - Ferrari 064	54	a 1 giro	189,298	1'43"790	22
15°	R.Grosjean (Fra)	Haas VF-19 - Ferrari 064	54	a 1 giro	188,670	1'43"666	33
16°	A.Giovinazzi (Ita)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	54	a 1 giro	188,275	1'43"256	28
17°	G.Russell (Gb)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 1 giro	187,913	1'43"074	50
18°	P.Gasly (Fra)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	53	a 2 giri	187,252	1'42"414	53
19°	R.Kubica (Pol)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	53	a 2 giri	186,840	1'44"500	51
NON CLASSIFICATI							
	L.Stroll (Can)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	45	Freni	186,857	1'43"326	25

21ª GARA del mondiale F.1 | 1° dicembre 2019 | Yas Marina (5,554 km) | Distanza: 305,355 km | Giri: 55 | Condizioni atmosferiche: sereno in prova e in gara. • NOTE: (a) Componenti aggiuntivi PU: partenza imposta da fondo griglia. • GIRI IN TESTA: Hamilton 21°-55°.

AUTO SPRI NT
ACI
Le stelle del motorsport illuminano Milano
DURANTE IL GRANDE EVENTO FIRMATO AUTOSPRINT E ACI
Il 13 dicembre - Caschi d'Oro e Volanti 2019
Una doppia assegnazione per consacrare i piloti di oggi e di ieri che hanno lasciato
un segno nella storia delle corse sportive.
Caschi d'Oro
2019
54ª edizione
ACI
Volanti 2019

CLASSIFICA FINALE

1°: 25 punti - 2°: 18 punti - 3°: 15 punti - 4°: 12 punti - 5°: 10 punti - 6° 8 punti - 7°: 6 punti - 8°: 4 punti - 9°: 2 punti - 10°: 1 punto

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRALIA 17/3	BAHRAIN 31/3	CINA 14/4	AZERBAIJAN 28/4	SPAGNA 12/5	MONACO 26/5	CANADA 9/6	FRANCIA 23/6	AUSTRIA 30/6	G.BRETAGNA 14/7	GERMANIA 28/7	UNGHERIA 4/8	BELGIO 1/9	ITALIA 8/9	SINGAPORE 22/9	RUSSIA 29/9	GIAPPONE 13/10	MESSICO 27/10	USA 3/11	BRASILE 17/11	ABU DHABI 1/12
1°	L.Hamilton	413	18	25	25	18	26	25	25	25	10	26	2	25	18	16	12	26	16	25	18	6	26
2°	V.Bottas	326	26	18	18	25	18	15	13	18	15	18	(i.)	4	15	18	10	18	25	15	25	(m.)	12
3°	M.Verstappen	278	15	12	12	12	15	12	10	12	26	10	26	19	(i.)	4	15	12	(m.)	8	15	25	18
4°	C.Leclerc	264	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	18	15	(i.)	12	25	25	18	15	8	13	13	(18°)	15
5°	S.Vettel	240	12	10	15	15	12	18	18	11	12	(16°)	18	15	13	(13°)	25	(m.)	18	18	(m.)	(17°)	10
6°	C.Sainz Jr.	96	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	4	8	10	10	(m.)	(m.)	(12°)	8	10	(13°)	4	15	1
7°	P.Gasly	95	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	6	12	(14°)	8	2	(11°)	4	(14°)	6	2	(16°)	18	(18°)
8°	A.Albon	92	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	(15°)	(12°)	8	1	10	8	8	10	12	10	10	(14°)	8
9°	D.Ricciardo	54	(m.)	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	(12°)	6	(m.)	(14°)	(14°)	12	(14°)	(m.)	(s.)	4	8	8	(11°)
10°	S.Pérez	52	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	(11°)	(17°)	(i.)	(11°)	8	6	(m.)	6	4	6	1	2	6
11°	L.Norris	49	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	8	(11°)	(m.)	2	(11°)	1	6	4	(11°)	(m.)	6	4	4
12°	K.Raikkonen	43	4	6	2	1	(14°)	(17°)	(15°)	6	2	4	(12°)	6	(16°)	(15°)	(i.)	(13°)	(12°)	(m.)	(11°)	12	(13°)
13°	D.Kvyat	37	1	(12°)	(m.)	(m.)	2	6	1	(14°)	(17°)	2	15	(15°)	6	(m.)	(15°)	(12°)	1	(11°)	(12°)	1	2
14°	N.Hülkenberg	37	6	(17°)	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	(13°)	1	(i.)	(12°)	4	10	2	1	(s.)	1	2	(15°)	(12°)
15°	L.Stroll	21	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	(14°)	(13°)	12	(17°)	1	(12°)	(13°)	(11°)	2	(12°)	(13°)	(19°)	(m.)
16°	K.Magnussen	20	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	(19°)	(m.)	4	(13°)	(12°)	(m.)	(17°)	2	(15°)	(15°)	(18°)	(11°)	(14°)
17°	A.Giovinazzi	14	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	1	(i.)	(13°)	(18°)	(18°)	2	1	(15°)	(14°)	(14°)	(14°)	10	(16°)
18°	R.Grosjean	8	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	(m.)	(16°)	(m.)	6	(m.)	(13°)	(16°)	(11°)	(i.)	(13°)	(17°)	(15°)	(13°)	(15°)
19°	R.Kubica	1	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	(20°)	(15°)	1	(19°)	(17°)	(17°)	(16°)	(m.)	(17°)	(18°)	(m.)	(16°)	(19°)
20°	G.Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	(18°)	(14°)	(11°)	(16°)	(15°)	(14°)	(i.)	(i.)	(16°)	(16°)	(17°)	(12°)	(17°)

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	739	18/26	25/18	25/18	18/25	26/18	25/15	25/13	25/18	10/15	26/18	2/0	25/4	18/15	16/18	12/10	26/18	16/25	25/15	18/25	6/0	26/12
2°	Ferrari	504	12/10	10/16	15/10	15/11	12/10	18/0	18/15	11/15	12/18	0/15	18/0	15/12	13/25	0/25	25/18	0/15	18/8	18/13	0/13	-	10/15
3°	Red Bull	417	0/15	4/12	9/12	0/12	8/15	11/12	4/10	1/12	6/26	12/10	0/26	8/19	10/0	8/4	8/15	10/12	12/0	10/8	10/15	0/25	8/18
4°	McLaren	145	-	8/0	-	4/6	0/4	0/8	-	2/8	8/4	0/8	0/10	2/10	-	1/0	6/0	4/8	0/10	-	6/4	4/15	4/1
5°	Renault	91	0/6	-	6/0	-	-	2/0	8/6	0/4	-	6/1	-	-	0/4	12/10	0/2	0/1	-	4/1	8/2	8/0	-
6°	Toro Rosso	85	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	0/1	-	-	0/2	8/15	1/0	2/6	-	4/0	-	6/1	2/0	-	18/1	0/2
7°	Racing Point	73	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	0/2	-	-	-	0/12	-	8/1	6/0	-	6/0	4/2	6/0	1/0	2/0	6/0
8°	Alfa Romeo	57	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	6/0	2/1	4/0	-	6/0	-	0/2	0/1	-	-	-	-	12/10	-
9°	Haas	28	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	6/4	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-
10°	Williams	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

ALBO D'ORO PILOTI

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	Hakkinen (Fin)	McLaren-Mercedes
1999	Hakkinen (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	Raikkonen (Fin)	Ferrari
2008	Hamilton (Gb)	McLaren-Mercedes
2009	Button (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
2019	Hamilton (Gb)	Mercedes

ALBO D'ORO COSTRUTTORI

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	BrawnGp-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	2019	Mercedes

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG
FEDERAZIONE ITALIANA
EDITORI GIORNALI

AUTOSPRINT

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

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - **Telefono:** 051.6227111 - **Fax:** 051.6227309. **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.abbonatiweb.it - **Prezzi abbonamenti:** Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00. **Estero:** Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00. Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX). Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001. **Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel 02.25821- Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it - **Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

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. **Uffici Milano:** Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450. **Uffici Roma:** Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE
In conformità alle disposizioni contenute nell'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

eora.it

GLI SPECIALISTI DEL SECONDO POLSO

Non limitarti a sognarlo. Vivilo.

Scopri tutte le nostre proposte, visita la nostra boutique on-line **www.eora.it**. Oltre **500 modelli di orologi di lusso**, d'epoca e moderni. Possibilità di **finanziamenti in sede e a distanza** fino a 48 mesi, 1 anno di garanzia. Valutiamo orologi usati in **permuta** o **acquisto**.

Rolex Datejust
€ 2900

Rolex Submariner
€ 6950

Omega Speedmaster
€ 1850

GIOIELLERIA OROLOGERIA STROPPIANA

Via Marconi, 17 - 10023 Chieri (TO) - 011 941.11.14 - 011 947.27.07- info@eora.it