

FORMULA E AL VIA IN ARABIA SAUDITA UNA STAGIONE 6 GRANDI FIRME

AUTO SPRI NT

n. 47

Anno LVIII Settimanale 19-25 novembre 2019

3 Euro (Italy only)



MONDIALE RALLY

Prima volta iridata per **Hyundai**



IN EDICOLA

**DAL 20 NOVEMBRE
AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
SULL'ALFA IN F.1**



GP BRASILE

FERRARI HARAKIRI

Nel gran giorno di **Verstappen** 1° su **Red Bull** e **Gasly** 2° con **Toro Rosso**, entrambi con motore **Honda**, **Vettel** elimina se stesso e **Leclerc**, entrando nell'occhio del ciclone. E ora la **Rossa** deve trovare nuovi equilibri



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



Harakiri Ferrari Adamo in paradiso

Un Max Verstappen in versione Inter-Magos fa giochi di prestigio nel Gp del Brasile, la gara più pazza del Mondiale 2019, capace di produrre un'overdose di emozioni. Dietro l'olandese dalla lingua biforcuta e il piede destro grande quanto un condominio, c'è la trama di un film adrenalinico e la regia di uno di quelli bravi. Perché nel giorno in cui le due Ferrari fanno patatrac, si autoeliminano e danno materiale buonissimo per esacerbare il dualismo Vettel-Leclerc e regalare scene da far felice il perito delle assicurazioni, ecco che Pierre Gasly e la Toro Rosso scrivono un'altra pagina straordinaria, artigliando un secondo posto al platino all'interno di una stagione che aveva già regalato un podio. Un risultato clamoroso per il team faentino, l'ultimo graffio importante in F1 prima del cambio di denominazione e dopo una una storia che ha regalato gioie indimenticabili. Con le Rosse che fanno harakiri, c'è un pezzo l'Italia che si mette in vetrina nel week end del Gp, oltre che con la Toro Rosso, anche con l'Alfa Romeo Racing che con Raikkonen e Giovinazzi hanno acciuffato punti pesanti e soprattutto rigeneranti. Ma in fatto di imprese straordinarie c'è anche quella compiuta da Carlos Sainz che con una straordinaria rimonta dall'ultimo posto è risalito fino alla terza posizione. Peccato che lo spagnolo non abbia po-

tuto festeggiare assieme a Verstappen e Gasly il primo podio della carriera. Resta da capire: perché è stata negata la festa sul podio? Perché si è dovuto attendere, così tanto, prima di certificare quel risultato? Ma perché ha fatto prima Lewis Hamilton ad ammettere il proprio torto, che i commissari a prendere una decisione che poteva tranquillamente essere presa prima?



È IN EDICOLA
DAL 20
NOVEMBRE
UN AUTOSPRINT
GOL COLLECTION
IMPERDIBILE

In anticipo, invece, cambiando argomento, è arrivata la conclusione del Mondiale Rally nel quale si celebra il trionfo della Hyundai, per la prima volta iridata nella specialità. Un successo arrivato senza correre l'ultimo round della stagione e con 18 punti sulla Toyota dopo la cancellazione del Rally d'Australia e fortemente voluto da Andrea Adamo, il manager italiano che sta ormai diventando specialista in titoli iridati. Dopo la conquista del mondiale l'anno scorso in Wtcr ecco che è giunta la replica anche nei campionato del mondo rally. Tanto di cappello all'ingegnere piemontese.

Ma in fatto di italiani vincenti è da applaudirsi anche la prestazione di Raffaele Marciello, che a Macao ha dettato legge nel World Fia Gt dominando in lungo e in largo nel weekend.

Intanto venerdì prossimo scatta Stagione 6 della Formula E, campionato sempre più grandi firme che quest'anno vede il debutto anche di Porsche e Mercedes. Una

serie tutta da seguire con 24 monoposto al via e 10 Case impegnate. Infine, dal prossimo 20 novembre, un nuovo numero di Autosprint Gold Collection esce in edicola. Si chiama Alfa Romano e racconta la storia del Biscione in Formula Uno. Sono 132 pagine di pura passione. ●

FORMULA UNO

- 18 GP BRASILE AL GUSTO ORANGE
- 24 GP BRASILE DEMOLITION DERBY
- 27 GP BRASILE VOCI FERRARISTE
- 28 GP BRASILE GLI OSCAR
- 30 GP BRASILE TORO CHE LUCCICA
- 34 GP BRASILE SAINZ STRAORDINARIO
- 36 GP BRASILE COLPO DI CODA DEL BISCIONE
- 38 GP BRASILE RED BULL C'È CONTINUITÀ
- 42 GP BRASILE IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 58 DTM SUPER GT DREAM RACE AL FUJI
- 60 PEUGEOT RIENTRA NEL WEC
- 62 GP F3 MACAO
- 64 WORLD FINAL GT MACAO
- 66 WTCR MACAO
- 68 FORMULA E AL VIA

RALLY

- 46 MONDIALE PRIMA VOLTA HYUNDAI
- 54 ALONSO DAKAR UN ALTRO MONDO
- 56 CIR SFIDA FINALE AL TUSCAN REWIND

RUBRICHE

- 8 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
- 10 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 12 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 14 IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 16 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 40 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 74 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82 POSTASPRINT

DOMENICA SERRA





ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ**

*costo di 5 euro + Autosprint

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

AGOSTO _____ FERRARI MUNDIAL
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMANZO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



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



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

**A DICEMBRE
L'UNDICESIMA
USCITA**

**"L'EVOLUZIONE
TECNICA DELLA F1"**

**AUTO
SPRINT**



**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 DAL 20 NOVEMBRE*
ALFA ROMANZO
LA LEGGENDARIA STORIA DEL BISCIONE IN F.1**



UNO SPECIALE IMPERDIBILE

**LA GRANDE STORIA
DEL BISCIONE IN F1**

La grande storia del Biscione in F1 rivive nel numero di Autosprint Gold Collection



Alfa e mai Omega

di Mario Donnini

Non v'è nulla di più esclusivo, delicato e sofferto della fascinazione strana che si prova per l'avventura dell'Alfa Romeo in F1. Perché in essa s'annida qualcosa di glorioso, nostalgico e sostanzialmente impalpabile. Diviso, scolpito e incardinato in tre epoche ben precise - di Fangio, Chiti e Marchionne, giusto per esemplificare -, ma tutte a loro modo troppo brevi, quasi fuggevoli, caratterizzate - almeno le prime due -, dal distacco improvviso sofferto e presumibilmente definitivo, anche se poi ogni volta la realtà s'è occupata di smorzare ogni paura. In altre e poche parole, l'Alfa Romeo in F1 è co-protagonista particolarissimo, del quale complessivamente e d'istinto s'avverte più il dispiacere per il distacco che non il tempo necessario e sufficiente per approfondire l'entusiasmo appagato nella presenza.

In fondo i soli che potrebbero gioire dell'era d'oro dell'Alfa Corse nei Gran Premi, quelli che all'alba degli Anni '50 erano appena maggiorenni, adesso hanno un'età per cui difficilmente possono gustare fino in fondo questa F1.

Tutti gli altri, e sono tanti, hanno vissuto il mito Alfa Romeo nei Gp come una sorta di mamma assente per colpa del destino. Figura calda, imponente, agognata ma sostanzialmente volatile, non presente e anche e proprio per questo, più voluta, invocata, desiderata.

Sapete, quando, nel 1978, Autosprint

**IL RAPPORTO TRA LA
CASA DEL QUADRIFOGLIO
E LA F1 È FATTO DI
BLASONE, ASSENZE
E CLAMOROSI RITorni
TANTO DA CREARE
FASCINO UNICO:**

**DAL 20 NOVEMBRE
IN EDICOLA**

**UN NUOVO NUMERO
DI AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION**



mostrò la copertina con l'esclusiva immagine dell'Alfa grigia e grezza che girava segretamente a Balocco col grande Vittorio Brambilla nel ruolo di tester, prefigurando un clamoroso e inatteso ritorno in F.1, tutte le decine e decine di migliaia di lettori di Autosprint - ma tanti-tanti, eh -, fecero un balzo dalla sedia, trafitti d'emozione e affetto infinito. Perché finalmente, chissà, quella mamma assente sarebbe tornata, magari anche solo per un bacio disperato e commovente, un abbraccio forte forte e via.

Perché la lontananza del Quadrifoglio dalla scena del Circus con una macchina tutta sua non aveva niente a che vedere coi casi della vita, coi disamori o coi divorzi, ma affondava le radici soprattutto nei meandri spesso incomprensibili delle scelte aziendali dei piani superiori, e, soprattutto, delle aliene e imperscrutabili dinamiche della politica, essendo la Casa nell'egida dell'Iri, quindi a tutti gli effetti statalizzata e proprio per questo massimamente politicizzata nelle logiche d'azione e inazione, a tutti i livelli.

Per questo, dopo il dominio leggendario e fugace del biennio 1950, quello delle gloriose Alfetta con le Tre Effe, Fangio Farina e Fagioli, la latitanza del Costruttore del Biscione pareva ineluttabilmente e inesorabilmente non emendabile, al massimo mitigabile dalla fornitura dei motoroni Boxer alla Brabham del sagace e sempre più imperante Bernie Ecclestone. Per questo, appunto, quella originallissima monoposto dalle forme generose tali e quali a quelle del suo creatore Carlo Chiti - perché certe bestie dai e dai finiscono con l'assomigliare al loro padrone -, che fende le mille strade di Balocco al coperto dal pubblico e da (quasi) tutti gli obiettivi indiscreti dei fotografi, sembrava tanto un grido lacerante di libertà presto reprimibile, un sogno probabilmente fragile e naufragabile, ma anche tutto sommato un qualcosa di bello, verace e genuino in cui credere.

Una ricongiunzione vista come traguardo quasi impossibile ma non per questo meno sognabile. Perché nella vita le cose più belle sono quelle auspicabili e non lontanissime, ma che potrebbero non arrivarvi.

Per questo la storia dell'Alfa Romeo in F.1, a differenza di tutte le altre squadre che ne hanno scritto le pagine più intense, è un ti vedo e non ti vedo, un controllo dolente, una continua speranza di riabbraccio, ancor più e oltre al godimento della presenza effettiva.

Ecco, per capire tal numero di Autosprint Gold proprio su questo bisogna riflettere. Sul senso dell'inerte impossibilità di considerare un per sempre, nella pre-



senza Alfa Romeo in F.1. Perciò abbiamo dedicato tante pagine a rievocare fedelmente il faticosissimo cammino dell'Alfa-Alfa verso il suo ritorno nel mondiale. Perché l'attesa spasmodica e ansiosa del ritorno in un caso come questo è essa stessa presenza, è già competizione sottocutanea e sa già di vittoria. Sì, la si chiamava orgogliosamente e gioiosamente Alfa-Alfa, proprio a sottolinearne il dna genuino e incorrotto da partnership, l'orgogliosa e totale italianità, il colore rosso pronto a riesplodere su quelle linee sinuose e cariche di promesse, per i tanti tifosi. E poi il gran giorno dell'annuncio ufficiale arrivò. Gli equilibri gestionali, politici, sindacali e misteriosamente appartenenti ai poteri palesi e meno palesi dell'Italia iperpartitocratica e democristianeggiante - ma pure un tantino consociativa e un pochetto para PCI senza scontentare PSI e gli altri simpatici membri del pentapartito - sembravano miracolosamente sussistere e autorizzare il grande passo.

Quando Bruno Giacomelli partì col suo Alfone inserito nella bisarca alla volta di Zolder in vista del Gp del Belgio 1979, aveva luogo il più grande e inatteso ritorno nella storia dell'umanità. Terzo solo, con rispetto parlando, a quello di Gesù Cristo il giorno di Pasqua dell'anno 33, e all'altro di Mike Hailwood su Ducati, al Tourist Trophy del 1978.

Ecco, vivetele gustando tutto ciò, queste pagine a loro modo preziose, senno vi perderete tanto del fascino impalpabile del marchio, del mito e della magica malia del nome Alfa.

Poi certo, ci sono i dettagli, i singoli traguardi colti e/o mancati nelle tre epoche, compresa l'ultima.

Ma anche emozioni vere, sussulti indimenticabili, trance agonistiche che restano e resteranno nel cuore. I primi bagliori di competitività di Giacomelli al

Gp d'Italia 1979, quando comincia a far beffe alla Brabham-Alfa di Lauda. La rincorsa di Bruno a Zandvoort 1980, quando da poco era morto Depailler, in prova alla OstKurve di Hockenheim, quindi la fuga pazza e meravigliosa del Glen quando la Freccia di Roncadelle spiegò al mondo che il Boxerone montato sulla panciuta 179 poteva suonare una sinfonia tale da mangiare le fino ad allora invincibili Williams & Brabham. Poi quella bobina kappaò, a pochi giri dalla fine, e le imprecazioni di Jack O'Malley furono pure le nostre.

Ma nessuno mai archiverà quella rabbia e anche il pianto di gioia dell'immenso De Cesaris il sabato della pole di Long Beach 1982 ovvero i giri in testa lì e pure a Spa, 1983, sempre col solito stupendo e compianto Andrea nell'abitacolo, proprio nel giorno del ritorno del Gp del Belgio sul circuito più probante e amato del mondiale, benché accorciato. E infine, diciamo, che bello rivedere - anche se soprattutto per alchimie tattico-strategiche relative ai cambi gomma - quell'Alfa Romeo Racing di Giovanazzi al comando nel recente Gp di Singapore... Un inno stupendo ai sogni mai abbandonati, per chi sa leggere tra le righe verità amabili e toccanti. E anche tutto sommato non preventivabili da alcuna logica, eh.

Perché dopo l'Alfone di Chiti e l'Alfina-Euroracing del pur onesto e volenteroso Pavanello, proprio quando nessuno ci avrebbe scommesso mezzo ghelmo, da fine 2017, in piena era Marchionne, arriva la scommessa Alfa-Sauber. Che sigla a ceralacca la terza era del Biscione in F.1. Quella tutta marketing, immagine e partnership italo-svizzera.

Prima da title-sponsor, poi, da quest'anno, col nome ufficiale del team divenuto Alfa Romeo Racing. Sostanzialmente, inquadrando il tutto nella lunga storia di cui sopra, un'altra immensa e piacevole sorpresa, ad allungare una romantica storia d'amore tra appassionati e Quadrifoglio. Epopea dolce che ora, in prospettiva, alla fine dell'anno prossimo, arriverà a un nuovo bivio, con un epilogo ancora non chiaro né chiarito e in ogni caso tutto da definire.

Per questo, sicuri solo dell'avvenuta conferma di Antonio Giovanazzi accanto all'apprezzato e togato Kimi Raikkonen in chiave 2020, godiamoci questa parte di fascino presente dell'Alfa Romeo in F.1, stringendoci a una storia forte, a un affetto antico e sublime che, comunque vada, mai finirà.

Buona lettura, dunque. E godetevi queste pagine tutte Alfa oriented, perché chi vuol esser lieto sia, nel domani non v'è certezza. ●



” PRECISIONE E VELOCITÀ IN PROVA, GESTIONE E TALENTO PER RINTUZZARE, SUPERARE E FAR SALTARE QUALCHE NERVO ADDIRITTURA A HAMILTON, UNO CHE TIRA SEMPRE ANCHE QUANDO POTREBBE DIRIGERSI SERENAMENTE AL BAR

DENTRO LA SUA VITTORIA C'È LO SMALTO MIGLIORE DI UN PILOTA DI CLASSE SUPERIORE E ANCHE UN PROGRESSO STREPITOSO DEL MOTORE GIAPPONESE



Verstappen surfa

TERZO CENTRO 2019 PER MAX

I testa a testa Verstappen-Hamilton hanno incendiato diversi fasi del Gp del Brasile che ha regalato all'olandese la terza vittoria stagionale



sull'Honda

Un weekend da leone. Questo ha piazzato Verstappen sull'asfalto di Interlagos. Precisione e velocità in prova; gestione e talento in gara per rintuzzare, superare e far saltare qualche nervo addirittura ad Hamilton, uno che tira sempre anche quando potrebbe dirigersi serenamente al bar. Dentro questa vittoria brasiliana c'è lo smalto migliore di un pilota di classe superiore ma anche un progresso strepitoso della Honda. A differenza di quanto ha fatto Verstappen nei confronti della Ferrari (la frase buttata lì dopo la gara di Austin resta di una gravità assoluta ed è clamoroso che nessuno abbia preso provvedimenti seri) non c'è nessuno che grida al furto. Dunque, se stiamo qui a valutare i primi ingredienti del prossimo Mondiale sparsi per le piste di questo lungo e ininfluente finale di stagione, si tratta di considerare la Red Bull come una candidata certa al trono del 2020, sia pensando alle solite genialate aerodinamiche di babbo Adrian, sia considerando la cavalleria giapponese, ormai svezzata del tutto dopo i lunghi patimenti degli anni passati. E se c'è la macchina, beh Max la sfrutta quasi sempre al meglio. Non solo: questa corsa paulista ha offerto un primo squarcio su uno scenario futuro tanto intrigante quanto possibile perché vedere una vecchia lenza come Lewis fare a gomitate con chi ha meno anni e dispone di un intero campionario di articoli extra lusso, per di più pronto a metterlo in campo per metterlo in crisi, costituisce la scommessa più pesante dell'intera Formula Uno. Il discorso riguarda anche Leclerc, sia chiaro, un altro che sa come far brillare l'oro, quanto lo trova, ma intanto ha riguardato Verstappen che, in questo match con Hamilton ha stravinto ai punti. Con tutti gli sconti possibili da fare a Lewis, uno che da dimostrare avrebbe poco o niente. Ma siccome il campionissimo ci tiene da matti, ecco che si è infilato in un confronto per una volta perduto, una rarità che avrà fatto felici non solo i tifosi di Max ma una quantità di appassionati veri e propri, quelli che si divertono e basta quando assistono ad uno spettacolo riuscito, non importa l'attore protagonista. Di conseguenza, il successo di Verstappen a San Paolo è stato trionfale. E crediamo che rivedendo la corsa, possa godere intimamente di quella sciocchezza combinata da Lewis nei confronti del povero Albon.

Un colpo di coda da impotenza che rende la vittoria di Verstappen ancora più carica di significati. Per il resto, c'è solo qualcosa da sistemare. Il modo di partire sotto il semaforo, non sempre efficace e, soprattutto, il modo di trattare chi lo batte o chi semplicemente lo mette in crisi. Forse, visto quando combinato da Lewis domenica può aver fatto pensare a Max, una volta di più, di "essere entrato nella testa" di Hamilton. Il fatto è che una frase del genere fa sorridere chi la ascolta e non fa bene a chi la pronuncia. Anzi, certe cose, non solo non vanno dette ma non andrebbero nemmeno pensate. Perché, semplicemente, una crescita autentica e completa di tutto ciò non ha bisogno. Più semplicemente, Max può battere Lewis così come Lewis può mettere sotto Max. Il che, trattandosi di un pluricampione del mondo, basta e avanza al ragazzo d'Olanda per pensare di essere forte e, nello stesso tempo, di avere attorno e nella testa qualche collega forte quanto lui. Nulla di più stimolante per chi ha in mente di entrare, più che nella testa di qualcuno, nella storia del motorismo. ●

GETTY IMAGES



Gasly il risarcito

SCARICATO DAL TEAM RED BULL A METÀ STAGIONE E DIROTTATO ALLA TORO ROSSO, IL FRANCESE COGLIE UNA CLAMOROSA ED ENTUSIASMANTE RIABILITAZIONE



Alla fine c'è sempre una giustizia. Chi avrebbe mai detto che Pierre Gasly, cacciato dalla Red Bull in malo modo poco prima di Ferragosto, sarebbe riuscito a ottenere con la Toro Rosso il miglior risultato della sua carriera (sinora)? E invece sì, con una beffa clamorosa per chi l'aveva licenziato scegliendo Albon, in quanto Gasly ha conquistato un secondo posto che sarebbe stato proprio del thailandese, se non ci fosse stata la collisione con Hamilton. Gli scherzi della vita. Non oso immaginare quali pensieri abbiano attraversato la mente del pilota francese, una volta smaltita l'euforia del podio. Chissà quali stilette avrà inviato a Chris Horner ed a Helmut Marko, che gli avevano tolto il sedile della Red Bull dopo sole 12 gare nelle quali Pierre era andato a punti ben 9 volte. D'accordo, nel frattempo il compagno di squadra Verstappen aveva vinto in Austria e in Germania salendo sul podio pure in Australia (3°), Spagna (3°) e Ungheria (2°), ma si sa come nella squadra austro-britannica sia difficile la convivenza accanto a un campione in pectore come l'olandese dall'enorme talento e dalla lingua troppo lunga. Ricciardo se n'era andato proprio per questo, in quanto il team era troppo sbilanciato dall'altra parte. Gasly era ancora in fase di apprendimento quando è stato messo alla porta. Non aveva capito bene i meccanismi della squadra, si stava adeguando, in una Formula 1 che è fatta per gente che lotta col coltello in tasca ed è facile, quando ci si gira, ritrovarsi vittime di un sistema spietato nel quale si muove gente con pochi scrupoli e un abbondante pelo sullo stomaco. Ricordo che proprio nei giorni dell'allontanamento dalla Red Bull, avevo scambiato due parole al

RESISTENZA EPICA E SPETTACOLARE

Gasly tiene dietro seppur di poco Hamilton sul traguardo, a coronamento di un 2° posto fantastico, per Toro Rosso. Meno bello nella storia del team solo della vittoria di Vettel a Monza, nel Gp d'Italia 2008

telefono con Jean Alesi, il quale si stava godendo le vacanze ferragostane nel mare di Sicilia: «Gasly è uno bravo, te lo garantisco. Lo seguo da anni, guida bene, riuscirà a risalire la corrente perché ha delle qualità. Credimi...», era stata la sua opinione.

Avevo qualche perplessità, ma Alesi è uno del quale mi fido. E infatti Gasly ha dato il meglio proprio tornando all'ovile della Toro Rosso, la squadra di Faenza che lo aveva lanciato in Formula Uno lo scorso anno e con la quale si era comporta-

” GASLY ERA ANCORA IN FASE DI APPRENDIMENTO QUANDO È STATO MESSO ALLA PORTA DAL TEAM RED BULL. MA POI HA DATO IL MEGLIO CORRENDO PER TORO ROSSO



to dignitosamente, tanto che al secondo gran premio della carriera, quello in Bahrain, si era addirittura piazzato quarto, confermando le sue doti di guida con un ottimo settimo posto a Monte Carlo e con un sesto in Ungheria. Era stato in quel momento che Marko aveva deciso di puntare su di lui, promuovendolo alla Red Bull. Salvo poi il clamoroso ripensamento nel caldo agostano, condito da una dichiarazione piuttosto antipatica: «*Gasly ha problemi a districarsi nel traffico, fa fatica nelle fasi di sorpasso. Abbiamo dovuto reagire dando una possibilità ad Albon, che sinora ha mostrato belle cose*». Nulla da dire su Albon, ci mancherebbe. Ma forse Gasly meritava di essere coccolato, compreso, aiutato, perché si sa che le fasi di sorpasso sono sempre delicate e forse Pierre non ha osato per evitare collisioni o incidenti difficili da accettare per il team. Chris Horner rincarò la dose: «*Gasly è stato retrocesso perché vogliamo lottare per il mondiale costruttori*»: come dire che con Pierre non sarebbe stato possibile. Mah. Fatto sta che quanto è accaduto nel finale di Interla-

”
**QUANTO
È AVVENUTO
NEL FINALE
DELLA CORSA
DI INTERLAGOS
SEMBRA QUASI
INVEROSIMILE
MA È STUPENDA
REALTÀ PER LUI**

gos ha dell'inverosimile e – giustamente – Gasly non credeva ai suoi occhi quando si è trovato secondo. È stato in quel frangente che su di lui si è avventato come una furia Hamilton. Ma Pierre, complice un potentissimo motore Honda (sul quale ovviamente il loquace Verstappen non ha nutrito sospetti come ha fatto nelle ultime gare sul motore Ferrari...), è riuscito a contenerlo, strappando la posizione sul filo di lana.

Sul podio di San Paolo è quindi andato un pezzo d'Italia che non si chiama Ferrari. Un trionfo Toro Rosso, col miglior risultato di sempre se si esclude il successo di Vettel a Monza nel 2008. Una bella soddisfazione per la squadra romagnola guidata da Franz Tost, persona seria, scrupolosa, che ha anche dovuto ingoiare bocconi amari con un team subalterno alla Red Bull e con una differenza abissale di budget. Ma sull'italianità del podio mi riferisco pure al fatto che Gasly vive a Milano ed ha una fidanzata, Caterina Masetti Zannini, bolognese. Una bella coppia: lei ha studiato ingegneria aerospaziale, lui ha puntato tutto sulle corse essendo tra l'altro cresciuto a Rouen, sede di un circuito da brivido sul quale la Formula Uno ha corso cinque volte fra il 1952 e il 1968.

Proprio nel momento in cui tutto pareva finito, tutto è invece cominciato. Come dire che non è mai così buio come prima che cominci il giorno: una filosofia spicciola, appresa sui foglietti dei Baci Perugina, che si adatta benissimo a Gasly, ragazzo capace di tenere duro, di non mollare, di crederci ancora. Una lezione di umiltà e di serenità abbastanza rara, che può servire a tanti giovani che non vivono sul palcoscenico della F.1 ma lottano nella vita di tutti i giorni. ●



Ritrovata disarmonia

DA TEMPO SI PARLAVA DEL FATICOSSO EQUILIBRIO RISTABILITO TRA I DUE PILOTI FERRARI. DOPO INTERLAGOS, INVECE, BISOGNA RICOMINCIARE TUTTO DA CAPO



SAN PAOLO - Da un paio di Gran Premi stavamo notando la ritrovata armonia tra i due piloti della Ferrari. Non che ci fosse mai stata una vera e propria spaccatura e abbiamo spesso sottolineato come il problema a Maranello non siano i piloti, ma la macchina e questa resta la priorità. Da Monza a Sochi la tensione è salita con la consueta frase: "ne parleremo nel briefing". Poi, da dopo la gara del Giappone, si sono sentiti di nuovo più vicini, più "fratelli", forse riuniti dalle difficoltà di quella gara. A San Paolo gara libera per entrambi con Leclerc a sorprendere con grande aggressività e gomma nuova Vettel e il 4 volte campione del mondo, giustamente, a volere rispondere. Un patatrac che fa relativamente male, se non per il terzo posto nel mondiale piloti, ades-

BEN DUE FERRARI CON LE PIVE NEL SACCO

La Ferrari di Vettel è kappào, d'altronde come quella di Leclerc. dopo l'inopinato contatto avvenuto al 66esimo giro, a segnare un momento incandescente quanto negativo nella convivenza tra i due ferraristi

so nella mani di Verstappen. Nulla di che come effetto sul mondiale e le opinioni sulla stagione rossa, ma chiaramente vanificato il lavoro di tutta la squadra per quello che tra due compagni di squadra non dovrebbe mai succedere.

Poco conta chi ha colpa, serve tenerli a bada, come Mattia Binotto sembra poter fare. Precedenti ce ne sono come ad esempio Rosberg Hamilton in Spagna, ma si giocavano la leadership del mondiale. Senna-Prost, ma si giocavano il mondiale o ancora Vettel e Webber, in Turchia su Red Bull e si giocavano la leadership di una squadra destinata a dominare i primi anni '10 di questo secolo. Singapore 2017, Vettel e Raikkonen non fa testo, dinamica troppo diversa.

Binotto è stato chiaro con la sua consueta pacatez-



” **LA TOCCATA TRA VETTEL E LECLERC È STATO UNO DEI MOMENTI-SIMBOLO DEL GP DEL BRASILE. MA TRA I DUE PILOTI È ANCORA POSSIBILE UNA CONVIVENZA SOSTENIBILE**

za ma, ne siamo sicuri, il bollore dentro, a non volere dare responsabilità, ma a ricordare a entrambi che il bene della Ferrari viene prima di quello personale. Da un certo punto di vista meglio che sia successo adesso e non quando la Ferrari avrà la forza per lottare per il campionato. Un modo per chiarire ben bene i rapporti in vista di una stagione che si preannuncia combattuta, la 2020, non solo contro l'armata Mercedes, ma anche contro una Red Bull e un Verstappen che si candidano seriamente al ruolo di protagonisti. Prossimi passi? Chiudere la stagione, poi i test, poi liberi tutti per ricaricare le energie e ritrovare un feeling che tra i due è positivo, salvo episodi, e non deve essere perso.

Siamo lontanissimi dalla coppia scoppiata Prost

Mansell del '90, allora erano due davvero ingombranti uno contro l'altro, adesso Vettel è servito e serve a Leclerc per imparare il lavoro al top, mentre Leclerc è servito e serve a Vettel per rialzare l'asticella della prestazioni nell'inseguimento di un sogno che si prolunga nel suo inseguimento alla sesta stagione in rosso, un anno, il 2020 quasi da ultima chance con anche un rinnovo da ottenere o altre destinazioni da prendere in considerazione, ma nella sua testa c'è un solo obiettivo, vincere il quinto titolo vestito di quel colore che tifava da bambino.

Dopo la sosta, sperando che la macchina sia così in qualifica e migliorata sul passo gara, si ripartirà da zero, a mente più fredda e lucida per iniziare una stagione d'attacco, con gli altri però. ●



GETTY IMAGES

GETTY IMAGES

Lezione da consigliare

DOPO L'ORRENDO FINALE AUTOLESIONISTA DI INTERLAGOS, I DUE PILOTI FERRARISTI DOVREBBERO VEDERE IL FILM "LE MANS '66-LA GRANDE SFIDA"

Interlagos 2019 resterà nella memoria collettiva dei ferraristi. Purtroppo, per motivi meno nobili di quelli che hanno ispirato la pellicola hollywoodiana sulla Ventiquattro Ore di Le Mans del 1966. Magari alla tappa brasiliana di un mondiale già assegnato non sarà mai dedicato un film come quello che ha come splendidi protagonisti Matt Damon e Chris Bale, con Remo Girone nei panni del Drake. Eppure, c'è una cosa che Sebastiano e Carletto, i discoli di famiglia, dovrebbero sforzarsi di capire. Per carità, per qualunque pilota il compagno di squadra è il primo avversario. E certo io non sottovaluto il conflitto generazionale tra il Vecchio e il Giovane. Il contatto di San Paolo è stata una questione di centimetri, tuttavia non va bene che Vettel e Leclerc si sfidino in una gara a chi ce l'ha più duro (e mi scuso con signore e signorine). Banalmente, aveva ragione l'avvocato Montezemolo. Ferrari First. Prima la Ferrari. Guidarla è un privilegio non a tutti concesso. Occorre rendersene conto. Che uno abbia vinto quattro mondiali o due Gran Premi in carriera, il concetto sempre quello rimane. Sapete cosa farei io, se fossi al posto del buon cireneo, alias Mattia Binotto?

Li manderei al cinema, Vettel e Leclerc. A vedere il film di Matt Damon e Chris Bale. Al netto delle imprecisioni e delle americanate (per dire, Ferrari a Le Mans nel 1966 mica c'era...) Ai due discoli, farei prima del film un discorsetto. Ragazzi, è cambiato tutto, lo so. Ma in fondo non è cambiato niente. Oltre mezzo secolo fa, la piccola amatissima Ferrari lottava contro il gigante Ford. Nel nostro presente, la stessa azienda, profondamente radicata nell'Emilia migliore, battaglia contro il colosso Mercedes. Contesti diversi, epoche non comparabili e bla bla bla.

Ma io mi ostino a vederlo, quel filo sottile che lega le vicende di un passato quasi remoto, sublimante nel film del regista James Mangold, alle suggestioni del 2019, esclusa la nefandezza di Interlagos, s'intende.

La grandezza della Ferrari, obliquamente riconosciuta anche nella pellicola hollywoodiana, sta nella sua unicità. A dispetto delle mutazioni genetiche (la quotazione in Borsa, l'accostamento ai marchi del lusso, eccetera), la fabbrica di Maranello rimane fedele allo spirito di chi la fondò. È sempre lì. Continua a competere, a gareggiare, ad accettare



QUANDO LA COPPIA QUASI SCOPPIA
Le Ferrari di Vettel e Leclerc stavolta hanno pagato il prezzo massimo di un'esacerbata rivalità interna tra i piloti, meritevole senz'altro di successivi chiarimenti in sede di debriefing (peraltro posticipato)



SUTTON-IMAGES.COM



la sfida. La Ford, per dire, da un pezzo si è allontanata dagli autodromi. E non solo la Ford! Questo la gente comune, persino più all'estero che in Italia, lo percepisce. Coglie cioè il senso di una presenza ininterrotta, mentre nel frattempo affiora addirittura il sospetto che tra non molto la stessa Mercedes possa dedicarsi ad altri ...passatempi.

La Ferrari, no. La Ferrari si batte e si sbatte, magari perde troppo spesso per i gusti dei fans, eppure è un sintomo di resilienza, è un simbolo di resistenza all'usura dei tempi, al logorio figlio delle sconfitte, al disagio innescato da ordini d'arrivo che non sempre corrispondono ai desideri della passione. Per questo, cinquantatré anni dopo Le Mans 1966, i figli e i nipoti di chi partecipò a quel duello stanno ancora in pista. Lo so e lo sapete: sembra non esserci scampo, di fronte alla dolorosa supremazia della Mercedes (e per una domenica della Red Bull giapponese di Hamilton). Probabilmente Lewis Hamilton, il sei volte campione del mondo, vincerà anche il prossimo campionato, soprattutto se i discoli di Maranello continuassero a farsi i dispetti. Ma c'è quella confortante certezza sullo sfondo: di sicuro, la Ferrari ci proverà ancora, ci proverà sempre. Con Vettel e Leclerc, se capiscono la lezione. ●

” LA MORALE DA TRARRE DALL'INTERESSANTE FILM DI FRESCA USCITA, È CHE LA FERRARI NON SOLO VIENE PRIMA DI TUTTO, MA DA UNA VITA È LÌ A LOTTARE CONTRO RIVALI DA MITO



Sentito che roba? La F.1 lavora per darsi un volto green, compatibile con l'ambiente. Tanto che l'obiettivo di Liberty Media e della FIA diventa la trasformazione di come è percepito il business F.1. Obiettivo emissioni zero entro il 2030, ovvero, arrivare ad avere emissioni carboniose legate ai consumi su base annua pari a 0 o negativi.

Uffici, strutture, fabbriche, dovranno essere alimentati da energie rinnovabili. La logistica del Circus, in costante movimento da una parte all'altra del globo, dovrà essere ultra-efficiente.

Tutto questo, nel quadro di dovere e potere dire di fare la propria parte sul tema ambientale. Per un target 2030 di Co2 neutrale, al 2025 si avranno misure legate alla gestione degli eventi - i weekend di gara e non solo - che porteranno a una migliore gestione dei rifiuti prodotti. Tutti dovranno essere reimpiegati, riciclati o compostati.

Sul fronte tecnico, dopo il 2021, lo sviluppo interesserà i combustibili nelle power unit.

«Nei suoi 70 anni di storia, la F.1 è stata pioniera di numerose tecnologie e innovazioni che hanno aiutato a combattere le emissioni di Co2. Pochi sanno



SUTTON-IMAGES.COM

La **F.1** verdina e perbe ha frantumato i **caba**

che la power unit di F.1 è la più efficiente al mondo, sviluppa più potenza consumando meno benzina, quindi Co2, di ogni altra auto. Crediamo che la F.1 possa continuare a essere un leader per l'industria automobilistica e lavorare con il settore energetico e automotive per introdurre il primo motore ibrido a combustione interna a emissioni zero di carbonio» - questo il commento di Chase Carey nel presentare il piano di sostenibilità ambientale della F.1.

La FIA con Jean Todt, ha aggiunto: «Questa strategia è in linea con le iniziative da noi avviate alcuni anni fa con la creazione del Programma di accreditamento ambientale, più di recente con la Commissione sull'ambiente e la sostenibilità, e le ricerche sui carburanti rinnovabili per le corse».

La sporca verità? Continuando così - e da questa riga in avanti parlo io -, le corse entro un paio d'anni saranno definitivamente e tombalmente andate sui coglioni a tutti gli appassionati veri di Motorsport. Sapete perché? Perché la F.1 non ha niente a che vedere con la ricerca tecnologica, gli esempi morali e i segnali politici. La F.1 è automobilismo da corsa, il quale è uno sport. Punto. Si selezionano Costruttori e piloti, li si fa correre con delle regole possibilmente eque e si stabilisce chi è il più veloce e il più bravo nell'arco di gara e nell'ottica di un campionato. Fine. Tutto il resto è pippa mentale, fumaccio negli occhi, perbenismo perbenino e peloso.

Se vuoi vera ricerca tecnologica, ci pensa l'aeronautica militare, mica la Racing Point di Stroll. Anni fa parlavo con uno degli ingegneri più vincenti e leggendari dell'automobilismo da corsa, il quale, sotto giuramento di non fare mai e poi mai il suo nome, mi diceva: «Guarda, questa faccenda delle corse come faro di sperimentazione e progresso è una colossale cazzata. Io ho vinto di tutto e ovunque, ma mai e poi mai ho pensato che fossi una specie di Leonardo da Vinci. Ero semplicemente un tecnico e dovevo mettere in pista macchine capaci di portare al mio capo ciò che voleva, cioè vittorie e titoli mondiali. Piuttosto, è verissimo il contrario: molto spesso in gara sono state usate delle trovate che abbiamo tratto e riconvertito dalla produzione di serie, pensa te. Ed dai, su, l'alibi delle corse come banco di prova è una panzana, una foglia di fico servita per decenni e decenni al fine d'azzittire i moralisti stufi del tributo di morti che dovevamo pagare quasi ogni maledetta domenica. Allora eccotela, la giustificazione morale delle corse. La scusetta per salvarci tutti la faccia. Ma la verità, tra l'altro molto affascinante, è che le gare non servono assolutamente a niente. Se non a scoprire qual è in un certo dato arco di tempo il pilota e il costruttore più bravi di tutti. Chi va sostenendo altro, tratta tutti voi da perfetti cretini e forse cretino un po' lo è pure lui o non è affatto in buona fede come sembra». Non tradisco il sacro vinco-

I PADRONI DELLA F.1 VOGLIONO SEMPRE PIÙ UNA CATEGORIA CHE LANCI MESSAGGI ECOLOGISTI E A EMISSIONI ZERO. MA HA DAVVERO SENSO? O, PIUTTOSTO, È SOLO UNA FORMA DI MORALISMO PERBENISTA, IN GRADO DI INFERIRE UN ALTRO COLPO - MORTALE -, AL MONDO DEL CIRCUS E DELLE CORSE TUTTE?



nino sisi

**RAIKKONEN PARLA POCO
MA DICE IL GIUSTO**

Kimi Raikkonen, sopra, dà la mano a Lewis Hamilton in conferenza stampa. "Iceman" oltre che scettico è contrario all'idea che i piloti di F.1 e lo stesso Circus iridato assumano dei ruoli veicolanti di pensieri e posizioni sui grandi temi anche di natura puramente extra-sportiva

lo del giuramento di quel giorno, ma magari chi è costui che m'aveva detto queste cosine lo capirete facile facile, perché siete tutti belli birbi se non birboni, alla bisogna. Comunque sia, i Signori del Vapore della F.1 stanno facendo pipì a diversi anni luce dal vaso. Perché la Formula E c'è già, con le sue belle caratteristiche, a emissioni simpaticamente zero - a parte quelle dei loro generatori diesel nel retro-paddock, in caso d'emergenza - e la F.1 è ben altra cosa, terreno sacro, il portato d'un'eredità settantennale fatta di sudore, sangue e lacrime, di sfide vere, di gente con palle ultraquadre che si gioca la buccia sui tracciati più probanti del Pianeta, di Costruttori che sono passati prima alla storia e alla leggenda perché erano e sono dei Racer puri e non dei vendimacchine qualsiasi con scritto occasionissima sul parabrezza. Il pilota di F.1, secondo l'accezione storica, sacrale, culturalmente accettata e condivisa in qualsiasi ambiente, è persona che ha un rapporto particolare col Rischio. Piaccia o meno, resta uno che mette in palio la pelle. Non a caso, secondo il portato di una vulgata secolare, il corridore stesso - che bel termine eroico, ormai in disuso, eh? -, così come il soldato, l'alpinista o il navigatore, è uno che vive con libertà di scelta e piena consapevolezza, un'esistenza caduca, insidiata, vulnerabile, quindi è dispensato dal doversi comportare come l'appartenente a un centro sociale, a una parrocchia o all'associazione delle dame di carità o delle ragazzotte eccitanti coi pacchi di caffè a consumo equo e solidale. Non a caso, tradizionalmente, poeticamente e plasticamente - in senso estetico eh, sennò verrò bandito - piaccia o no, il pilota è (anzi,

ahimé, era) uno che rischia, fuma e tromba, ché nel domani non v'è certezza.

E nessuno, neppure nei periodi più oscurantisti e baciapile, sarebbe andato a chiedergli di limitarsi, d'ingentilirsi o di prendere posizione e schierarsi su grandi temi ambientali, filosofici o chissacosa.

No, il pilota è sempre stato dispensato dal dover essere guru. Per esempio in Italia nei democristianissimi anni '70 c'era qualcuno capace di mettere in croce Gianni Rivera - il più grande, geniale e strepitoso calciatore italiano - perché aveva avuto prole fuori dal matrimonio, mentre nessuno mai e poi mai si sarebbe sognato di rompere le balle a Regazzoni perché era Clay o a Niki Lauda in quanto divorziato da Birgit o perché quella che sarebbe diventata la sua seconda moglie, Marlene Knaus, il giorno in cui lui s'abbruciò al Nurburgring era in cover sull'edizione d'agosto di uno strepitoso numero di Playboy. La F.1 serve per correre. Piloti e Costruttori quello devono fare. E basta, chiasso finito.

Guai trasformarsi in ambasciatori del pulito e del politically correct. Ma scherziamo? Questi vogliono far diventare i top driver dei fenomeni simbolici di pulizia dell'ambiente, cioè l'equivalente di quello che è Mastro Lindo per i nostri pavimenti o An-

tra Wc per l'igiene del water. Pensa che salto di qualità. Da intimi del brivido e della Scherzinger, a intimi di Carinzia. Ma se la piantassero tutti, i membri tomati di questo carrozzone di parrucconi e di venditori di fumo (a emissioni zero, ci mancherebbe). La smettessero di considerare le corse come un prodotto atto a deliziare radical chic, rivoluzionare ingioiellate, influencer col fisico da escort, buonisti semipotententi e fint'ambientalisti più bugiardi di Giuda a cena.

Da piloti e Costruttori di F.1 si vuole tutt'altra cosa. Penso a loro e mi viene romanticamente in mente il regista John Ford, durante l'era McCarthy e la caccia alle streghe anticomunista. In particolare quando per descriversi se-

co secco il poeta della Monument Valley disse sette parole che passarono alla storia: «Mi chiamo John Ford e faccio Western». Semplice. Dai piloti, dai team e dalle Case è lecito pretendere qualcosa di simile: «Facciamo sognare e siamo Racer». Fine.

Sennò, di questo passo, continuando a trasformare le corse in occasioni per messaggi ruffiani e da leccalumi paraculi dell'ovvio nonché degli affaristi vostri, finirete per stufarci e ammorbarci tutti più di quanto non avete fatto finora, che già è mica poco. Cari Mammasantissima, le vostre guerrette politiche, ecologiche, miglioriste e perbeniste, le belle figurette su internet sculando sui social, andatevele a fare altrove e strumentalizzando altre persone. In fondo Raikkonen ha tutte le ragioni quando sostiene che il Circus non è il luogo adatto per fare certe battaglie e curare certi ideali, quali che esse e essi siano. Per me - e penso anche per voi - la F.1, le corse e il motorsport devono ancora produrre, evidenziare e premiare giammai squallidi e allineati ometti virali, ma solo meravigliosi uomini veri. ●



**HA RAGIONE
RAIKKONEN.
NON TOCCA
AI PILOTI DI F.1
E AL CIRCUS
METTERSI A
FARE BATTAGLIE
FUORI DAL
SEMINATO**



GP BRASILE

IL COMMENTO



di Alessandro Gargantini

Su le mani, per applaudire Max Verstappen. Il pilota olandese esce dal penultimo atto stagionale con un bottino semplicemente meraviglioso grazie a una prestazione da primo della classe. Il pupillo di Helmut Marko ha colto il terzo successo stagionale, l'ottavo in carriera, riuscendo per la prima volta a vincere dopo essere scattato dalla pole position, la seconda da quando ha debuttato in Formula Uno. Oltre ad aver per la prima volta abbinato il primato in qualifica e in gara, il ventiduenne nato a Hasselt si è anche vendicato del dispetto subito da Hamilton in occasione del Gran Premio d'Ungheria, quando l'olandese colse la pole position, mantenne a lungo il comando della corsa, ma fu raggelato nel finale da una zampata del sei volte iridato inglese, che gli ricacciò in gola un urlo liberatorio per un successo che sembrava al sicuro. Questa volta, il pilota della Red Bull non ha mostrato punti deboli e si è messo dietro l'inglese ogni volta che si è ritrovato negli scarichi delle sua Mercedes.

**DA RED BULLO DA BAR
- TRA BOUTADE E SPARATE -
A TOP DRIVER VINCENTE,
NEL GIORNO DEL PASTICCIO
TRA FERRARISTI IN PISTA.
ECCO LA METAMORFOSI
ISTANTANEA DI VERSTAPPEN
RE DI INTERLAGOS
POWERED BY HONDA**

LAT

Al gusto **Orange**





**FELICITÀ ALLE STELLE
IN UN TRIONFO MERITATO**

Verstappen e i Red Bull boys fanno gran festa dopo il successo nel Gp del Brasile, peraltro del tutto meritato, nel giorno della bufera in casa Ferrari

Ultimo, ma non meno importante, obiettivo colto dal pilota di Christian Horner, è l'aver riacciuffato la terza posizione nella graduatoria generale ai danni di Leclerc, costretto al ritiro a causa degli effetti di un rovinoso corpo a corpo con Vettel che ha posto fine alla corsa di entrambi i piloti di Mattia Binotto quando mancava una manciata di giri al termine del Gran Premio. Tra gli innumerevoli motivi di soddisfazione di Verstappen, c'è anche l'aver regalato alla Honda una pole position che in Brasile mancava addirittura dal 1991, quando fu Ayrton Senna a siglare il miglior tempo in qualifica, e aver infranto una tradizione che vedeva vincere a Interlagos il pilota che scattava dalla seconda posizione in griglia. Soltanto 15 volte nei 36 Gran Premi disputati in suolo paulista, il poleman era anche riuscito ad aggiudicarsi la corsa. Ma nulla avrebbe potuto arginare l'onda d'urto dello scatenato Verstappen di questo fine settimana.

Un finale elettrizzante premia Gasly e Sainz

Non sono stati soltanto i due alfieri della Scuderia Ferrari ad aver infiammato la fase conclusiva della corsa in terra brasiliana. Lo stesso Hamilton nel corso della penultima tornata ha azzardato un tentativo di sorpasso ai danni di Albon, con il quale ha spedito il thailandese in testacoda e vanificato una possibile storica doppietta della Red Bull. Transitato in terza posizione sotto la bandiera a scacchi, il pilota di Toto Wolff (questa volta assente) è stato penalizzato di cinque secondi e retrocesso al settimo posto finale, che gli consente comunque di mantenere il primato di aver chiuso in zona punti tutte le corse in questa stagione. Perso Albon, che come Giovinazzi ha festeggiato il rinnovo del contratto con una prestazione super, la Honda ha comunque conquistato i due gradini più prestigiosi del podio grazie a un sensazionale Gasly, che ha disputato la sua miglior corsa da quando ha debuttato nella massima serie. Il ventitreenne driver di Rouen ha approfittato delle disavventure dei piloti che lo precedevano per assicurarsi una storica piazza d'onore, che regala alla faentina Toro Rosso il secondo podio stagionale dopo la terza piazza di Kvyat a Hockenheim. In una corsa dai tanti ritiri, con Albon, Leclerc, Vettel e Bottas costretti a guardare i rivali terminare il gran premio da bordo pista e Hamilton penalizzato, tanti comprimari hanno rubato la scena. È il caso di Sainz, che ha portato la McLaren sul terzo gradino del podio dopo essere scattato dal fondo dello schieramento di partenza per aver sostituito tutte le componenti della sua power-unit. Il madrilenò è stato autore di una gran rimonta, che ha portato alla terza posizione grazie alla strategia della singola sosta. Sainz ha difeso eroicamente la posizione nel finale dagli attacchi di Raikkonen e ha tagliato il traguardo in quarta posizione, per poi beneficiare della penalità subita da Hamilton.

Alfa Romeo avanti così

Da favola anche il fine settimana dell'Alfa Romeo Racing, che ha conquistato un risultato storico grazie alla quarta posizione di Raikkonen e la quinta di Giovinazzi, che ha festeggiato il recente rinnovo



GETTY IMAGES

di contratto con il miglior risultato stagionale, ripagando prontamente la fiducia riposta in lui dalla Scuderia Ferrari e dalla compagine diretta da Frederic Vasseur. Lo staff tecnico della Casa del Biscione ha portato in Brasile una nuova ala anteriore che ha consentito alle C38 di fare un bel passo in avanti in termini di competitività e di ritornare in competizione con la McLaren per il ruolo di miglior squadra alle spalle dei tre team di prima fascia. Esattamente ciò che serve per portare il management della Casa di Arese di prolungare il commitment nella massima serie oltre il 2020. I due piloti della Casa del Biscione hanno ben impressionato sin dalle prove, con l'italiano che ha siglato l'ottavo tempo nella terza sessione delle libere, imitato nel pomeriggio dal team mate in qualifica. Un'ottima strategia di gara su entrambe le vetture, la massima concentrazione ai pit-stop e la possibilità di disporre di alcune evoluzioni ha reso possibile un risultato

LAT





ECCO A VOI IL MAX VERSTAPPEN SHOW

L'anno scorso a Interlagos Max aveva avuto una grande delusione finendo in un'incognita in una toccata col doppiato Ocon. Quest'anno invece si è riscattato dominando la gara sino alla fine. Eccolo, sotto a sinistra, dopo aver tagliato il traguardo primo, sopra, in festa col team appena sceso di macchina e, sotto, dare spiegazioni a un divertito (ma poi penalizzato e di diritto estromesso dal podio) Lewis Hamilton

che non può che dare un pieno di motivazioni in vista della prova finale della stagione di Abu Dhabi. In Brasile i due piloti della Casa del Biscione hanno tenuto alle proprie spalle la Renault di Ricciardo e la McLaren di Norris, ricoprendo un ruolo effettivo di quarta forza che va anche oltre il potenziale attuale della squadra.

Per i numeri Verstappen è vicino a Hamilton

Se maneggiati con cura e rigore, i numeri danno spesso importanti risposte e aiutano e trarre le più sensate conclusioni. Prendiamo Verstappen. A Interlagos l'olandese ha siglato la sua seconda pole position ripetendo l'impresa già compiuta sui saliscendi dell'Hungaroring lo scorso agosto. Ma il pilota della Red Bull si è presentato al via in Brasile forte di uno score di sette successi in carriera. Una pole, sette vittorie. Il ragionamento è presto fatto. Il dato fornisce una chiara indicazione sul valore aggiunto che il figlio d'arte olandese sa dare in gara e che suggerisce che Max spesso non abbia avuto a disposizione la vettura più veloce in pista, ma sia comunque riuscito a ribaltare una inferiorità tecnica e a prevalere. Una capacità riconoscibile nei campioni dal talento più fino e che quest'anno è emersa chiaramente in Hamilton, autore di solo quattro pole, ma per ben dieci volte sul gradino più alto del podio. La media di Max è addirittura superiore a quella dell'inglese e non è un caso che Toto Wolff lo voglia disperatamente.

Nonostante tutto. Sì, nonostante tutto perché Verstappen ha dimostrato di essere tanto forte quando abbassa la visiera e pensa soltanto a sé in gara, quanto acerbo quando spazia su altri temi in conferenza stampa e rischia soltanto di uscirne male. Stare dietro ai microfoni non è certamente il suo forte. Fortunatamente, in Brasile si è vista la versione di Max che ci piace di più. Nonostante non abbia siglato il miglior tempo in nessuno dei tre turni di prove, il pilota nato a Hasselt si è letteralmente scatenato in qualifica, primeggiando nelle tre sessioni e riuscendo, unico insieme a Hamilton, a migliorarsi nei due run di Q3. Ma già il tempo colto in Q2 dal pilota della Red Bull era stato stellare. Verstappen ha così interrotto una supremazia che in Brasile a

Mercedes ha esercitato in qualifica per ben cinque anni consecutivi. In gara, l'olandese ha poi demolito tutti i suoi rivali con una grinta che ha mandato in chiara difficoltà lo stesso Hamilton, che non era certamente arrivato a Interlagos con la pancia piena dopo i festeggiamenti per il sesto titolo iridato conquistato a Austin. L'inglese in Brasile ci teneva terribilmente a vincere. Giro dopo giro si è reso conto che questa volta contro Max non c'era nulla da fare, anche perché la sua W10, pur estremamente configurabile, non riesce a dare il meglio di sé sulle piste che hanno un'altitudine rilevante sul livello del mare (a San Paolo sono quasi 800 metri) che creano problemi al motore per via dell'area rarefatta e determinano anche velocità di punta sub-ottimali. L'errore sul finale del campione di Stevenage, che ha colpito l'incolpevole Albon nel tentativo di riprendersi la seconda posizione, è probabilmente frutto anche della frustrazione data dalle difficoltà nel tener testa al rivale olandese.

La Mercedes non vince nella "prima" senza Wolff

Il tracciato di Interlagos, diciamo pure, a Hamilton non è mai piaciuto più di tanto. L'inglese ci ha vinto un rocambolesco mondiale nel 2008, ma il feeling dell'inglese con la pista ubicata alle porte di San Paolo non è mai decollato. Anzi. Pur avendo siglato tre pole position, il primo successo l'inglese è arrivato soltanto nel 2016, dopo che re Lewis era stato beffato per due anni di fila dal team mate Rosberg. Come nel caso di Senna, che a Interlagos ha vinto due volte, nel 1991 e 1993, le vittorie di Hamilton sono poi arrivate nella fase matura della sua carriera. Quest'anno Hamilton si è ripresentato assai agguerrito sulla pista sudamericana. L'inglese ha mancato la pole per 191 millesimi, ha ancora una volta fatto fare brutta figura al team mate Bottas, ed è stato l'unico vero rivale di Verstappen. Alla fine ha perso il braccio di ferro con l'avversario della Red Bull, ma re Lewis ha venduto cara la pelle. C'è da essere certi che il sei volte iridato ci terrà tantissimo a chiudere la stagione ad Abu Dhabi salutandolo tutti dal gradino più alto del podio, che è il modo migliore per tuffarsi nella pausa invernale che per lo staff tecnico coincide con la finalizzazione della macchina del prossimo mondiale. E salutarsi sulla scia di un successo è la ricetta migliore per mettersi al lavoro. Hamilton ha fatto capire di voler continuare con la Casa di Stoccarda, ma a condizione che Toto Wolff continui a guidare le Frecce d'Argento anche dopo il 2020. L'assenza del Team Principal austriaco in Brasile potrebbe avergli tolto un po' di tranquillità, visto che con Albon è caduto in un errore di precipitazione che non fa parte né del suo repertorio né del suo stile di pilota estremamente corretto.

Passo indietro per Bottas

È sempre più difficile, invece, capire cosa attendersi da Bottas. Il ciclone visto ad Austin si è trasformato in un venticello in Brasile. Quinto in qualifica (e quarto in griglia, grazie alla retrocessione di Leclerc) il finlandese ha pagato per i limiti in termini di velocità massima della sua monoposto, rimediando un gap di 126 millesimi dal team mate

LAT





Hamilton. Al via, mentre il compagno di squadra è riuscito a beffare Vettel, al nordico non è riuscito il prodigioso scatto che fa di lui il pilota più reattivo allo spegnimento dei semafori del mondiale e ha mantenuto a lungo la quarta piazza, alle spalle del pilota della Scuderia Ferrari ad un distacco costantemente vicino ai cinque secondi. Il nordico ha inizialmente scelto la medesima strategia di Leclerc, montando le Hard nel secondo stint di gara dopo aver percorso 26. giri con le Soft. Non soddisfatto del rendimento delle mescole dure, è rientrato nuovamente nella corsia box dopo soli quindici tornate per passare alle Medie, con le quali ha finito la corsa in una nuvola di fumo a causa della rottura del propulsore, causando il primo intervento della safety-car che ha dato un nuovo impulso alla gara. In Brasile si è avuta la sensazione di aver assistito alla copia sbiadita del pilota che a inizio novembre si era espresso sugli stessi livelli di Hamilton in suolo texano. Il finlandese alla vigilia della corsa di Interlagos aveva detto di aver chiaramente in testa cosa fare per mettere in difficoltà il team mate l'anno prossimo. Oltre alla mancanza di continuità - che ha di fatto contrassegnato tutta la stagione di Bottas che, dopo la vittoria di Baku, ha atteso ben tredici corse per ripresentarsi sul gradino più alto del podio in Giappone - a Interlagos Bottas è apparso un po' rinunciatario quando si è trovato alle spalle di Leclerc. Dopo il secondo cambio gomme, dal 42° al 51° giro il finlandese si è trovato alle spalle della Sf90 del pilota del Principato, ma non è mai riuscito a insidiarlo nonostante il vantaggio dato dalle gomme fresche. Ma forse già c'era qualcosa che non andava sulla sua monoposto.

Albon si conferma all'altezza di un top team

A Interlagos c'è stato un grande interesse nei confronti di Alex Albon, che poco prima di imbarcarsi per il volo per il Brasile ha avuto la certezza che anche nel 2020 guiderà una Red Bull al fianco di Max Verstappen. Un ruolo scomodo, che il ventitreenne pilota thailandese di Londra non ha però mai mostrato di soffrire. In Brasile Albon si è ben districato, ma sono comunque emersi alcuni gap da colmare nei confronti del compagno di squadra. Albon si è preso 427 millesimi in qualifica dall'olandese, che ci ha messo molto del suo su un tracciato che ama particolarmente.

Su una pista della percorrenza di poco più di un minuto, si tratta di un divario rilevante, pur con tutte le attenuanti del caso visto che Albon non aveva mai girato sulla pista brasiliana. Il confronto con i due piloti della Mercedes è certamente più lusinghiero. Albon ha accusato solo 93 millesimi di svantaggio da Bottas e 236 da Hamilton. In gara Albon ha corso, ancora una volta, sui livelli dei migliori: quando il secondo posto era ormai in cassaforte, un tamponamento di Hamilton l'ha ricacciato in fondo alla classifica, ma moralmente il posto sul podio vicino a Verstappen è il suo. Il modo in cui ha difeso la posizione su Vettel è stato degno della miglior versione dell'olandese, che per lui deve essere un costante riferimento. Se saprà imparare dal team mate, senza subirne il confronto, il futuro di Albon appare realmente radioso. ●



LA PRESSE

FERRARISTI ASSAI COMBATTIVI IN PISTA MA COINVOLTI IN UN BRUTTO EPISODIO

Sopra, Vettel, in lotta con Albon, e, sotto, Leclerc davanti a Bottas. I due ferraristi si sono eliminati in un famigerato harakiri, nel 66esimo giro di gara. In basso, la toccata con cui Hamilton ha purtroppo rovinato la corsa di Albon. Per questo attacco, giudicato eccessivo, Lewis è stato penalizzato con 5" di aggiunta nel tempo, scivolando da 3° a 7° in classifica



LAT

GETTY IMAGES





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 style, numeri ottimi per 1000 km, 133 vittorie 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 Scorpione continua a vivere in una gamma che nasce dalla stessa passione che ci contraddistingue e che ci ha portati al vertice 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 CO₂ (g/km): 158 - 146. Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione nel ciclo NEDC, aggiornati al 31/10/2019. I valori sono indicati a fini comparativi.



A GIUDICARE DALL'ANALISI DELLE TRAIETTORIE, È VETTEL A DEVIARE SEPPUR MILLIMETRICAMENTE VERSO LECLERC, CAUSANDO IL PATATRAC. ADESSO, E NON PROPRIO A CALDO, BISOGNA CHIARIRE ALCUNE COSE...

GETTY IMAGES

Ferrari demolition derby



UN FINALE DI CORSA DA MANI NEI CAPELLI!

Triste destino per le Ferrari in Brasile, con un'autoeliminazione che ha messo fuori gara entrambe le SF90

In un finale da tutto per tutto, con i piloti al vertice racchiusi in poco più di una manciata di secondi dalla safety-car entrata in azione per rimuovere la monoposto di Bottas, si sono viste tante scintille in pista. Ma non c'era spazio per attendere, serviva rischiare per mettere al sicuro l'esito del Gran Premio, allargando i gomiti e difendendo ogni centimetro d'asfalto. Hamilton non è riuscito a resistere alle cariche di Verstappen e si è buttato in un attacco dall'esito molto incerto su Albon, che ha portato alla penalizzazione dell'inglese e all'uscita del pilota della Red Bull, che poco prima era stato nel mirino dei portacolori della Scuderia Ferrari. Prima ci ha provato Vettel, ma il thailandese ha rintuzzato con classe e determinazione l'attacco del quattro volte iridato, che poco prima si era fatto sopravanzare. Poi, sulle tracce della RB 15 ha provato a mettersi Leclerc, che aveva le gomme Soft più fresche di cinque giri del team mate che era appena sopravanzato dal monegasco con un fulmineo attacco alla esse che segue il rettilineo principale. Il quattro volte campione tedesco ha provato a rispondere immediatamente al team mate, con il risultato che le monoposte della Scuderia Ferrari si sono leggermente scontrate nel rettilineo di ritorno.

Un contatto lievissimo, che molto spesso non genera conseguenze di rilievo, ha invece avuto un esito devastante per entrambi i piloti di Mattia Binotto, costretti al ritiro nel corso del sessantaseiesimo giro, poco dopo che il monegasco si era portato al quarto posto ai danni del team mate e si apprestava ad andare alla caccia del terzo posto. Si è trattato di un corpo a corpo di quelli che se ne vedono tanti e, obiettivamente, c'è stata certamente parecchia sfortuna se si considera l'esito finale. Serviva certamente più attenzione da parte dei due piloti, che pur lasciati liberi di affrontarsi, devono capire fino a che punto spingersi e che per nessun motivo il loro comportamento in pista deve andare a discapito della squadra che rappresentano.

SUTTON-IMAGES.COM



Binotto si farà sentire in settimana. Inutile ora

Sarà provvidenziale tutta la pacatezza d'animo e la determinazione di Mattia Binotto per tornare, a freddo, sull'episodio una volta rientrati a Maranello con i due piloti. A mente calda, l'utilità di un confronto sarebbe certamente inferiore. Fino a quel momento, Vettel e Leclerc avevano compiuto due corse molto distanti tra loro, ma avevano finito per trovarsi a stretto contatto a causa del ritiro di Bottas che ha portato alla neutralizzazione del Gran Premio e rivitalizzato la gara. Il tedesco, nonostante la tradizione che vede solitamente favorito a Interlagos il pilota che parte dalla seconda piazzola in griglia, al via è scattato bene, ma ha fatto pattinare le gomme facendosi superare all'esterno della prima esse da Hamilton, che gli ha subito soffiato il ruolo di diretto rivale di Verstappen.

Nella prima fase di gara, Vettel è riuscito a limitare il distacco dal duo di testa. Dopo quindici giri il tedesco si trovava a 6.025 secondi dall'olandese e a 3.810 secondi dal sei volte iridato della Mercedes. A differenza dei due piloti che lo precedevano, che sono rientrati rispettivamente al 20° (Verstappen) e 21° giro (Hamilton) per montare le Soft, il pilota di Heppenheim è rimasto in pista cinque tornate in più e ha montato le Medie, che parevano essere la soluzione più congeniale, al punto che Hamilton si è lamentato con il suo muretto box. Vettel, che aveva ereditato la prima posizione quando il duo di testa si è fermato per il primo pit-stop, si è poi ritrovato nuovamente in testa al Gran Premio, dal 45° al 49° giro, prima di rientrare per il secondo cambio gomme e montare le Soft. In occasione del restart che ha fatto seguito al ritiro di Bottas, Vettel ha perso la terza posizione a vantaggio di Albon, assai più reattivo, ed era impegnato nel recuperare la sua posizione.

Si sono ritrovati corpo a corpo per via della safety

Molto diverso è stato lo svolgimento della corsa di Leclerc, costretto a scattare dalla quattordicesima posizione sullo schieramento di partenza a causa di un errore nel giro decisivo in qualifica e della retrocessione di dieci posizioni in griglia conseguenza della sostituzione della power-unit. Ancora una volta, la corsa del monegasco è stata ad alta tensione. Scattato, a differenza di Vettel che ha preso il via con le Soft, con le mescole Medie, il pilota del Principato dopo soli dieci tornate occupava la sesta posizione alle spalle di Albon, distanziato di soli 15.274 da Verstappen. Un inizio al fulmicotone, fatto di sorpassi che hanno sfidato le regole della fisica come quelli compiuti su Ricciardo e Norris, che hanno certamente avuto un impatto sul degrado degli pneumatici, ma che non hanno intaccato la strategia di corsa che prevedeva un primo stint di gara più lungo, con il confort delle buone simulazioni di gara con le medie compiuti nella giornata di venerdì. Il monegasco è rientrato per il primo cambio gomme, quando ha montato le Hard come Bottas, nel corso del 29° giro quando si trovava al terzo posto. Rientrato alle spalle di Albon, Leclerc ha poi assolto il secondo cambio gomme, passando alle Soft, nel corso del 54° giro rientrando nuovamente negli scarichi del pilota thailandese di Christian Horner.



LA PRESSE



Dopo che Albon ha sopravanzato al restart Vettel, Leclerc è stato per cinque giri alle spalle della vettura gemella prima di sopravanzarlo con successo alla esse dopo il via. Proprio quando serviva serrare i ranghi per far saltare la difesa di Albon è avvenuto l'inopinato contatto con il tedesco che ha chiuso in anticipo l'avventura dei due piloti della Scuderia Ferrari in Brasile.

Ancora una volta le SF90 erano all'altezza

Non avrebbe particolare utilità in questo momento attribuire colpe tra i due o fare chiarezza. A questo ci penserà certamente Mattia Binotto. E' chiaro che quando accade un contatto di questo tipo, in pieno rettilineo, tra due team mate, nessuno dei protagonisti ne possa uscire completamente incolpevole. A Leclerc va riconosciuto il fatto che aveva le gomme più fresche, avendole montate cinque giri dopo Vettel, e che per ben cinque tornate è rimasto alle spalle del team mate, che non sembrava in grado di riprendersi in tempi rapidi la terza posizione persa a vantaggio di Albon. Inoltre, osservando la traiettoria delle due monoposto, sembra che sia proprio il tedesco a deviare lievemente verso la vettura gemella. Infine, il monegasco aveva l'obiettivo di difendere la terza posizione nel mondiale e qualche punto in più gli avrebbe fatto certamente comodo alla causa della Scuderia Ferrari. Quanto a Vettel, il tedesco era stato superiore in qualifica rispetto al compagno di squadra, pur commettendo un piccolo errore alla prima curva nel giro decisivo che probabilmente gli è costato la pole position, sfumata di 123 millesimi.

Per il resto, Vettel ha disputato tutta la corsa alle spalle dei primi. Con Albon nel mirino, dopo essersi fatto superare, voleva riconquistare a tutti i costi la sua posizione. Resta di fatto che anche in Brasi-

LECLERC GRANDE PROTAGONISTA ROSSO

Sopra, Leclerc, qui davanti a Bottas, è stato autore di una stupenda gara tutta di rimonta, dopo la grid penalty che l'aveva visto partire in 14esima posizione. Sotto, Charles si complimenta con Gasly, autore di una vera e propria impresa che l'ha visto secondo alla fine con la Toro Rosso

le la SF90 è persa ancora una volta molto competitiva. Leclerc, con le sue sette pole, ha vinto il titolo simbolico del più veloce in qualifica, a conferma che la monoposto della Casa del Cavallino è stata la più performante sul giro secco in questa stagione. A Interlagos non all'altezza delle RB15, che sui circuiti d'altitudine (a San Paolo sono 780 metri sul livello del mare) si trovano a suo agio con l'aria più rarefatta che esalta l'apporto della componente elettrica, ma la decima pole position stagionale non era certamente fuori dalla portata, così come un piazzamento sul podio al fianco di Verstappen. Anche perché questa volta Hamilton ha (cosa molto rara) commesso un errore, e sarebbe stato molto importante approfittarne. ●



LAT



GIOVEDÌ 14 NOVEMBRE

VETTEL: «Il fine settimana di Austin è stato tutt'altro che ideale sia per me che per il team. La mia vettura si è danneggiata sui dossi e in gara è stata inguidabile fino a quando non mi sono dovuto ritirare e anche Charles non ha avuto una gara facile. Credo invece che qui torneremo sui livelli di competitività mostrati fino al Gran Premio del Messico».

LECLERC: «Ad Austin, dal momento che speravamo ancora di poter salvare il motore termico della mia power unit che aveva avuto una perdita d'olio il sabato mattina, avevamo montato un motore usato. Abbiamo però poi constatato che non era più sufficientemente brillante per affrontare altre gare. Da qui la scelta di cambiare unità accettando la penalizzazione di dieci posizioni. Metto Interlagos tra i miei primi cinque circuiti preferiti: è divertente, imprevedibile, corto, e questo a me piace perché in un certo senso mi riporta ai tempi del kart, e se disponi di una vettura competitiva i sorpassi sono di certo possibili».

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

VETTEL: «La vettura era buona, ma non è stato affatto facile oggi in pista con le condizioni meteorologiche che hanno reso complicato girare in maniera continuativa. Credo tuttavia che abbiamo capito di che cosa c'è bisogno per far progredire la vettura. Il mio ritmo è stato migliore sul giro secco rispetto a quello che sono riuscito a tenere in configurazione gara. In questo senso abbiamo bisogno di trovare più grip, lavorando sul bilanciamento della vettura per ottimizzarla in vista dei long run. Sono convinto che possiamo fare un passo avanti anche se credo che la corsa non sarà facile per noi perché mi aspetto che i valori in campo siano simili a quelli degli ultimi due Gran Premi. Ora ci dobbiamo concentrare sulle

modifiche da fare per migliorare la nostra performance. Domani capiremo meglio che cosa ci possiamo aspettare da qualifica e gara».

LECLERC: «Nel complesso quella di oggi è stata una giornata positiva. Il nostro ritmo in configurazione da qualifica sembra buono, mentre abbiamo ancora del lavoro da fare per migliorare il nostro passo in vista della gara. Sono anche contento di aver potuto girare con la pioggia ed è per questo che ho chiesto di scendere in pista il prima possibile in mattinata. Certo, quelle condizioni non erano veramente rappresentative perché sembra che non le ritroveremo domani e domenica quando ci aspettiamo temperature più alte e poca pioggia. Tuttavia è stato positivo vedere che anche in quelle condizioni eravamo competitivi. Di sicuro c'è la possibilità di migliorare e faremo in modo di lavorare sulle modifiche da apportare domani. Affrontiamo le qualifiche sapendo che dovremo scontare una penalizzazione in griglia, ma questo per me non cambia nulla. Sarà importante spingere al massimo per poter scattare più avanti possibile».

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

VETTEL: «Complimenti a Max che è stato autore di un ottimo giro. Io sono contento di essere in prima fila perché penso che questo piazzamento rispecchi i veri valori in campo qui in Brasile. Siamo stati piuttosto vicini alla prima posizione e credo che partendo dalla seconda piazza domani potremo essere competitivi. Oggi siamo riusciti a far crescere bene la vettura, l'ho sentita sempre meglio man mano che le qualifiche entravano nel vivo ed è per questo che in vista della gara mi sento di dire che siamo ragionevolmente ottimisti. Per il Gran Premio dovrebbe essere un po' più caldo, per cui sarà ancora più importante preservare le gomme e azzeccare le strategie. Sappiamo che i nostri avversari in gara possono

essere molto veloci per cui una partenza perfetta potrebbe fare la differenza. Anche il meteo è imprevedibile: annunciano sole e invece magari piove... Si tratta di una corsa lunga, ben 71 giri, ci potremmo divertire».

LECLERC: «Non è stata la migliore delle qualifiche. La squadra mi aveva messo a disposizione una macchina perfetta e credo che avrei potuto ottenere la pole position oggi. Mi dispiace per l'errore che ho commesso nel terzo settore nel mio primo giro del Q3 perché mi è costato circa tre decimi. Certo, non sarebbe cambiato tantissimo dal momento che a causa della penalizzazione in griglia sarei comunque partito da metà schieramento. Questa mattina abbiamo preferito preparare bene la corsa di domani, così nelle prove libere abbiamo lavorato con più benzina del solito nel serbatoio: credo che il margine maggiore di miglioramento sia proprio in configurazione gara e la sessione è stata utile per imparare qualcosa da mettere in pratica durante il Gran Premio. Il fatto di essere riuscito a qualificarmi al Q3 con gomma media spero che mi permetta di passare qualcuna delle vetture che mi parte davanti. Chiaramente non si tratterà di una gara facile, ma se riusciremo ad azzeccare tutto so che possiamo recuperare molte posizioni e forse anche fare un pensierino al podio».

BINOTTO: «Come sempre qui in Brasile la qualifica è stata molto tirata, con distacchi limitatissimi tra le vetture, dal momento che il giro è molto corto. Max si è meritato la pole ma il gruppo alle sue spalle è racchiuso in pochi decimi e

SUTTON-IMAGES.COM



centesimi. Per quanto ci riguarda il secondo e quarto tempo sono comunque un buon risultato. Partendo davanti Sebastian può disputare una buona gara. Peccato invece per Charles che domani scatterà più indietro. Se non altro lo farà su gomme medie, con le quali si è trovato bene e questo è importante per il primo stint perché ci aspettiamo che siano più costanti nella prestazione e cedano meno alla temperatura. È stato autore di un bel giro di qualifica, peccato per quell'errore nell'ultima curva, senza il quale credo che avrebbe potuto essere in pole. Può succedere di tutto domani, lo sappiamo, e cercheremo di ottimizzare la nostra gara. La pista sta evolvendo molto, visto che questa mattina era diversa rispetto a ieri e in qualifica i piloti hanno sentito che la macchina era migliore rispetto alle prove libere 3. In mattinata ci siamo concentrati sul bilanciamento della macchina per gestire il degrado delle gomme, ma rimane difficile fare previsioni».

DOMENICA DOPO IL GP

VETTEL: «La sostanza di questa giornata è che non abbiamo concluso una gara nella quale potevamo conquistare un buon risultato. Il contatto che c'è stato tra noi è un peccato soprattutto per il team dal momento che entrambe le vetture erano in zona punti e sappiamo quanto impegno ci mettano i ragazzi tanto in pista quanto a Maranello. Dal mio punto di vista la corsa stava procedendo bene, anche



se credo che oggi Max (Verstappen) fosse fuori portata. Ora non ci resta che concentrarci sull'ultima gara della stagione cercando di portare a casa il miglior risultato possibile».

LECLERC: «È un vero peccato concludere il weekend in questa maniera. Mi dispiace per la squadra, in particolar modo perché andavamo forte e ci stavamo portando a casa un buon bottino di punti. La gara era stata divertente: dopo la partenza a metà schieramento era stato esaltante risalire il gruppo ed ero soddisfatto di come stavano andando le cose. Supereremo anche questo episodio continuando a lottare insieme. Ora voltiamo pagina e guardiamo ad Abu Dhabi per concludere la stagione nel modo migliore».

BINOTTO: «Più importante di ogni altra cosa è che oggi tutti, in primis i nostri piloti, siamo delusi e dispiaciuti per la squadra. È stato un contatto minimo ma dalle enormi conseguenze. Questo genere di cose non dovrebbe accadere. Oggi i nostri piloti erano liberi di combattere tra loro e lo sapevano. Ci siamo già assicurati il secondo posto nel Campionato Costruttori e stavano lottando per la propria posizione nella classifica Piloti. Ovviamente tutti dobbiamo sederci e decidere insieme dove sono i limiti per assicurarci che tutti spingiamo a beneficio della squadra e fare in modo che episodi del genere non accadano più. La nostra gara di oggi non è stata male, direi simile al Messico in termini di prestazioni. Ci manca ancora un po' di passo. Sebastian era in quarta posizione, Charles dal 14° posto sarebbe addirittura potuto salire sul podio. È stato un vero peccato buttare via così tanti punti».



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

MAX VERSTAPPEN

Perfetto. Weekend imperiale, in prova, in qualifica e in gara. Max Verstappen non sbaglia niente, la Red Bull è monoposto regale e il motore Honda urla che è un piacere sui saliscendi di Interlagos. Così per l'olandese arriva un trionfo meritatamente risarcitorio nel Gp del Brasile, dopo il fattaccio 2018 con Ocon e il conseguente epilogo sfortunato. Giusto così. Quanto a lui e alla postura adottata, conferma che se parla poco e guida molto il futuro potrà tranquillamente essere suo. È questo il Max migliore e il più credibile: quello tutti fatti e, ehm, quasi zero parole.

LAT



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

PIERRE GASLY

Il fatto d'essere allontanato dalla prestigiosissima Red Bull per venire collocato nella seconda parte della stagione all'interno della giovane e frizzante Toro Rosso viene da lui vissuto come opportunità e non da retrocessione. Il frutto di questa interpretazione zen delle vicende della vita è la rinascita agonistica di Gasly, che a Faenza ha trovato i valori, il talento e anche il clima ideale per ricostruire centimetro dopo centimetro la rimonta sportiva ma anche esistenziale verso le posizioni alte. Fino a cogliere un secondo posto meraviglioso, meritato e maturante.

GETTY IMAGES



LA PRESSE

MIGLIOR FILM

CARLOS SAINZ & HONDA

Uniamo a mo' di ex aequo meritatissimo due storie totalmente diverse ma entrambe meritevoli di commosso plauso. Da una parte la rimonta meravigliosa fino al podio - conquistato dopo la premiazione, a tavolino, ma va bene così - di Carlito da fondo schieramento, dove era finito per un calo di potenza in Q1. Dall'altra la doppietta Honda (con Red Bull & Toro) per una Casa proveniente dall'abisso McLaren dell'ultima era Alonso. Due modi ben diversi di riscatto, il primo umano il secondo tecnologico, ma accomunati dalla strepitosa capacità di non mollare.

MIGLIOR REGIA

TORO ROSSO

Incredibile vedere nel dopo gara Franz Tost quasi trasparente a qualsiasi emozione per un suo pilota addirittura secondo. Eppure le Toro Rosso sono andate bene fin dalle prove, anche se il 2° posto di Gasly vale infinitamente di più del faticato ingresso in zona punti del pur coriaceo Kvyat. Ma la morale resta una e una sola: il team Toro Rosso visto a Interlagos è una signora squadra, che merita una standing ovation torrenziale. Pari alla Red Bull.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

ALEXANDER ALBON

Garone per il rookie Albon, che alla fine potrebbe addirittura far da scorta al compagno di squadra Verstappen sul podio, se non fosse per un'inopinata e punita toccata del reo confesso Hamilton. Peccato, peccato e peccato, perché la corsa di Alexander è stata in crescendo e avrebbe meritato epilogo meno sfortunato e crudele. Di fatto, tuttavia, il ragazzo dà prova ulteriore di meritare il posto al fianco di Verstappen, perfino nel giorno dell'immenso riscatto del rivale e concorrente Gasly.



GETTY IMAGES

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

KIMI RAIKKONEN ANTONIO GIOVINAZZI

Solo sette decimi dividono i due, nel giorno del riscatto Alfa Romeo, per un paio di piazzamenti in zona nobile belli tosti e rigeneranti. Il post quarantenne e il giovane italiano colgono punti importanti, attesi e tali da rappresentare le rispettive luci in fondo al tunnel. Era ora. D'altronde in Brasile l'ex team Sauber lo scorso anno era stato gran settimo in qualifica con Ericsson e pure settimo in gara con Leclerc, quindi la base c'era per mettere proprio a Interlagos un punto di stop alla serie nera di questa seconda parte della stagione. Meno male. E adesso, avanti così.



LA STATUETTA SPEZZATA

SEBASTIAN VETTEL

Ciascuno resta libero di pensarla come vuole, ma i fatti dicono che ha sbagliato Vettel. Primo, perché era dietro Charles dopo aver subito uno sverniciante sorpasso alla curva 1, proprio all'inizio del 66esimo giro, secondo perché la baby Belva dagli Occhi Tristi aveva un passo migliore, terzo, come presupposto, poiché lo stesso monegasco montava non a caso gomme rosse di sei giri più fresche. In altre parole, Seb dirigendosi millimetricamente verso Leclerc e creando il Ferrharakiri finisce per rovinare senza motivo la gara di entrambi e della Rossa, senza costrutto alcuno. Guai ora invocare provvedimenti contro di lui e tantomeno un suo declassamento a gregario, per carità, ma un pizzico di buon senso in più da parte sua non guastava e non guasterebbe. Eh no.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	SAINZ
PILOTA MENO COMBATTIVO	KUBICA
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	ALBON
PILOTA MENO SFORTUNATO	RAIKKONEN
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	RED BULL
SCUDERIA MENO EFFICACE	FERRARI
SCUDERIA MENO FORTUNATA	HAAS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	ALFA ROMEO



GP BRASILE

L'EXPLOIT

di Massimo Costa

PIERRE GASLY CONQUISTA UNO STREPITOSO SECONDO POSTO. PER IL TEAM FAENTINO È IL SECONDO PODIO DI UNA STAGIONE DA RICORDARE. ORA LA RENAULT È NEL MIRINO

GETTY IMAGES



È tutto **Toro** quello

A group of people, likely a racing team, are celebrating. One person in the foreground is holding a silver trophy and making a peace sign with their hand. Other people in the background are cheering and raising their arms. The scene is filled with excitement and joy.

**PIERRE È ORA 6°
NE MONDIALE PILOTI**

Miglior risultato in carriera per Pierre Gasly che ha chiuso la sfida di Interlagos al secondo posto. Con i 18 punti incamerati in Brasile, il francese balza al 6° posto nel Mondiale Piloti

Negli anni Ottanta, Novanta, e anche prima, poteva capitare con una certa frequenza che una squadra di centro o bassa classifica, si ritrovasse nelle prime posizioni al calare della bandiera a scacchi. L'affidabilità era sempre incerta per tutti, top team compresi, e fino agli ultimi giri dei Gran Premi potevano verificarsi ribaltoni clamorosi nelle classifiche delle gare. Da tempo invece, le attuali monoposto di F.1 non si rompono più (o quasi) e per chi non si chiama Mercedes, Ferrari o Red Bull, è praticamente impossibile immaginare di poter raggiungere il podio. Condizioni meteo particolari, incidenti, possono essere le variabili che oggi possono aprire le porte nobili della F.1 alle squadre cosiddette di seconda fascia. Poche, in realtà, le occasioni che si sono verificate negli ultimi anni e a trarne vantaggio ricordiamo la Force India o la Sauber.

Ma questa stagione, c'è stata una squadra che ha saputo cogliere come mai prima tutte le occasioni che il fato ha proposto per stravolgere gli ordini di arrivo. A non sbagliare un colpo è la Toro Rosso. Quando a Hockenheim la pioggia ci ha messo lo zampino e tanti protagonisti sono finiti fuori pista all'ultima curva, o anche alla prima, ecco che la blu monoposto costruita a Faenza è spuntata dal nulla arrivando a prendersi uno storico terzo posto. Non accadrà più si diceva, un colpo di fortuna unico.

che luccica



E invece, pur senza temporali, tuoni e fulmini, ma solo grazie a una imponderabile serie di avvenimenti negativi che negli ultimi dieci giri hanno coinvolto i top team, con il ritiro di Valtteri Bottas, con l'incidente tra le due Ferrari, con il contatto tra Lewis Hamilton e Alexander Albon, ancora una volta la Toro Rosso ha saputo cogliere la grande occasione. Questa volta con Pierre Gasly, il reietto della Red Bull, il team di Faenza preso la scorciatoia che porta al podio e questa volta salendo sul secondo gradino. Va detto che il francese aveva costruito un fine settimana di alto spessore fin dalla qualifica, superando con agilità il Q1, poi il Q2 e piazzandosi settimo nella conclusiva Q3, posizione poi divenuta la sesta per la penalità motori inflitta a Charles Leclerc.

Dalla terza fila nel suo rientro alla Toro Rosso, Gasly non ci era ancora partito, il miglior risultato del sabato per lui era stato un nono posto a Suzuka, ma va detto che lo scorso anno il francese di Rouen aveva addirittura fatta sua la quinta piazzola dello schieramento in Bahrain. In gara, Gasly non ha mai perso il passo, rimanendo costantemente nella zona punti, tenendo con ardore la settima posizione, che a volte diventava la ottava o anche la sesta. Un su e giù a seconda dei momenti, dei pit-stop. Al 60esimo dei 71 giri in programma, Gasly occupava la sesta posizione davanti a Carlos Sainz e dietro all'amico Leclerc.

«Toro Rosso la mia grande famiglia italiana»

Poi, il fattaccio Ferrari ha permesso a Pierre di guadagnare in un colpo solo due posizioni, quarto, mentre Hamilton con le gomme medie in crisi è crollato finendo dietro alla Toro Rosso. Ecco, in quel momento, Gasly si è trovato terzo e i tecnici Honda stavano per "infartare" con tre monoposto idealmente sul podio. Con la safety-car in pista, Hamilton ha infilato la corsia box per montare rapidamente le gomme soft e giocarsi il tutto per tutto contro le Red Bull.

Al restart della corsa, giro 69, il sei volte campione del mondo ha subito freddato la Toro Rosso, respinta in quarta posizione e si è avventato su Albon, secondo alle spalle di Verstappen. Poche curve, ed ecco un altro patatrac tra Hamilton e il giovane rookie della Red Bull, incolpevole. Gasly con un colpo al cuore ha sfilato entrambi e di botto si è ritrovato secondo a un giro dal traguardo. Con l'ala anteriore danneggiata, Hamilton si è rimesso in carreggiata e non ha dato respiro al francese che però, con grande classe, ha saputo difendersi molto bene. Nel tratto finale, che si fa tutto in pieno, Gasly guardava lo specchietto sinistro dove la sagoma della Mercedes di Hamilton era lì, a metà della sua Toro Rosso. Un arrivo in volata incredibile, impensabile, con la Toro Rosso che ha tenuto il punto grazie alla spinta del motore Honda tenendo dietro la ineffabile W10. Ecco come è nato il secondo posto di Gasly, miglior risultato in carriera al 46esimo Gran Premio, mai prima sul podio, neanche quando guidava la ben più competitiva Red Bull. Gasly lo ha fatto per 12 gare, ma è stato un tormento e meglio del quarto posto di Silverstone non è mai riuscito a fare.



GETTY IMAGES

POSSO SOLO DIRE CHE È IL PIÙ BEL GIORNO DELLA MIA VITA. RINGRAZIO TUTTI COLORO CHE HANNO CREDUTO IN ME

PIERRE GASLY



SFIDA ALLA RENAULT PER IL 5° POSTO

La splendida prova di Gasly in Brasile rilancia Toro Rosso che ha adesso la Renault nel mirino nella lotta per la conquista del 5° posto nel Mondiale Costruttori quando manca una gara alla fine della stagione



LAT

LA PRESSE





VEDERE PIERRE
ARRIVARE IN
VOLATA DAVANTI
ALLA MERCEDES
DI HAMILTON
MI HA LASCIATO
SENZA PAROLE

FRANZ TOST



Alla fine, Kvyat è riuscito a catturare un punto col decimo posto finale permettendo alla Toro Rosso di incamerare 19 punti per la classifica costruttori. Un balzo in avanti notevolissimo che le ha permesso di superare la Racing Point prendendosi la sesta piazza e di portarsi a soli 8 punti dalla Renault. Con una sola prova al termine del campionato, quella di Abu Dhabi, non sarà certo facile colmare tale divario, ma al gruppo Red Bull piace assai l'idea che la Renault, la tanto odiata Renault con la quale nel 2018 i litigi non sono mai mancati, si ritrovi assediata dalla seconda squadra di Dieter Mateschitz. Sarebbe uno smacco terribile per Cyril Abiteboul e compagnia bella francese subire il sorpasso della Toro Rosso che dovrà avere entrambi i piloti al meglio della forma per riuscire nell'impresa.

Franz Tost al settimo cielo

Chi non sta nella "pelle" è il team principal Franz Tost che mai avrebbe pensato di festeggiare quest'anno due podi: *«Abbiamo guadagnato una posizione nella classifica costruttori e adesso abbiamo anche la possibilità di lottare per il quinto posto finale. Lavoreremo sodo per arrivare a Yas Marina con il migliore set-up possibile e lavorare forte tutti assieme per raggiungere quell'obiettivo. Per quanto riguarda San Paolo, Pierre ha corso da campione gestendo bene le gomme in ogni fase, battagliando con grinta, tenendo le posizioni durante la gara. Ha ampiamente meritato il secondo posto. Certo, i guai altrui ci hanno aiutato, ma Pierre ha sempre avuto la velocità giusta fin da venerdì e in ogni caso avrebbe concluso la gara al quinto o sesto posto, che sarebbe stato un grande risultato comunque. Peccato per Kvyat che per via di una qualifica così così, ha dovuto vivere una corsa impegnativa, ma ha saputo raggiungere la zona punti».*

Excitati come non mai i tecnici giapponesi che seguono la Honda, in particolare Masamitsu Motohashi, capo ingegnere: *«Vedere Pierre arrivare secondo in volata davanti alla Mercedes di Hamilton mi ha lasciato letteralmente senza parole. Per noi è il secondo podio stagionale ed è una meravigliosa conquista. A inizio weekend avevamo incontrato qualche problema con la power unit, ma grazie al duro lavoro di ognuno di noi abbiamo reagito bene. Sono contento per Pierre, col quale abbiamo lavorato bene lo scorso anno ed ha dimostrato grande temperamento dopo essere tornato in Toro Rosso».*

Bocciato, criticato, Christian Horner ed Helmut Marko lo hanno rispedito da dove arrivava, alla Toro Rosso. Una prassi ormai consolidata ed avviata con Daniil Kvyat. Gasly però, non ha reagito come il suo attuale compagno di squadra, che perse la tramontana. Il francese ha tenuto il punto e salito a partire da Spa sulla monoposto lasciata libera da Albon, che gli ha soffiato il sedile della RB15, Pierre ha cominciato a inanellare belle corse trovando la zona punti cinque volte su otto Gran Premi. Marko non ha avuto problemi nel concedergli la fiducia per il 2020, benché sulla Toro Rosso, e lui non poteva ripagare con miglior moneta: *«Il mio primo podio e con la Toro Rosso. Incredibile - ha commentato - Ho continuato a lavorare duramente da quando sono arrivato di nuovo a Faenza e ho sempre pensato che se mi fossi trovato al posto giusto al momento giusto, qualcosa sarebbe accaduto. E a San Paolo è successo. Ho sempre detto che questa squadra è la mia famiglia italiana, amo il loro spirito, la loro passione. Ti spingono sempre al limite e oggi non potevo dare loro miglior regalo per ringraziarli. Mi è capitato spesso di immaginare, sognare, come sarebbe stato salire sul podio di una gara di F1, ma adesso che è veramente accaduto, trovo che le emozioni sono inspiegabili. Posso solo dire che è il più bel giorno della mia vita. Non posso che ringraziare tutti coloro che fin dall'inizio della mia carriera mi sono stati vicino e hanno creduto in me permettendomi di arrivare dove sono ora».*

Assedio alla Renault

Uno-due-tre. La Toro Rosso nella sua lunga presenza in F1 (e che peccato il cambio di nome per il prossimo anno), ha conquistato i tre gradini del podio. La vittoria mitologica con Sebastian Vettel a Monza 2009 dopo anche la conquista della pole, poi la terza piazza di Kvyat a Hockenheim ed ora la seconda posizione di Gasly a San Paolo. Sono dovuti trascorrere 11 anni per ritrovare, da quel GP d'Italia del 2009, la Toro Rosso sul podio, ma ne è valsa la pena. E pensare che a San Paolo il bottino poteva essere ancora maggiore se Kvyat non fosse partito sedicesimo, dopo una pessima Q1 causa un paio di errori del russo.

Tanabe: «Gasly, corsa fantastica»

Il direttore tecnico di Honda, Toyoharu Tanabe, ha invece affermato: *«Con Verstappen siamo tornati a vincere in Brasile dalla epica vittoria di Ayrton Senna del 1991, ma voglio fare i complimenti a Gasly che ha svolto una fantastica corsa. Il suo ultimo giro, con l'arrivo in volata assieme a Hamilton è stato qualcosa di unico e sarà un bel boost per la sua carriera».* Tanabe ha dimostrato grande signorilità nel concedere due parole alla McLaren: *«Voglio fare loro le congratulazioni per avere conquistato il podio. Come detto prima, con loro avevamo ottenuto l'ultima vittoria con Senna in Brasile ed è stato bello vederli tornare in alto».* ●





GP BRASILE

L'IMPRESA

di Massimo Costa

FORMULA 1
HEINEKEN
GRANDE PRÊMIO
DO BRASIL
2019

GETTY IMAGES

Sainz straordinario

Conquistare il tanto atteso primo podio nel Mondiale F.1 e non salirci. La vita a volte sa essere beffarda e crudele. Carlos Sainz, al suo 101esimo Gran Premio disputato, ha conquistato il miglior risultato in carriera venendo classificato al terzo posto sul circuito di San Paolo grazie anche alle incredibili vicissitudini accadute nel finale, ma glielo hanno comunicato quando la festa sul podio si era già consumata e sul suo terzo gradino vi era salito l'usurpatore Lewis Hamilton. A determinare lo sconvolgimento della classifica, proprio il sei volte campione del mondo, reo di aver speronato Alexander Albon mentre cercava di passarlo per prendersi la seconda posizione a due giri dal traguardo. Una manovra errata di Hamilton, tanto che lui stesso, a fine corsa e con grande onestà, ha voluto scusarsi pubblicamente con il giovane pilota Red Bull

CONQUISTA IL PRIMO PODIO IN CARRIERA DOPO UNA GRAN RIMONTA. DAVVERO UN PECCATO NON AVER POTUTO FESTEGGIARE CON VERSTAPPEN E GASLY

ammettendo la propria colpa. Un gesto che non è da tutti. Dunque, lo stesso pilota Mercedes sapeva che si sarebbe beccato una penalità, anzi, quasi la invocava.

Ma i commissari sportivi (per la precisione Tim Mayer, Jose Abed e gli ex piloti Emanuele Pirro e Max Wilson) non hanno ritenuto di agire con immediatezza creando un podio fasullo perché sull'accaduto hanno voluto ascoltare i piloti, Hamilton e Albon. Cosa ci fosse da sentire poi, quando il contatto è stato uno dei più chiari mai visti quest'anno, non è dato sapere. Un incidente simile si era verificato nei primi giri tra Daniel Ricciardo e Kevin Magnussen, eppure in quella occasione dopo pochi istanti è stata assegnata una penalità al pilota australiano della Renault. Con Hamilton non è stato così, forse per rispetto nei confronti di un sei volte campione del mondo? Ma rimane il fatto, grave a nostro avviso, che Sainz non ha potuto godersi il primo podio in carriera e che la coppa è stata consegnata a un pilota il quale sapeva già che, di lì a poco, l'avrebbe dovuta cedere a Sainz. In un mondo che fa della velocità il suo credo e il suo business, appare quanto meno poco professionale, dilettantesco oseremo dire, che non si sia presa una decisione corretta a pochi istanti dal contatto tra Hamilton e Albon. Sainz, essendo persona intelligente, non se l'è pre-



sa più di tanto: «È più importante avere la terza posizione», ha detto mentre si aggirava per il paddock in attesa di sapere se gli sarebbe stata recapitata la prima coppa conquistata in F1. Sainz sta disputando un 2019 incredibile e come sottolineato nello scorso numero, è lui il “campione del mondo 2019” della speciale classifica riservata ai piloti che non appartengono ai team Mercedes, Ferrari e Red Bull. Questa volta è stato preceduto dalla Toro Rosso di Pierre Gasly, ma poco cambia. Il ragazzo di Madrid partiva dall'ultima fila per un problema alla power unit sofferto dopo appena due giri della Q1. Non ha segnato neanche un riferimento cronometrico. A San Paolo sarà dura per noi, aveva detto alla vigilia, considerando il tracciato di Interlagos poco favorevole alle caratteristiche della MCL34. E invece, guarda cosa è saltato fuori... Il team McLaren le ha azzeccate tutte su Sainz: strategie delle gomme, chiamate al pit-stop, poi quel pizzico di fortuna con le due safety-car entrate nel momento giusto per lui. E così si è ritrovato quinto, poi quarto negli ultimi due giri dovendo lottare ruota ruota con Kimi Raikkonen, infine terzo a tavolino. Già la quarta posizione gli sarebbe andata bene, perché quest'anno aveva collezionato ben tre quinti posti e quattro sestimi come migliori risultati.

Quarto ci era arrivato una sola volta in carriera, a Singapore 2017 con la Toro Rosso. Il primo (non) podio è arrivato in una gara certamente pazzca, ma nella quale lui si è fatto trovare ancora una volta pronto per portare alla McLaren il maggior numero di punti possibili. L'ultima volta che il team di Woking ha portato nella sede una coppa è stata nel 2014, nel Gran Premio di Australia quando Kevin Magnussen si era piazzato secondo e Jenson Button terzo. Due coppe, per la verità. Poi, più nulla. Quasi sei anni di digiuno dal podio per una McLaren che aveva conquistato il primo

DALL'ULTIMA FILA AL TERZO POSTO

È stato un Gp davvero capolavoro per Sainz che con la McLaren è stato autore di una splendida rimonta che dall'ultima fila dello schieramento l'ha visto concludere al terzo posto

podio nel GP di Spagna del 1968 con Denny Hulme, secondo al traguardo. E da allora, i suoi piloti hanno fatto quegli scalini per 486 volte. È andata peggio a Lando Norris che ha festeggiato i 20 anni mercoledì 13 novembre. Norris aveva fallito di un soffio l'accesso al Q3, ma è comunque partito decimo per la penalità in griglia di partenza a Charles Leclerc. Nelle prime fasi, Norris ha combattuto a centro gruppo impegnando Daniel Ricciardo e Charles Leclerc, poi si è difeso bene concludendo ottavo. Forse qualcosina di più poteva anche spuntarla, ma alcune circostanze finali della corsa non sono state a lui favorevoli. Ma ottavo va bene lo stesso per questo ragazzo di 20 anni che di gare ne ha corse 20 e ne ha concluse 10 in zona punti. Neanche lui avrebbe pensato a sì tanta abbondanza lo scorso marzo, a Melbourne. ●

SALIRE SUL PODIO? SAREBBE PIÙ IMPORTANTE AVERE LA TERZA POSIZIONE

CARLOS SAINZ

”

fotografie LAT





GP BRASILE

LA RISCOSSA

di Alessandro Gargantini

Colpo di coda del **Biscione**

MIGLIOR PRESTAZIONE STAGIONALE PER LE C38 CHE CON RAIKKONEN E GIOVINAZZI SI REGALANO UN WEEK END DA PROTAGONISTI

Ci sono dei fine settimana semplicemente perfetti, nei quali è possibile togliersi tante piccole soddisfazioni che ripagano il duro lavoro e allontanano qualche critica di troppo e anche qualche amara delusione. È difficile non definire semplicemente perfetto il fine settimana in terra brasiliana dell'armata dell'Alfa Romeo Racing. Nel penultimo appuntamento stagionale il team diretto da Frederic Vasseur ha colto un'incredibile quarta posizione con Raikkonen e una quinta piazza con Giovinazzi che rappresentano di gran lunga il miglior risultato in questa stagione per la Casa di Arese. I due piloti della scuderia con sede a Hinwil hanno chiuso in parata alle spalle della McLaren di Sainz, ma sarebbe bastato soltanto in altro giro in più alla Casa del Biscione per ambire al primo podio stagionale, visto che il madrileno viaggiava con gli pneumatici logori dopo una sola sosta e assai difficilmente sarebbe riuscito a non soccombere davanti ad un ulteriore assalto dei due scatenati piloti della squadra motorizzata Ferrari.

Sul tracciato ubicato nella periferia di San Paolo Raikkonen è parso particolarmente ispirato e si è espresso sui livelli di eccellenza di Budapest, Hockenheim e Spa, dove un contatto con Verstappen al via gli ha precluso ogni chance di puntare a un risultato da incorniciare. Per quanto concerne Giovinazzi, il suo rendimento è stato al pari del team mate. Il pugliese ha festeggiato nel modo migliore il fresco rinnovo di contratto, ripagando con la miglior moneta la Scuderia Ferrari e la scuderia zurighese che hanno deciso di puntare su di lui anche per la prossima stagione. Il pugliese ha pagato un po' il dazio a due stagioni d'inattività nella prima

parte del campionato, ma è cresciuto esponenzialmente di gara in gara, mostrando le qualità che gli avevano dato le luci della ribalta nella GP2 Series, dove era stato protagonista di un testa a testa nel 2016 con Gasly, come il venticinquenne di Martina Franca protagonista assoluto in suolo brasiliano. È forse destino che la carriera dei due fieri rivali nelle categorie minori prosegua di pari passo. Quest'anno il pilota italiano ha anche confermato le sue ottime doti sui tracciati cittadini. Grazie ai dieci punti assegnati dalla quinta posizione, Giovinazzi fa un grosso balzo avanti nella classifica di campionato, dove in un colpo solo ottiene più del doppio del punteggio conquistato fino ad ora e supera di slancio il portacolori del Team Haas Romain Grosjean, sol-

DIMOSTRAZIONE DI GRAN FORZA

La coppia delle Alfa Romeo, a destra, con Raikkonen e Giovinazzi va sotto la bandiera a scacchi praticamente in scia alla McLaren di Sainz, di fatto suggellando una gara stupenda, la migliore dell'anno come risultato d'insieme. In alto, Kimi in lotta con Leclerc e nell'altra pagina, Bon Giovi comprensibilmente felice

SUTTON-IMAGES.COM



È STATO IL MIGLIOR MODO PER RIPAGARE LA SQUADRA PER IL FRESCO RINNOVO DI CONTRATTO

ANTONIO GIOVINAZZI



Performance Shock Absorbers

La gamma perfetta, per tutti.





SUTTON-IMAGES.COM

ne sullo schieramento di partenza. In gara, era fondamentale superare brillantemente la partenza, per poi impostare le strategie di gara che prevedevano un primo stint con le gomme Soft, con le quali gli esiti dei long run avevano dato buoni riscontri. Al via, Raikkonen è riuscito a mantenere la posizione delle qualifiche, mentre Giovinazzi ha subito conquistato la top-ten, alle spalle dell' Haas di Magnussen, che il pugliese ha sopravanzato dopo soli cinque giri. Per entrambi i piloti il team ha scelto la medesima strategia di gara. L'italiano ha montato le medie dopo venti giri, mentre il finlandese è stato chiamato un giro più tardi. I due driver della Casa di Arese sono stati poi richiamati nel corso del 46. e 47. giro, nello stesso ordine, per montare nuovamente le Soft che sono state tenute fino al termine del gran premio.

tanto tredicesimo sulla pista sudamericana dopo una buona sessione di qualifica che gli aveva consentito di scattare dalla settima posizione sullo schieramento di partenza.

Alfa Romeo in forma sin dalle qualifiche

Che il penultimo round stagionale fosse estremamente promettente per i colori della Casa di Arese lo si era capito sin dai turni di prove, con Antonio Giovinazzi che aveva siglato l'ottavo tempo nel terzo turno di prove libere, a testimonianza che gli aggiornamenti aerodinamici portati dallo staff tecnico del team zurighese si sono rivelati azzeccati. In particolare, è piaciuto il comportamento della nuova ala anteriore che, come confessato dallo stesso Vasseur, potrebbe diventare una costante della monoposto che il team ha in serbo per la prossima stagione. Il buon feeling emerso nelle prove libere tra la C38 e il tracciato brasiliano è stato confermato in qualifica dove, in una sessione molto combattuta, Raikkonen ha colto un significativo ottavo tempo.

Non è riuscito a fare altrettanto Giovinazzi, che in una sessione dove serviva rischiare ha compiuto un testacoda nel secondo tentativo in Q2, riuscendo comunque ad assicurarsi la dodicesima posizio-



È IN EDICOLA
DAL 20
NOVEMBRE
UN AUTOSPRINT
GOL
COLLECTION
IMPERDIBILE

Giovinazzi, la miglior corsa dopo il rinnovo

«È stato il miglior modo per ripagare la squadra per il fresco rinnovo di contratto! – ha commentato Giovinazzi al termine della gara – Questo risultato ripaga il tanto lavoro svolto nel corso della stagione. Non è stato tutto facile nella mia prima annata in Formula Uno. In questo fine settimana, per raggiungere un risultato così prestigioso, è servita anche un po' quella fortuna che ci è mancata altre volte. La nostra monoposto si è comportata molto bene in qualifica, dove abbiamo trovato velocemente i giusti parametri e conquistato un buon risultato che ci ha consentito di giocare al meglio le nostre carte in gara. Sono scattato molto bene al via, la strategia poi è stata perfetta. Non è stato facile gestire le ripartenze, ma tutto è filato liscio. Sul finale di gara eravamo davvero molto vicini a Sainz e avremmo forse potuto attaccarlo con un giro in più. Ma da questo fine settimana non possiamo che congedarci pienamente soddisfatti». ●

SINCE 1857 | koni.com



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

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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



Red Bull, c'è continuità

A SUON DI PRESTAZIONI CONVINCENTI E PURE SORPRENDENTI ALBON SI È GARANTITO UN'ALTRA STAGIONE NEL TOP TEAM. GASLY E KVIAT SARANNO CON TORO ROSSO ANCHE NEL 2020

A suon di prestazioni convincenti e, diciamo pure, sorprendenti, Alex Albon ha dissipato ogni dubbio nella mente di Helmut Marko e si è meritato quella che per lui è stata la notizia più dolce della carriera, ovvero la conferma per la prossima stagione in seno alla Red Bull. Un po' come accaduto con Leclerc, dodici mesi dopo il debutto nella massima serie, un rookie proveniente dalla seconda categoria si è conquistato un posto al sole in un top team. Un traguardo che per il ventiduenne pilota thailandese di scuola inglese ha il gusto della conquista e della rivincita, soprattutto nei confronti di chi non avrebbe scommesso un euro su di lui ad inizio stagione, soprattutto dopo averlo visto insabbiarsi non appena aveva lasciato la corsia box in occasione del primo round dei pre-season test di Barcellona. Ma in quel momento Albon era per la prima volta alle prese con una monoposto della massima serie, e la reazione della sua Str14 all'imbocco della esse dopo il rettilineo principale lo aveva colto di sorpresa. Poco male, perché i sorrisini degli addetti ai lavori, che lo avevano visto rientrare ai box a piedi, non hanno intaccato il suo spirito e la sua voglia di apprendere ogni segreto del suo nuovo mondo, raggiunto soprattutto perché in casa Red Bull mancavano soluzioni immediate per riempire il secondo sedile in Toro Rosso e il predestinato al ruolo, Daniel Ticktum, non aveva ancora ottenuto i punti per ottenere la Superlicenza FIA. Ed ecco che allora Helmut Marko, scendendo verso il basso nella sua lista delle preferenze, ha puntato gli occhi su questo ragazzo di madre thailandese e papà inglese, apprezzato ai tempi dei kart, ma deludente in Formula Renault al punto da meritarsi la bocciatura e l'estromissione dal vivaio dell'energy drink austriaco.

In Gp3 Series ha fatto messo in difficoltà Leclerc

Nonostante il brusco appiedamento da parte della Red Bull, papà Nigel, ex pilota specializzato in vetture a ruote coperte, aveva trovato i finanziamenti per non troncargli la carriera al figlio che si era progressivamente risollevato con buoni spunti in Formula 3, ottimi risultati nella Gp3 Series e un paio di stagioni di nel FIA Formula 2 Championship che hanno portato al terzo posto in campionato al secondo tentativo. Ma nella lista dei talent scout, Albon rimaneva una terza scelta, visto che i piloti che



LA PRESSE

lo hanno preceduto in graduatoria, ovvero Russell e Norris, erano al debutto in formula 2, assai più precoci del nuovo pilota della Red Bull. In quel momento, in molti avevano battezzato Albon come un buon pilota, ma certamente non all'altezza dei più quotati esponenti dello junior program Mercedes (Russell) e McLaren (Norris). Una famosa canzone di Renato Zero, alludendo ai rapporti di coppia, recita che la geometria non è un reato. Albon aveva fatto un po' da terzo incomodo in mezzo ai due, creando una vera e propria triangolazione al vertice della classifica che aveva visto il triello di ragazzi di estrazione britannica stradominare la stagione. Ma Albon rimaneva sempre un passo alle spalle dei due talenti che arrivavano rispettivamente da una vittoria nella Gp3 Series (Russell) e nella terza serie continentale (Norris). Marko aveva provato a mettere le mani su Norris, ma la McLaren non aveva mollato l'osso.

Due stagioni in una

E così l'ultrasettantenne consulente di Graz, dopo aver sfogliato la margherita, si è ritrovato tra le mani il petalo che portava come iniziali la doppia A, e ha ripreso dal suo cassetto la vecchia agenda richiamando Albon che ormai era stato prenotato dalla Renault per un volante in Formula E. Un accordo che davanti al "prendere o lasciare" di Marko è diventato presto carta straccia, essendoci una liberatoria consentita proprio nel caso di una chiamata dalla massima serie. Probabilmente messa lì con poche chance di realizzazione, ma che invece si è tramutata in una vera e propria autostrada che ha portato Albon al sabbioso debutto di Barcellona. Pareva un giovane ranocchietto, Albon, quando nella hospitality della Red Bull la scorsa primavera guardava con malcelata invidia la maggior parte dei giornalisti andare alla ricerca di una breve intervista con Daniil Kvyat.

In quel momento, probabilmente nessuno avrebbe lontanamente immaginato che quel ragazzo messo

ALBON BRAVO PUR CON QUALCHE ERRORINO

Sopra, l'uscita di Albon nelle prove libere di Interlagos. nell'altra pagina, il profilo del giovanissimo e confermato pilota Red Bull e, in basso, il sorriso di Gasly gran secondo nel Gp del Brasile dopo una gara magnifica con la Toro Rosso, per cui correrà anche nel 20120



GETTY IMAGES

un po' in disparte sarebbe stato destinato a diventare il principe che in Red Bull si siederà accanto a Max Verstappen anche l'anno prossimo. In dodici mesi, Albon è maturato a dismisura. Nella prima parte della stagione, il pilota cresciuto Londra ha velocemente trovato un ritmo e una consistenza pari al più esperto Kvyat.

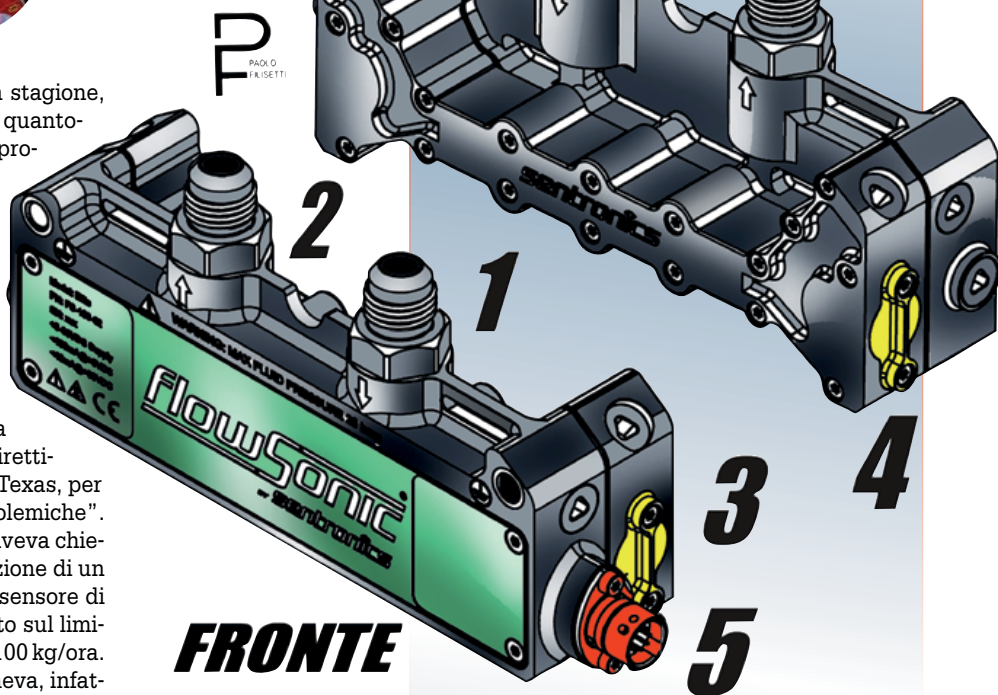
Il pilota di Ufa è stato magistrale a Hockenheim, azzeccando la chiamata per mettere le slick e meritandosi un'incredibile terza posizione finale. Un risultato che è stato un elemento portante nella sua conquista di un volante presso la scuderia faentina anche l'anno prossimo, ma che non è bastato a Marko per farlo tornare sulla Red Bull quando ha deciso di retrocedere in Toro Rosso Pierre Gasly, opaco con la squadra di Milton Keynes. Kvyat in Red Bull c'era già stato, ed era stato sacrificato proprio davanti all'altare del talento olandese. Ecco perché Albon è arrivato alla corte di Christian Horner. Da quel momento, per Albon è come se fosse iniziata una uova stagione.

Momento decisivo per Gasly

Marko ha dunque voluto rischiare, preferendo la freschezza di Albon alle note qualità di Kvyat. Al debutto di Spa, il ventiduenne ha subito stupito con un ottimo quinto posto e un sorpasso "da pelo" nel finale su Perez. Da quel momento, per Albon il rendimento è sempre stato costante e convincente, al punto che, dopo il quinto posto di Austin, la Red Bull ha voluto forzare i tempi annunciando la sua conferma in Red Bull. Kvyat e Gasly si presenteranno al via della stagione 2020 con la scuderia tricolore guidata da Franz Tost. Sembrava proprio il ragazzo di Rouen il grande sconfitto di questa stagione, ma l'importante per lui è aver strabigliato con un fantastico 2° posto. Ora potrà tirar fuori il suo noto carattere e meritarsi una nuova chance. Serviranno ovviamente altri risultati, da sempre lo strumento più indicato per entrare (o rientrare) in sintonia e nelle grazie di Marko. ●



SAN PAOLO - Se le ultime gare della stagione, sono spesso prive di spunti tecnici, o quanto meno costituiscono per lo più un banco prova di soluzioni destinate alle monoposto dell'anno seguente; il Brasile ha rispettato solo in parte questa prerogativa. Il fine settimana paulista, infatti, è stato caratterizzato soprattutto all'inizio, dal fiorire di direttive tecniche emanate dalla FIA che hanno contribuito a rinvigorire il clima di sospetti, illazioni che avevano "avvelenato" la gara di Austin. Per questo motivo vale la pena fare un passo indietro, riferendosi alla direttiva che la FIA aveva emanato proprio in Texas, per partire di fatto dalla "madre di tutte le polemiche". Prima di giungere a Austin, la Red Bull aveva chiesto alla FIA una chiarificazione sull'adozione di un sistema che cambiasse i valori letti dal sensore di consumo istantaneo (flussometro), tarato sul limite massimo stabilito dal regolamento di 100 kg/ora. Il team diretto da Christian Horner riteneva, infat-



FRONTE

Sospetti ben fuggati

ti, che il segnale generato dai due sensori ad ultrasuoni, che costituiscono una parte integrante del flussometro, potesse essere "sporcat" dall'interferenza di un campo elettromagnetico. In questo modo, in base alla tesi elaborata dai tecnici di Milton Keynes, si sarebbe falsata la lettura per difetto, consentendo così un passaggio di carburante oltre il limite consentito.

A monte, il dichiarato sospetto che la power unit 064 Ferrari, aggirasse le regole, potendo così produrre un surplus di potenza. Le prestazioni opache delle Rosse in gara ad Austin parvero subito ai delatori, tra cui Max Verstappen stesso, la conferma che dopo la direttiva Fia, che aveva giudicato irregolare tale sistema, la Ferrari avesse drasticamente ridotto le prestazioni della power unit, e dunque prima, avesse "barato" (cit.). Il "flussometro", (fuel flow meter) è prodotto dalla inglese Sentronics, ed è annegato all'interno del serbatoio di ciascuna vettura. Il dispositivo, è sottoposto a severissimi test sia sull'affidabilità di lettura, sia sulla sensibilità alle vibrazioni e ai campi elettromagnetici presenti su una F.1, in pratica deve resistere a fortissime sollecitazioni per essere omologato. Nel dettaglio è costituito da un tubo metallico della capacità di 15ml circa, attraverso cui passa il carburante diretto al sistema di iniezione del motore. Due i sensori ad ultrasuoni per la lettura, uno all'ingresso il secondo in uscita, con una frequen-

IN UN CLIMA CARATTERIZZATO DA INSINUAZIONI E VELENI, LA FEDERAZIONE SI È INCARICATA CON SUCCESSO DI OPERARE VERIFICHE E RISCONTRI PER SGOMBERARE IL CAMPO DA DUBBI E DICERIE. ECCO CON QUALI RISULTATI

IL LAY-OUT DEL CARBURANTE

- 1)MANDATA CARBURANTE. 2) USCITA CARBURANTE. 3) SENSORE LETTURA IN INGRESSO. 4) SENSORE LETTURA IN USCITA 5) CONNESSIONE DATI

za di 2.2KHz, cioè generano un impulso 2.200 volte al secondo. La frequenza dell'onda sonora varia col variare della velocità del fluido nel tubo, da cui si determina il volume di carburante che lo attraversa. L'altissima frequenza prodotta, costituisce di fatto l'elemento tecnico più palese della difficoltà di "manomissione" del sistema, tramite l'interferenza di un campo magnetico. Di fatto, la frequenza generata dal campo dovrebbe inserirsi tra due impulsi, ergo con una precisione assoluta, per poter avere effetto sul flusso, ed altrettanto preciso dovrebbe essere il software del motore, a livello di gestione dell'apertura degli iniettori. Queste ed altre motivazioni tecniche hanno nei fatti reso risibile il sospetto e fatto placare la polemica.

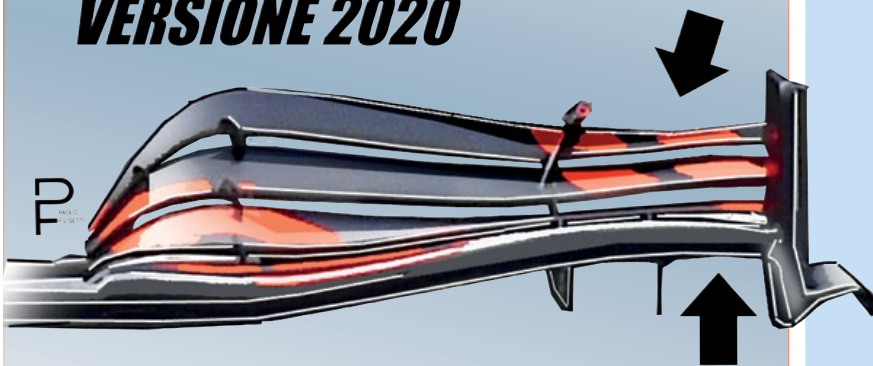
È bastato però che Mercoledì 13, la FIA emanasse una nuova direttiva, per infiammare nuovamente il paddock. La direttiva FIA 38.19 nello specifico sancisce l'illegalità dell'immissione dei liquidi di raffreddamento nelle camere di combustione, come additivo alla benzina. A molti, nonostante ovviamente non ci fosse alcun riferimento diretto, è parso che questo divieto fosse una risposta a rumors sempre legati alla power unit di Maranello. In ogni caso, oggetto del contendere il fluido utilizzato nei radiatori e scambiatori, che potrebbe essere genericamente identificato dal ben noto GLICOLE ETILENICO. Si tratta di un liquido incolore (a cui si aggiungono pigmenti sia nella produzione indu-

stiale sia nell'utilizzo nelle competizioni) prodotto partendo dall'ossido di Etilene. È largamente utilizzato nei radiatori, e nelle competizioni consente di miniaturizzare il circuito di raffreddamento, e adottare una bassa pressione al suo interno. Tra le sue caratteristiche peculiari, che ne farebbero un valido additivo al carburante, ha un grado di ebollizione molto alto, oltre 170°C e un'autoaccensione oltre i 410°C. In pratica non detona, al pari del lubrificante del motore lungamente al centro di polemiche e direttive, due anni fa. Il Gp del Brasile, però non è stato solo questo, a livello tecnico, infatti, alcuni team hanno adottato soluzioni prefigurazione di concetti che saranno parte integrante delle vetture del 2020.

La Haas, ad esempio, ha adottato l'ultima versione dell'ala anteriore brevemente introdotta ad Austin, basata sull'evoluzione di quella della SF90, introdotta in Francia. In pratica, non solo ora è accentuato l'outwash tramite l'inclinazione dei flap che scendono progressivamente verso le paratie laterali. Ma in aggiunta, proprio queste ultime, sono caratterizzate dal taglio a scalino dello spigolo superiore per consentire una più facile uscita laterale al flusso periferico. Anche la Red Bull, è andata in questa direzione, provando però solo nelle prove libere una nuova ala anteriore prefigurazione di quella 2020. Come per la Haas, anche in questo caso, sia l'andamento a scendere dei flap verso l'esterno, sia l'inclinazione delle paratie sono fortemente ispirate alla Ferrari. In aggiunta, è interessante sottolineare che la Rb15, ha adottato nuovamente il musetto caratterizzato dall'estremità del naso chiusa, come era accaduto a Monaco e Montreal. Questa configurazione abbinata alla S-duct di sezione ridotta, è stata utilizzata per l'intero fine settimana. ●

TESTATO UN NUOVO ALETTONE ANTERIORE RED BULL

VERSIONE 2020



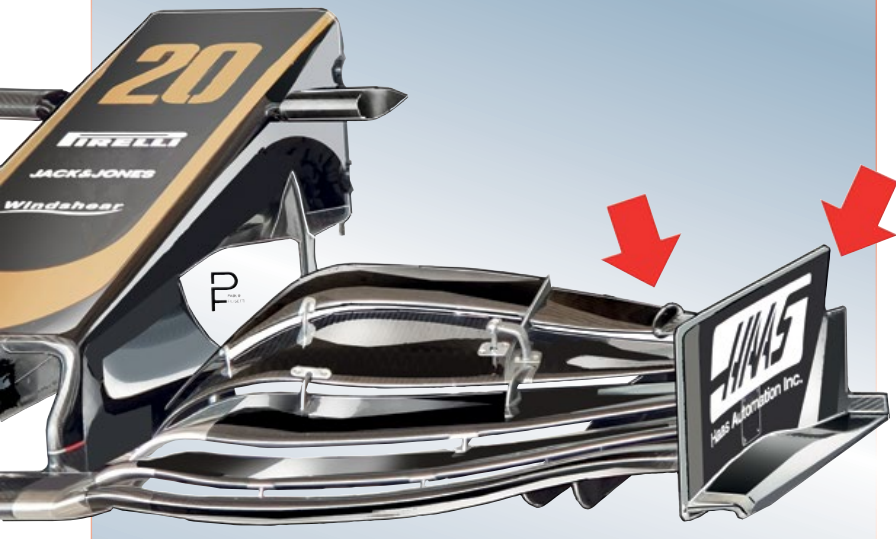
È STATA PROVATA DA VESTAPPEN, UNA NUOVA CONFIGURAZIONE DI ALA ANTERIORE. COME NEL CASO DELLA HAAS, SI ISPIRA FORTEMENTE AL CONCETTO OUT WASH CARATTERISTICO DELLA FERRARI. DA NOTARE L'INCLINAZIONE VERSO L'ESTERNO DEI FLAP, L'ACCENTUATA SINUOSITÀ E INCREMENTO DELL'ALTEZZA DA TERRA DELLA SEZIONE PIÙ VICINA ALLE PARATIE, DEL PROFILO PRINCIPALE COME SULLA FERRARI.

FRANCIA



A PROPOSITO DELL'ALA PER LA HAAS

PORTATA GIÀ AD AUSTIN È CARATTERIZZATA DALLA FORTE INCLINAZIONE A SCENDERE VERSO L'ESTERNO DEI FLAP. LE PARATIE SONO DOTATE DI UN TAGLIO A SCALINO NEL BORDO SUPERIORE POSTERIORE PER FACILITARE L'OUT WASH. SI NOTA, NEL CONFRONTO CON IL DETTAGLIO (TONDO) DELL'ALA DELLA SF90 INTRODotta IN FRANCIA, L'ADERENZA A QUEL CONCETTO.



RB15, SENZA PRESA PER IL NASO

COME AVVENUTO A MONACO E MONTREAL, LA RB15 HA ADOTTATO IN BRASILE UN NASO PRIVO DELLA PRESA D'ARIA FRONTALE, RIDUCENDO COME CONSEGUENZA L'ASPIRAZIONE DEL FLUSSO SOTTO IL MUSETTO TRAMITE LA S-DUCT.





PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Ricciardo	8°	30"760
Pérez	17°	23"079
Hamilton	20°	22"882
Giovinazzi	20°	23"155
Kubica	20°	23"861
Verstappen	21°	22"818
Raikkonen	21°	23"463
Gasly	22°	22"922
Kvyat	23°	22"759
Russell	23°	22"500
Albon	24°	23"073
Vettel	25°	23"039
Bottas	26°	23"148
Grosjean	26°	23"776
Norris	27°	23"381
Hülkenberg	27°	23"344
Magnussen	27°	23"891
Stroll	28°	23"346
Leclerc	29°	22"966
Sainz Jr.	29°	22"770
Kubica +5"	36°	29"268
Ricciardo +5"	40°	29"491
Bottas	41°	23"210
Hamilton	43°	23"088
Verstappen	44°	22"657
Hülkenberg	44°	23"596
Pérez	45°	23"142
Giovinazzi	46°	23"524
Kvyat	46°	23"378
Gasly	47°	23"584
Raikkonen	47°	23"841
Vettel	49°	23"138
Albon	50°	23"071
Verstappen	54°	22"593
Norris	53°	23"355
Stroll	53°	24"841
Magnussen	53°	23"479
Leclerc	54°	23"042
Hülkenberg	53°	22"747
Kubica	53°	24"873
Russell	54°	23"199
Grosjean	65°	23"471
Hamilton	66°	23"060
Russell	66°	22"441
Kubica	66°	23"158

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

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRO	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	1.33"14"678	196.823	1"10"862	61
2°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	71	a 6"077	196.609	1"12"425	65
3°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	71	a 8"896	196.511	1"13"158	63
4°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	71	a 9"452	196.491	1"13"135	65
5°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	71	a 10"201	196.465	1"13"020	49
6°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	71	a 10"541	196.453	1"12"733	44
7°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 11"139 (d)	196.432	1"11"082	46
8°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	71	a 11"204	196.430	1"12"328	63
9°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 11"529	196.418	1"12"840	64
10°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	71	a 11"931	196.404	1"12"385	49
11°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	71	a 12"732	196.376	1"13"262	65
12°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	71	a 13"599	196.346	1"13"752	57
13°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	71	a 14"247	196.323	1"13"619	29
14°	A.Albon (Thailandia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	71	a 14"927	196.299	1"11"087	52
15°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	71	a 18"059 (c)	196.190	1"12"934	64
16°	R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	70	a 1 giro	193.428	1"14"553	63
17°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	65	Incidente	201.402	1"11"384	51
18°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	65	Incidente	201.384	1"11"423	63
19°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	65	Incidente	200.646	1"12"603	65
NON CLASSIFICATI							
	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	51	Power Unit	208.126	1"10"698	43

LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL VENTESIMO GRAN PREMIO

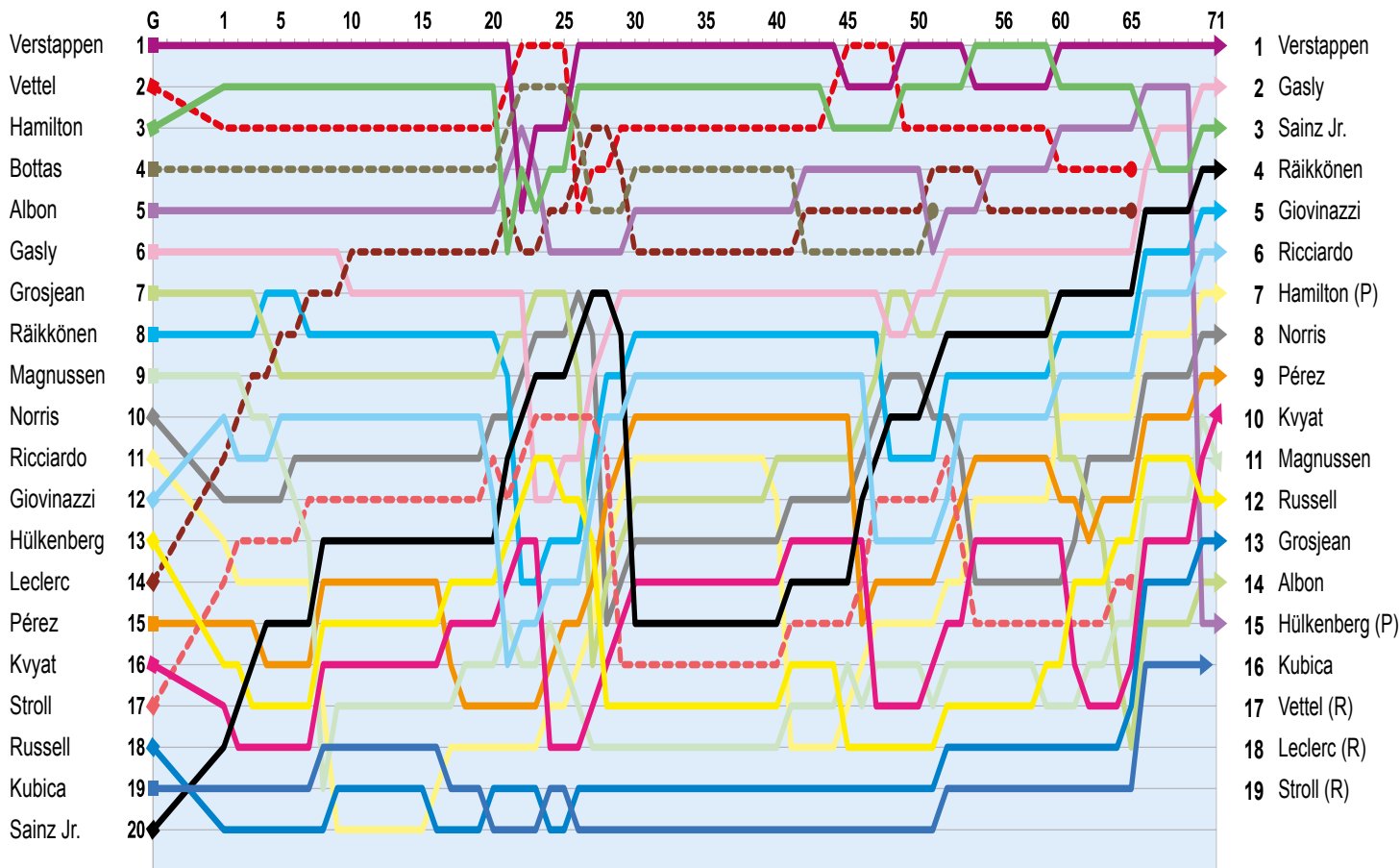
SQUADRA	PILOTA	MOTORISTA	MOTORE TERMICO	TURBO	MGU-H	MGU-K	PACCO BATTERIE	CENTRALINA ELETTRONICA
F1BLOGTECH								
MERCEDES	HAMILTON	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
MERCEDES	BOTTAS	MERCEDES	3	3	3	2	2	2
FERRARI	VETTEL	FERRARI	3	3	3	2	2	3
FERRARI	LECLERC	FERRARI	4	3	3	2	2	2
RED BULL	VERSTAPPEN	HONDA	5	4	4	3	3	3
RED 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

BRASILE | 20ª gara del mondiale F1 | 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

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

90 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

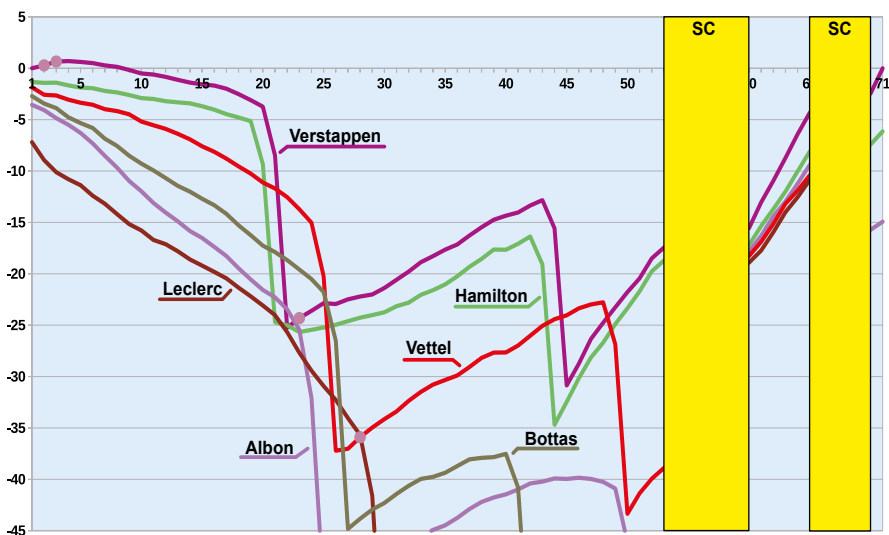
QUALIFICAZIONI

Leclerc	330.6
Ricciardo	330.4
Gasly	330.4
Verstappen	330.2
Raikkonen	330.0
Vettel	329.7
Stroll	329.6
Giovinazzi	329.5
Pérez	327.7
Norris	327.6
Grosjean	327.5
Albon	327.3
Russell	327.2
Sainz Jr.	327.1
Kvyat	327.1
Magnussen	326.9
Hülkenberg	326.0
Hamilton	325.3
Kubica	324.9
Bottas	324.7

GRAN PREMIO

Kvyat	341.2
Leclerc	340.6
Vettel	337.3
Magnussen	335.6
Bottas	334.1
Norris	333.5
Albon	332.8
Sainz Jr.	331.8
Giovinazzi	329.6
Hamilton	329.1
Hülkenberg	329.1
Ricciardo	329.0
Russell	328.8
Gasly	326.7
Raikkonen	326.6
Verstappen	323.8
Stroll	322.6
Pérez	322.0
Grosjean	315.3
Kubica	313.5

I DISTACCHI



● Giro più veloce

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



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

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

SUL GIRO IN GARA

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

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1:27'09"066 media 210,605 km/h

GIRI IN TESTA

Bottas	1°-14°
Hamilton	15°-23°
Verstappen	1°-21°
Vettel	22°-25°
Verstappen	26°-44°
Vettel	45°-48°
Verstappen	49°-53°
Hamilton	54°-59°
Verstappen	60°-71°

PROVE LIBERE

VENERDI 15 NOVEMBRE

	1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1° Vettel	1'17"041	1'09"217
2° Leclerc	1'17"285	1'09"238
3° Verstappen	s.t.	1'09"351
4° Bottas	1'16"693	1'09"373
5° Hamilton	s.t.	1'09"440
6° Magnussen	1'19"247	1'10"143
7° Ricciardo	1'17"985	1'10"194
8° Raikkonen	1'19"532	1'10"210
9° Albon	1'16"142	1'10"275
10° Sainz Jr.	1'17"786	1'10"310
11° Hülkenberg	1'17"899	1'10"325
12° Gasly	1'18"100	1'10"352
13° Giovinazzi	1'19"600	1'10"419
14° Kvyat	1'18"274	1'10"424
15° Pérez	s.t.	1'10"443
16° Grosjean	s.t.	1'10"504
17° Stroll	1'19"414	1'10"568
18° Norris	1'18"559	1'10"700
19° Russell	1'18"779	1'11"818
20° Latifi	1'20"010	s.t.
21° Kubica	s.t.	s.t.

SABATO 16 NOVEMBRE

	3ª SESSIONE
1° Hamilton	1'08"320
2° Verstappen	1'08"346
3° Leclerc	1'08"611
4° Vettel	1'08"664
5° Albon	1'09"136
6° Bottas	1'09"201
7° Kvyat	1'09"415
8° Giovinazzi	1'09"462
9° Norris	1'09"585
10° Sainz Jr.	1'09"588
11° Raikkonen	1'09"619
12° Gasly	1'09"625
13° Hülkenberg	1'09"650
14° Magnussen	1'09"713
15° Ricciardo	1'09"761
16° Grosjean	1'09"798
17° Pérez	1'09"995
18° Stroll	1'10"312
19° Russell	1'10"843
20° Kubica	1'11"205

POLE POSITION

SABATO 16 NOVEMBRE			QUALIFICHE			SETTORI		
			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1° Verstappen	Red Bull RB15	1'08"242	1'07"503	1'07"508	17"425	34"195	15"827	
2° Vettel	Ferrari SF90	1'08"556	1'08"050	1'07"631	17"462	34"346	15"823	
3° Hamilton	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'08"614	1'08"088	1'07"699	17"532	34"248	15"819	
4° Leclerc	Ferrari SF90	1'08"496	1'07"888	1'07"728	17"417	34"265	15"804	
5° Bottas	Mercedes F1 W10 EQ Power+	1'08"545	1'08"232	1'07"874	17"621	34"330	15"817	
6° Albon	Red Bull RB15	1'08"503	1'08"117	1'07"935	17"631	34"384	15"897	
7° Gasly	Toro Rosso STR14	1'08"909	1'08"770	1'08"837	17"773	34"955	15"915	
8° Grosjean	Haas VF-19	1'09"197	1'08"705	1'08"854	17"786	34"830	16"089	
9° Raikkonen	Alfa Romeo C38	1'09"276	1'08"858	1'08"984	17"731	35"122	15"973	
10° Magnussen	Haas VF-19	1'08"875	1'08"803	1'09"037	17"756	34"932	16"065	
11° Norris	McLaren MCL34	1'08"891	1'08"868		17"717	35"052	15"987	
12° Ricciardo	Renault R.S.19	1'09"086	1'08"903		17"799	35"052	15"982	
13° Giovinazzi	Alfa Romeo C38	1'09"175	1'08"919		17"754	35"205	15"960	
14° Hülkenberg	Renault R.S.19	1'09"050	1'08"921		17"857	34"973	16"024	
15° Pérez	Racing Point RP19	1'09"288	1'09"035		17"822	35"094	16"028	
16° Kvyat	Toro Rosso STR14	1'09"320			17"899	35"227	16"093	
17° Stroll	Racing Point RP19	1'09"536			17"926	35"393	16"203	
18° Russell	Williams FW42	1'10"126			18"093	35"669	16"229	
19° Kubica	Williams FW42	1'10"614			18"199	36"119	16"266	
20° Sainz Jr.	McLaren MCL34				17"728	35"553	18"929	

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

GRIGLIA DI PARTENZA

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

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	387	18	25	25	18	26	25	25	25	10	26	2	25	18	16	12	26	16	25	18	6	-
2° V. Bottas	314	26	18	18	25	18	15	13	18	15	18	(i.)	4	15	18	10	18	25	15	25	(m.)	-
3° M. Verstappen	260	15	12	12	12	15	12	10	12	26	10	26	19	(i.)	4	15	12	(m.)	8	15	25	-
4° C. Leclerc	249	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	18	15	(i.)	12	25	25	18	15	8	13	13	(18°)	-
5° S. Vettel	230	12	10	15	15	12	18	18	11	12	(16°)	18	15	13	(13°)	25	(m.)	18	18	(m.)	(17°)	-
6° P. Gasly	95	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	6	12	(14°)	8	2	(11°)	4	(14°)	6	2	(16°)	18	-
7° C. Sainz Jr.	95	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	4	8	10	10	(m.)	(m.)	(12°)	8	10	(13°)	4	15	-
8° A. Albon	84	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	(15°)	(12°)	8	1	10	8	8	10	12	10	10	(14°)	-
9° D. Ricciardo	54	(m.)	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	(12°)	6	(m.)	(14°)	(14°)	12	(14°)	(m.)	(s.)	4	8	8	-
10° S. Pérez	46	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	(11°)	(17°)	(i.)	(11°)	8	6	(m.)	6	4	6	1	2	-
11° L. Norris	45	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	8	(11°)	(m.)	2	(11°)	1	6	4	(11°)	(m.)	6	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° N. Hülkenberg	37	6	(17°)	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	(13°)	1	(i.)	(12°)	4	10	2	1	(s.)	1	2	(15°)	-
14° D. Kvyat	35	1	(12°)	(m.)	(m.)	2	6	1	(14°)	(17°)	2	15	(15°)	6	(m.)	(15°)	(12°)	1	(11°)	(12°)	1	-
15° L. Stroll	21	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	(14°)	(13°)	12	(17°)	1	(12°)	(13°)	(11°)	2	(12°)	(13°)	(19°)	-
16° K. Magnussen	20	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	(19°)	(m.)	4	(13°)	(12°)	(m.)	(17°)	2	(15°)	(15°)	(18°)	(11°)	-
17° A. Giovinazzi	14	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	1	(i.)	(13°)	(18°)	(18°)	2	1	(15°)	(14°)	(14°)	(14°)	10	-
18° R. Grosjean	8	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	(m.)	(16°)	(m.)	6	(m.)	(13°)	(16°)	(11°)	(i.)	(13°)	(17°)	(15°)	(13°)	-
19° R. Kubica	1	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	(20°)	(15°)	1	(19°)	(17°)	(17°)	(16°)	(m.)	(17°)	(18°)	(m.)	(16°)	-
20° G. Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	(18°)	(14°)	(11°)	(16°)	(15°)	(14°)	(i.)	(i.)	(16°)	(16°)	(17°)	(12°)	-

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

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	701	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	-
2° Ferrari	479	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	-	-
3° Red Bull	391	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	-
4° McLaren	140	-	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	-
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	83	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	-
7° Racing Point	67	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	-
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	M	S	S		
NORRIS	S	H	M		
VETTEL	S	M	S		
RAIKKONEN	S	M	S		
GROSJEAN	S	M	S		
GASLY	S	M	S		
PÉREZ	S	M	S		
LECLERC	M	H	S		
STROLL	S	M	S		
MAGNUSSEN	S	M	S		
ALBON	S	M	S		
KVYAT	M	S	S		
HÜLKENBERG	M	H	S	S	
VERSTAPPEN	S	S	M	S	
HAMILTON	S	S	M	S	
SAINZ JR.	S	M			
RUSSELL	M	M	S	S	
BOTTAS	S	H	M		
KUBICA	M	M	H	S	S
GIOVINAZZI	S	M	S		

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.



WEEK-END RALLY WRC AUSTRALIA



Hyundai

sogno avverato

DOPO UNA LUNGA RINCORSA CONQUISTA IL PRIMO TITOLO IRIDATO COSTRUTTORI GUIDATA DALL'ITALIANO ANDREA ADAMO A SEGNO AL DEBUTTO DA TEAM DIRECTOR DEL MOTOSPORT

di [Marco Giordo](#)



Veni, vedi, Wrc. Alla fine Andrea Adamo ce l'ha fatta vincendo il titolo mondiale marche al suo primo anno da Team Director della Hyundai Motorsport! Grazie però ad una vittoria arrivata il martedì prima dell'inizio della corsa in modo del tutto inusuale, l'annullamento del Rally di Australia a causa degli incendi che stanno flagellando il New South Wales sin dalla settimana prima del rally. E che la situazione stesse diventando sempre più caotica e drammatica ce l'aveva confidato domenica 10 in serata Carlos Del Barrio. «*Francamente non credo che la gara si faccia - aveva commentato il navigatore di Dani Sordo - perché tutte le speciali della seconda tappa sono interessate da incendi. Sono andato come faccio sempre a verificare i bivi dei trasferimenti di tutta la gara, e mi sono trovato di fronte a strade bloccate, gente che veniva evacuata e brigate dei pompieri in piena azione. Il problema più grave è però che la situazione tenderà a diventare sempre più critica, perché*

UNA STAGIONE SEMPRE AL COMANDO

Gli incendi che hanno devastato il New South Galles hanno portato alla cancellazione del Rally d'Australia. Hyundai ha potuto così festeggiare la conquista del suo primo titolo iridato nei rally al termine di una stagione che ha condotto sempre al comando della classifica costruttori

martedì aumenteranno le temperature sino a 34 gradi e gli incendi potrebbero dunque espandersi». E così poi è stato, perché il piano alternativo proposto il lunedì dagli organizzatori australiani con un percorso sforbiciato da 324 a 94 km cronometrati, è stato spazzato via il giorno dopo dagli incendi diventati come previsto sempre più devastanti, con un bilancio catastrofico di milioni di ettari bruciati, 3 morti, centinaia di koala arsi vivi, decine di case in fiamme e migliaia di persone in fuga verso la costa, con il team Citroen costretto addirittura ad un certo punto ad evacuare il suo hotel. E così dopo lunghe consultazioni con il "New South Wales Government", la FIA, i servizi di emergenza e le autorità locali, il direttore di corsa del Rally di Australia Wayne Kenny martedì 12 novembre alle ore 13 locali, le 3 di notte in Italia, ha emesso la decisione n.1 con la quale ha decretato la cancellazione del Rally di Australia. A quel punto tutto restava uguale, e così la Hyundai Motorsport e Pierre



LE REGIONI DELL'ANNULLAMENTO

Australia in ginocchio

La prima stagione del mondiale rally si corse nel 1973, da allora in poi sono state le condizioni meteorologiche, politiche e finanziarie a causare l'annullamento delle prove in calendario in sette occasioni. La prima si verificò nel 1974, quando a causa della crisi energetica buona parte delle gare venne annullata ed il campionato (vinto dalla Lancia) si corse su sole 8 prove, di cui ben 5 concentrate in autunno. Nel 1982 poi il conflitto delle Falkland nell'Atlantico meridionale, causò l'annullamento del Rally di Argentina da parte dell'ACA (l'automobil club argentino). In seguito nel 1990 è stata la volta della Svezia, perché l'assenza e lo scongelamento della neve non permettevano la gestione della gara in condizioni da "winter rally". Nel 1998 è stata l'Indonesia ad annullare la gara a causa di un cambio di leadership politica, poi è toccato due volte alla Cina che si è ritirata dal calendario nel 2000 e tre anni fa nel 2016. Infine i tragici incendi in Australia hanno causato la scorsa settimana l'annullamento dell'unica prova oceanica del calendario.

ALBO D'ORO COSTRUTTORI

1973 RENAULT-ALPINE
 1974 LANCIA
 1975 LANCIA
 1976 LANCIA
 1977 FIAT
 1978 FIAT
 1979 FORD
 1980 FIAT
 1981 TALBOT
 1982 AUDI
 1983 LANCIA
 1984 AUDI
 1985 PEUGEOT
 1986 PEUGEOT
 1987 LANCIA
 1988 LANCIA
 1989 LANCIA
 1990 LANCIA
 1991 LANCIA
 1992 LANCIA
 1993 TOYOTA
 1994 TOYOTA
 1995 SUBARU
 1996 SUBARU
 1997 SUBARU
 1998 MITSUBISHI
 1999 TOYOTA
 2000 PEUGEOT
 2001 PEUGEOT
 2002 PEUGEOT
 2003 CITROEN
 2004 CITROEN
 2005 CITROEN
 2006 FORD
 2007 FORD
 2008 CITROEN
 2009 CITROEN
 2010 CITROEN
 2011 CITROEN
 2012 CITROEN
 2013 VOLKSWAGEN
 2014 VOLKSWAGEN
 2015 VOLKSWAGEN
 2016 VOLKSWAGEN
 2017 MSPORT FORD
 2018 TOYOTA
 2019 HYUNDAI

Louis Loubet diventavano automaticamente campioni del mondo rispettivamente tra i costruttori e nel Wrc 2. Subito tanti addetti ai lavori levavano le tende, a Coffs Harbour restavano però sino al venerdì i top team, con i piloti impegnati in attività di solidarietà con la popolazione locale. Chi ha potuto però ha preso subito l'aereo, chi non c'è riuscito dopo la chiusura dell'aeroporto ha cercato invece di tornare a Sydney in macchina impiegandoci quasi 24 ore perché l'autostrada era in buona parte chiusa al traffico. Dulcis in fundo il WRC Gala Night in programma la sera di lunedì 17 al Museo Marittimo nella baia di Sydney è stato annullato, e così questa 47a edizione del campionato del mondo rally si è chiusa dopo una stagione equilibrata e combattuta in modo davvero anomalo, senza averci potuto offrire purtroppo quelle emozioni a gogo che la gara australiana aveva saputo regalarci l'anno scorso.

L'anno che verrà

Ora si gira pagina in vista di quel mondiale 2020 in cui una nuova sfida è già partita, quella di far vincere il secondo titolo iridato consecutivo al nuovo numero 1 Ott Tänak, stavolta con una vettura di una nuova marca, la Hyundai. Quella di vincere con due brand diversi in due anni sarebbe un'impresa davvero storica per il pilota estone, riuscita sinora solo al mitico Juha Kankkunen nel 1986 con la Peugeot e nel 1987 con la Lancia. Come finirà questa scommessa "lo scopriremo solo vivendo" come diceva il buon Lucio Battisti.

Nel frattempo godiamoci questa grande vittoria di un team manager italiano. Era ora! Non succedeva infatti dal 2002, dai tempi di Corrado Provera in Peugeot, un altro torinese. Un bravo va quindi ad Andrea Adamo e a tutta la squadra Hyundai. Ma bisogna già rimettersi subito in moto, tra due mesi si riparte da Montecarlo. ●



LE CLASSIFICHE

MONDIALE PILOTI

1° TANAK 263 PUNTI (CAMPIONE DEL MONDO); 2° NEUVILLE 227; 3° OGIER 217; 4° MIKKELSEN E EVANS 102; 6° MEEKE 98; 7° LATVALA 94; 8° SORDO 89 E SUNINEN 89; 10° LAPPI 83.

MONDIALE COSTRUTTORI

1° HYUNDAI MOTORSPORT 380 PUNTI (CAMPIONE DEL MONDO); 2° TOYOTA GAZOO RACING 362; 3° CITROEN RACING 284; 4° FORD MSPORT 218.

CAMPIONATO WRC 2 PRO: 1. ROVANPERA 176 PUNTI (CAMPIONE DEL MONDO); 2. OSTBERG 145; 3. GREENSMITH 137; 4. KOPECKY 115; 5. PIENIAZEK 74.





ANCORA NON CI CREDO. PER NOI QUESTO È UN GRANDISSIMO SUCCESSO A CUI TENEVAMO MOLTO

ANDREA ADAMO



Adamo un'altra missione compiuta

DOPO IL TITOLO CONQUISTATO NEL WTCR, IL MANAGER ITALIANO CONTINUA A ESSERE VINCERE ANCHE DA TEAM DIRECTOR NEI RALLY

Missione compiuta, Andrea Adamo ce l'ha fatta. Con lui alla guida la Hyundai Motorsport si è aggiudicata al primo tentativo il primo titolo mondiale rally, quello costruttori 2019. Un titolo cercato, voluto e conquistato quello vinto dalla casa coreana, che ha pienamente meritato questo suo primo alloro iridato riservato ai costruttori. Ad Alzenau la vittoria mancava dal giugno 2018 in Sardegna, quando Andrea Adamo ha preso in mano le redini della squadra il 2 gennaio. La sua bravura è stata sin da subito quella di rivitalizzare il team, compatando i suoi uomini, creando un vero spirito di squadra, facendo il decisionista sempre e comunque, cercando di motivare costantemente le persone per fargli capire che c'era un obiettivo da raggiungere tutti insieme. In due pa-

HO SEMPRE DETTO CHE NOI ITALIANI NON ABBIAMO DA IMPARARE NIENTE DA NESSUNO, LANCIA DOCET

ANDREA ADAMO



role mettendo in pratica quella che è stata ribattezzata la "cura Adamo", vincente prima in pista con Tarquini ed ora nei rally con Neuville & Co. «Ancora non ci credo - ha commentato il 48enne Team Director torinese -. Per noi questo è indubbiamente un grandissimo successo a cui tenevamo tantissimo, era un nostro obiettivo primario che è arrivato dopo una stagione dura e impegnativa, in cui personalmente ho avuto tan-

to lavoro da svolgere sin dal 2 gennaio scorso quando sono stato nominato a capo della struttura. Ho gestito la stagione senza trascurare ogni minimo dettaglio di questo campionato che è stato molto tirato. In tutte e 13 le gare siamo sempre andati al massimo, è stato un mondiale davvero combattuto ed ora è giusto festeggiare tutti insieme. Per noi questo è il risultato di anni di duro lavoro da parte di tutto il team, e ringrazio tutti i miei uo-

mini che sin dal gennaio scorso a Montecarlo hanno profuso in tutta la stagione il massimo impegno per riuscirci». Un bel successo questo anche per il rallismo di casa nostra, erano infatti 17 anni che un team manager italiano non vinceva un titolo mondiale nei rally. Tra l'altro grazie alle strategie e ai giochi preziosi in gara, cose che noi italiani sappiamo fare bene. «Ho sempre detto che noi italiani nei rally non abbiamo niente da imparare da nessuno, Lancia docet. Ecco perché sono davvero molto contento di aver vinto questo titolo mondiale».

Poi Adamo ha un pensiero per la gara annullata. «Viste le circostanze - ha continuato - la cancellazione del Rally di Australia è stata la

cosa più giusta da fare, la situazione era diventata veramente difficile. I nostri pensieri vanno a tutte le persone del New South Wales colpite da questa calamità». E adesso si gira già pagina in vista della prossima stagione. «Iniziamo subito con una serie di test di sviluppo su terra in Francia - ha detto - e poi cominceremo le prove in vista del Rally di Montecarlo sulle Alpi».

Un pensiero va anche al futuro della specialità, il passaggio all'ibrido di cui Adamo è stato il principale promotore nelle trattative con la FIA. «Le anticipazioni sulla vettura ibrida 2022 sono state già diffuse, la cosa positiva è che da gennaio mi sono impegnato a far parlare tutti i costruttori insieme, perché ho capito che se non avessimo avanzato in forma robusta e con una coesione tra noi certe esigenze, mettendo sul tavolo le proposte di tutti, non ci saremo mai arrivati. Ora però bisogna che la FIA acceleri le tempistiche e ci fornisca quanto prima la regolamentazione delle WRC 2022». Per terminare l'ultimo argomento è per il gran colpo di mercato, quello del nuovo "world champion" Tanak. «Con Ott ci chiacchieravo sempre al parco assistenza - ha ammesso -. Poi a luglio abbiamo intensificato i contatti, ed infine l'accordo tra noi c'è stato in ottobre».

Inutile chiedergli se Tanak ha firmato prima o dopo la Catalogna, mister AA non ce lo direbbe mai. Infine una curiosità, ma ne è valsa la pena tutta questa faticaccia? «Senza dubbio, perché chi vince ha sempre ragione». ●





Una bella firma nella **storia**

La Hyundai di oggi è un vero e proprio Panzer Team, in cui lavorano 29 nazionalità diverse e dove tra gli italiani oltre al boss **Andrea Adamo** ci sono anche l'addetta stampa **Nicoletta Russo**, i meccanici **Alberto Bocchino** (ex Grifone), **Fabio Trinco**, **Manuel Drigo**, il chief designer **Stefano Sangiorgi**, il cambista **Roberto Santalucia** e poi tanti altri sia nel customer racing che nel catering (di alta qualità), che viene gestito dai romagnoli della WRP (world racing project) con in prima linea Riccardo Varini, Silvia Davoli e Antonio Arena. La casa coreana dopo aver affidato a Michel Nandan il suo progetto WRC ha scelto nel 2013 di allestire in Germania ad Alzenau la sua sede, in vista dell'esordio nel campionato del mondo rally con la i20 Wrc avvenuto a Montecarlo nel gennaio del 2014.

Ha subito ottenuto già a marzo in Messico con Neuville il primo podio iridato con un bel terzo posto, poi ad agosto è arrivata in Germania la prima vittoria iridata, fu addirittura una doppietta con Neu-

**DAL 2014
A OGGI ECCO
IL CAMMINO
DELLA SQUADRA
COREANA
NEL MONDIALE.
29 NAZIONALITÀ
DIVERSE
IN SQUADRA
E ANCHE DIVERSI
ITALIANI**

ville e Sordo. Nel 2015 non si registrò nessun successo, poi nel 2016 ci hanno pensato prima Hayden Paddon in Argentina e poi Thierry Neuville in Sardegna a salire sul gradino più alto del podio. Sono stati invece nel 2017 ben 4 le vittorie di Thierry Neuville (Tour de Corse, Argentina, Polonia e Australia) con il belga secondo alla fine tra i piloti, poi ancora nel 2018 è stato Neuville a regalare 3 vittorie (Svezia, Portogallo e Sardegna) alla squadra coreana che aveva chiuso al secondo posto sia il mondiale marche battuta in volata dalla Toyota, che quello piloti con Neuville. Il resto è storia di questi giorni, nel 2019 infatti ancora Neuville si è imposto in 3 gare (Tour de Corse, Argentina e Catalunya) mentre Dani Sordo ha trionfato in Sardegna. E così con un totale di 382 punti contro i 362 della Toyota, la squadra coreana si è proclamata "World Champion Manufacturers" per la prima volta nella sua storia, ed ha festeggiato il titolo giovedì scorso a Coffs Harbour. ●

PRESENTE E PASSATO

Un'altra bella immagine di festa per il team campione del mondo Costruttori. Sopra a destra, Piero Liatti e Carlo Cassina in azione con la Hyundai Accent Wrc che partecipò al Mondiale all'inizio degli Anni 2000

Liatti ricorda gli anni Accent

PIERO CORSE CON LA WRC COREANA NEL 2001: «QUELLA ERA BEN ALTRA SQUADRA, SEMBRAVAMO DEI DISPERATI ALLO SBARAGLIO»



Tutt'altra cosa era la Hyundai che corse nel campionato all'inizio degli anni 2000. «Quella con la quale ho corso io nel 2001 era ben altra Hyundai – ricorda Piero Liatti -. La macchina, la Accent Wrc, non era un granché ed ha avuto sempre problemi nelle sei gare in cui abbiamo corso con loro. Non facevamo mai dei test, sembravamo dei disperati allo sbaraglio. Non ricordo un solo risultato (in realtà finì solo una gara, il Tour de Corse classificandosi 8° ndr) di quella stagione che era stata davvero deludente e fu quella la mia ultima annata da pilota ufficiale nel mondiale. Il team era composto da sole 70 persone, ben altra cosa rispetto alla Hyundai ufficiale di oggi, che ha budget più che adeguati e programmi ad hoc».

«In pratica – ha continuato Carlo Cassina – era stato affidato dalla Hyundai ad un team privato inglese, l'MSD il cui team principal era Davide Whitehead, il compito di gestire la Accent Wrc nel mondiale. Coreani in giro non ce n'erano, non ne ho mai visto uno in tutta quella stagione, ed il budget era limitato. La vettura era stata seguita da 4 ingegneri, Garvin, Tyler, Astman e Airey ma con scarsi risultati, la Accent non andava proprio. C'erano poi il team manager Mark Busfield e il rally coordinator Allister Roberts, mentre il ricordo più bello ed è tutto dire, sono i party sfarzosi che si facevano prima della gara, in particolare quello di inizio stagione in Portogallo e poi ne ricordo un altro molto suggestivo in piscina a Cipro». ●

NINNI RUSSO PARLA DEGLI INIZI DI ADAMO

Fiat-Lancia ha fatto scuola

«In Hyundai Andrea Adamo è stato bravo a espletare il suo ruolo di direttore del team tralasciando quello di ingegnere, non imitando l'ingegner Lombardi che all'epoca Lancia si occupava di entrambe le cose gestendo sia la struttura che la parte tecnica. In questo modo si è potuto concentrare meglio nel suo lavoro, ed ha potuto motivare tutti ed arrivare ad ottenere quel titolo mondiale costruttori che la Hyundai cercava da tempo. È stato poi bravo a prendere Tănăk seguendo la filosofia Lancia, cioè quella di avere in squadra i migliori piloti per toglierli agli avversari, e poi sceglierli e schierarli a seconda delle circostanze. Adamo ha iniziato quando io stavo finendo il mio lavoro nel Gruppo Fiat Lancia, negli ultimi tempi prima che andassi in pensione. Mi chiamava e mi chiama tuttora "Capo", e ricordo che faceva anche molta pista nel DTM, in pratica faceva l'ingegnere di macchina, e lavorava a stretto contatto con l'ingegner Limone. Poi è passato alla N-Technology e ha curato proprio con l'ingegner Limone il progetto rally della Grande Punto, tant'è che poi quando anche Limone è andato in pensione ha seguito lui in prima persona l'omologazione della vettura. È sempre stato un gran lavoratore ed un decisionista, qualità che nel tempo gli hanno permesso di emergere e di arrivare davvero lontano».

A 22 ANNI IL CORSO FIGLIO D'ARTE È CAMPIONE

Loubet si prende il Wrc2

Essere campioni del mondo Wrc 2 a soli 22 anni non capita tutti i giorni. L'impresa è riuscita (complimenti!) a Pierre Louis Loubet, terzogenito ed unico figlio maschio di Yves Loubet, campione europeo nel 1989 ed ex pilota ufficiale di Alfa Romeo e soprattutto della Lancia Martini, nonché di Jolly Club e Grifone. Nato e cresciuto in Corsica a Porto Vecchio, il figlio del mitico Yves che ora fa l'Università a Parigi, è però caratterialmente molto diverso dal padre. Yves Loubet era infatti uno dei più grandi piloti visti in azione in assoluto sull'asfalto, ma era anche molto istintivo e nervoso, il che si è rivelato spesso un limite nelle sue prestazioni. Pilouis ha lo stesso talento del papà, va davvero forte su tutti i terreni, ma ha un carattere tutto all'opposto, vale a dire riflessivo, calmo e diplomatico. Ha iniziato nei kart, sa gestire molto bene le public-relation ed ha le idee molto chiare, insomma ha tutti i numeri per sfondare. Poteva vincere il titolo già in Spagna, poi ha fatto due errori nelle tappe su asfalto ed ha chiuso solo quinto, ed è dovuto così volare a Coffs Harbour per poter festeggiare il titolo Wrc 2 vinto senza correre. Ha battuto fior di avversari come Kajetanowicz, Guerra, Gryazin ed Andolfi, ed ha così regalato alla Francia l'ennesimo alloro iridato nei rally.

Campionato Wrc 2 classifica finale: 1. Loubet 91 punti (campione del mondo); 2. Kajetanowicz 88; 3. Guerra 75; 4. Gryazin 73; 5. Andolfi 64; 6. Veiby 62; 7. Bulacia 60; 8. Katsuta 47; 9. H.Solberg 43; 10. Lindholm 42.





Ogier che tormentone

CITROEN CONFERMA LA PRESENZA NEL MONDIALE 2020. MA SEBASTIEN È SEMPRE PIÙ TENTATO DAL CORRERE NELLA PROSSIMA STAGIONE CON TOYOTA

La scorsa settimana sono venute fuori indiscrezioni di tutti i colori: la Citroen si ferma e Ogier va alla Toyota, Tavares incontra Ogier e lo convince a restare per due anni, Ogier lascia la Citroen rescindendo il suo contratto e va in Toyota, la Citroen continua con o senza Ogier e così via, chi più ne ha più ne metta. La sensazione netta è che se potesse Sébastien Ogier se ne andrebbe via di corsa dalla Citroen perché non è contento della C3, l'ha ribadito più volte, soprattutto in Galles e Catalogna, ma che non può farlo per motivi contrattuali. Rescindendo infatti unilateralmente il suo accordo con la casa di Satory, dovrebbe per contratto restare fermo un anno. E così la sensazione è stata che tutto questo can can sui social network sia stato orchestrato ad arte dall'entourage, o per meglio dire dai tifosissimi di Ogier, che lo vorrebbero vedere subito al volante della Yaris orfana di Tanak. Poi alla fine tra giovedì e venerdì a mettere tutti sul pezzo ci hanno pensato prima Pierre Budar, team principal della Citroen, e poi Jean Marc Finot, Direttore di PSA Motorsport. Il boss di Citroen Sport Budar in un'intervista pubblicata giovedì scorso su L'Equipe, ha ricordato che la Citroen «sarà rinforzata nel 2020 con una terza vettura e che ci sarà Ogier in squadra» e che la squadra transalpina ha in programma di restare ancora due anni nel mondiale rally. E visto che

Budar è una persona onesta e corretta c'è da credergli. Poi il giorno dopo Finot ha annunciato su "Auto Hebdo" che il gruppo PSA «non sarà nei rally nel 2022 quando partirà la motorizzazione ibrida. Siamo infatti già presenti in Formula E, e saremo nel WEC dal 2022 con la Peugeot (quindi niente ibrido nei ndr). Al momento stiamo parlando con Ogier sulla sua partecipazione con noi al mondiale 2020, parlare oggi di quanto succede sarebbe però solo fare delle speculazioni. Non abbiamo alcuna intenzione di interrompere il nostro programma WRC annunciato da Mr Tavares nel 2017 per cinque anni (sino al 2021 dunque ndr), e non abbiamo alcuna intenzione di interromperlo. In questo momento stiamo parlando su come programmare la prossima stagione 2020». Ed a riguardo si parla di una serie di test già programmata sulle nevi della Lapponia e poi dell'inizio delle prove in vista del prossimo Rally di Montecarlo in programma tra 60 giorni.

Mercato ancora bloccato

Il 2020 è ormai alle porte ma il mercato resta sempre in fase di stallo, tutti attendono di sapere infatti che cosa farà Ogier. Sia il campione transalpino che Tommi Makinen non parlano, e così di certo oggi si sa che in Toyota il terzo pilota 2020 sarà Kalle Rovanpera con Katsuta, recente vincitore del Ral-

IL FUTURO DI SEB È UN PUNTO INTERROGATIVO

È ancora un punto interrogativo il futuro di Sébastien Ogier. Legato a un contratto con Citroen anche nella prossima stagione, il 6 volte iridato dei rally è sempre più tentato di passare alla Toyota, orfana del campione del mondo Ott Tanak che nelle scorse settimane si è accordato con Hyundai. Sopra a sinistra, il test svolto da Ogier sulla Toyota in Spagna nel 2017



ly Japan, destinato ad un programma a parte su una quarta Yaris. Si parla poi sempre più dell'arrivo nella squadra giapponese di Elfyn Evans, mentre Latvala e Meeke aspettano una risposta sul loro futuro da Mäkinen.

Malcolm Wilson invece sta alla finestra aspettando che tanti suoi contatti vadano a dama, in primis quelli con Latvala, Meeke, Breen e Mikkelsen, mentre in casa Citroen come sopra spiegato la permanenza di Ogier sembra molto probabile, con Lappi al suo fianco ed Ostberg favorito su Camilli come terzo pilota a meno che non arrivi a sorpresa Latvala. L'unica squadra che ha già pianificato tutto per il 2020 è la Hyundai Motorsport, con una line-up di prim'ordine con Tanak, Neuville, Loeb e Sordo già confermati, a cui possono aggiungersi anche Breen e Mikkelsen, che hanno ricevuto un'offerta da Andrea Adamo.

Toyota e le sliding doors

Le famose "sliding doors" hanno colpito anche in Australia e hanno deciso questo mondiale. Con l'annullamento della gara di Coffs Harbour, si è infatti capito che la Toyota ha perso il mondiale costruttori in Sardegna, nel finale thrilling degno di Alfred Hitchcock della power stage dell'Argentiera. Tanak stava infatti controllando la corsa quando un guasto meccanico aveva tradito il pilota esto-

ne negli ultimi km di gara. Il servosterzo della sua Yaris era infatti andato in tilt, e così il biondino della Toyota ha lasciato per strada in soli 6,89 km oltre due minuti retrocedendo di botto dal primo al quinto posto. Se invece alla fine ad Alghero Tanak fosse riuscito a vincere, la Toyota avrebbe avuto alla fine 15 punti in più nella classifica del mondiale costruttori, con la Hyundai che invece ne avrebbe 10 in meno. In pratica il mondiale si sarebbe chiuso con la Toyota prima e campione con 377 punti e la Hyundai seconda con 370.

E sempre le famose "sliding doors" stanno per colpire ancora la squadra di Tommi Mäkinen, stavolta però nel mondiale 2020. Perché una cosa sarebbe avere Ogier ed Evans come punte di diamante della squadra nipponica, ben altra cosa avere nel team solo Elfyn Evans che non ha i titoli, il carisma e l'esperienza del sei volte campione del mondo francese. Di sicuro con Sébastien Ogier in squadra sarebbe davvero tutta un'altra storia, si partirebbe infatti per puntare all'accoppiata, cioè alla vittoria sia dei titoli piloti che di quello marche. Con la benedizione del Presidente della Toyota Motor Corporation Akio Toyoda. Per la Citroen invece la partenza del campionissimo di Gap sarebbe un vero problema, un remake delle stagioni 2017 e 2018, ed è per questo che a Satory faranno di tutto per tenersele stretto. Nella speranza che "repetita iuvant". ●

Alonso Dakar un altro mondo

DOPO IL PRIMO PODIO CONQUISTATO NELLA SUA VITA IN MODALITÀ GRANDE RAID, FERNANDO VA ALLA SCOPERTA DI UNA SPECIALITÀ OPPOSTA ALLA F.1

di **Mauricio Dezotti**

Anche in modalità Grande Raid, Fernando Alonso non chiude ancora la porta per un suo ritorno in F.1. «Non scarto l'idea di un mio ritorno in F.1, studierò le regole future per poter rientrare nel Circus nel 2021», racconta appena incassato il primo podio nella sua carriera da uomo del deserto e a chi gli chiede qual è il suo pilota preferito sulla griglia del Mondiale di F.1 replica: «Mi piace seguire Verstappen perché è sempre in modalità attacco e questo è molto buono per gli spettatori». Sorriso dei giorni migliori, l'asturiano ha salutato con grande soddisfazione la terza piazza nel Rally Ula Neom, l'ultima gara di preparazione in vista della Dakar della rivoluzione che andrà in scena dal 5 al 17 gennaio. Si concede ai cronisti e racconta: «Le gare più emozionanti della mia carriera sono state la 24 Ore di Le Mans e la 500 Miglia di Indianapolis, ma la Dakar è senza dubbio la sfida più grande che io abbia mai affrontato. Nel primo test che ho affrontato in Sudafrica il cronometro ha registrato tempi subito positivi e da lì ho deciso di cimentarmi in questa avventura che ha vinto il ballottaggio con il Mondiale Rally. La Dakar è il contrario della F1, in F1 devi prepararti per affrontare circa 70 giri nel miglior modo possibile, mentre nei raid quando parti per la tappa non sai cosa dovrai affrontare nei 600 km che ti attendono. Mantenere la concentrazione e la velocità così a lungo su terreni sempre diversi e in evoluzione non è facile».

Un mondo completamente nuovo per Fernando, uno che non conosce il significato della parola, basta partecipare. Analizza: «In F1 a febbraio sai già se potrai lottare per la vittoria o per chiudere all'undicesimo o al tredicesimo posto in tutte le gare. Queste nuove sfide mi danno grande motivazione e ovviamente ho voglia di vincere. Menti- rei, però, se dicessi che sarà al livello di Peterhan- sel, Sainz o Al-Attiyah. È impossibile avvicinarli con sei mesi di preparazione. Guardate Loeb, ha provato a lungo a vincere la Dakar senza riuscirci, ed è una leggenda del Rally. Io con zero esperien- za non posso paragonarmi ai grandissimi di que- sta specialità. Voglio però migliorare come pilota

e trarre il massimo a livello di insegnamento da questa esperienza». Dopo F.1 e endurance, Alonso si appresta a scrivere una nuova pagina nel motosport. Che stia pensando prima o poi anche a cimentarsi nel Mondiale Rally?

«Non sarei pronto a guidare la Yaris nel WRC. Per la Dakar è diverso ed è bello provare perché non è una gara sulle massime prestazioni, ma più un'avventura legata molto all'orientamento. In un rally vero e proprio la difficoltà sta nel seguire esattamente le note del navigatore, perché le curve arrivano una dopo l'altra in rapida successione, mentre nella Dakar è diverso: chi è con te dà una direzione di massima e poi non ti parla più per 10 chilometri, perché non ci sono cambiamenti di percorso. Nella Dakar il pilota mantiene il suo punto di vista sulla guida e ascolta maggiormente la sua sensazione nell'affrontare le curve. Non segue esattamente il navigatore, e dunque è più 'facile' rispetto a un rally dal punto di vista del pilota. Penso che una macchina da rally sia da rispettare maggiormente. Credo che la difficoltà sia maggiore rispetto alla Dakar, perché nei rally devi assolutamente fidarti di quello che dice il navigatore, curva dopo curva, e con precisione. Ho il massimo rispetto per il mondiale WRC e capisco quanto grande sarebbe il cambiamento di stile per uno come me in caso dovessi affrontare un rally. Se dovessi provare una Yaris WRC per divertimento,

allora sarebbe come fare un test come quello con la Nascar che ho effettuato in Bahrain. Qualora accadesse, sarebbe una prova singola ma non un impegno per il futuro».

Ora nella testa dell'ex ferrarista c'è solo la Dakar da affrontare sulla Toyota Hilux e il navigatore Marc Coma: «È raro per me avere un copilota, ma grazie a Dio in questo caso mi da le indicazioni e la direzione. Non dico che filerà tutto liscio, perché alla Dakar non si sa mai cosa troverai davanti. L'istinto del pilota è quello di seguire le tracce delle vetture che ti hanno preceduto ma è sempre meglio fidarsi di quello che ti dice il tuo copilota. Sono totalmente immerso in questa nuova avventura». ●

ORA E CONTO
ALLA ROVESCIA

Nell'ultima corsa di preparazione in vista della prima partecipazione alla Dakar, Fernando Alonso ha chiuso sul podio con la Toyota Hilux

NON SCARTO L'IDEA
DI UN MIO RITORNO
IN F.1, STUDIERÒ
LE REGOLE FUTURE
PER POTER
RIENTRARE NEL
CIRCUS NEL 2021

FERNANDO ALONSO

”

MENTIREI
SE DICESSI CHE
LA MIA DAKAR
SARÀ AL LIVELLO
DI QUELLA
DI PETERHANSEL,
SAINZ E AL-ATTIYAH

FERNANDO ALONSO

”



«Non sarà facile partire per primi, sia per il tempo che perderemo sia perché aprire la strada non è mai bello. È vero che al primo riordino dopo le tre speciali di sabato mattina ripartiremo in ordine di posizione, ma intanto sarà dura soprattutto sui 27 km e passa della Castiglion del Bosco. Credo che chi partirà per settimo o ottavo avrà un bel vantaggio». Alla vigilia del Tuscan Rewind, che chiude la stagione del Tricolore e che sarà a tutti gli effetti una finalissima nella corsa a quattro per il titolo, Giandomenico Basso riflette e fa di conto. Sa bene il pilota veneto, in testa al campionato sin dal Ciocco, che l'impresa che lo attende per cucirsi sulla tuta il terzo scudetto sarà durissima, ma non ha nessuna intenzione di darsi per vinto. La gara test al Rally delle Marche gli ha fornito qualche risposta, che potrebbe tornargli utile pure sugli sterrati toscani: «Aver scelto le gomme morbide da fango le primo giro ci ha tagliati fuori dalla vittoria, ma è stata una scelta cosciente, lo sapevamo: dovevamo provarle per conoscerle e abbiamo fatto bene». Verissimo, perché nell'ultimo atto di un campionato tirato come non mai, conteranno anche e soprattutto i dettagli. Perché con quattro piloti ancora in corsa, il coefficiente maggiorato, gli scarti e la presenza degli equipaggi del Tricolore Terra che toglieranno punti a quelli del Cir, i calcoli staranno quasi a zero e bisognerà innanzitutto puntare a vincere.

Tutti obbligati a vincere

Dovrà farlo Giandomenico Basso, che sarà campione con la vittoria in Toscana ma pure con il secondo posto se non dovesse vincere la gara Campedelli,



Tuscan è gran finale

il quale a sua volta potrà festeggiare il primo titolo italiano in caso di vittoria o anche con un secondo posto se non dovessero vincere Crugnola o lo stesso Basso. In un quadro assai complesso, è ancora più complicata la situazione per lo stesso Crugnola e per Rossetti: al varesino potrebbe non bastare vincere il Tuscan per laurearsi campione, visto che la sua vittoria non dovrebbe coincidere con un secondo posto di Basso, mentre per Rossetti il successo sugli sterrati attorno a Montalcino basterebbe allo scudetto solo se Basso e Campedelli non facessero secondi. Insomma, una situazione assai fluida, nella quale non è affatto improbabile pure che alla fine qualcuno concluda a pari punti, con il titolo che in quel caso verrebbe assegnato contando il maggior numero di vittorie, di secondi posti, di terzi e via elencando. Un caso che si è già verificato in passato: nel 2009 Andreucci, Rossetti e Travaglia chiusero tutti con 66 punti e Andreucci fu campione grazie a un secondo posto in più rispetto a Rossetti. In questo caso è stato chiarito che il risultato di

SFIDA A QUATTRO PER LO SCUDETTO SUGLI STERRATI DEL SENESE. SCOPRIAMO QUALI SONO LE PROBABILITÀ DI VITTORIA PER BASSO, CAMPEDELLI, CRUGNOLA E ROSSETTI

di **Daniele Sgorbini**

Basso in Gara 2 in Sardegna, dove fu il migliore tra gli iscritti al Cir ma finì dietro a Fabio Andolfi, non vale come una vittoria, ma come un secondo posto.

Anche Cairoli e Andreucci al via

In quella che sarà anche una battaglia tra gommisti (Basso calza Michelin, mentre Campedelli, Crugnola e Rossetti sono tutti con Pirelli), saranno determinanti anche gli abituali frequentatori dell'Italiano Terra, favoriti anche dalla posizione di partenza. Per la prima volta si rivedrà Paolo Andreucci a di-





MONTALCINO DA PROTAGONISTI

Basso, sopra, si presenta all'ultimo round del tricolore da leader. Sotto a sinistra, Cairoli, a destra Pollara capoclassifica nel Tricolore Junior

retto confronto con gli ex colleghi del Tricolore. Ma oltre all'undici volte campione italiano ci saranno gli altri big del Terra, con Consani (Skoda - Pirelli) e Scandola (Hyundai - Michelin) iscritti e potenzialmente in grado di fare da arbitri, come pure Renato Travaglia. A loro si aggiunge poi la stella di Tony Cairoli, navigato da Anna Tomasi sulla Skoda Fabia R5 della PA Racing. Per il siciliano 9 volte campione del Mondo di cross si tratta del debutto a 4 ruote sullo sterrato, dopo le esperienze a Monza, al Rally di Tindari e al Legend. ●

I QUATTRO CHE SI GIOCANO LO SCUDETTO

**GIANDOMENICO
BASSO-LORENZO
GRANAI**

84.5 PUNTI (2 VITTORIE,
1 SECONDO POSTO
4 TERZI POSTI)

VETTURA
SKODA FABIA R5
PNEUMATICI MICHELIN



**SIMONE CAMPEDELLI-
TANIA CANTON**

68.75 PUNTI (1
VITTORIA, 4 SECONDI
POSTI)

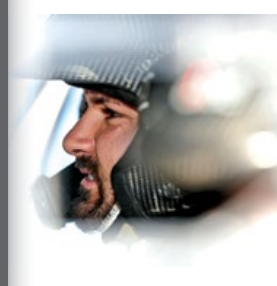
VETTURA
FORD FIESTA R5 MKII
PNEUMATICI PIRELLI



**ANDREA CRUGNOLA-
PIETRO ELIA OMETTO**

67.25 PUNTI (2
VITTORIE, 1 SECONDO
POSTO, 2 TERZI)

**VETTURA SKODA FABIA
R5 E VW POLO R5
PNEUMATICI PIRELLI**



**LUCA ROSSETTI-
ELEONORA MORI**

65.50 PUNTI (1
VITTORIA, 2 SECONDI
POSTI, 2 TERZI)

VETTURA
CITROEN C3 R5
PNEUMATICI PIRELLI



TRICOLORE IN LIZZA TRA POLLARA E TESTA

Junior duello decisivo

Il pallottoliere dice che restano in corsa Marco Pollara e Giuseppe Testa: il Tuscan Rewind - anche in questo caso con coefficiente maggiorato - dovrebbe essere l'appuntamento decisivo pure per il Tricolore Junior, ma tutto lascia supporre che Pollara possa festeggiare il titolo (il secondo, dopo quello del 2017) prima ancora di prendere il via, visto che molto difficilmente Testa sarà della partita. Un successo meritato, visto che il pilota siciliano in stagione ha infilato quattro successi contro i due raccolti dal pilota molisano. Per il vincitore il sostanzioso montepremi che varrà un aiuto importante per passare allo Junior Wrc 2020. Tutto ancora aperto invece nel Trofeo Peugeot Competition Top, che mette in palio un posto nel team junior ufficiale per la prossima stagione, nel caso in cui il vincitore rientri nei limiti di età imposti dal regolamento: dietro al leader Griso restano matematicamente in corsa anche Gugliemini, Nicelli, Trevisani e Coggi.





DTM e Super GT è sfida totale

Gerhard Berger e Masaaki Bandoh si erano lasciati lo scorso ottobre a Hockenheim con una forte stretta di mano e con la promessa di fare ancora molte cose insieme. Era tangibile nelle loro espressioni il compiacimento di aver raggiunto un traguardo impensabile fino a qualche anno fa, perché mai si erano visti sei costruttori in pista, in rappresentanza del DTM e del Super GT, riuniti in un unico schieramento di partenza grazie ad un regolamento tecnico largamente uniformato. L'epilogo stagionale della serie europea sul tracciato ubicato nel Baden Württemberg ha aperto una nuova era tra le due categorie, fatta di sfide che abbracciano due continenti e avvicinano due mondi che fino a questo momento non avevano trovato punti di contatto.

Seconda sfida mondiale

Per gli uomini dell'ITR, che organizza il DTM, si è trattato di una doppia vittoria: lo spettacolo andato in scena a inizio autunno era soltanto una chimera poco più di dodici mesi prima, con il futuro della

**NEL PROSSIMO
WEEK END AL
FUJI LE DUE
CATEGORIE
RIUNITE IN
UN UNICO
SCHIERAMENTO
DARANNO VITA
A UN CONFRONTO
SPETTACOLARE.
C'È ANCHE
ZANARDI**

di **Alessandri
Gargantini**

serie messo in discussione a causa dell'abbandono della Mercedes, che negli anni ne era divenuta un elemento portante. L'abilità e la tenacia di Berger e dei suoi più stretti collaboratori Kostron e Stalman ha avuto un ruolo fondamentale nel creare le condizioni per l'arrivo della Aston Martin e per il completamento di un processo di avvicinamento alla serie nipponica che ha portato al grande show di Hockenheim, quando una Honda, una Lexus e una Nissan GTR hanno sfidato i protagonisti della serie che si disputa nel vecchio continente, rimediando soltanto una nona posizione con Jenson Button, schierato dalla Honda. In Germania è emersa la necessità di lavorare per raggiungere un migliore riallineamento delle performance delle vetture provenienti dalle due serie

Occasione di rivincita per i nipponici

La Dream Race che si disputerà il prossimo week-end sullo storico tracciato del Fuji, che ha fatto da cornice al leggendario titolo mondiale conquistato da James Hunt con la McLaren ai danni della Fer-

rari di Niki Lauda nel lontano 1976, fornirà l'occasione per una pronta rivincita alle Case impegnate nella serie del Sol Levante. Saranno ben sette le vetture provenienti dal DTM, in rappresentanza di Audi e BMW, che lanceranno la sfida all'intero plotone della serie giapponese. La Casa di Gaydon, rappresentata dalla R-Motorsport che nei giorni scorsi ha messo sotto contratto Luca Ghiotto per un programma nella serie GT3, è invece rimasta in Europa alla ricerca di un nuovo propulsore che sostituirà quelli della HWA (si parla di Audi o Honda). Al Fuji, accanto ai collaudatissimi Rast, Rockenfeller e Duval, l'Audi porterà al debutto il francese Treluyer. La BMW sarà invece presente con il due volte "Meister" Wittmann, l'eroe nazionale Kobayashi e l'attesissimo Alex Zanardi, idolo per il pubblico giapponese, al ritorno su una BMW M4 DTM dopo l'ottima prova di Misano nella passata stagione.

Partenza lanciata e niente DRS e Push to Pass

Ad attendere la spedizione del DTM ci saranno ovviamente i vincitori della categoria nipponica, ovvero il doppio equipaggio composto da Oshima e Yamashita al volante di una Lexus del Team LeMans. Non ci sarà invece Button, che ha lasciato la categoria. Per i colori italiani è da seguire ovviamente con attenzione Ronnie Quintarelli, che diventerà la sua Nissan GTR con Stugio Matsuda con la quale ha chiuso in terza posizione il campionato Super GT 2019.

Tra gli ex Formula Uno ci saranno Narain Karthikeyan e Heikki Kovalainen. In totale, saranno 22 le vetture in pista che si daranno battaglia in due manches che scatteranno nelle giornate di sabato e domenica alle ore 14:35 locali dopo una sessione di qualifica di 20 minuti e 10 minuti di warm-up. Per quel che concerne il regolamento, entrambe le corse saranno della distanza di 55 minuti più un giro, con pit-stop obbligatorio e monogomma Hankook. A differenza di quanto avviene nel DTM, la partenza sarà lanciata e non si potranno utilizzare il DRS e il Push to Pass.

Attesissimo ritorno di Alex Zanardi con la BMW

Al Fuji Speedway saranno certamente uniche le emozioni date dal ritorno al volante di una stella come Alex Zanardi, che la BMW ha voluto nuovamente in pista dopo la buona prova di Misano nel 2018 per omaggiare l'appassionato pubblico giapponese e il campione di Castel Bolognese. «Sono certo che in Giappone scriverò un altro indimenticabile capitolo della mia vita - ha raccontato il campione emiliano - La BMW M4 DTM è senza dubbio la miglior vettura che abbia guidato in vita mia. Della precedente esperienza di Misano porto sensazioni uniche. Ma questa volta sarà ancora più difficile, visto che ci saranno anche i piloti del Super GT. Il fatto di essere ancora in pista e poter confrontarmi con così tanti campioni è per me il miglior regalo». Per Alex la presenza nel Paese del Sol Levante è particolarmente rappresentativa, anche perché proprio all'interno del tracciato che sorge ai piedi della montagna più alta del Giappone nel 2020 si disputeranno i giochi Paraolimpici, che sono l'obiettivo di Zanardi.

LO SCHIERAMENTO DI PARTENZA

GARA-1			GARA-2		
0	Kobayashi	Bmw M4 DTM	0	Kobayashi	Bmw M4 DTM
1	Yamamoto	Honda Nsx-Gt	1	Yamamoto	Honda Nsx-Gt
3	Makowiecki	Nissan Gt-R	3	Hirate	Nissan Gt-R
4	Zanardi	Bmw M4 DTM	4	Zanardi	Bmw M4 DTM
6	Yamashita	Lexus Lc500	6	Oshima	Lexus Lc500
8	Izawa	Honda Nsx-Gt	8	Nojiri	Honda Nsx-Gt
11	Wittmann	Bmw M4 DTM	11	Wittmann	Bmw M4 DTM
12	Sasaki	Nissan Gt-R	12	Rossiter	Nissan Gt-R
16	Mutoh	Honda Nsx-Gt	16	D.Nakajima	Honda Nsx-Gt
17	Tsukakoshi	Honda Nsx-Gt	17	Tsukakoshi	Honda Nsx-Gt
19	Tsuboi	Lexus Lc500	19	Kunimoto	Lexus Lc500
21	Treluyer	Audi Rs 5 Dtm	21	Treluyer	Audi Rs 5 Dtm
23	Quintarelli	Nissan Gt-R	23	Matsuda	Nissan Gt-R
24	Mardenborough	Nissan Gt-R	24	Takaboshi	Nissan Gt-R
28	Duval	Audi Rs 5 Dtm	28	Duval	Audi Rs 5 Dtm
33	Rast	Audi Rs 5 Dtm	33	Rast	Audi Rs 5 Dtm
36	Sekiguchi	Lexus Lc500	36	K. Nakajima	Lexus Lc500
37	Cassidy	Lexus Lc500	37	Hirakawa	Lexus Lc500
38	Tachikawa	Lexus Lc500	38	Ishlura	Lexus Lc500
39	Nakayama	Lexus Lc500	39	Kovalainen	Lexus Lc500
64	Makino	Honda Nsx-Gt	64	Karthikeyan	Honda Nsx-Gt
99	Rockenfeller	Audi Rs 5 Dtm	99	Rockenfeller	Audi Rs 5 Dtm

QUINTARELLI E ZANARDI

FORZA ITALIA

In alto a sinistra, lo schieramento delle vetture protagoniste nel prossimo week end al Fuji nella Dream Race che vedrà unite insieme DTM e Super GT giapponese. Al via ci saranno anche gli italiani Alessandro Zanardi e Ronnie Quintarelli

Elettrico il DTM del futuro?

Il DTM guarda oltre l'appuntamento del Fuji e durante la scorsa settimana ha svelato il concept visivo di come la categoria potrebbe evolversi. Motori elettrici in grado di raggiungere in 1000 cavalli, velocità superiori a 350 km/h grazie a due alternative fonti di energia: da un lato, le batterie già ora utilizzate dai veicoli elettrici o ibridi; dall'altro, la tecnologia "fuel cell", in grado di trasformare l'idrogeno in energia. La nuova serie elettrica potrebbe essere introdotta inizialmente a supporto del DTM. I motori elettrici saranno largamente standardizzati per contenerne il costo.

I cambi gomma saranno svolti da robot, che si occuperanno anche della sostituzione delle batterie e dei serbatoi dell'idrogeno collocati nel fondo scocca. Ogni corsa durerà 40 minuti e avrà un pit-stop obbligatorio. Si prevede che la tecnologia ibrida venga introdotta nel regolamento a partire dal 2022. Berger ha già puntualizzato che si procederà in tale direzione solo se sarà superata l'analisi di fattibilità, ci sarà sostenibilità finanziaria e non emergano problemi dal punto di vista delle partecipazioni. Intanto dopo aver introdotto i motori quattro cilindri da 600 cavalli in questa stagione, l'ITR ha l'obiettivo di introdurre componenti ibride nel 2022. ●



LA 908 IBRIDA CHE NON CORSE MAI
Dopo l'addio del 2012, in questa foto la 908 ibrida che disputò solo un test. Peugeot tornerà nel Mondiale Endurance nel 2022-2023

Peugeot rientra nel Wec

CON UNA VETTURA A TECNOLOGIA IBRIDA CONFORME AL REGOLAMENTO HYPERCAR, LA CASA DEL LEONE TORNERÀ NEL MONDIALE ENDURANCE 2022-2023

Lo scorso 13 novembre Peugeot Sport ha annunciato il ritorno nel Fia World Endurance Championship (Wec). Ciò avverrà dalla stagione 2022-23, con una vettura a tecnologia ibrida conforme al regolamento Hypercar che entrerà in vigore subito dopo la 24 Ore di Le Mans 2020, gara che sancirà la fine dell'era LMP1. Nel comunicato diffuso dal costruttore francese congiuntamente all'Automobile Club de l'Ouest (Aco) non vengono forniti ulteriori dettagli, viene solo specificato che Peugeot vuole ritornare in un mondo dell'endurance che fa parte della tradizione del marchio, come dimostrano le vittorie a Le Mans nel biennio 1992-93 con la 905 ed il successo ottenuto nel 2009 con la 908 HDi Fap e che la Casa del leone presenterà il suo programma in modo più dettagliato nel 2020. Poche righe che sanciscono un'autentica vittoria da parte de l'Aco, che è così riuscito ad ottenere ciò che ha sempre voluto, come si evince dalle parole e del suo presidente Pierre Fillon: «L'annuncio di oggi è doppiamente entusiasmante: simboleggia sia l'arrivo di un nuovo concorrente nella categoria Hypercar che animerà il campionato del Fia Wec la prossima stagione, così come il ritorno di un marchio di riferimento in endurance.

Peugeot ha segnato la storia della 24 Ore di Le Mans sia vincendo, sia producendo macchine sempre spettacolari, particolarmente apprezzate dagli spettatori. Non vedo l'ora di vedere la macchina da corsa francese che raccoglierà l'eredità delle vincenti 905 e 908».

Dichiarazioni che celano quali dinamiche abbiano portato ad una tale decisione. Fillon fin dal 31 maggio 2012, giorno della sua investitura a presidente Aco, ha sempre cercato di convincere Peugeot a fare il passo di ritorno. L'addio alla categoria arrivò solo qualche mese prima, quando già era stata presentata la 908 Hybrid4, evoluzione della 908 HDi Fap vincitrice della International Le Mans Cup di quello stesso 2011. La LMP1 diesel ibrida aveva fatto una prima uscita il 16 settembre 2011 ed un mese dopo effettuò il primo test pubblico con Wurz, Minassian e Sarrazin che, completando oltre 300 km sul circuito dell'Estoril, ne iniziarono il programma sviluppo in vista del debutto nel neonato Wec. Ma a gennaio 2012 tutto cambiò, con l'improvvisa decisione di lasciare dovuta, ufficialmente, alle difficoltà economiche che avevano allora colpito l'Europa. In realtà, ai grandi capi di Peugeot non erano andate giù le pesanti sconfitte patite a Le

Mans nel 2010 e 2011 per mano di Audi, figlie di clamorosi errori strategici dell'allora capo di Peugeot Sport Olivier Quesnel, poi letteralmente fatto fuori per far posto all'allora direttore tecnico Bruno Famin, a cui venne quindi affidato il compito di dare il via al programma Dakar con la 2008 DKR. Ma se l'abbandono venne allora deciso quasi da un giorno all'altro, non altrettanto si può affermare del ritorno, arrivato al termine di un accurato studio del nuovo regolamento Hypercar a cui Peugeot ha deciso di aderire con tutta la calma del caso, dandosi come data di entrata nel campionato il 2022 ed impostando il programma nel biennio necessario per progettare e sviluppare un prototipo partendo da zero. Tempo che permetterà anche di poter studiare in prima analisi il lavoro di Toyota e Aston Martin ed in seconda di Glickenhaus e ByKolles, unici marchi finora annunciati in Hypercar nel Wec 2020-21. E poi presentarsi pronta per puntare alla vittoria, da subito. Ora è quindi chiara quale sia sempre stata la priorità degli organizzatori del Wec, Aco in primis: stilare un regolamento gradito all'unica Casa rimasta in LMP1 dopo l'uscita di Audi e Porsche e che spingesse fortemente Peugeot a tornare, sfidando comunque avversari di prestigio come Toyota e Aston. In barba a tutti i costruttori che avevano avanzato la proposta di una classe regina basata sulle Gte Plus; una base che non poteva avere Peugeot in quanto priva una Gt in produzione su cui lavorare, così come nessun altro dei costruttori transalpini. L'unico modo per convincere il costruttore francese era quindi spingere nella direzione delle Hypercar e con l'arrivo di Peugeot l'obiettivo è stato colto in pieno. Fillon vuole sentire suonare la Marsigliese sul podio di Le Mans e per ottenere ciò è anche disposto ad aspettare altri quattro anni.

Diego Fundarò



I GRANDI MAESTRI DEL FUMETTO SI ALLEANO NELL'IMPERDIBILE COLLANA SUPER EROICA

Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo all'indirizzo mail supereroica@corriere.it o supereroica@tuttosport.com specificando il numero a cui sei interessato e il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

€ 4,99 + il costo del quotidiano



La mitica serie a fumetti degli anni '60 torna in edicola con **30 uscite**, per farti rivivere le più grandi avventure di guerra tra cielo, terra e mare.
Il primo numero ti aspetta dal **21 novembre** con il **Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport**.

In edicola una grande esclusiva di

edizioni

TUTTOSPORT **Corriere dello Sport** **il Giornale**
SEMPLICEMENTE PASSIONE



AL TRAGUARDO

Gara: 1. Verschoor; 2. Vips;
3. Sargeant; 4. Lundgaard; 5.
Lorandi.

Le classifiche complete sono riportate a pag. 81

Verschoor felice di stupire

RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

Sopra Verschoor in azione e sul podio. A destra Ticktum. Sotto Sargeant. Nell'altra pagina in basso, Pulcini e Lorandi

Per la prima volta, a darsi battaglia sulle strade dell'ex Protettorato Portoghese sono state le nuove monoposto del FIA Formula 3 Championship, che hanno costretto gli organizzatori a incrementare gli standard di sicurezza del circuito cittadino asiatico per gestire vetture di circa 140 cavalli più veloci (da 240 a 380 cv) e di cinque secondi più rapide sul giro. In pista, tutto è filato liscio e non ci sono stati momenti drammatici come nel 2018, quando la tedesca Sophia Floersch fu protagonista di un volo terribile, ma per fortuna quasi incruento, alla celebre curva Lisboa. Sono aumentati i cavalli, ma lo spettacolo è rimasto lo stesso, unico e irripetibile. In una corsa messa saggiamente fuori campionato per escludere ogni tatticismo legato alla classifica, si sono dati battaglia i più promettenti rampolli dei vivai Red Bull, Ferrari e Renault. L'alfiere dell'energy drink austriaco Juri Vips, autore della pole position, si è aggiudicato la manche di qualificazione, precedendo il portacolori della FDA Shwartzman e Lundgaard, punto di forza del vivaio Renault. Alle spalle dei tre piloti saliti sul podio, altri due ragazzi griffati rispettivamente Red Bull e FDA, ovvero Verschoor (ora ex ma in procinto di rientrare) e Ilott, rendevano estremamente qualificato il vertice di partenza della corsa finale.

Decisiva la Safety-car, vince a sorpresa Verschoor

A decidere ancora una volta il Gran Premio di Macao è stato l'intervento della safety-car. Yuri Vips, che aveva vinto la manche di qualificazione ed era scattato molto bene al via, è stato riacciuffato dall'olandese Richard Verschoor quando la macchina staffetta è entrata in pista a causa dell'uscita di Habsburg. Al restart, il driver dei Paesi Bassi ha

**A SORPRESA
L'OLANDESE
CONQUISTA LA
VITTORIA NEL GP
DI FORMULA 3.
LORANDI OTTIMO
5°. NELLA
GARA DI
QUALIFICAZIONE
SI IMPONE VIPS**

di **Alessandro
Gargantini**

preso la scia del rivale riuscendo a sopravanzarlo nel dritto che precede la staccata della Lisboa. Da quel momento, il diciottenne di Benschlap è riuscito a rintuzzare ogni attacco e conquistare il gradino più alto del podio davanti al pilota di Tallin e un ottimo Sargeant. Il successo di Verschoor ricorda quello di Lucas di Grassi nel 2005, quando il brasiliano vinse un'edizione dominata da Kubica nello stesso modo. Quanto a Verschoor, il successo in terra asiatica rilancia la sua carriera al termine di una stagione chiusa con un modesto tredicesimo posto nella terza serie europea e lo ricandida per un nuovo ingresso nel vivaio Red Bull. «Ero al debutto a Macao, ho badato soprattutto a non commettere errori e sono riuscito a vincere al termine di un fine settimana perfetto – ha commentato Verschoor – Abbiamo migliorato la nostra monoposto costantemente. Questa è la pista più bella del mondo. In questo fine settimana ho ottenuto la più grande gioia della mia carriera. Voglio tornare assolutamente nel 2020 e ri-





permi. Il mio sogno è di ripercorrere la strada del mio idolo Max Verstappen».

Lorandi ottimo 5° al rientro con Trident

Per quel che concerne i nostri portacolori, Alessio Lorandi e Leonardo Pulcini sono riusciti, nonostante un turno di qualifica sub-ottimale, a ritagliarsi una posizione nella top-ten della gara finale, con il bresciano saldo in settima posizione e il romano in decima. Il capitolino, che accusava forti dolori al collo che avevano messo in dubbio la sua partecipazione alla corsa, è finito contro le barriere della Lisboa dopo soli tre giri di gara mentre occupava il settimo posto ed era in lotta con Iloft. Rimarchevole è il bilancio del pilota di Salò, che con una monoposto schierata dal Team Trident ha colto un buon quinto posto alle spalle del danese Lundgaard. Il ventunenne bresciano ha così migliorato il risultato del 2015, quando chiuse settimo, e mostrato di non aver perso le sue qualità nonostante dieci mesi di inattività.

Alessio Deledda ha chiuso al venticinquesimo posto. Per quel che concerne il Team Prema, il campione in carica della terza serie Shwartzman si è ritirato al via della finale a causa di una foratura (urtato da Lundgaard) dopo aver chiuso al secondo posto la manche di qualifica. Marcus Armstrong ha concluso in rimonta al nono posto davanti a David Beckmann, schierato dalla Trident. Decima posizione, infine, per il danese Vesti. ●



Ticktum tris sfumato

NON RIESCE L'IMPRESA ALL'EX PROTETTO RED BULL CHE STAVOLTA CHIUDE SOLO 13°. NEL SUO FUTURO C'È ORA LA F2 CON UN TOP TEAM

Per due anni di fila, Macao gli aveva dato una grossa mano a Dan Ticktum. Nel 2017, il londinese ex protetto dalla Red Bull vinse una corsa rocambolesca davanti a Norris e Aron e intascò il rinnovo del contratto con l'energy drink austriaco. L'anno scorso, il ventenne pilota inglese si è ripetuto precedendo l'ufficiale con la BMW nel DTM Joel Eriksson e prendendosi una bella rivincita su Mick Schumacher, che lo aveva sconfitto nel campionato europeo. Dodici mesi fa, Helmut Marko non avrebbe esitato a consegnare a Ticktum il volante della seconda STR14 al fianco di Daniil Kvyat, ma la mancanza dei punti necessari sulla Superlicenza FIA portò il manager di Graz a dirottare Ticktum in Super Formula e far salire sulla Toro Rosso Albon. Mai scelta si rivelò più opportuna. Ticktum si è fatto cacciare dalla Red Bull e dal Team Mugen a causa del suo carattere fumante e dei risultati non ottimali, mentre il ventiduenne di madre thailandese è stato autore di un ottimo esordio nella massima serie. Questo fine settimana Ticktum ha rigiocato la carta Macao. Si è accordato con Trevor Carlin, ha siglato il tredicesimo tempo in qualifica, ma nel corso della manche di qualificazione è stato indirettamente abbattuto alla prima curva dal fuoco amico del team mate Sargeant, che ha innescato la carambola che gli ha rovinato la corsa senza possibilità di appello. Per il ribelle Dan, solo tredicesimo al traguardo, il tris nella megalopoli asiatica è così sfumato, ma in molti giurano che abbia già in tasca un contratto con una scuderia di prima fascia protagonista nel FIA Formula 2 Championship per quella che sarebbe un esame decisivo per la sua maturità. ●

foto LAT





AL TRAGUARDO

Gara: 1. Marciello (Mercedes); 2. Vanthoor (Porsche); 3. Bamber (Porsche).

Le classifiche complete sono riportate a pag. 81



Marciello nuovo imperatore

POLE POSITION, VITTORIA NELLA GARA DI QUALIFICAZIONE E SUCCESSO NELLA CORSA FINALE: RAFFAELE ESALTANTE NEL FIA GT WORLD CUP

di [Antonio Caruccio](#)

MACAO - Raffaele Marciello è il nuovo imperatore di Macao. Dal titolo in solitaria del Blancpain GT Series 2018 alla corona di una gara che vale una stagione, il pilota italiano dimostra di meritare pienamente la fiducia accordatagli da Mercedes in questi ultimi tre anni, ovvero da quando ha abbandonato le monoposto per lanciarsi nel mondo GT. A dire il vero, l'impresa a Macao poteva maturare già lo scorso anno, ma qualche problema tecnico di troppo lo misero fuori dai giochi e così "Lello" si è trovato a dover rincorrere. Esperienza che comunque è stata capitalizzata e che lo ha portato ad essere imbattibile fin da subito.

Pole position, vittoria nella gara di qualificazione e successo nella corsa finale hanno infatti anichilito la concorrenza, quantomai agguerrita in quello che è diventato il secondo appuntamento dell'anno per le vetture GT3 sotto l'effigie della FIA, sempre supportata da SRO e da Pirelli. Dopo i FIA Motorsport Games disputatisi a Vallelunga due settimane orsono, il Gp di Macao resta infatti un evento che la società di Stéphane Ratel gestisce per conto della Federazione Internazionale dell'Automobile, con un successo senza pari. Nonostante quest'anno infatti il numero di iscritti non fosse esaltante, il livello qualitativo è stato invece



il migliore di sempre, con la bandiera italiana che è tornata a sventolare a Guia. Detto del week-end perfetto di Marciello, che dimostra quanto invece la stagione Blancpain GT sia stata influenzata da dei compagni non sempre all'altezza della situazione dato che in questo caso si corre in solitaria, Mercedes deve leccarsi le ferite, perché Maro Engel, compagno di Raffaele in Gruppe M, nel tentativo di regolare i conti con l'Audi di Sheldon van der Linde nella gara di qualificazione, ha messo fuori dai giochi l'incolpevole Edoardo Mortara, che di Macao invece era il Re indiscusso.

Si è autoeliminato in Audi Dries Vanthoor, secondo in qualifica a tre decimi dalla pole, ma subito a muro in curva 2 nel primo giro, regalando la prima fila alla Porsche del fratello Laurens per domenica. Il belga nulla ha potuto per ambire al successo, ed anche il gioco di squadra in casa Rowe per mandare Bamber all'inseguimento di Marciello non è servito. Il neozelandese ha provato con uno scelerato tamponamento al tornantino Melco all'ultimo giro per far girare l'italiano, che si è però difeso, con Bamber che ha poi ceduto la piazza d'onore a Vanthoor.

Autore di un grande recupero al sabato, Augusto Farfus ha mantenuto la quarta posizione, anche se dopo la ripartenza della safety-car la sua BMW ha sofferto rispetto alla concorrenza. Con Vanthoor fuori dai giochi, WRT ha potuto massimizzare la crescita del giovane Charles Weerts, che nonostante un errore che lo ha costretto al dodicesimo posto finale, nella prima metà di gara ha lottato per la top-5. Per la casa degli anelli, miglior risultato per il team Phoenix, grazie al quinto posto di Christopher Haase. ●

PROSSIMA SFIDA IN SUDAFRICA

Intercontinental GT a Kyalami

La gara di Macao non segna la fine della stagione 2019, bensì l'inizio di un lungo viaggio, almeno per alcuni dei piloti che dal Sud Asia si sposteranno in Africa. Tra pochi giorni infatti si disputerà l'atto conclusivo dell'Intercontinental GT a Kyalami, serie organizzata da SRO per le vetture GT3 ed orientata ai costruttori, ed alcuni piloti dovranno affrontare questa impegnativa trasferta. Raffaele Marciello non potrà vincere il titolo, perché è secondo in campionato dividendo l'abitacolo con Maximilian Buhk, che grazie ai 3 punti di vantaggio ottenuti a Spa quando l'italiano correva con Akka, conduce in solitaria.

In volo con lui ci sarà anche Maro Engel, compagno di squadra in seno a Gruppe M in Asia e con cui si alternerà alla guida. Anche Augusto Farfus è chiamato da Bmw a questa doppia trasferta, che gli ha impedito di correre nel concomitante Wtcr, insieme al compagno olandese Nick Catsburg. Stessa sorte per gli alfiere Audi con Christopher Haase che si affiancherà all'equipaggio WRT formato da Dries Vanthoor e Frederich Vervisch che proveranno a difendere il successo della scorsa gara a Suzuka, in agosto. Anche il belga era a Macao per il Wtcr.

fotografie LAT



RE MORTATA COSTRETTO AD ABDICARE

Nell'altra pagina Marciello in azione e sul podio. A sinistra la partenza. Sopra l'incidente di Engel, sotto Mortara, Re indiscusso di Macao, stavolta costretto ad abdicare



Yvan sempre terribile

DUE VOLTE A SEGNO SU TRE GARE MULLER È IL GRANDE PROTAGONISTA SULLE STRADE DELL'EX PROTETTORATO PORTOGHESE. E PER IL TITOLO ORA È LOTTA A 3

di [Antonio Caruccio](#)

MACAO - Una sfida a tre. Macao, che per la prima volta nella storia del WTCR non ha assegnato il titolo, ha però definito quelli che saranno i candidati alla volata finale che, a metà dicembre, chiuderà la stagione. La voce grossa l'ha fatta Yvan Muller, vincitore delle prime due gare che si è portato prepotentemente nella lotta per il titolo, che lo scorso anno proprio a Macao gli soffiò Gabriele Tarquini. Il francese, con 65 punti raccolti nel week-end, è stato il migliore in pista, ed è ora a 11 lunghezze da Norbert Michelisz. L'ungherese di Hyundai è incappato in un errore nella seconda qualifica, eccezionalmente disputata al venerdì dato il formato differente dell'evento, ha sofferto in entrambe le gare domenicali con all'attivo solo un 10° e 12° posto. Meglio era andata invece la corsa di sabato dove Norby si è classificato secondo, alle spalle di un imbattibile Muller, arroccandosi così in vetta alla classifica con 316 punti.

Non meglio è andata ad Esteban Guerrieri, che ha sofferto non poco la competitività della sua Honda tra le strade di Guia. Dapprima un problema al motore ha convinto il team Munnich a cambiare il propulsore dopo la prima sessione di qualifiche, relegando Esteban a fondo griglia per la gara di sabato, da cui si è ritirato all'ultimo giro essendo fuori dalla zona punti. Sensibilmente più incoraggiante la giornata di domenica, con un quarto posto in gara-2 ed il decimo in gara-3, entrambi alle spalle di Kevin Ceccon. Il bergamasco, protagonista del podio scippato nell'ultimo appuntamento di Suzuka, s'è messo in mostra con l'Alfa Romeo Giulietta Veloce TCR by Romeo Ferraris, soprattutto nei confronti del compagno cinese Ma Qing Hua, in crisi nera. Kevin, che nella prima sessione di qualifiche ha perso la pole position per un errore nel secondo settore, scattava

quarto in griglia, ed ha concluso terzo sabato, grazie anche al gioco di squadra della Lyn&Co che ha fermato prima Yann Ehrlacher e poi Andy Priaulx per favorire la rimonta di Thed Bjork, seconda punta dei cinesi nella corsa al titolo.

Legittimata da un sorpasso da antologia all'esterno del Mandarin in gara-2 invece la medaglia di bronzo, che ha permesso alla vettura di Opera di sopravanzare in classifica le Cupra, dopo che le Audi erano già state sconfitte in Giappone. Per la casa dei quattro anelli comunque un podio, con Jean-Karl Vernay terzo in gara-2 alle spalle di Rob Huff e Priaulx. la doppietta inglese ha un sapore molto particolare, perché Huff nonostante abbia mancato l'appuntamento con la vittoria, è alla nona pole tra le strade dell'ex colonia portoghese, ed Andy conquista la sua prima vittoria al rientro nel mondiale turismo, dopo lo smacco dell'ordine di squadra di gara-1, che lo vede così festeggiare sulla pista che gli regalò i titoli di inizio millennio con BMW. Ancora una volta sfortunato Gabriele Tarquini, che lo scorso anno si laureò campione e che invece vedrà a Sepang incoronato il suo successore. Il Cinghio si è votato alla causa Hyundai supportando il compagno Michelisz, conquistando un nono ed undicesimo posto. ●



foto grafie LAT



CECCON SUL PODIO NELLA PRIMA SFIDA

A destra Priaulx. In alto Muller. A sinistra il podio di gara-1 con Michelisz, Muller e Ceccon. Nell'altra pagina Michelisz, e sopra Engstler davanti al gruppo





AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Muller; 2. Michelisz; 3. Ceccon. Gara-2: 1. Muller; 2. Bjork; 3. Ceccon. Gara-3: 1. Priaux; 2. Huff; 3. Vernay.

Le classifiche complete sono riportate a pag. 81

AL POSTO DI AUGUSTO FARFUS

Engstler jr. deb su Hyundai

Il GP di Macao ha visto per la prima volta in stagione dei cambi di sedili. In casa PWR, sulla Cupra, lo svedese Robert Dahlgren ha preso il posto del connazionale Daniel Haglöf, conquistando i suoi primi punti al debutto in gara-1, mentre in Hyundai Luca Engstler ha preso il posto di Augusto Farfus. Il brasiliano, impegnato nella concomitante gara di GT, ha ceduto il posto al tedesco, che potrebbe compiere il grande passo nel mondiale con Hyundai nel 2020. Diciannovenne vittorioso protagonista del TCR Europe, Engstler è anche un figlio d'arte, perché il papà Franz è stato protagonista del WTCC dal 2007 al 2014 con BMW, con la sua omonima squadra e fedelissimo BMW tra gli indipendenti. In epoca più recente la squadra ha abbracciato il progetto i30, convincendo Andrea Adamo a lanciare il piccolo Luca nell'arena di Macao, per il debutto mondiale. «Delle tante volte in cui sono stato a Macao, questa è quella in cui sono più teso» dice sorridendo Franz, anche perché Luca 14° in gara-3, ha conquistato i suoi primi punti mondiali. Dopo l'incidente in qualifica invece si è ritirato dall'evento Gordon Shedden con l'Audi di casa WRT dove si vociferava a Sepang potrebbe arrivare Santiago Urrutia.



IL CALENDARIO

22 novembre 2019	Diriyah (gara-1)
23 novembre	Diriyah (gara-2)
18 gennaio 2020	Santiago del Cile
15 febbraio	Città del Messico
29 febbraio	Marrakesh
21 marzo	Sanya
4 aprile	Roma
18 aprile	Parigi
3 maggio	Seul
6 giugno	Jakarta
21 giugno	Berlino
11 luglio	New York
25 luglio	Londra (gara-1)
26 luglio	Londra (gara-2)

DS AUTOMOBILES
A-E TEAM
E T A H

VENERDI E SABATO
PROSSIMI CON DUE
GARE IN ARABIA SAUDITA
SCATTA UNA NUOVA SFIDA
ELETTRIZZANTE CHE VEDRÀ
AL DEBUTTO NELLA SERIE
MERCEDES E PORSCHE

Fulvio Cavicchi

Formula E grandi firme





Techeetah c'è anche Felix da Costa

Re della serie elettrica nella ultime due edizioni del campionato, Vergne avrà quest'anno un nuovo compagno di squadra alla Techeetah: Felix da Costa, a destra

Con l'arrivo del freddo è di nuovo tempo per riaccendere i motori elettrici delle vetture che danno vita alla Formula E. Questa nuova stagione, la seconda con la "batmobile" (come era stata inizialmente soprannominata la Spark Gen2 alla sua presentazione), sarà quella che punterà alla definitiva consacrazione del campionato, grazie all'arrivo di Mercedes e Porsche e l'ingrandimento della griglia a 24 vetture. Ma cosa aspettarsi da questa Stagione 6?

I PILOTI

La novità più importante del mercato è stata il passaggio del forte ed espertissimo António Félix da Costa dalla Bmw alla Ds Techeetah campione in carica, al fianco del bicampione Jean-Éric Vergne. Il team nero e oro era rimasto senza seconda guida dopo essere stato abbandonato da André Lotterer, che dopo due ottime stagioni ha preferito tornare da mamma Porsche per portare tutta l'esperienza acquisita e permettere alla formazione debuttante di avere qualcuno ad indicargli la via da seguire per migliorare. Al fianco del tedesco la Casa di Zuffenhausen schiererà Neel Jani, la cui esperienza con le formule elettriche è limitata solo alla doppia prova di Hong Kong che aprì Stagione 4 e quindi dovrà ancora imparare molto del campionato, nonostante la sua grande esperienza come pilota.

Per sostituire Lotterer la Techeetah ha decisamente preferito andare sul sicuro, portandosi sotto la tenda il portoghese che ha lasciato la Bmw dopo avergli fatto da "nave scuola", ed averla decisamente guidata alla grande nella sua prima stagione in Formula E. I tedeschi hanno così dovuto trovare un sostituto da affiancare ad Alexander Sims, che nell'anno di debutto ha fatto davvero una ottima figura e si troverà ora a dover fare da team leader.

Sarà affiancato dal giovane Maximilian Günther, proveniente dalla Geox Dragon e autore di ottime dimostrazioni di velocità pura, unite però a tanti errori in gara. Infatti ai test collettivi di Valencia è stato il migliore, ora dovrà fare lo step successivo per poter dimostrare di essere adatto a rappresentare una Casa. Altra squadra che ha mantenuto solo uno dei due portacolori che aveva a New York a luglio è stata la Jaguar, che punta a con-



tinuare la sua crescita dopo essere arrivata per la prima volta alla vittoria a Roma con Mitch Evans. Il neozelandese è decisamente inamovibile dalle tende della formazione verde, mentre sulla seconda vettura è stato preferito James Calado ad Alex Lynn, autore comunque di un ottimo finale di stagione dopo essere stato chiamato a rimpiazzare il campione di Stagione 1 "Nelsinho" Piquet. A Valencia la differenza nelle posizioni finali in classifica tra Evans e Calado è parsa importante (in una tre giorni dove tra il primo ed il 22esimo la differenza era di appena un secondo), quindi il britannico dovrà darsi da fare per non fare rimpiangere il suo connazionale.

La Mercedes di fatto conferma Stoffel Vandoorne, che lo scorso anno ha corso per la squadra clienti della Casa della Stella Hwa, che tutti sanno che era stata una testa di ponte per l'entrata nel campionato di Stoccarda. L'ex Formula Uno è stato autore di un grandissimo debutto e vedremo se riuscirà a confermare quanto di buono ha messo in mostra nel 2018/2019. Al suo fianco ci sarà il giovane debuttante Nyck De Vries, che in Spagna è stato comunque autore di tempi molto vicini al belga.

Doppio cambio per la Dragon, che riparte da due debuttanti: l'ex tester dell'Audi Nico Müller e l'ex pilota ufficiale Porsche Brendon Hartley. Mentre confermate le coppie di Audi, Mahindra, Nissan, Venturi, Virgin e Nio.

LE SQUADRE

Dieci Case automobilistiche presenti ufficialmente nello stesso campionato creano un campo di battaglia davvero emozionante e coinvolgente, qualcosa che non si vede da decenni nell'automobilismo e che promette davvero battaglia avvincente. Ma soprattutto crea grande curiosità per vedere se i due team ancora senza una collaborazione diretta con marchi delle quattro ruote troveranno presto chi li "adotterà".

La Virgin Racing ci è già vicina, dato che il suo sponsor principale Envision Energy ha direttamente acquistato il team da Sir Richard Branson e sta pensando di dedicarsi proprio alla costruzione di veicoli e non solo di turbine eoliche e sistemi di gestione energia. Quindi di fatto in futuro diventerà l'undicesima formazione rappresentante un marchio, ma per Stagione 6 rimarrà ancora squadra-clienti Audi.

La Dragon continua a fare il filo alla Ford, però fino ad allora andrà avanti a crearsi in casa il proprio powertrain, marchiato Penske, e fornendolo anche alla Nio. La Casa cinese viene da una stagione pessima, sia sul fronte dei risultati in pista che finanziariamente. Quindi il team è stato venduto alla Lisheng Racing, ma continuerà a rappresentare la Casa cinese, modificando solo leggermente il nome della formazione in Nio 333 Formula E Team.

Cambio di propulsione anche per la Venturi, con la formazione monegasca che continuerà la collaborazione con Mercedes (come si può immaginare dall'aver come Team Manager Susie Stoddart, cioè la moglie di Toto Wolff). Nel 2018/2019



24 monoposto in griglia

Sarà uno schieramento con 24 monoposto al via quello di Stagione 6 in F.E. Sotto i 5 piloti britannici in lizza quest'anno. A destra in azione Calado

era Venturi a condividere il proprio powertrain con la Hwa, mentre nel 2019/2020 sarà Stoccarda a fornirlo alla Casa di Montecarlo.

CIRCUITI

Il numero di weekend di gara rimarrà immutato, quindi dodici trasferte tra fine novembre e luglio, ma le partenze saliranno a 14 visto che anche la tappa di apertura in Arabia Saudita diventerà doppia. Infatti sarà questo venerdì la partenza del campionato a Dir'iyya, ai confini nord occidentali della capitale Riad. Il circuito è rimasto lo stesso dell'anno passato, anche se sono state fatte alcune correzioni sulla disposizione delle barriere.





re e sulla lunghezza della pitlane. Inoltre è stato spostato il punto di attivazione dell'Attack Mode, che proprio qui fece il suo debutto ed era ancora necessario capire bene come posizionarlo. Infine è stato ristudiato il sistema di drenaggio, in virtù del clamoroso temporale che colpì... proprio la gara in mezzo al deserto!

La gara in Marocco è stata spostata più avanti, per evitare sovrapposizioni col Mondiale Endurance, quindi dal Medio Oriente si volerà a Santiago del Cile e poi a Città del Messico, prima di Marrakech a fine febbraio. In Cina si correrà solo sullo stretto e per nulla affascinante tracciato di Sanya, mentre è stata eliminata la sosta ad

Hong Kong, ritenuta troppo pericolosa visto il clima ancora per nulla tranquillo in cui vive l'ex colonia britannica.

Settima tappa e prima in Europa sarà la terza edizione dell'E-Prix di Roma, col Circuito dell'Eur confermato ed apprezzatissimo, sia a livello di guida che per lo spettacolo vissuto nelle due gare corse nel 2018 e 2019.

Dalla capitale si volerà poi fino a Parigi sul circuito numero 1 a livello scenico che si dipana attorno a l'Hôtel des Invalides, mentre il buco seguente lasciato da Montecarlo (su cui si può correre solo ogni due anni, alternati al Gran Premio Storico)





verrà riempito dalla prima nuova entrata: Seul. Sarà infatti a maggio che si volerà per la prima volta in Corea del Sud, con un tracciato nella zona costruita per le Olimpiadi del 1988 e con una parte che andrà fino dentro lo stadio con una bella staccata dopo un allungo che si spera possa permettere tanti sorpassi proprio in vista perfetta di tutte le enormi tribune.

Il mese dopo, invece, è arrivata l'inattesa novità di Giacarta in Indonesia. Se della Corea di parlava da tempo, questa ennesima tappa in Asia che sostituisce la gara in Svizzera ha colto davvero tutti di sorpresa.

Poi ci sarà un breve ritorno nel nostro continente a Berlino nella tappa più storica del campionato. Infatti nell'aeroporto di Tempelhof si è corso ogni stagione ad eccezione della seconda, dove tutta la pista era occupata da rifugiati e quindi si spostò l'evento in centro città.

A New York verrà fatta una sola gara, e il circuito di Brooklyn diventerà il penultimo appuntamento, dato che la stagione si chiuderà alla rientranza Londra, all'interno dei Royal Docks. Attorno e dentro un padiglione della fiera ExCeL London.

LE NOVITÀ

Per la prima volta, in Stagione 6 non si avrà un aumento di potenza pura utilizzabile dai piloti, però si avrà un incremento in quella erogata in Attack Mode, salita da 25 kW supplementari a 35. Quindi questo renderà ancora più efficace il "turbo", utilizzabile un numero limitato di volte dai piloti durante la gara. Quindi diventerà ancora più tattico scegliere il momento giusto per scatenarlo. Però c'è la possibilità che si aumenti il numero di pressioni sul pulsante a disposizione, dopo che per tutta l'annata passata erano due (obbligatorie) per gara e solo nel weekend di New York ne erano state consentite tre. Infatti la Fia sta valutando se rendere un po' più variabile il numero e non fisso per tutta la stagione.

Altra novità sarà il divieto di usarlo durante la Sa-

Piedi pesanti a darsi battaglia

Sopra Frijns e Hartley, sotto Di Grassi e Massa: la serie elettrica continua ad annoverare ai blocchi di partenza piloti dal piede pesante

fety Car o la Full Course Yellow, come era stato fatto a Sanya l'anno passato per "consumarlo", dato che su quel tracciato era più sconveniente fare la traiettoria per andare a prenderlo che seguire quella tradizionale. Infine entrerà in azione la nuova regola che va a togliere kW di energia a disposizione nella batteria per ogni minuto di gara "sospesa", per costringere i piloti a dover sempre e comunque gestire l'energia rimanente e non fare più gare alla massima velocità dopo che si era risparmiata carica a causa di lunghe fasi di vettura di sicurezza in pista. Ultima novità riguarda il punteggio extra, con 1 punto assegnato anche al pilota più veloce del proprio gruppo di qualifica oltre ai 3 per la pole position ed a quello per il giro più veloce di gara.





Dragon tricolore

GRAZIE ALLA GEORX DIVENTA LA SQUADRA CHE RAPPRESENTA L'ITALIA. ECCO PERCHÉ

Mettere in piedi un evento in centro a Venezia e trovarsi l'acqua alta più elevata dal 1966 non aiuta chi organizza, ma con un superlavoro la Geox è riuscita comunque ad accogliere tutti i suoi ospiti ed a mostrare la nuova livrea con cui il team Dragon scenderà in pista. Ma ha anzi colto l'occasione per trasformare la cosa proprio in un evento per parlare di problemi climatici e di inquinamento. Quindi della necessità di cambiare la mobilità, e di arrivare a quella sostenibile che proprio la Formula E cerca di pubblicizzare ed incentivare.

La Spark Gen 2 del team di Jay Penske sta perdendo sempre più il suo tradizionale rosso, e la macchina è ormai completamente bianca e nera, cioè i colori del marchio Geox. Ed il suo fondatore Mario Moretti Polegato non manca proprio di definire la squadra "un team italiano". Che quindi diventa l'unico elemento tricolore nel campionato (dato che il simpatico Edoardo Mortara è comunque di Ginevra).

Polegato ha proprio raccontato come è arrivato a scegliere di legarsi alla Formula E, ed è stato tutto per caso: «Ero a Milano e mi diedero una vettura elettrica per tornare a Treviso in sede. Ero assai dubbioso, poi dopo un viaggio totalmente silenzioso sono arrivato a destinazione rilassato e con nessuna differenza di prestazioni rispetto a come facevo il viaggio di solito. A quel punto mi sono messo in ufficio a calcolare quanto avevo speso per fare 320 km... e si trattava di un euro e venti centesimi! A quel punto ho capito che il mondo è cambiato, per tutti. Visto che il programma filosofico di Geox è la sostenibilità, ho proposto al-

”

C'è stata la possibilità entrare in F.E non solo come sponsor ma anche come team

Mario Moretti Polegato

lo staff di aggiungere questo tassello agli investimenti che già facciamo nel campo sociale».

Ma chiave è proprio quello che ha detto a seguire, e cioè che «c'è stata la possibilità di entrare in Formula E non solo come sponsor, ma proprio come team». Quindi da queste parole diventa chiaro che la Dragon sarà la formazione che rappresenterà l'Italia nel circus elettrico.

A questo si aggiunge anche la scelta di Nico Müller di parlare in un buon italiano nella sua presentazione della stagione: «Per noi è un onore fare parte della Formula E e sarà una bella sfida portare i colori di Geox Dragon nel campionato più competitivo che c'è adesso nel motorsport» ha raccontato lo svizzero che viene dall'Audi, per cui è stato il tester per molteplici stagioni. «Tutti i piloti, i team, gli ingegneri, i meccanici di tutti i team stanno lavorando ad un livello talmente alto che nessuno si può permettere un errore. Anche perché un weekend di gara è poi solo una giornata, e bisogna trovare il ritmo giusto velocemente. Se commetti anche un solo piccolo errore nelle prove libere può avere un grande impatto su tutto il weekend. È una sfida molto difficile che mi piace molto, anche perché io e Brandon [Hartley, NdR] siamo dei rookie. Ma sono convinto di avere una ottima squadra alle spalle ed i test sono stati molto positivi, quindi non vedo l'ora di cominciare!». Di certo il terzo tempo di Valencia è una ottima base per sperare. E tifare tricolore.





Geoff Lee

il sottovalutato



DELLA SERIE, SI PUÒ ESSERE FORTI E INCOMPIUTI NEI GP. PUPILLO DI TEDDY YIP, CORRE PER TYRRELL E LOTUS, ED È UOMO HONDA, ANDANDO VICINO A PORTARE IN GARA LA TERZA WILLIAMS NEL GP DEL GIAPPONE 1987. VINCE TUTTO IN F.FORD, IN F.2 E NELLE CORSE NIPPONICHE, MA GLI È SEMPRE MANCATA LA VERA OPPORTUNITÀ PER SFONDARE IN F.1. QUESTA È LA SUA STORIA

di Mario Donnini

TACITURNO, RISERVATO MA FORTISSIMO NELL'ABITACOLO DI MONOPOSTO E PROTOTIPI. GEOFF LEES NEI GP HA UNA CARRIERA POCO FORTUNATA, DISPUTANDO 5 GRAN PREMI E TUTTI PER MARCHI DIVERSI: UN ESEMPIO DI INCREDIBILE VOLATILITÀ AGONISTICA! TUTTAVIA NEGLI ANNI '80 SI RISCATTA EMIGRANDO IN GIAPPONE, DIVENENDO STIMATISSIMO PROFESSIONISTA E VINCENDO DI TUTTO

S



simi quanto agghiacciati: la mancanza di soldi da giovanissimo e l'assenza di reali opportunità quando era ormai maturo, malgrado tutto, al grande salto in F.1 con un team di sicuro blasone. Ma certe volte è il destino che decide. E adesso a esso è possibile ribellarsi solo perpetuando il ricordo e la carriera di quello che resta uno dei professionisti britannici più bravi e sottostimati dell'era moderna.

Inizia da meccanico, a due passi da Mallyory Park

Geoff Lees nasce il giorno 1 maggio 1951 ad Atherstone, nel Warwickshire, a due passi dal circuito di Mallyory Park. Pista che gli accende la passione per le corse fin da bambino, tanto che è lì che passa gran parte del suo tempo, fino a che, da svegliato studente, si tramuta in entusiasta meccanico, col sogno, un giorno, di cimentarsi da pilota.

Gli inizi agonistici equivalgono a un corso nella prestigiosa scuola di pilotaggio di Jim Russell, anche se un infortunio sul lavoro posticipa al 1971 il suo debutto in gara vero e proprio, con un bellissimo terzo posto in F.Ford a Silverstone, al volante di una modesta Alexis.

Attenzione, sono anni in cui la F.Ford britannica è vera fucina di campioni, con piloti che arrivano da tutto il mondo per fare esperienza e diventare veri professionisti. Esistono non meno di tre campionati e una specie di mondiale in prova unica, il leggendario F.Ford Festival.

Ebbene, per farla breve, dopo tre stagioni e mezzo, Geoff Lees al volante di una Royale Rp21 sfonda e sbanca tutto: oltre al Festival, suoi sono i titoli nel Brush Fusegear, nel National Organs e nel British Air Ferries, campionato sponsorizzato dal padre di Ruper Keegan. A questi aggiunge il prestigioso Grovewood Award. In poche parole, il taciturno e timido ex meccanico in quel momento è il pilota più promettente del mondo britannico, ossia del mondo. Ora si tratta di non sprecare tutto, visto

Poi i piloti non sono mica tutti miti o figure di secondo piano, nossignori. In mezzo aleggiano loro, gli incompiuti. Quelli che nell'automobilismo qualcosa di buono, anzi, di ottimo l'hanno anche ottenuto, ma a conti fatti avrebbero meritato tanto, tantissimo di più. E adesso rischiano addirittura d'essere quasi dimenticati. Geoff Lees è uno di questi. E per due motivi comprensibilis-

SUPLENTE ALLA CORTE DI COLIN CHAPMAN

Gp di Francia 1982: Lees con la Lotus ufficiale fa passare Lauda in McLaren. Sopra, Geoff nel 1980 è pilota Shadow, sotto le insegne Theodore



che la classe è tanta ma i soldi a disposizione restano in totale quasi niente.

Il salto in F.3 e poi subito in F.1!

Sono anni pazzi. Nel 1976 Lees è senza soldi e la prima parte dell'anno resta a piedi. Sembra un brutto film ma è la verità, fino a che arriva una Chevron B34 per correre in F.3 britannica e Geoff ricomincia a volare, terzo nei due campionati Shell e Bp, con due vittorie e cinque comparsate in zona podio. Niente male, ma di sponsor buoni non se ne vedono. Nel 1977 ancora F.3 su una Chevron B38, con un quarto posto a fine anno e nel 1978 arriva una piccola grande opportunità. Il mondo delle corse britannico lancia il suo campionato domestico di F.1 con le monoposto appena smesse dal Circus e al volante di una vecchia Ensign del garage di Mario Deliotti Geoff Lees trionfa a casa sua, a Mallory Park, partendo dal fondo. È un giorno magico. Corre anche con una March 781 e una Hesketh 308 E, anche se la grande chance ce l'ha al Gp di Gran Bretagna, quello iridato, con la antica Ensign, una ex Boro, che con gomme di legno e un Cosworth da museo Geoff proprio non riesce a qualificare.

Migrazione in America in ottica Can-Am

«Posso parlare bene di tante macchine da corsa, ma di una proprio non riesco. Ed è la Shadow con cui ho corso in F.1. Non è un problema riconoscere la sua scarsa competitività, il guaio è che mi spaventava a morte». Nel 1980 sostituisce Johansson alla Shadow e riesce a qualificarsi miracolosamente in Sudafrica, ma l'arrivo della attesa Dn12 peggiora le cose e il team, dopo il Gp di Francia, chiude.

Così, gira gira, la prima vera chance per diventare pilota professionista Geoff l'ha in America, nella serie Can-Am, con la monoposto del conte Rudi van der Straaten, nobile proprietario della birra Stella Artois e del prestigioso team Vds. Ma non finisce qui. Il manager di Lees è l'ex pilota Peter Gethin, il re di Monza F.1 1971, il quale un bel giorno d'estate, dopo una sessione di test, gli dice: «Geoff, non diffare la valigia e parti subito per Hockenheim, perché Jarier sta male, c'è una Tyrrell libera e lo Zio Ken ti vuole».

Sembra uno scherzo e Geoff ha paura d'abboccare, ma Gethin insiste e il pilota s'imbarca per l'Europa. Ken Tyrrell è sempre stato uno brutalmente sincero. Prende da una parte Lees e gli dice di non preoccuparsi se non riuscirà a ottenere la qualificazione. Può succedere, quando ci si ritrova sballati dal fuso orario su uno dei tracciati più veloci del mondo, tirato nel bel mezzo d'un branco di pazzi scatenati. Geoff sorride timido e si cala nell'abitacolo. Sarà settimo a fine gara, dopo un debutto che migliore non avrebbe potuto essere. Poi si va in Austria e lui per festeggiare invita i genitori, ma sul più bello, senza preavviso alcuno, viene a sapere che il suo posto è stato preso da Derek Daly. Uno dei più atroci e orrendi schiaffi morali nella storia della F.1. Lees risponde come può.

A fine stagione corre in Olanda con la seconda e raffazzonatissima Ensign, quindi al Glen sale su una Williams della Ram che non è neanche in grado di girare regolare in prova, tanto si rompe spesso.



fotografie LAT - SUTTON-IMAGES.COM

Retrocessione in F.2 con tanto di Euro titolo

Il 1981 inizia da supplente Theodore, andando a correre con la Shadow Dn12 riverniciata il Gp del Sudafrica, non valido per il mondiale di F.1. Geoff in una gara segnata dal bagnato esce di pista e va a sbattere la testa contro un paletto, rischiando grosso ma cavandosela con una specie di passeggero kappào. Per fortuna per lui, il rapporto con la macchina che lo ha più spaventato in tutta la sua vita, finisce qui.

Per quella stagione Geoff Lees preferisce vivere, scegliendo di correre in F.2 con la Ralt-Honda, per la quale aveva gareggiato a fine 1980 nella gara di Hockenheim, rischiando di vincere - se non fosse per una gomma kappào nel finale -, e non sfigurando, anzi, esaltandosi al confronto col suo compagno di squadra, il terzo uomo Lotus, mister Nigel Mansell. Quanto al 1981 in formula cadetta, sembrerebbe partire in sordina per Lees, tra mille problemi di af-

1978 ENSIGN IN AURORA & F.1



1979 WOLF WR3 IN F.5000 & AURORA



1980 SHADOW F.1



1979 TYRRELL F.1



1980 ENSIGN F.1



fidabilità, ma quando la sua Ralt-Honda comincia a filare bene, lui non ha più rivali e, vincendo tre gare, da Pau in poi, si prende il titolo continentale. Adesso è tempo di fare una scelta. La Honda vuole tornare entro due anni in F.1 ma bisogna aspettare. Che fare? Lees ha già trent'anni e si affretta. Corre con la Nimrod nel mondiale Gruppo C e soprattutto tenta la carta Theodore, in fondo Teddy Yip era già stato suo sponsor e patron quando aveva rilevato la Shadow, schierandolo a Macao e nella serie australe di F.5000 con una vecchia Wolf F.1 ex Scheckter ed ex Rosberg. Lees sostituì Lamers nel Gp del Canada 1982 e sorprendentemente si qualifica ma al primo via si ritira, coinvolto nell'incidente che costa la vita al caro Riccardo Paletti. A Geoff non resta che accettare l'altra chiamata da riserva di lusso alla Lotus, al posto di Mansell per il solo Gp di Francia 1982, ma quel weekend ha la febbre e va come può. Sfiga, nient'altro da dire. E, mal-



**DA UNA F1 ALL'ALTRA
IN POCCHI MESI!**

A sinistra, Lees da primo pilota Shadow nel 1980, con la Dn12, esperienza terminata dopo le qualificazioni del Gp di Francia, con la chiusura della squadra. Sopra a destra, la sua stagione migliore, nel 1981, retrocesso in F.2 e campione Europeo a fine anno, con la Ralt motorizzata Honda



1981 RALT-HONDA F2



1981 IN F2 CON THACKWELL

grado questo, un pit-stop in più e una gara rovinata da una foratura, il buon Lees alla fine è dignitoso dodicesimo. Non disputerà mai più un Gp di F.1.

La decisione di andare a vivere in Giappone

Nel 1983 la sola possibilità di restare professionista per Lees è quella di migrare in Giappone. In fin dei conti in Oriente ha una reputazione fantastica. Ha vinto due volte il Gp di Macao nel 1979 e nel 1980 con la Theodore Racing, ha trionfato col motore 6 cilindri Honda nell'Euro F.2 e vanta una solida fama di pilota monoposto e prototipi. Per lui si apre una nuova carriera di dieci anni ottimamente retribuita, divisa tra F.2, dove vince il titolo nipponico nel 1983, la serie Grand Champion, ossia la Can-Am d'Oriente per monoposto di F.2 carrozzate, dove è campione nel 1987, 1988 e 1989 e quindi l'importante ruolo da tester Honda F.1, che nel 1987 lo vede insieme al locale Kazuyoshi Hoshino provare a fondo la Williams-Honda Fw11 che poi vincerà il mondiale con Piquet al volante. L'anno dopo sembra certa la possibilità di partecipare al Gp del Giappone con una terza Williams schierata come wild card, ma sul più bello l'iniziativa naufraga. Niente da fare neanche con la Lotus e con la Arrows, così a 37 anni suonati la carriera in F.1 per Geoff finisce per sempre.



1980 RAM-WILLIAMS F1



1981 SHADOW-THEODORE F1

Ultimi fuochi, tra prototipi e GT

Nessun problema, ormai Geoff Lees è un pilota maturo, oltre che un uomo felice. Ha sposato una giapponese, parla fluentemente la lingua del Sol Levante e dalla seconda metà degli Anni '80 vive anche una bellissima storia professionale con la Toyota, che lo rende tra le teste di ponte per i fluviali quanto regolarmente sfortunati assalti del marchio nipponico alla 24 Ore di Le Mans. Da metà Anni '90 Geoff torna ad avere il gusto delle gare all'europea, segnatamente nel Gran Turismo internazionale, dove corre con buoni risultati alternandosi tra la poderosa Lister Storm e la McLaren Gtr del gentleman driver Thomas Bscher. Proprio



1982 THEODORE F1



1998 IN TOYOTA A LE MANS

SUTTON-IMAGES.COM



1992 IN TOYOTA A LE MANS

SUTTON-IMAGES.COM



2000 IN BMW A LE MANS

con quest'ultimo nel 2000, al volante del prototipo Bmw V12 LM Lees prende parte a 49 anni alla sua ultima 24 Ore di Le Mans, culminata con un ritiro.

Il ritorno in Europa

La sua carriera finisce qui, anche se nel 2010 torna a correre una tantum al Fuji, nella Sprint Cup Legend Race, vincendola. Nella vita privata vive quindi la sciagura di perdere la moglie giapponese, rapita da un cancro. Così cambia vita, si risposa e pochi anni orsono torna a vivere in Gran Bretagna, a pochi chilometri dal circuito di Silverstone.

Geoff Lees ha sempre avuto la capacità di essere un pilota in grado di far bene, benissimo in F.1, ma non ha mai goduto della vera possibilità di mettersi in gioco fino in fondo, nei Gp. Tuttavia parlando con lui mai si avrà l'impressione di un ex pilota dal rimpianto facile e dall'aplomb di irrisolto carezzato dai rimpianti. Tutt'altro. La frase che ama ripetere a chi gli chiede un bilancio istantaneo della sua vita nelle corse, non toglie dubbi circa il suo approccio razionale e coraggioso: *«Francamente sono molto contento della mia storia agonistica. In F.1 ho partecipato a cinque Gran Premi con altrettante marche diverse e ho fatto quello che ho potuto. Ma, al di là di questo, in tante altre categorie, praticamente in tutte le discipline dell'automobilismo da corsa, ho corso e vinto, dimostrando di poter gareggiare per tantissimo tempo riuscendo a fare la cosa che più ho amato, durante la mia esistenza. Ed è questo ciò che conta davvero. Penso, in definitiva, che possa essere ritenuto un grandissimo privilegio»*.

Una chiusa perfetta anche per questa storia. La storia di un pilota fortissimo, sottostimato e, al tempo stesso, un uomo piacevolmente intelligente. ●

GEOFF TANTO AMATO DAI GIAPPONESI

A lato e sotto, Lees al Fuji nel 2010, vincitore nella Sprint Cup Legend Race, gara una tantum da... pensionato. Sopra, a sinistra, eccolo a Le Mans 1992 con David Brabham e Katayama (ritirato), a destra a Le Mans 2000 col prototipo Bmw, insieme a Bscher e Gounon (ritirato) e, in alto, sulla bellissima Toyota Gt One con Kelleners e Boutsen alla Sarthe nel 98

LAT



LAT



ULTRAINTERNET FIBRA FINO A CASA.

ATTIVAZIONE E MODEM GRATIS | DISDICI QUANDO VUOI!

26^{,95} €

AL MESE

FINO A
1 GIGA
SU RETE FTTH

ANCHE PER PARTITA IVA



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

tiscali.it |  130 | negozi tiscali



TISCALI
Onlife



cuito veneto Mario Altoè - *Suddivideremo le piste per le varie attività, nel tracciato tradizionale avremo sfide veloci side by side, nell'area kart ci sarà il rally, in un'altra area del paddock avrà spazio il drifting. E poi ci saranno aree nel paddock per l'off-road e per test*

**VORREMO
CREARE UNA
GRANDE AREA 48,
SENZA PRETENDERE
DI SOSTITUIRCI
AL MOTOR SHOW**

MARIO ALTOÈ



di vetture stradali, anche elettriche. Non abbiamo la velleità di sostituirci al Motor Show, la cui tradizione è importantissima fra tutti gli appassionati, ma vorremo creare una grande "area 48" dove il pubblico sia protagonista, salga sulle vetture da gara, da rally o drifting, e viva queste emozioni e - perché no? - un domani si avvicini al motorsport come protagonista».

Mario Altoè ha annunciato anche la presenza di Vip e una selezione del Rally Italia Talent, dalla quale saranno scelti anche tre piloti che poi parteciperanno anche alla 24 Ore di Adria.

Al via anche la Formula X Italian Series, con l'assegnazione della Coppa Italia per le classi Predator's Challenge, Trofeo Predator's e Formula X, e l'ultimo round stagionale di Formula Class Junior Italia, FX Touring Car Series, GT Light e Legends.

«ACI Sport coordinava gli eventi nell'area 48 e abbiamo vissuto degli anni veramente belli - ha detto Gianluca Marotta, direttore di gara - L'iniziativa di Mario Altoè è sana e noi ci impegneremo per dare i servizi: Luciano Tedeschini per i Rally, Ciro Sessa per il Settore Velocità, ed io, che mi occuperò dei tracciati e delle attività di coordinamento all'interno dei tracciati stessi. Ci proponiamo di dare un prodotto nuovo anche grazie alla versatilità dell'Autodromo di Adria che offre spazi diversi rispetto a quelli del piazzale storico dell'Area 48 del Motor Show. La differenza sostanziale è che daremo spazio agli spettatori, per farli diventare protagonisti».

Fiammetta La Guidara

Adria Motor Week

DAL 22 AL 24 NOVEMBRE SUL CIRCUITO RODIGINO VA IN SCENA LA PRIMA EDIZIONE. SCOPRIAMO DI CHE COSA SI TRATTA

Buone notizie per tutti coloro che rimpiangono la mitica Area 48 del Motor Show: il circuito di Adria sta apparecchiando un "piatto ricco" con un lungo weekend di gare (22-24 novembre), spettacoli e anche esposizione con stand rigorosamente legati al mondo racing e dove i prodotti si potranno provare. L'evento è stato presentato a Monza nei giorni scorsi, alla presenza del Direttore Generale di ACI Sport Marco Rogano, il direttore dell'autodromo di Adria Mario Altoè e il direttore di gara di ACI Sport Gianluca Marotta. Annunciata anche la partnership con AutomotoTV, che seguirà l'evento attraverso la programmazione live durante i momenti clou delle tre giornate anche con uno studio nel paddock.

Corse a inseguimento, aree per l'off-road, rally, drifting, test drive e hot laps per il pubblico anche con vetture elettriche: questi, in estrema sintesi, gli elementi di un programma che fa inevitabilmente pensare all'Area 48 del Motor Show a Bologna. Un piazzale leggendario, capace di radunare migliaia di spettatori, ma che oggi, dall'ultima edizione del 2017, non esiste più. Con l'intento di offrire di nuovo quelle emozioni agli appassionati, Mario

Altoè, direttore dell'autodromo di Adria, ha ideato la "Motor Week". «Sono molto contento di questa iniziativa. Tutti ci sentiamo un po' orfani del Motor Show, ci dispiace che questa manifestazione si sia interrotta, perché si andava a collocare in un periodo in cui l'automobilismo sportivo sembra essere in pausa - ha detto Marco Rogano, Direttore Generale di ACI Sport - Con eventi di questo genere, anche alle porte dell'inverno piloti, team, preparatori possono far lavorare le macchine, e questo ci fa piacere, ed è anche una forma di spettacolarizzazione che abbiamo visto piacere al pubblico».

«La struttura di Adria si presta per questo tipo di eventi - ha detto il direttore del cir-

**GARE ED ESPOSIZIONE
VERA FIERA DELLE CORSE**

La presentazione di Adria Motor Week è andata in scena a Monza nell'ultimo round dei campionati tricolori di Acisport



Dovesicorre

VELOCITÀ

22-24 novembre

FORMULA E

a Diriyah

www.fiaformulae.com

WTCR

a Sepang

www.fiawctcr.com/it

RALLY

22-24 novembre

ITALIANO RALLY+ STORICO

Tuscan

www.tuscanrewind.com

RALLYDAY

3° Rally di Castiglione T.se

www.matracing.it

VELOCITÀ

F3

Resoconto della gara a pag. 62
Macao (Mo), 16-17 novembre 2019

Gara: 1. Verschoor 15 giri in 38"10"330 alla media di 143.620 km/h; 2. Vips a 0"792; 3. Sargeant a 1"540; 4. Lundgaard a 2"241; 5. Lorandi a 5"020; 6. Iott a 5"922; 7. Lawson a 8"594; 8. Armstrong a 9"365; 9. Beckmann a 13"239; 10. Vesti a 13"633; 11. Tsunoda a 15"717; 12. Andres a 18"665; 13. Ticktum a 19"230; 14. Dunner a 20"498; 15. Fernandez a 21"705; 16. Fittipaldi a 26"174; 17. Hughes a 26"294; 18. Fawcett a 28"690; 19. Leong a 33"792; 20. Estner a 34"400; 21. Schumacher a 35"894; 22. Ahmed a 36"591; 23. Maini a 37"184; 24. Drugovich a 37"621; 25. Deledda a 53"135.

Giro più veloce: Hughes in 2'06"419 alla media di 174.200 km/h

Gara di qualifica: 1. Vips 10 giri in 25"09"190 alla media di 146.350 km/h; 2. Shwartzman a 1"549; 3. Lundgaard a 5"625; 4. Verschoor a 7"402; 5. Iott a 10"767; 6. Sargeant a 11"216; 7. Lorandi a 11"900; 8. Habsburg a 13"200; 9. Beckmann a 20"006; 10. Pulcini a 25"551; 11. Andres a 26"416; 12. Dunner a 28"233; 13. Chio Leong a 32"905; 14. Fittipaldi a 33"676; 15. Fernandez a 34"261; 16. Tsunoda a 34"698; 17. Armstrong a 35"403; 18. Vesti a 35"653; 19. Estner a 36"687; 20. Lawson a 37"151; 21. Floorsch a 38"158; 22. Fawcett a 38"634; 23. Caldwell a 39"338; 24. Deledda a 58"920; 25. Schumacher a 1'37"059; 26. Drugovich a 2 giri; 27. Ticktum a 2 giri.
Giro più veloce: Vips in 2'06"317 alla media di 174.400 km/h.

FIAT

Resoconto della gara a pag. 64
Macao (Mo), 17 novembre 2019

Gara: 1. Raffaele Marciello (Mercedes) 18 giri in 45"14"442 alla media di 153,7km/h; 2. Vanthor (Porsche) a 3"818; 3. Bamber (Porsche) a 4"700; 4. Farnus (BMW) a 23"618; 5. Haase (Audi) a 24"268; 6. Mortara (Mercedes) a 25"063; 7. Eriksson (BMW) a 25"978; 8. Vanthor (Audi) a 26"573; 9. Engel (Mercedes) a 27"170; 10. Van Der Linde (Audi) a 28"585; 11. Bruini (Mercedes) a 36"577; 12. Weerts (Audi) a 1'08"732; 13. Chen (Audi) a 2 giri.

Giro più veloce: Bamber 2'17"182 alla media di 160,604 km/h.

WTCR

Resoconto della gara a pag. 66
Macao (Mo), 16-17 novembre 2019

Gara-1: 1. Muller 8 giri in 20'30"047 alla media di 142,8 km/h; 2. Michelisz (Hyundai) a 0"405; 3. Cecon (Alfa Romeo)

a 1"644; 4. Huff (Vw) a 2"153; 5. Björk a 2"882; 6. Priaulx a 3"169; 7. Vervisch (Audi) a 3"397; 8. Ehrlacher a 4"704; 9. Tarquini (Hyundai) a 4"918; 10. Catsburg (Hyundai) a 5"921; 11. Kristoffersson (Vw) a 6"576; 12. Panis (Cupra) a 8"174; 13. Dahlgren (Cupra) a 10"155; 14. Girolami (Honda) a 12"134; 15. Monteiro (Honda) a 12"946; 16. Engstler (Hyundai) a 13"543; 17. Bennani (Vw) a 13"967; 18. Tassi (Honda) a 20"708; 19. Azcona (Cupra) a 27"199; 20. Coronel (Cupra) a 28"746; 21. Jean-Vernay (Audi) a 34"821; 22. Leuchter (Vw) a 40"324; 23. Fung Lo (Audi) a 45"767; 24. Guerrieri (Honda) a 1 giro (gli altri su Lynk & co).

Giro più veloce: Vervisch in 2'31"800 alla media di 145,1 km/h.

Gara-2: 1. Muller 8 giri in 20'28"159 alla media di 142,5 km/h; 2. Björk a 0"455; 3. Cecon (Alfa Romeo) a 0"932; 4. Guerrieri (Honda) a 1"896; 5. Kristoffersson (Vw) a 5"305; 6. Ehrlacher a 8"076; 7. Priaulx a 8"662; 8. Vervisch (Audi) a 9"010; 9. Vernay (Audi) a 10"222; 10. Michelisz (Hyundai) a 11"101; 11. Tarquini (Hyundai) a 11"583; 12. Catsburg (Hyundai) a 12"712; 13. Coronel (Cupra) a 12"908; 14. Huff (Vw) a 13"925; 15. Azcona (Cupra) a 18"087; 16. Langeveld (Audi) a 18"589; 17. Qinghua (Alfa Romeo) a 19"527; 18. Monteiro (Honda) a 20"361; 19. Girolami (Honda) a 20"762; 20. Dahlgren (Cupra) a 31"614; 21. Leuchter (Vw) a 31"747; 22. Tassi (Honda) a 1 giro (gli altri su Lynk & co).

Giro più veloce: Catsburg 2'31"449 alla media di 154,4 km/h.

Gara-3: 1. Priaulx 11 giri in 27'58"428 alla media di 142,3 km/h; 2. Huff (Vw) a 0"352; 3. Vernay (Audi) a 1"193; 4. Kristoffersson (Vw) a 1"855; 5. Catsburg (Hyundai) a 20"030; 6. Muller a 21"096; 7. Björk a 21"552; 8. Ehrlacher a 22"194; 9. Cecon (Alfa Romeo) a 22"565; 10. Guerrieri (Honda) a 23"506; 11. Coronel (Cupra) a 23"884; 12. Michelisz (Hyundai) a 24"597; 13. Langeveld (Audi) a 25"054; 14. Engstler (Hyundai) a 27"552; 15. Vervisch (Audi) a 27"925; 16. Tassi (Honda) a 29"259; 17. Girolami (Honda) a 30"140; 18. Bennani (Vw) a 30"527; 19. Monteiro (Honda) a 31"317; 20. Azcona (Cupra) a 31"500; 21. Leuchter (Vw) a 32"319; 22. Qinghua (Alfa Romeo) a 34"602; 23. Panis (Cupra) a 37"051; 24. Dahlgren (Cupra) a 39"756; 25. Fung Lo (Audi) a 51"272 (gli altri su Lynk & co).

Giro più veloce: Priaulx 2'31"712 alla media di 145,2 km/h.

Campionato: 1. Michelisz 316 punti; 2. Guerrieri 307; 3. Muller 305; 4. Björk 288; 5. Ehrlacher 209; 6. Tarquini 205; 7. Azcona 193; 8. Girolami 198; 9. Huff 197; 10. Vernay 196.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



TOMAS CALVAGNI E COMER SUD AL TOP

Tomas Denis Calvagni, uno dei piloti di punta della Sn1, si è distinto anche nel Campionato Italiano Smart EQ fortwo E-Cup, nell'anno del suo debutto con questo tipo di vetture. Il "nostro" pilota della Comer Sud viene da due week end di gare decisamente positivi, ovvero quello di Magione e quello di Adria, ed a dispetto del fatto che per lui, tutte le piste erano sconosciute, e pur non avendo disputato tutte le gare in programma, è riuscito comunque a mettersi in luce, rivaleggiando sempre con i grandi della categoria e riuscendo a vincere a fine campionato il titolo di "miglior debuttante". Non c'è che dire, Tomas Calvagni, ancora una volta, ha tenuto altissimo l'onore della Selezione Nazionale Piloti ed i colori della Comer Sud.

Snp: facebook/selezionenazionalepilotti, YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: selezionenazionale@alice.it.

RIVISTE

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

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

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

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (pal. Estero Bic: BPIITRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi (al prezzo di euro 9,00 ciascuno 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'edicolante 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 Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 - Roma
Ufficio Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Ufficio Roma: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227111 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

Accertamenti
Diffusione Stampa



IL SUO SESTO TITOLO È FRUTTO DI UNA CONDOTTA PERFETTA

Credibilità per Hamilton

Mah, Hamilton campione, okay, ma quest'anno contro chi ha corso? Contro Bottas? Cioè, l'aver battuto Bottas in campionato lo renderebbe, secondo alcuni, al pari di Schumacher, Prost, Senna ecc.? Quest'anno gli avversari sono completamente mancati, la Ferrari ha fatto solo UNA gara senza errori in tutto il campionato, non si può minimamente considerare come avversario, così come non si può considerare un avversario Verstappen che ha una macchina troppo inferiore. Anche Schumacher ha vinto un paio di titoli correndo senza avversari, ma Schumi quando correva senza avversari (2002 e 2004) vinceva i ti-

tolì a luglio, non a novembre, e al compagno di squadra concedeva poco più che le briciole, invece quest'anno Hamilton è uscito addirittura sconfitto da Bottas (e da un Leclerc al primo anno in un top team) nel confronto in qualifica... cioè, da Bottas! E c'è chi ha il coraggio di definirlo il miglior qualificatore della storia, ma roba da matti... Schumacher quando non aveva avversari era capace di fare una stagione intera senza mai scendere dal podio (2002), e nel 2004 se Montoya non lo avesse buttato a muro sotto safety car sarebbe riuscito a vincere tutte le prime 13 (TREDICI!) gare in campionato... Lo stesso Vettel quando

non aveva avversari nel 2013 vinceva 9 gare di fila, mentre Lewis tutta questa nettissima supremazia non l'ha mai avuta, tranne forse solo nel 2015... Il punto di forza di Lewis rispetto agli altri piloti di adesso è che lui e la Mercedes sbagliano 1-2 gare all'anno al massimo e gli altri piloti e team 1-2 gare all'anno sono quelle che fanno senza errori, e proprio il fatto che gli avversari facciano così tanti errori di ogni genere fa sembrare Hamilton più forte di quanto non sia in realtà... Non dimentichiamoci che nel 2016 appena Hamilton ha trovato un avversario (Rosberg) che non sbagliava una gara sì e l'altra pure, è uscito sconfitto, così come è uscito sconfitto a parità di macchina nel 2011 quando si è trovato in squadra con un Button che non sbagliava quasi niente. Cioè, se non Hamilton chi lo doveva vincere il titolo quest'anno? Bottas? Vettel che fra errori suoi e del team ha fatto una gara pulita in tutto il campionato? Leclerc che pure lui di gare pulite ne ha avute non più di un paio? La Ferrari che non è capace di vincere neanche se parte prima e seconda? O Verstappen con una macchina che va 5-6 decimi più lenta? Cioè, ditemelo, se non Hamilton chi è che avrebbe mai potuto vincere questo campionato? L'anno in cui Hamilton troverà un rivale che non farà errori a ripetizione, potrà essere battuto: è fortissimo ma non è un dio come le statistiche vorrebbero far credere, è l'incapacità dei suoi avversari che lo fa apparire un dio quando invece è "solo" un fenomeno.

antodg93@libero.it

La Ferrari ha fatto qualcosa in più di una gara senza errori. Quanto ad Hamilton, scusa, ma se gli altri sbagliano e lui no, non è mica colpa sua. Lui può scegliere tutto, meno che i rivali. Poi il discorso che Hamilton sia fenomeno e non un dio, non porta da nessuna parte. Siamo di fronte al più grande pilota dell'era contemporanea. Fino a due anni fa tutti ci chiedevano con emozione chi fosse il più forte tra lui e Vettel, i due tetracampioni. Mi sembra che la realtà si sia incaricata di spiegarci e risuscendoci perfettamente, che Lewis è in un posto a parte non solo nella cronaca, ma anche nella storia delle corse.

IN ATTESA DEL FILM "LE MANS '66-LA GRANDE SFIDA"

Ferrari al cinema

A proposito dell'uscita imminente del film "Le Mans'66-La grande sfida", peccato che in Italia non siamo in grado di sviluppare un film come si deve sulla vita di un grande personaggio come Enzo Ferrari. Qualche tempo fa vidi il programma "Sfide" sulla vita agonistica di Giacomo Agostini:

da farci un colossal... per chi ama lo sport e le grandi storie è da vedere!

Il Vicino di Casa

I tentativi ci sono stati. La fiction su Ferrari con Sergio Castellitto non era neanche male, anzi. D'altronde la personalità e le tracce lasciate dal Drake sono talmente forti e profonde, che per certi versi è e resta proprio Enzo Ferrari il migliore autore e interprete del film su se stesso. Qualsiasi tentativo di raccontare una storia già sapientemente raccontata e drammatizzata dalla realtà, trova sempre difficoltà e complicazioni, nel suo divenire. "Le Mans '66-La Grande sfida" Non ha questo problema, perché in questo caso Enzo Ferrari non è protagonista ma il contender. E l'interpretazione di Remo Gironi sa essere originale, ben caratterizzata e avvincente.



**AUTO
SPRINT**

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 Coggi, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Gioia, 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** **INMOTO**

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

AUTO DI DICEMBRE È IN EDICOLA

ESCLUSIVO È INGLESE IL MOTORE ELETTRICO DI FCA

Mensile - Dicembre 2019
5 Euro | 12.70 € | www.auto.it

auto

140 PAGINE
LISTINI AGGIORNATI



WOB GO 508

ANTEPRIMA VI SVELIAMO LA NUOVA VW GOLF



SALONE DI TOKYO
COSA GUIDEREMO DOMANI

FCA & PSA
LA GRANDE FUSIONE
TUTTI I RETROSCENA
E I VANTAGGI
DI QUESTO ACCORDO



AUDI A6 ALLROAD
LA SW SENZA COMPROMESSI

LE PROVE TOYOTA YARIS - AUDI SQ2 vs MERCEDES A 35 4MATIC+ - MINI CLUBMAN COOPER D
KIA SPORTAGE M.HYBRID - AUDI A1 CITYCARVER - TOYOTA RAV 4 2.5H - NISSAN JUKE
DS3 CROSSBACK E-TENSE - RENAULT KADJAR BLACK EDITION - KIA NIRO

VW GOLF - TOYOTA YARIS

VI SVELIAMO TUTTI I SEGRETI
DELLE AUTO PIÙ ATTESE DEL 2020

DUELLO IN PISTA

L'AUDI SQ2 SFIDA
MERCEDES AMG A 35 4MATIC+

IL GRANDE AFFARE

COME CAMBIANO FCA E PSA
DOPO L'INIZIO DELLA FUSIONE

CLASSIC

TENDENZE E PROSPETTIVE
DEL MERCATO PER INVESTIRE
NELLE AUTO D'EPOCA



Il tuo magazine ti aspetta in edicola ogni mese con anteprime,
test accurati, prove su strada, confronti e molto altro.

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.

auto

NON PERDERE IN REGALO
L'ALLEGATO MINI ELECTRIC