

WRC TUTTO SUL CLAMOROSO PASSAGGIO DEL NEO IRIDATO TANAK ALLA HYUNDAI

BEG.00 € - MC. CÔTE D'AZUR 5,80 €
PIE CONT. 5,50 € - F.550 €
CH.OT. 7,70 CHF - CH.8,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 45

Anno LVIII Settimanale 5-11 novembre 2019

3 Euro (Italy only)



Photo Italiana SpA s.r.l. - D.L. 3532/03 (conv. in L.46/2004 art.1, c.1. D2B Bologna

IN EDICOLA
AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
DEDICATO ALLE
GRANDI SFIDE



GP USA

SIX BOMB

Bottas vince e Hamilton 2° coglie il sesto mondiale, così la Mercedes fa suoi dodici titoli consecutivi superando la Ferrari dell'era Schumi

LAT



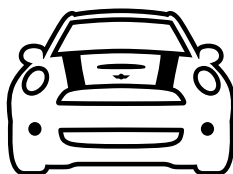
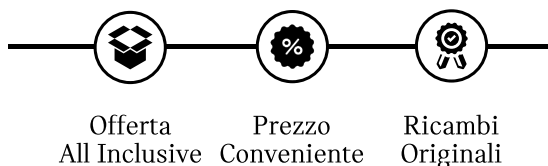
COME SARÀ LA TUA MINI FRA 10 ANNI? #10YEARSCHALLENGE

LANCIA LA SFIDA AL TEMPO CON MINI RE-GENERATION.

Vieni su mini.it/miniregeneration e scopri l'offerta più conveniente per la tua MINI con più di quattro anni. Ti bastano la targa e pochi minuti.

SERVICE E MANUTENZIONE

La nostra offerta



RIPARAZIONE

La tua scelta



Tutti gli interventi previsti da MINI RE-GENERATION sono riservati ai possessori di MINI R50/R52/R53/R55/R56/R57/R60/R61/F55/F56 immatricolate entro il 31/12/2015. Sono escluse le versioni speciali. Offerta valida fino al 30/11/2019 presso le Concessionarie e i Centri MINI Service aderenti.

MINI SERVICE



E adesso **Lewis** ha ancora più fame

Lewis Hamilton sei volte campione del mondo. Come la Mercedes nell'era turboibrida. E messi insieme fanno 12 titoli iridati consecutivi. Nessuno nella storia ha fatto meglio, solo loro possono andare a ingigantire ulteriormente una bacheca stracolma di trofei dentro vetrine mai sazie. «Un team così non c'è mai stato neanche in passato», dice con il volto sconcolato Mattia Binotto nel giorno in cui le Ferrari restano anche giù dal podio e tutti i riflettori sono ancora una volta puntati sulle Freccie d'Argento capaci di riscrivere la storia moderna della specialità e provare ad alzare ancora l'asticella perché una corazzata come questa è una vera fabbrica delle vittorie e la parola sconfitta non è censita nel vocabolario di gente abituata a nutrirsi solo coi trionfi.

Mentre le nuove scalpitanti generazioni dal piede destro clamorosamente pesante cercano posti al sole Lewis Hamilton continua a rimanere esempio e punto di riferimento. Vince il sesto titolo e già pensa al 2021, l'anno della rivoluzione con le nuove regole a lanciare una nuova era e lui pronto a voler essere un profeta per continuare a professare il verbo del

migliore e inseguire nuovi record. Quello dei 7 titoli iridati conquistati da Michael Schumacher è ora lì a un passo. Sembrava impossibile che potesse nascere qualcuno capace di insidiare un limite del genere, la cima Coppi del piacere. E invece Lewis Carl, veloce come il vento, ha ora nel mirino un bersaglio davvero grosso.

Nel giorno in cui Hamilton si laurea campione del mondo, c'è anche la riconferma di Antonio Giovinazzi sull'Alfa Romeo per la prossima stagione. È una gran bella notizia per il nostro motorsport che continuerà ad avere un suo esponente sulla griglia della F.1 con tutti gli effetti benefici che questo rinnovo si porta in dote.

Intanto nel Mondiale Rally alla vigilia dell'ultimo decisivo round che assegnerà il Mondiale Costruttori 2019, con un clamoroso colpo di mercato, Hyundai si è assicurata le prestazioni (per le prossime due stagioni) del fresco campione del mondo Ott Tanak. S'è preso il (primo) titolo della carriera con Toyota ed è subito scappato l'estone grazie a un'abile manovra del boss del team coreano, l'italiano Andrea Adamo, uno che non si tira mai indietro quando sale forte l'odore della competizione. ●



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

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 12** GP USA SIX BOMB
- 18** GP USA SEI FORTE!
- 22** GP USA TEXAS DA DIMENTICARE
- 26** GP USA VOCI FERRARISTE
- 28** GP USA GLI OSCAR
- 30** GP USA VERSTAPPEN BULLO DA PODIO
- 32** GP USA McLAREN SI RISCATTA
- 33** GP USA RICCIARDO 6° CHE VALE ORO
- 34** GP USA GIOVINAZZI ANCORA CON ALFA
- 38** GP USA RIVOLUZIONE 2021
- 42** GP USA IL TABELLONE

VELOCITÀ

- 56** INTERVISTA FERRARI GRANDE FAMIGLIA
- 60** CURIOSITÀ I SEGRETI DEL FILM LE MANS '66
- 64** INTERVISTA L'ALTRA VERSIONE DI CAIROLI
- 68** PRIMO PIANO CASSIDY BIG IN JAPAN
- 78** FIA MOTORSPORT GAMES VALLELUNGA

RALLY

- 48** MONDIALE TANAK CAMPIONE VA ALLA HYUNDAI!
- 52** RALLY NAZIONALE ASSI DI COPPA

RUBRICHE

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



Signore fino in fondo

LA GRATITUDINE DI HAMILTON VERSO LE CORSE È UNO DEGLI ASPETTI PIÙ NOBILI E BELLI DI QUESTO SUO 6° TRIONFO IRIDATO

Mi è molto piaciuta una cosa che Lewis Hamilton ha detto a bocce ferme, dopo il podio trionfale di Austin: «Sono grato a questo sport: mi ha dato tutto, è stato la mia vita». E' la stessa frase che pronunciò con me Juan Manuel Fangio un giorno in Argentina, quando gli chiesi di farmi un bilancio della sua lunga avventura nelle corse: «Senza i successi in Formula 1 e nelle altre categorie non sarei stato nessuno. Sono grato a quello che ho avuto dall'automobile, perché mi ha cambiato l'esistenza, esaltandola».

Fangio non aveva alcun punto di contatto con Hamilton, salvo una saggezza di fondo e la riconoscenza per l'ambiente nel quale si è mosso, oltre ovviamente alla fortunata esperienza in Mercedes che lo rese ricco più di quanto non avessero fatto Alfa Romeo, Ferrari e Maserati. Lewis appartiene ad un altro mondo. Un mondo diverso, nel quale si è mosso e si sta muovendo con la disinvoltura di un consumato attore sul palcoscenico di Broadway. Leggero, essenziale, padrone della scienza sempre. E legatissimo al team al punto talvolta di apparire ingenuo, come gli è accaduto domenica a metà gara, quando ha chiesto al box quale ritmo tenere per restare nella finestra che poteva dargli accesso alla vittoria. «Essere scattato quinto in griglia ed essermi piazzato secondo, dopo essere stato in testa sino a poche battute dalla fine è una cosa di cui posso andare fiero». Quel "fiero", aggettivo che una volta si attribuiva con facilità agli eroi delle guerre, è ricorso molto nei discorsi che ha fatto per raccontare la domenica del sesto titolo. «Volevo vincere», ha pure rivelato con una vena di tenerezza, come dire che quel traguardo gli è mancato, ma poi non è andato oltre per non offendere la pulizia morale del compagno di squadra Valtteri Bottas, vincitore del Gp degli Usa, che con lui si è sempre comportato con una correttezza fuori dal comune, tanto da meritarsi la conferma per un altro anno.

Ma quali sono le qualità che, senza scomodare la storia con la quale è sempre impos-

sibile rapportarsi, fanno di Hamilton il più grande, senza ombra di dubbio, di questa epoca? Ho provato a elencarne dieci. I 10 comandamenti di Lewis.

VELOCITA' - Sembra superfluo sottolineare questa dote. Ma la velocità non è solo quella che si vede con i numeri perché, ad esempio, se contiamo le pole position del 2019, Bottas ne ha ottenuta una più di lui. No. La velocità è quella che un pilota è capace di esprimere nei momenti in cui gli serve. Hamilton negli ultimi tre anni lo ha fatto senza alcuna sbavatura e con errori, soprattutto sotto stress, ridotti al minimo. E' in questo modo che si fa la differenza. Certe sue vittorie sono state da favola, come quella poco appariscente ma molto redditizia del Messico, per fare un esempio, dove ha vinto nonostante il fondo danneggiato della vettura e la rischiosissima tattica di una sosta in meno dei suoi avversari. Ci ha riprovato domenica, gli è andata meno bene. Ma oggi Hamilton sa anche accettare le sconfitte, perché è poi capace di analizzarle e capirle.

SERETA' - Ricordo tante discussioni con Niki Lauda, l'uomo che più di ogni altro lo volle in Mercedes. Agli inizi Hamilton non era un mostro di costanza: lo è diventato dopo. A Niki non piaceva il fatto che al termine di certe gare lui sparisse e si facesse vivo solo al telefono, senza comunicare se si trovasse al piano di sotto o in un altro Continente. Poi Lauda si è dovuto rassegnare. Due anni fa ne parlammo a lungo: «Sai, se Lewis fa il misterioso sono fatti suoi, perché mi sono felicemente arreso al fatto che una volta che sale in macchina sa sempre dare il massimo, non tira mai su il piede. Scompare, è vero, ma senza rinunciare alla preparazione atletica, curando la dieta, tenendosi al massimo della forma. Credo che pochi piloti siano professionalmente ineccepibili come lui». Vero.

DETERMINAZIONE - Hamilton è uno che ci prova sempre. Oggi con meno spirito



BEATIFICAZIONE LAICA

Lewis in atteggiamento intenso e quasi mistico, al momento di salutare il pubblico appena vinto il sesto titolo

garibaldino di ieri, ma non lascia mai nulla di intentato. Sperimenta, analizza, archivia dati ed esperienze e non è un caso che spesso s'inventi una strategia basata su gomme che lui conosce bene e altri no. Ma la determinazione non è solo quella che mostra nelle manovre vincenti. A volte, come è successo a Monza con Leclerc quando per poco non finì per sbattere, la determinazione è la voglia di provarci nonostante l'evidenza di una macchina o di un pilota in quel momento più forti. Senza mai esagerare, né sbattere.

STRATEGIA - Il passare del tempo ha fatto di Hamilton uno stratega che capitalizza tutto. Nel suo primo anno di Formula 1 perse un titolo accessibile perché esagerò. Non lo ha più fatto. Oggi è pronto a qualsiasi tattica gli venga proposta. E la Mercedes ha la certezza che con lui anche l'impossibile diventa praticabile, come si è visto quest'anno più che mai, con Hamilton che ha vinto gare in cui non aveva la macchina migliore. O in cui la Mer-



“
LEWIS È UNA
PERSONA DI
CLASSE. UNA
EDUCAZIONE
APPRESA
IN FAMIGLIA
E QUINDI
AUTENTICA

cedes aveva scelto per lui una tattica sbagliata...

SQUADRA - Poco da dire. Senza la Mercedes non si vincono i mondiali. Una industria da dieci e lode, una organizzazione che non fa mai acqua, uno spirito agonistico che non cala mai di livello perché dentro la Mercedes c'è un'anima sportiva che è viva dai primi del Novecento. Grande team nell'innovare, imbattibile nell'era dell'ibrido. Basta elogi, si scade nel banale, nel già visto e sentito.

COMPLETEZZA - Hamilton è un pilota che non ha punti deboli. E' forte sui circuiti cittadini, su quelli ultra veloci, sul bagnato, sull'asciutto. Tante volte, tra il venerdì e il sabato, dà la sensazione di essersi portato fuori strada nella messa a punto della vettura, ma poi la domenica c'è sempre, perché Lewis sperimenta tanto e solamente alla fine riassume. E poi, fisicamente, non ha mai cali, è sempre al top come lo era Michael Schumacher.

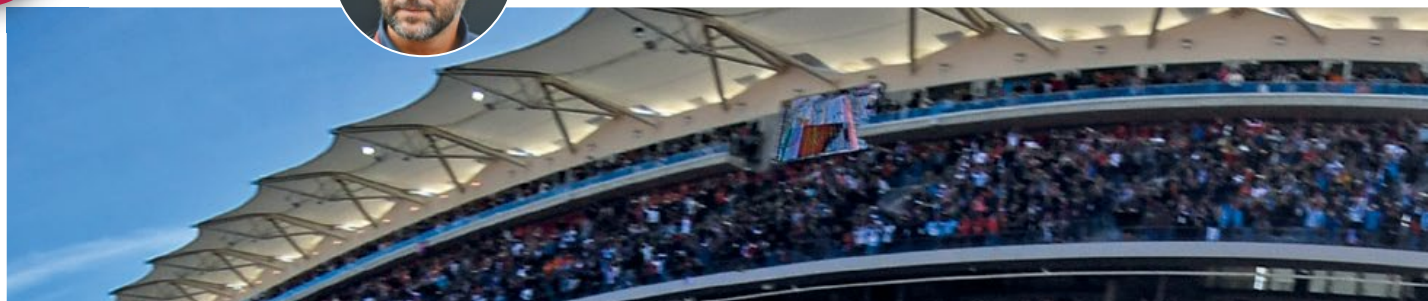
COSTANZA - Una volta Hamilton era conosciuto per gli inizi di stagione un po' distratti, tanto poi da dover rimontare in extremis, come gli successe nell'anno in cui il titolo andò a Nico Rosberg. Ma guardando indietro, ci si dimentica facilmente dei guai meccanici che accusò. Nel corso del 2019, invece, è stato ultra-competitivo sin quasi dall'inizio (il Gp d'Australia fu però una gara così così). E nelle ultime due corse farà di tutto per chiudere con altri successi.

CORRETTEZZA - I più grandi prima di lui? Senna e Schumacher, senza ombra di dubbio. Entrambi eccezionali, entrambi molto scorretti, a differenza di Hamilton che invece è un pilota deciso e determinato sinché si vuole, ma ben lontano da gesti anti-sportivi.

Un atleta esemplare, sempre che non ci smentisca alla prossima gara. Una carriera nella quale, in pista, non ha mai attaccato briga con nessuno. E per questo è anche sempre stato rispettato.

GENTILEZZA - «Sei una persona di classe», gli ha detto qualcuno della squadra, via radio, mentre tagliava il traguardo di Austin. Sì, Hamilton ha classe fuori e dentro i circuiti. Una persona sensibile con i deboli e quelli meno fortunati di lui, attenta alle piccole cose che a volte feriscono. E non si tratta di atteggiamenti studiati ma di educazione, di comportamenti appresi in famiglia, nei momenti della formazione.

IMPREVEDIBILITÀ - Il bello di Hamilton è quello che viene fuori quando meno te lo aspetti. Dalla croce tatuata sulla schiena "perché io credo in Dio", alle stravagante mode modaiole e mondane che ritroviamo alle sfilate o suoi giornali del jet set in cui compare abbigliato nei modi più bizzarri. Ma poi, dinanzi alle cose serie, Lewis ha anche il coraggio di esprimere un'opinione, di dire la sua, sapendo che c'è sempre qualcuno che lo criticherà a prescindere. Come ha fatto - unico in Formula 1 - sul degrado del pianeta e sui mali che lo affliggono. Campione anche in questo. ●



Figlio del vento

PORTA NEL NOME L'OMAGGIO AL LEGGENDARIO VELOCISTA IN ATLETICA E NEL PIEDE DESTRO UNA STORIA TUTTA DA SCRIVERE

AUSTIN - Lewis Carl chiamato così da papà Anthony e mamma Carmen, il 7 gennaio del 1985, per onorare la loro passione per il velocista, in atletica, più forte di quell'era Carl Lewis, vincitore l'anno prima di 4 medaglie d'oro all'olimpiade di Los Angeles, nei 100, 200, staffetta e sal-

to in lungo. Nato povero, ceto medio, non certo ricco. Mamma inglese e papà di origini caraibica, dello stato di Grenada da dove il nonno paterno è partito nel 1954 per cercare miglior fortuna nel Regno Unito. A 4 anni riceve in regalo un piccolo modello di automobile elettrico e da lì inizia

una passione che il padre ha alimentato facendo anche tre lavori diversi. Il talento ha fatto il resto con una trafila di successi che lo ha portato nel 1995 a presenziare alla premiazione della FIA di tutti i campionati. Lì l'occasione per tirare la giacca a Ron Dennis per spiegargli chi era e di prenderlo e il tema principale del team più vincente dell'epoca a credere in una mezza follia e a metterlo sotto contratto. Hamilton racconta spesso della diffidenza di tutti nel vedere un nero correre nei week end di Kart e nel suo primo anno di F1. Ha debuttato al fianco del più forte, Alonso, colui che aveva appena messo fine all'impero Schumacher, dopo poche gare, dopo la Spagna era già leader del mondiale. Era il 13 maggio 2007 e non ne aveva ancora vinta una, ma era solo questione di tempo. Il 10 giugno il primo successo poi subito il



HAMILTON 6 TROPPO FORTE!

Austin, 3 novembre 2019 un altro luogo e un'altra data da ricordare nella grande storia da corsa di Lewis Hamilton che in Texas si è laureato per la sesta volta in carriera campione del mondo di Formula Uno

secondo. Braccino nell'ultima gara, rovinata anche da un incredibile quanto mai misterioso problema al volante. Nel 2008 ancora quel braccino sul più bello, ma il sorpasso nel finale su Glock a dargli quel quinto posto necessario per battere Massa. Poi tante battaglie e vittorie, ma senza alla possibilità di rigiocarsi il titolo. Ha sempre vinto almeno una gara anche negli anni orribili, poi ha scelto la Mercedes, quando ancora la McLaren vinceva ed era più forte della rientrante squadra tedesca. Ha fatto una scelta che adesso può sembrare facile, non allora, quando nel 2012 la Mercedes era dietro alla McLaren di 200 punti. Poi la scelta ha pagato, eccome!

Ma dai, chi si immaginava che i record di Schumacher erano attaccabili e alzi la mano chi pensava che a riuscirci sarebbe stato quel ragazzo nero e così timido, nei suoi

primi anni con quell'unico strappo a quella immagine che aveva con il fidanzamento con Nicole Sherzinger. Amore finito poi e raramente si è fatto fotografare con altre donne che non siano la mamma o la sua fedele Angela Kullen, fisio, ispiratrice e tuttofare. Sono aumentati i tatuaggi, le capigliature diverse, i viaggi da e per l'America, la voglia di essere uno stilista e provare qualcosa di diverso. È diventato vegano e ambientalista, nel contrasto che c'è per lo sport che fa. Ha fame, tanta ancora. Chiacchierando con lui e suo papà alla vigilia della gara di Austin dicevano che la fame è la stessa di quando hanno iniziato. Nel giorno delle presentazioni delle monoposto 2021 è stato chiaro: «voglio essere un pioniere della nuova era». Sempre con Mercedes? Toto Wolff stuzzicato sull'argomento, consapevole che il 2020

sarà un anno di trattativa, ha detto *«tutti vogliono la Ferrari e anche Lewis, è il sole della F1, ma sa anche che per vincere deve avere la macchina migliore che ora ha. Ma guardiamo il mercato cosa offre»*. Insomma un "ni". È una star globale, ha 14 milioni di follower solo su Instagram, si ispira a Mohamad Ali e condivide amicizie con le più grandi stelle dello sport e dello spettacolo.

A dirla tutta sembra però un solitario, non ancora soddisfatto del mondo che lo circonda e non lo è affatto della società che vive. Gli manca una famiglia per completarsi, a 34 anni l'orologio biologico corre veloce come lui corre in macchina, ma il suo privato resta suo, almeno quello, godiamoci il resto, godiamoci il piacere di vivere la storia di un altro figlio del vento, Lewis Carl. ●

”
NEL GIORNO DELLE PRESENTAZIONI DELLE MONOPOSTO 2021, LEWIS HA DETTO: «VOGLIO ESSERE UN PIONIERE DELLA NUOVA ERA»



GP USA

IN BOCCA AL LEO...



di Leo Turrini





Lewis più Niki che Schumi

È STATO LAUDA A INTUIRE CHE SOLTANTO HAMILTON AVEVA IL TALENTO NECESSARIO PER SUBENTRARE A MICHAEL NELL'AVVENTURA MERCEDES

Lo so, lo so. Ora che Lewis Hamilton ha ulteriormente ridotto il distacco nei confronti di Michael Schumacher, sei titoli mondiali contro sette, beh, diventa quasi impossibile sottrarsi al confronto tra i due personaggi, due eroi della velocità che insieme hanno caratterizzato epoche distinte e distanti, scrivendo la Storia (con la maiuscola, signore). Eppure, a beneficio dei miei quattro lettori e con il permesso del direttore di questa prestigiosa rivista, eppure, ecco, io sono tentato di scomodare un terzo idolo dell'automobilismo. Niki Lauda.

Aspettate a dire che l'austriaco non c'entra, con questa leggendaria somma di tredici mondiali vinti, che poi diventano sedici se calcoliamo anche i tre di Niki.

Per un curioso intreccio del destino, è stato proprio Lauda, forse il pilota cui più Schumi si ispirava nei suoi giorni gloriosi, è stato Lauda, dicevo, ad intuire che solo il Nero aveva il talento necessario per subentrare a Michele nel cuore della avventura Mercedes.

Era la primavera del 2012. Il marito di Corinna si avviava a concludere malinconicamente uno strascico di carriera non all'altezza delle puntate precedenti. Forse Schumi aveva sottovalutato, dopo tre anni di pensione dorata, l'impatto con una Formula Uno molto cambiata, dalle gomme alla abolizione dei test. O forse, molto più banalmente, era invecchiato. Invecchiano anche i Fenomeni, non lo sapete?

Sia come sia, la Mercedes si trovava costretta ad individuare un successore. In casa c'era già Rosberg, ma a Stoccarda non se la sentivano di puntare il futuro del mega investimento corsaiolo esclusivamente sul figlio di Keke.

Fu allora che Lauda, sbrigativo come quando diceva a Forghieri che la sua Ferrari faceva pena, sì, fu allora che l'austriaco si assunse la responsabilità di una scelta. Nella sua testa, non era vero che Seb Vettel e Fernando Alonso, nel 2012 protagonisti della battaglia iridata, erano i Top della nuova generazione. Niki li stimava entrambi, per carità. Ma la sua visione era diversa.

Hamilton ha raccontato spesso di quanto insistente sia stato il corteggiamento dell'austriaco. Con

il senno di poi, è facile dire che la scelta era ovvia, inevitabile, fortunatamente obbligata. Ma sono balle. Perché a tutto il 2012 la Mercedes aveva vinto un (1) Gran Premio in tre anni, le prestazioni della Freccia d'Argento avevano inesorabilmente sgualcito il mito di Schumi e inoltre la McLaren era ancora una scuderia discretamente competitiva. In breve: non ci fosse stato Niki, non fosse stato per Niki, l'albo d'oro della Formula Uno si presenterebbe molto differente alla nostra lettura. C'è qualcosa di romantico, ammettiamolo, in questa suggestione, in questo incrocio di numeri



ORA CHE HA QUASI RAGGIUNTO SCHUMACHER È INEVITABILE IL CONFRONTO TRA DUE PILOTI CHE HANNO FATTO LA STORIA

che poi non sono soltanto fredde cifre. Lewis, che oggi è facile profetizzare, Ferrari permettendo!, tra un po' detentore di tutti i record da Gran Premio, ecco Lewis è salito sull'Everest dei sogni ricevendo, in Mercedes, il testimone da parte dell'uomo che quei record, vittorie e titoli, deteneva (meglio: ancora detiene, anche se non so per quanto). E a propiziare la staffetta tra i Fenomeni dell'automobilismo post moderno chi è stato? Ma l'uomo che introdusse la Formula Uno nella modernità stessa, perché non c'è dubbio che sia stato Lauda a cambiare il modo di essere pilota, la maniera di vivere il mestiere a trecento all'ora. Personalmente e chiedendo

scusa a chi il sacrosanto diritto di pensarla diversamente, io sono convinto che in era contemporanea, facciamo dagli anni Settanta del secolo scorso in poi, quattro siano stati i Totem assoluti, i Simboli eterni di una passione sublimata al massimo livello. Ayrton Senna, che mai sapremo dove avrebbe potuto spingere la sua immensa voglia di vincere, perché il destino fece tragicamente calare il sipario sulla sua enorme unicità. Niki Lauda, che sapeva di essere una figura romanzesca e fingeva di non farci caso, perché lui ci era andato davvero all'inferno ed era tornato indietro, non solo vivo ma persino più forte.

Michael Schumacher, un algoritmo al volante, la perfezione declinata ostentando una sicurezza algida che invece nascondeva un cuore mediterraneo. E Lewis VI, l'Hamilton sei volte iridato. E suppongo (ma anche temo, da ferrarista...) per lui non sia finita qua. ●



Bottas merita tantissimo rispetto

È stato un gran finale anche per lui. O, meglio, un gran sottofinale visto che chiudere i conti mancano due partite. Però, il Bottas, nel giorno in cui il suo partner Hamilton Lewis vince il sesto Mondiale, riesce a mollare proprio ad Hamilton uno scappellotto sul crapone vincendo la gara americana con un sorpasso in pista proprio su Hamilton, dopo aver ottenuto la pole. Una pole che sposta a suo favore l'apposito conteggio. Meglio lui in qualifica, per ora, di misura. Il che basta e avanza per piantarla qui con i distinguo. Quelli troppo sottili, almeno. Il finnico si è guadagnato il pane anche quest'anno

NEL GIORNO DEL GRANDE TRIONFO DEL COMPAGNO DI SQUADRA, VALTERI SI MOSTRA UN MANICO STUPENDO

e sono date per estinte le perplessità di chi avrebbe voluto un altro al posto suo. Un posto tutt'altro che comodo comunque, per chiunque, visto quanto riesce a combinare Lewis ad anni trentaquattro, fame atavica inclusa. Ad Austin, dove tutti erano pronti ad accogliere il trionfo dell'altro e dunque la sua sconfitta, Bottas ha tirato come un disgraziato sempre. Stampando in faccia a tutti una parenza eccellentissima, cacciando in pista un ritmo da fenomeno. Poi, siamo un po' sempre qui a ripetere che servirebbe fare il fenomeno in pianta stabile ma questi sono discorsi che andrebbero bene



per un sacco di gente peraltro in gamba. In ogni caso Bottas resta un mezzo mistero perché quando vuole può tutto o quasi, mentre talvolta pare involuto, ingarbugliato dentro non si sa quali disturbi. Il suo standard di rendimento non è noto. Sono entusiasti del suo andare in Mercedes; è per bene, disciplinato, razionale. E fila di brutto. Non a tempo pieno, ecco.

Improvvisamente, magari dopo tre o quattro lampi strepitosi, tipo quelli sciorinati ad inizio stagione, il Valtteri si offusca, si appanna, si perde. O, meglio, sfiorisce al cospetto del suo capitano che, per andare, va come una bestia 356 giorni l'anno. Così il destino di questo pilota resta sospeso al pari del giudizio. E' forte, talvolta fortissimo, ma per certi versi pare condannato ad un ruolo di super spalla. Perfetto per collezionare giornate di gloria, impossibilitato ad entrare nella storia come un vero protagonista.

Il che spalanca un dibattito conseguente: Bottas lo consideriamo un fortunello, uno che guida la miglior macchina disponibile e per questo vince, cosa che altrimenti non riuscirebbe a fare? Oppure: consideriamo Bottas un rognatissimo, costretto a con-



RIFERENDOCI A BOTTAS STIAMO PARLANDO DI UN CAMPIONE CHE HA DIMOSTRATO CLASSE AL VOLANTE E CREDIBILITÀ

vivere da seconda guida cronica dentro una famiglia che ha già un figlio prediletto? La maggioranza, azzardo, credo propenda per la prima ipotesi.

Il che significa consegnare alla storia futura immagini identiche a quelle viste nel passato prossimo o remoto. Almeno sino a quando la Mercedes porterà in pista delle bestie del genere, Valtteri avrà nuovi giorni felici, mai felicissimi. E poi stop. Perché, dopo anni di questa vita magnifica o grama, non arriveranno, molto probabilmente, altre opportunità per rivoluzionare il curriculum. Credo che basti e avanzi, comunque. Stiamo parlando di un ragazzo comunque gratificato, molto ben pagato, certamente rispettato.

In molti firmerebbero al volo per un'avventura simile alla sua: moltissimi, bravi come lui, più bravi di lui, non hanno avuto le occasioni, le soddisfazioni che ha avuto lui. Dunque, bene così. Con lode e senza infamia. Stiamo parlando di un campione che merita un profondo, diffuso rispetto, circondato in permanenza da campionissimi molto capaci a prendersi la scena. Anche quando vince una corsa battendo persino il campione più straordinario, come minimo di quest'epoca. ●



LA SETTIMA SINFONIA DI VALTTERI BOTTAS

Sette vittorie complessive con la Mercedes F1 in tre anni, con questa stagione che gli ha riservato quattro volte la gioia del trionfo: per Bottas è un momento molto positivo e lo ha ribadito in Texas



Six

HAMILTON GIUNGENDO SECONDO HA LA CERTEZZA DEL SESTO TITOLO MONDIALE, DEFLAGRANDO NELLA STORIA DELLA F1. PRONTO, ORA, A INSEGUIRE IL RECORD DI SCHUMI

AUSTIN - Sul tetto del mondo, c'è ancora una volta Lewis Hamilton. Per la quinta volta negli ultimi sei mondiali e per la sesta negli ultimi dodici, da quando nel 2008 con la McLaren colse il suo primo titolo iridato precedendo di un solo punto Felipe Massa il pilota della Mercedes si conferma indiscusso padrone del mondiale. Il sesto titolo iridato del pilota di Toto Wolff è arrivato al termine di una corsa combattuta, nella quale ancora una volta Hamilton ha cercato in tutti i modi la vittoria puntando alla strategia di una sola sosta, ma ha dovuto accontentarsi della piazza d'onore alle spalle della vettura gemella di Valtteri Bottas, che nella prima parte della corsa aveva accumulato un vantaggio che si è rivelato decisivo. La corsa in terra texana si è così chiusa con una memorabile doppietta delle Freccie d'Argento, che hanno festeggiato il successo di tappa del prezioso pilota finlandese e l'ennesimo trionfo iridato per il più grande tra i piloti in pista. Al fianco del duo della Mercedes si è ricavato il solito spazio Max Verstappen, che ha conquistato il gradino più basso del podio, ma non è riuscito ad insidiare i piloti della Mercedes.

Hamilton nella leggenda

Sei è il numero della leggenda, che consente al trentaquattrenne pilota nato a Stevenage di superare Juan Manuel Fangio e di mettersi nella scia del solo pilota che ha vinto più di lui, ovvero quel Michael Schumacher che vanta anche una serie di cinque titoli colti in sequenza con la Rossa, tra il 2000 e il 2004, un record non semplice da superare nemmeno per Hamilton che nel 2016 si è fatto battere da Nico Rosberg. Senza il break del figlio d'arte tedesco, i titoli in sequenza di Re Lewis con le Freccie d'Argento sarebbero addirittura sei. Per Hamilton l'appellativo di re ci sta proprio tutto, perché è lui il vero padrone di questo mondiale. Hamilton si è elevato di una spanna sopra di tutti per le vittorie, dieci, più del doppio del suo più diretto rivale Bottas, ma anche per come questi successi sono maturati. Hamilton ha mostrato di saper fare la differenza in gara, pur non avendo con consistenza la monoposto più veloce del lotto. E non è certamente per scelta, per lui che non vuole neanche saperne di perdere nemmeno quando gioca ai videogames, che la sua ultima pole position risalga addirittura allo scorso mese di luglio, quando ha siglato il miglior tempo in qualifica a Hockenheim. Da quella lontana corsa in terra tedesca, il pilota inglese non è più riuscito a primeggiare in qualifica, ma ha comunque conquistato ben tre vittorie, in Ungheria, Russia e Messico, che lo hanno saldamente mantenuto in testa al mondiale.



Bomb



TRA I SEI MONDIALI VINTI CINQUE SON TURBOIBRIDI

A parte il mondiale 2008, ossia il primo, cinque dei sei titoli Piloti vinti da Lewis sono nella stagione turboibrida dominata dalla Mercedes, dal 2014 a oggi, con eccezione del 2016, anno tutto di Rosberg...

Una differenza fatta soprattutto in gara

Quest'anno la Mercedes W10 non è stata sempre in grado di dettare legge in pista, e i soli quattro primati in qualifica dell'inglese lo dimostrano. Ma i titoli si vincono con i punti della domenica, e ad ogni Gp il pilota di Toto Wolff si è fatto trovare pronto. Hamilton è l'unico pilota in questa stagione a essere sempre andato in zona punti e a essere a doppia cifra nel numero di vittorie, ben dieci, che non può che coincidere con il voto che l'inglese si merita al termine di questa stagione e che con il numero che "naturalmente" porta sulle sue spalle. Quello del fuoriclasse di ogni squadra, dell'uomo che sa essere decisivo. E Lewis lo è certamente stato anche in questa stagione. In questo mondiale Hamilton si è trovato a fare i conti con la concorrenza interna di Bottas, che ha conquistato una pole-position in più di lui e che fino alla corsa di Hockenheim ha coltivato delle speranze, dopo un ottimo inizio di stagione contrassegnato da due vittorie nei primi quattro round della stagione, di conquistare il suo primo titolo. Insieme alla uscita di pista del nordico alla Nordkurve del tracciato del Baden Württemberg si è di fatto chiusa la pratica che ha portato Hamilton al suo sesto mondiale e che consente all'inglese di Tewin di pareggiare lo score straordinario raggiunto dalla Mercedes, che dall'apertura dell'era dei motori ibridi impone ininterrottamente la sua legge. Hamilton è anche il migliore finalizzatore possibile del lavoro di migliaia di persone che operano nelle factory tedesche e inglesi della Casa della Stella a tre punte e l'uomo che, insieme a Toto Wolff, fa da collante ad una armata che non conosce cali di tensione ed è costantemente focalizzata sulla conquista di nuovi traguardi. Per mantenere in vita un ciclo così lungo servono leader dal carisma e dalle capacità del duo Hamilton-Wolff, che hanno scritto un nuovo capitolo della storia della massima serie e che non ne vogliono assolutamente sapere di mollare nemmeno di un centimetro.

Forte la resistenza Ferrari dopo la pausa estiva

Ma Hamilton non ha dovuto soltanto fare i conti con la grinta e la determinazione di un ottimo Bottas, che all'occasione sa anche trasformarsi in uomo squadra impareggiabile e che, per questo motivo, è considerato insostituibile dallo stesso pilota inglese. Le Freccie d'Argento hanno dovuto piegare la resistenza degli alfiere della Scuderia Ferrari, la cui marcia si è fatta molto consistente soprattutto nella seconda parte della stagione. In qualifica, il bilancio tra la SF90 e la W10, probabilmente la miglior monoposto uscita dalla factory di Brackley e Brixworth, è in esatta parità. A fare la differenza è stato il rendimento in gara, dove, a causa di diversi elementi che vanno dal fattore umano all'estemporaneo guaio tecnico, Vettel e Leclerc non hanno avuto la concretezza del duo della Mercedes e non sono riusciti a mantenere il mondiale aperto oltre la tappa in terra texana. I due piloti di Mattia Binotto sono comunque stati in grado di mettere ripetutamente all'angolo i quotati rivali, che hanno fatto i conti con una compagine in netta crescita e che ha avuto in Leclerc un'importante conferma e in Vet-



UNA GARA DOMINATA DA VALTERRI BOTTAS

Sopra, Leclerc passa Vettel, già in difficoltà al 1° giro. In alto Wolff si complimenta col vincitore Bottas e, nell'altra pagina, lotta dura tra Hamilton e Verstappen, nelle prime fasi. Lewis avrà ragione di Max, terzo

tel un pilota che si sta ritrovando accanto al veloce monegasco. In terra texana Leclerc non è riuscito ad andare oltre la quarta posizione finale a causa di un ritmo sub-ottimale nel primo stint di gara con le gomme medie. Dopo il primo cambio gomme, il passo di Leclerc è stato più convincente e ha consentito al ventiduenne pilota del Principato di conquistare il giro veloce in gara. La corsa di Vettel, al quale era sfuggita l'ottava pole position targata Ferrari per soli dodici millesimi, è stata compromessa dalla rottura di un braccetto della sospensione posteriore destra, che è persa lavorare male sin dai primi giri di gara ed è collassata poco dopo. Leclerc mantiene la terza posizione nel mondiale con quattordici lunghezze di vantaggio su Verstappen, che ha superato il quattro volte iridiato tedesco di cinque punti.



destinata a chiudersi con una doppietta della Scuderia Ferrari. Anche in Texas l'inglese ha sfiorato il colpaccio, ma la determinazione di Bottas sul finale di gara e le priorità date alla conquista del titolo hanno portato il sei volte iridato inglese ad accontentarsi della seconda posizione. Ancora una volta il driver inglese stava brillantemente ribaltando in gara l'esito delle qualifica grazie alla differente strategia e alla sua capacità di gestire magistralmente il degrado degli pneumatici e mantenerli con costanza nella finestra d'utilizzo migliore.

Verstappen non teme le critiche e va a podio

Ad Austin si è nuovamente vista una versione iperaggressiva di Max Verstappen, che ha dimostrato di non soffrire le punzecchiature che gli sono arrivate alla vigilia da Vettel e Hamilton, che lo hanno definito rispettivamente un "magnete attira-incidenti" e un "siluro". L'olandese non ha fatto una piega nemmeno davanti alle pesanti critiche levatesi per il suo comportamento in qualifica in Messico, quando non ha alzato il piede pur avendo davanti a sé la vettura di Bottas piantata contro le barriere. In Texas il driver di Hasselt ha mancato la pole-position per soli 67 millesimi e ha reagito a modo suo, contrattaccando in pista e fuori, quando ha affermato che i commenti di rivali lo rendono soltanto più forte, perché mostrano quanto lo temano. Sul Circuito delle Americhe, il pilota olandese ha compiuto un'ottima manovra alla via, che gli ha consentito di artigliare la seconda posizione alle spalle di Bottas. Ma una volta portatosi negli scarichi del pilota di Nastola, il figlio d'arte olandese non è riuscito ad attaccarlo e ha progressivamente dovuto alzare il rischio, finendo per perdere la seconda posizione a vantaggio di Hamilton.

Albon convince ancora

In casa Red Bull, ancora una volta arrivano ottime notizie da Albon. Il pilota thailandese questa volta non è riuscito a esprimersi sui livelli del compagno di scuderia, ma ha nuovamente mostrato un'ottima reattività ad adattarsi su un circuito che non conosceva. Il suo tempo in qualifica a 0.227 secondi da Lewis Hamilton, che gli è valso in posto in griglia in terza fila accanto al sei volte iridato, indica di come questo ventiduenne rookie abbia le qualità per trovare spazio in un top team. E la rincorsa da fondo gruppo, a seguito del contratto con Sainz, fino alla quinta posizione finale conferma l'ottimo rendimento in gara del rookie di Londra. In passato, Massimo Rivola, ex responsabile della FdA, ci aveva raccontato di stimare molto questo ragazzo e di averlo valutato ai tempi della Gp3 Series, quando chiuse il campionato nella scia di Charles Leclerc. Stiamo parlando della stagione 2016. In quel momento, nella terza categoria c'erano ben tre esponenti del vivaio della Casa di Maranello, ovvero lo stesso Leclerc, Fuoco e Giuliano Alesi, e l'ex pilota junior della Lotus non trovò spazio tra i giovani della squadra del Cavallino. Ma un posto tra i forti colleghi lo avrebbe certamente meritato.

La strategia di Marko

Alla vigilia della corsa di Austin, Helmut Marko ha detto che il line-up 2020 della Red Bull sarà annun-

Due perle per un 6° mondiale ancora più prezioso

A rendere ancora più splendente la stella della Mercedes, al termine di un mondiale (nei numeri) monopolizzato fino alla pausa estiva, ci sono due perle, due vittorie di particolare rilievo per la decisione o la classe con le quali sono state colte. A Budapest, Hamilton ha interrotto sul finale un tentativo di fuga di uno scatenato Verstappen, che ha dovuto fare i conti con una feroce zampata del campione inglese in vista del traguardo e che, da quel momento ha accusato il colpo. Altrettanto emblematico della ferocia del campione inglese è il trionfo ottenuto sette giorni fa in Messico, quando Hamilton è risalito dal quinto posto fino alla vittoria con una monoposto con il fondo rotto che perdeva due decimi al giro riuscendo con un pit-stop anticipato a dare un inatteso impulso ad una gara che sembrava



ciato soltanto dopo la corsa conclusiva della stagione di Abu Dhabi. In realtà, la è opinione condivisa che il consulente austriaco abbia una chiara strategia, che è quella di scegliere tra Albon e Gasly il nome del pilota che affiancherà Verstappen nella scuderia di Milton Keynes affidandosi semplicemente al punteggio di fine stagione. Quello che tra il thailandese e l'inglese avrà più punti a fine mondiale avrà la meglio. Il metodo appare tanto semplice quanto calzante. Gasly è al suo secondo anno in Formula 1, a fine campionato avrà disputato dodici corse con la Red Bull e nove con la Scuderia Toro Rosso, con la quale si sta esprimendo molto bene. Ma se a fine anno, pur con una stagione in più alle spalle e tre corse in più con la squadra di Christian Horner, il pilota di Rouen si troverà in classifica alle spalle di Albon, è giusto che la preferenza di Marko cada senza troppi rimpianti sul rookie asiatico che vive a Londra.

McLaren sempre più bella

E' certamente un momento di grande splendore quello che sta attraversando la McLaren, che detta legge tra le compagini motorizzate Renault nonostante la concorrenza della struttura che diretta emissione della Casa francese. Come a Città del Messico, anche ad Austin le due monoposto della scuderia di Woking hanno monopolizzato la quarta fila, rispettando il medesimo ordine, con Sainz una casella in avanti sullo schieramento di partenza rispetto a Norris. Per quel che concerne il livello di performance, la McLaren ha certamente assunto il ruolo di quarta forza del mondiale. L'imminente passaggio ai propulsori Mercedes (2021) potrebbe consentire alla squadra inglese, con la quel Lewis Hamilton aveva colto la sua prima vittoria sul Circuito delle Americhe, di ritornare in pianta stabile tra le grandi. In Messico, erano stati rispettivamente problemi con gli pneumatici hard dopo il cambio gomme e un problema di serraggio al pit-stop a guastare le gara di Sainz e Norris, con il madrileni che nel corso del primo giro era riuscito a mettersi alle spalle addirittura il futuro vincitore Hamilton. In Texas Norris ha colto un'ottima settima posizione in scia a un solido Daniel Ricciardo precedendo il team mate spagnolo, che si era toccato con Albon al via. E dunque arrivato l'ennesimo solido risultato che consente alla scuderia diretta da Zak Brown di mantenere la prima posizione alle spalle dei tre te-

HAMILTON HA DOVUTO RECUPERARE

Ecco Lewis subito dopo il via, alla prima curva, tra le Rosse di Vettel e Leclerc e seguito dalla Red Bull di Albon e dalle McLaren di Sainz e Norris. In basso, le coperture Pirelli. La Casa italiana ha messo a disposizione delle squadre due treni di mescola C4 in configurazione 2020

am di prima fascia, con quasi il cinquanta per cento di punti in più sulla Renault.

Pirelli manda in scena il 2020

In Texas si è chiusa anche la lotta per il titolo riservato ai piloti, ma il circus della massima serie non si ferma e sta già alacremente lavorando per pianificare il futuro. Sul Circuito delle Americhe non è soltanto stato presentato il regolamento sportivo e tecnico in ottica 2021. La Pirelli ha messo a disposizione delle squadre due treni di pneumatici di mescola C4 in configurazione 2020, in modo da mettere i team alle prese con un prototipo di gomma che sarà in linea con quello che verrà utilizzato nei test di Yas Marina dopo la prova conclusiva della stagione. La prova è stata certamente utile, pur con la limitazione che quasi tutti i team le hanno utilizzate nella mattina di venerdì, con temperature fredde (tra i 9 e 16 gradi) e una pista poco gommata. Difficile quindi comprendere il reale allargamento della finestra di utilizzo ottimale, che corrisponde a uno degli obiettivi delle nuove gomme. In generale, i piloti hanno denunciato un picco di grip inferiore. Bisogna però considerare il fatto che nessuna squadra ha fatto un set-up ad hoc sulle gomme nuove, che invece necessitano di uno specifico approccio date le differenze nella costruzione e nella spalla. Aspetti sui quali si lavorerà a dicembre ad Abu Dhabi e ai quali i protagonisti del prossimo mondiale dovranno presto adattarsi! ●



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

ROMA, 29 MARZO 2020

**MARATONA
& STAFFETTA**



runromethemarathon.com

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

powered by

infront

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

Italia
Marathon
Club



E ADESSO CHI LO FERMA PIÙ A LEWIS HAMILTON? ORA CHE L'INGLESE HA ARTIGLIATO IL SESTO TITOLO IRIDATO IN CARRIERA SI APRONO NUOVI INCREDIBILI SCENARI. ECCO PERCHÉ

Sei forte!

Ll sesto senso di Lewis Hamilton. Chi lo ferma più. A un passo dal non più inarrivabile Michael Schumacher, che di mondiali ne ha conquistati sette scavando un fossato enorme con gli altri grandi che hanno scritto la storia della F1: Juan Manuel Fangio pentacampione e poi Alain Prost, fermatosi a quattro come Sebastian Vettel, che però ha tutte le intenzioni di andare oltre, poi Niki Lauda, Nelson Piquet, Ayrton Senna, che di titoli iridati ne hanno vinti tre e pareva un risultato incredibile. Finché non è arrivato lui, Hamilton. Il ragazzino nero che ha infranto tutte le barriere, che ha reso possibile l'impossibile.

Lewis, che è cresciuto in una cittadina britannica a nord di Londra, Stevenage, in una famiglia modesta, mamma bianca e un papà che gli ha dato il nome di quello che all'epoca era l'uomo più veloce del vento, Carl Lewis, gli ha donato il colore della pelle, lo stesso sorriso, la passione per le corse. Era Anthony che gli preparava il kart al ritorno del lavoro (e ne faceva anche due per guadagna-

re qualcosa in più per pagarsi gomme e motori), lui che lo portava in giro per le piste inglesi, lui che gli insegnava a combattere mandandolo anche a scuola di karatè, perché a scuola non mancavano i bimbetti che lo prendevano in giro in quanto nero e di lontane origini. Anthony ha poi voluto essere il suo manager quando il figliolo da lui costruito, è diventato una stella, ma ha finito col rovinare il bel rapporto che avevano. Se il padre diventa troppo invasivo, se diventa il controllore delle tue spese, della tua vita, la rottura è inevitabile. Hamilton ha dovuto sopportare anche la separazione dei propri genitori, avvenuta quando era piccolo, quando si batteva con i kart contro i coetanei che avevano mezzi ufficiali, mentre lui arrivava sulle piste col carrettino attaccato alla macchina. Ne ha passate tan-

QUANDO ERO RAGAZZO PER CONCENTRarmi SULLE CORSE PRATICAMENTE NON HO AVUTO VITA SOCIALE

LEWIS HAMILTON





Red States 2016

RED STATES 2016
NOVEMBER
MOTORSPORT'S SAFETY

CON
SE
TO
vey



AMG

UBS



PETRONAS

Lewis Hamilton

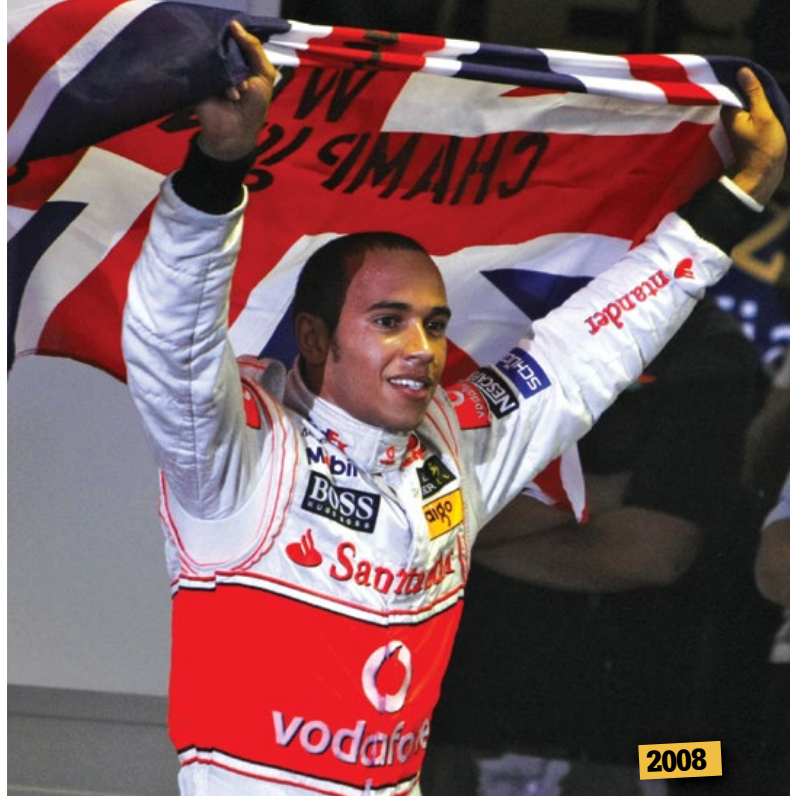
te Lewis nella sua vita, ma aveva un solo pensiero: diventare il migliore con un volante in mano. Una volta disse: «Quando ero ragazzo, per concentrarmi sulle corse praticamente non ho avuto una vita sociale». È così, e non solo per lui. Chi crede ciecamente in quello che fa, nel proprio sport, nella propria passione, ed ha la fame e la determinazione necessaria, il rispetto per sé stesso e per chi lo segue credendo in lui, difficile che trovi anche lo spazio per dedicarsi agli amici, alle feste, alle uscite serali. Non sono ammesse troppe distrazioni se vuoi raggiungere livelli superiori. E lui ha sempre saputo bene come comportarsi. Fin da quando a soli nove anni, e già manovrava il kart, ad un party di fine stagione in cui per qualche motivo era stato invitato assieme al padre, ha visto Ron Dennis. Era il 1994 e il team principal della McLaren era reduce da mondiali su mondiali vinti con Prost e Senna, drammaticamente scomparso pochi mesi prima. Il piccolino si è avvicinato a quell'uomo che gli deve essere sembrato alto come un pivot di basket, e con la scusa della richiesta di un autografo gli buttato là: «Io

corro in kart, mi aiuta a correre?». Dennis, sorpreso, gli ha chiesto il nome, gli ha sorriso e gli ha risposto di ripassare dopo qualche anno con in mano qualche successo importante conseguito. Non è una favola, perché ci assomiglia molto, ma la storia vera. Dennis aveva preso un appunto su quel ragazzino di colore, buffo quanto coraggioso, e si è messo a seguirlo a di-

stanza. Dopo pochi anni, Hamilton è entrato a far parte della squadra kart AMG collegata alla McLaren. E da quel giorno, Lewis è stato un pilota di Dennis e della Mercedes, un marchio che ha segnato il suo destino. In kart era uno dei migliori ed aveva un compagno di nome Nico Rosberg. Che aveva tutto: un papà campione del mondo F1, la casa a Montecarlo, tanti soldi. Ma lui lo batteva in pista. Poi, il salto in monoposto, le vittorie nei campionati della F1 Renault britannica, nella F3 europea, nella GP2. Una scalata inesorabile e per lui pagavano gli altri, con Dennis che non si perdeva una notizia su di lui. Finché, senza tanti se e tanti ma, quell'uomo alto alto che gli sorrise con affetto quando lui era piccolo piccolo, lo ha portato al debutto in F1 nella memorabile stagione 2007. Quella in cui Hamilton ha lottato fino all'ultimo per vincere il campionato del mondo da rookie senza riuscirci per un soffio. Un record. E mandando in crisi il compagno di squadra Fernando Alonso, franato psicologicamente. Dennis ci aveva visto giusto e, soprattutto, quel ragazzino all'epoca non gli aveva raccontato balle. Dodici mesi dopo, Hamilton si è preso la rivincita con gli interessi, vincendo il suo primo titolo iridato all'ultima curva dell'ultimo giro dell'ultimo Gran Premio a San Paolo. Roba da infarto, soprattutto per lo sconfitto Felipe Massa, campione

SALVE MISTER DENNIS MI PRESENTO: SONO UN GIOVANE KARTISTA. MI AIUTA A CORRERE?

LEWIS HAMILTON



2008



2015



2017

solo per qualche metro con la Ferrari. Lewis all'epoca era fidanzato da poco più di un anno con la cantante Nicole Scherzinger. Un lungo rapporto, anche tumultuoso, durato dal 2007 al 2015. È lei che inevitabilmente ha inserito Lewis nel mondo della musica, sua grande passione, tanto che ha anche provato a incidere qualche canzone, e nel tempo si è costruito legami di amicizia con rapper americani e con Justin Bieber.

Dopo di che, conclusa la lunga storia d'amore che lo deluse molto, solo flirt, veri o presunti. Tra questi, quello breve con la prosperosa modella Veronica Valle, che a storia finita non ha mancato di raccontare al Sun particolari non proprio positivi su di lui. Poi, è stato accostato ad altre cantanti, come Rihanna e Rita Ora, alle sorelle Gigi e Bella Hadid, entrambe modelle, poi la sciatrice Lindsey Vonn (gos-

2014**2018**

sip poco credibile) e infine alla rapper Nicki Minaj, con foto recenti che dimostrano un certo feeling. Hamilton non sembra cercare un rapporto duraturo sullo stile di quello con Nicole. Dove va, ha le sue storie. Nulla di ufficiale, nulla da raccontare, nessuna da presentare alla mamma per intenderci. Ma torniamo alle corse. Hamilton dopo quel suo primo mondiale, ha vissuto tra alti e bassi concludendo i campionati successivi, sempre disputati con la McLaren, tra il quarto e il quinto posto. Venendo anche preceduto da Jenson Button, suo compagno. Combattuto con se stesso sul futuro in F1, Hamilton ha stupito tutti quando verso la fine del mondiale 2012, ha deciso di abbandonare Ron Dennis per abbracciare la Mercedes di Ross Brawn (ancora presente in quel periodo) e Toto Wolff, un accordo fortemente voluto da Niki Lauda. Il team ha la

VA IN ONDA IL LEWIS HAMILTON SHOW

Scene dal Lewis Hamilton Show nei giorni dei suoi trionfi iridati. Dal primo conquistato nel 2008 con la McLaren a tutti gli altri artigliati al volante della Mercedes

sede a Brackley, ed è curioso rilevare come sia Woking (casa della McLaren) sia appunto Brackley, in linea d'aria non sono a più di un'ora da Stevenage, la sua cittadina natale che comunque ha abbandonato presto per trasferirsi a Londra, poi a Montecarlo, poi in giro per il mondo. La scelta Mercedes non appariva particolarmente azzeccata, ma nel 2014, con l'ingresso delle power unit, è cominciato il dominio. Vittorie su vittorie, pole su pole, due mondiali vinti consecutivamente nel 2014 e 2015, nessun avversario se non il compagno di squadra Rosberg mai seriamente temuto, già proprio il ragazzo con cui condivideva la tenda nel karting. La consapevolezza di essere nettamente superiore a Nico, gli ha però giocato un brutto scherzo nella stagione 2016. Reduce dalla rottura con la Sherzinger, Lewis si è lasciato un po' andare e complice la rottura del motore nel GP di Malesia che gli ha tolto 25 punti secchi, ha perso il mondiale. Una lezione vera quella impartita dal compagno di squadra, il quale talmente sfinito per l'ardua sfida intrapresa con Hamilton, e consapevole che non sarebbe più riuscito a ripetersi su quei livelli, ha deciso di abbandonare le corse. Tra i due piloti Mercedes infatti, il 2016 è stato caratterizzato da dispetti, incidenti, colpi bassi, giochetti psicologici che hanno sfiancato Rosberg, non certo Hamilton, campione anche in questo "settore".

La sberla ricevuta però, gli è servita. Perché il Lewis Hamilton che è entrato in pista nel 2017-2018-2019 è parso nettamente superiore a quello che conoscevamo. Il ragazzo inglese ha alzato ancora di più l'asticella dei propri limiti ed ha dovuto farlo anche perché ingaggiato nel duello con la Ferrari di un Sebastian Vettel che era al suo livello. Al netto degli errori compiuti dal tedesco che, come ben sappiamo, si è infilato nel 2018 in un tunnel senza fine, in diverse occasioni tra il 2017 e appunto il 2018, Lewis e Seb hanno recitato uno spettacolo bestiale, di altissima qualità. Hamilton è migliorato ancora di più nella visione delle gare, nella gestione delle gomme, nel giro secco della qualifica. E adesso, al termine di un 2019 in cui non ha avuto rivali veri per la lotta iridata (un po' come nel 2014 e 2015), Hamilton vola alto come nessun altro. Il bello di Lewis è che nella sua carriera non si ricordano manovre sporche nei momenti clou della stagione. Nessun collega buttato fuori, per intenderci, come invece hanno fatto Senna e Schumi rispettivamente con Prost a Suzuka e Hill ad Adelaide nelle gare decisive per l'assegnazione del titolo, o quella manovra goffa del tedesco nei confronti di Villeneuve a Jerez 1997, quando a festeggiare l'iride è poi stato il canadese. Ecco, Hamilton non si è mai dovuto sporcare le mani, ma ha sempre lavorato sulla psicologia. I suoi numeri sono spaventosi: su 248 Grp disputati, ne ha vinti 83, appena 8 in meno di Schumacher che pareva il leader indiscusso di tale graduatoria. Poi, Lewis è divenuto il re delle pole, 87, lasciando Schumi a 68, Senna a 65, Vettel a 57, l'unico in attività come lui ad essere a queste quote. Insomma, Hamilton è senza dubbio il più grande pilota degli ultimi 10 anni e se, come pare, proseguirà ancora per qualche stagione nella sua infinita carriera, diverrà senza dubbio il più grande di tutti i tempi. ●



Texas da dimenticare

IL WEEKEND A STELLE E STRISCE SARÀ RICORDATO COME IL MOMENTO PIÙ NEGATIVO PER LA FERRARI IN UN ANNO ALTALLENANTE. E NON CONSOLA IL 4° POSTO DI LECLERC...

Inutile girarci attorno: il Gp Usa è il peggior risultato della Ferrari nel 2019. Il punto più basso dell'andamento altalenante del Cavallino quest'anno. Un misero e striminzito quarto posto e basta. Appena 12 punti con Leclerc e l'altra macchina, quella di Vettel, partita al rallentatore poi ferma, rotta, con la sospensione destra tranciata dopo appena 8 giri. Non succedeva da sei mesi che entrambe le Ferrari non andassero a podio. Dal disastroso GP Spagna di metà maggio. Ed è capitato solo tre volte in tutto quest'anno: nella gara di apertura in Australia, appunto in Spagna e qui negli Stati Uniti. Di colpo a Maranello sono tornati i fantasmi del passato, quelli che sembravano cancellati con l'offensiva di fine settembre. La disfatta del Cavallino aveva già cominciato a manifestarsi in qualifica, quando anche con le fide gomme soft rosse la SF90 non sembrava più l'imbattibile monopolista delle ultime gare e s'è interrotta la striscia vincente delle sei pole consecutive che durava dal Gp Belgio di inizio settembre.

Di colpo la Ferrari sembra tornata la vettura in difficoltà incapace di tenere il ritmo di Mercedes e Red Bull. Leclerc ha finito la corsa staccato di 52 secondi dal vincitore in una gara di 56 giri: che significa un ritmo medio sul giro di quasi un secondo peggiore rispetto a Bottas (ma anche Hamilton e Verstappen). Anzi, poteva andare ancora peggio perché a un certo punto della gara il divario fra Leclerc e il pilota di testa aveva superato il minuto di distacco. E c'è stata persino una fase di gara in cui Leclerc aveva più vicino a sé la Renault di Ricciardo che la Mercedes di Hamilton. (La Renault! Abbiamo detto tutto...).

Quella sequenza di guai

Non soltanto il ritmo lento in gara ma anche una preoccupante ritrovata fragilità della Rossa ha rovinato il week end del Cavallino impedendo a Binotto di festeggiare col sorriso il suo cinquantesimo compleanno che cadeva proprio nel giorno della



corsa. A Vettel ha ceduto di schianto la sospensione posteriore destra dopo soli otto giri proprio in cima alla salita. Addirittura Vettel si è trovato la sua monoposto impennata all'uscita della curva 8 pericolosamente su tre ruote, con quella anteriore alzata, ed ha compiuto un wheeling degno di Marquez in MotoGP. Ed è andata bene al tedesco che il cedimento non sia accaduto in frenata all'inizio di una frenata all'ingresso di una delle tante curve veloci di Austin, sennò l'incidente avrebbe potuto essere più serio.



BRIVIDI PER VETTEL CON LA SOSPENSIONE KO
 Sebastian Vettel è stato costretto al ritiro all'ottavo giro del Gp Usa per il braccetto della sospensione posteriore sinistra kappao, a seguito di una forte sollecitazione avuta alla curva otto. Niente da fare quindi per lui, dopo che in qualifica il tedesco aveva addirittura sfiorato la pole, finendo a soli 12 millesimi da Bottas su Mercedes...



È il secondo guasto meccanico occorso in gara quest'anno dopo il ko dell'ibrido di Vettel in Russia. Le altre volte i ferraristi (Monaco e Germania) si erano ritirati soltanto per incidente, non per un difetto tecnico. La fragilità della Ferrari aveva dato una preoccupante avvisaglia anche nelle prove quando aveva ceduto il motore V6 ibrido evoluzione 3 sulla vettura di Leclerc (montato in Belgio) costringendo il monegasco a correre con un propulsore usato, della specifica precedente n.2. Un motore non proprio "stanco" perché non aveva

ancora raggiunto il limite del chilometraggio, ma comunque meno evoluto dello spec. 3 usato nei Gran Premi precedenti.

Il solito problema gomme

La scarsa velocità di Leclerc in corsa però non è stata certo colpa del motore. È stato calcolato dal team che il motore "vecchio" rendeva la Ferrari n.16 più lenta di circa un decimo al giro. Non certo un'enormità. Eppure il divario medio in gara è stato di circa un secondo al giro. Allora di chi la colpa? ➔

L'indiziato principale, sia secondo Leclerc che Binotto, sono gli pneumatici. Nella fattispecie le gomme di mescola media, quelle gialle, che il monegasco ha usato nel primo stint di gara di 21 giri. Le stesse che peraltro montavano in partenza sia Bottas, che Hamilton che Verstappen. Nella prima parte di gara Leclerc con le medie ha viaggiato mediamente su tempi di 1'41" alto o più spesso 1'42" e il suo miglior passaggio è stato compiuto in appena in 1'41"5 al quarto giro. Non solo era ben dieci secondi più lento che in qualifica (quindi non strazzava certo le gomme), ma negli stessi giri Bottas, Verstappen e Hamilton viaggiavano sul passo di 1'40" e mezzo, massimo 1'41" basso. Il peggior giro di Hamilton, in 1'41"8 è stato quasi equivalente al migliore passaggio di Leclerc!

In quei primi drammatici 21 giri il ferrarista ha perso oltre 22" da Hamilton. E altrettanto perdeva da Bottas e Verstappen fino al momento del loro pit stop, al 14° e 15° giro rispettivamente. Un gap secco di 1" al giro. Leclerc si rendeva conto benissimo

della lentezza della macchina in pista. Quando dopo pochi giri gli è stato chiesto dal box via radio di forzare il ritmo, Charles ha ammesso di non potercela fare. «Non capisco cosa sia successo nel primo stint», ha spiegato poi. «Non avevo proprio grip. Specie sulla gomma anteriore sinistra. Facevo fatica in curva. Quasi come al Gp Ungheria». Il più disastroso

della stagione dal punto di vista della guida per il monegasco.

Nemmeno a fine gara si è capito dove risiedesse il problema. Binotto, sconsolato, ha ammesso: «Non abbiamo spiegazioni. È stata una gara disastrosa dal punto di vista del risultato. Le gomme di Charles del primo stint non hanno funzionato». Già, compreso l'effetto, non si capisce però dove risieda l'origine né la causa del problema. E questo non è per niente positivo. La gomma che non ha funzionato sulla Rossa di Leclerc è stata la mescola media, gialla, ovvero la Pirelli C3. La stessa identica gomma che invece aveva avuto un rendimento eccellente appena sette giorni prima, al GP Messico quando era stata usata anche lì nel primo stint di gara. Paradossalmente invece quella che è andata bene negli Stati Uniti è stata la gomma dei due stint finali, la mescola dura (banda bianca), ovvero la C2, che invece in Messico aveva clamorosamente fallito sulle Ferrari. In Usa invece con le gomme dure Leclerc ha recuperato parte del distacco, e poi con le soft nell'ultimo stint si è messo a girare sul passo di 1'38", recuperando terreno su come Bottas e Verstappen che erano anche loro su una strategia a due soste. E si è permesso persino di strappare (con le soft) il giro più veloce della corsa al 44° passaggio in 1'36" 169. E non è che gli altri rivali in testa alla gara corressero in souplesse, anzi tirava-



no anche loro per raggiungerli a vicenda. Quindi in realtà la Ferrari il ritmo gara lo ha avuto. Ma soltanto a sprazzi. Allora di cosa può essere la colpa di una gara così opaca? Forse della pista texana che ha un asfalto molto sconnesso e ondulato che sicuramente ha penalizzato più la delicata Ferrari che ha una deportanza inferiore alle avversarie e magari se l'assetto è molto rigido e gli scuotimenti sono eccessivi, può perdere aderenza più facilmente. E in quella serie di curve e controcurve veloci della prima parte di pista di Austin, se l'auto non genera molta downforce e la gomma non garantisce abbastanza grip, si perde una vita.

Ci manca purtroppo la controprova di Vettel, che è andato ko troppo presto. Nelle gare precedenti ab-

USCIAMO ASSAI DELUSI DAL GP USA, UNA GARA CHE NON HA RISPESCHIATO IL NOSTRO VALORE

MATTIA BINOTTO





biamo capito che Leclerc, che è un “piedone” pesante sul giro di qualifica, non ha però la stessa sensibilità di Seb in gara, quando bisogna guidare sul velluto per far funzionare le gomme senza stressarle. Più volte nelle corse precedenti Vettel è riuscito a ottenere il massimo dalle gomme della Ferrari mentre Leclerc no. Il confronto sarebbe stato utile per capire se la disastrosa gara americana della Ferrari sia stata anche colpa di una difficoltà di Leclerc ad adattarsi alla guida che richiedeva l’asfalto texano, o se è ricomparso il solito cronico problema di temperature di funzionamento delle gomme che erano state il punto debole della Ferrari nelle gare fredde dei primi mesi dell’anno. E in Usa stavolta faceva freschino...

UNA DELUSIONE DEL TUTTO INATTESA
Sopra, Binotto al muretto, quasi incredulo per la delusione, visto quanto è accaduto alla Rossa nel Gp Usa. Al centro, le gomme tenere della Pirelli, il via della gara e, nella foto grande, Leclerc, quarto alla fine

Le malizie sul flusso di benzina

Poi c'è la tesi più maliziosa, sollevata con arroganza da Verstappen a fine gara. Che in un'intervista concessa a un sito web olandese, riguardo alla gara mediocre della Ferrari, avrebbe detto senza mezzi termini: «È quello che succede quando smetti di fare i “giochetti”». Verstappen si riferiva alla vicenda politico-regolamentare nata a inizio del week end americano, quando la Fia ha diramato una direttiva tecnica che sanciva con più precisione la metodologia di rilevamento del flussometro. Ovvero del sistema che misura la quantità di carburante che deve affluire al motore e che è rigorosamente fissata in 100 kg/ora.

Secondo voci maliziose che da mesi circolano nel paddock la Ferrari riusciva ad aggirare la normativa grazie a una trovata interna. La Red Bull cosa ha fatto? Non ha accusato apertamente la Ferrari ma ha chiesto alla Fia se un sistema di loro invenzione (evidentemente simile a quello del Cavallino) che avrebbero voluto applicare al motore Honda fosse regolare o meno. La Fia ha risposto di no. Questa interrogazione tecnica è stata fatta il 22 ottobre, prima del GP del Messico, ma la risposta chiarificatrice della Fia è arrivata soltanto alla vigilia del GP degli Stati Uniti. Dove la Ferrari ha perso improvvisamente una parte della propria competitività sui rettilifi. Secondo la Red Bull è la prova che la Ferrari ha dovuto adeguarsi alla direttiva Fia.

Però ad onor del vero va detto che i numeri dicono qualcosa di diverso. In qualifica la SF90 ha continuato a stabilire le velocità più alte fra tutti quanti i top team. In particolare Vettel e Leclerc, nel punto di massima velocità di Austin, sono stati cronometrati a 326,1 e 326,0 km/h rispettivamente. E l'auto più veloce era l'Alfa di Giovinazzi in 328,1 km/h che sempre da un V6 Ferrari è spinta. La Red Bull di Verstappen ha toccato i 324,9 km/h e le Mercedes erano a quota 323 km/h. Ma secondo i ferraristi le SF90 impiegavano ali più cariche per migliorare il grip delle gomme, e questo spiegherebbe il divario minimo rispetto ad altre piste dove fra Ferrari e rivali c'erano anche 8 km/h. Insomma, la Ferrari avrebbe sacrificato velocità in rettilifo per avere più velocità in curva. E secondo i rilevamenti, per la prima volta ad Austin la velocità della SF90 nelle curve lente e medie, da sempre tallone d'Achille della Ferrari, era analoga a quella delle Mercedes. Infine la velocità sul traguardo, che ad Austin premia soprattutto le doti di accelerazione del motore (quindi coppia e potenza), vedevano ancora prevalere le Ferrari. Che con 225,1 e 224 km/h erano le più rapide davanti alla Mercedes di Hamilton (222,5 km/h e alla Red Bull di Verstappen (222,1 km/h). Quindi stando a questi numeri il richiamo della Fia al rispetto delle norme sul flussometro non avrebbe penalizzato più di tanto il motore Ferrari. Anche se il risultato della gara fa immaginare il contrario.

La controprova l'avremo al prossimo GP: quello del Brasile a Interlagos. Dove c'è il famoso lunghissimo rettilifo in salita nel quale il motore della Sf90 potrà fare di nuovo la differenza. Se la Ferrari tornerà a volare in rettilifo, potrà ricacciare in gola a Verstappen e alla Red Bull le sue accuse maliziose. ●

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>

GIOVEDÌ 31 OTTOBRE

VETTEL: «Io vedo il bicchiere mezzo pieno, perché senza dubbio la nostra vettura ha fatto un notevole passo avanti in termini di competitività. Credo che in qualifica abbiamo dimostrato di essere molto veloci mentre in gara siamo sullo stesso livello se non di poco dietro ai nostri principali rivali, e questo fa sì che, se non va tutto perfettamente, rimanere in prima posizione non sia facile. Non è mai facile sbilanciarsi prima di scendere in pista, ma questo che abbiamo dimostrato di essere competitivi su tutti i circuiti. L'ambizione, dunque, non può che essere quella di vincere ogni gara di qui alla fine della stagione».

LECLERC: «Qualcuno ha deciso che arrivare sul podio del Mondiale avrà un peso sulle gerarchie interne al team. Non è assolutamente così, lo abbiamo già detto, prima viene l'interesse della squadra. Tengo a quel piazzamento semplicemente a titolo personale. Lo scorso anno lottavo per il 12° posto, quest'anno posso ambire a finire tra i primi tre, al mio primo anno in Ferrari, è normale che l'idea mi piaccia... Credo che abbiamo la macchina giusta per poter pensare in grande, per cui siamo pronti a dare il massimo, anche sfruttando l'esperienza del recente Gran Premio del Messico. La pista è molto bella e speriamo di poterci divertire».

VENERDÌ DOPO LIBERE

LECLERC: «Nel complesso è stata una giornata positiva. Nonostante il problema che ho avuto nella prima sessione e il mio miglior tempo cancellato dalla Direzione Gara, la macchina mi ha trasmesso delle buone sensazioni, specie in configurazione da qualifica. La pista è piuttosto sconnessa, qualcosa di insolito in Formula 1, ma sono sicuro che nell'arco del weekend riusciremo ad adattarci anche a questo. Dobbiamo lavorare ancora per migliorare il nostro passo gara

perché abbiamo visto che i nostri rivali in questo senso sono già a posto. Vediamo che cosa ci riserva la giornata di domani».

VETTEL: «È sempre divertente qui ad Austin, anche se la pista probabilmente non è nelle migliori condizioni visto quanti dossi ci sono. Tuttavia è così, non ci possiamo fare niente e questo ci rende tutto un po' più complicato. La vettura inizialmente mi è sembrata buona, e questo è positivo, poi però abbiamo provato alcune modifiche che non sono andate nella direzione giusta. Se non altro abbiamo capito di che cosa abbiamo bisogno e credo che domani potremo migliorare sul giro veloce. Per quanto riguarda il passo gara c'è invece ancora parecchio da fare per essere al livello dei rivali. Conosciamo le nostre debolezze e i punti di forza: in qualifica i nostri limiti sono meno evidenti, mentre in configurazione gara siamo più in difficoltà. Tutto considerato, tuttavia, sono fiducioso che possiamo migliorare parecchio: ci concentreremo sui nostri punti deboli e vediamo che cosa riusciamo a portare a casa».

SABATO DOPO QUALIFICHE

VETTEL: «Domani sulla griglia di partenza mi separeranno otto metri dalla vettura di Valtteri (Bottas): è strano perché oggi in qualifica sono stati certamente di meno. Dodici millesimi sono veramente pochi, possiamo proprio dire che ci è mancata un po' di fortuna. Devo ammettere che nel primo tentativo avrei avuto del margine perché il mio obiettivo era segnare un tempo buono e poi provare a migliorarlo con il secondo treno di gomme. Invece sono stato un po' troppo aggressivo, e forse la pista era leggermente peggiorata, così non mi è riuscito di limare quel tanto che mi sarebbe bastato per conquistare la pole. La prima fila qui non è male, come dimostra anche la partenza di Kimi dello scorso anno: sarà importante azzeccare tutto allo start e non sbagliare nulla con la strategia delle gomme. Abbiamo visto

domenica scorsa che a volte il rischio ripaga, per cui faremo tutte le necessarie valutazioni prima del via. Sul passo gara venerdì non eravamo a posto ma credo che oggi la vettura abbia fatto progressi sotto tutti gli aspetti, quindi stiamo a vedere quali saranno i valori in gara nel Gran Premio».

LECLERC: «Con così poco tempo pista questo weekend, dopo aver perso metà della prima sessione di libere e per intero la terza, la qualifica non è stata affatto facile. Dopo il Q2 ho cominciato ad avere più fiducia nella vettura ma nella fase decisiva i nostri rivali sono stati più veloci. Io per natura voglio sempre di più ma penso che la quarta posizione odierna possa essere soddisfacente tutto considerato. Fino a questo momento il weekend non è stato ideale ma sono cose che capitano nel motorsport. Ora sono pronto a concentrarmi sulla corsa: la partenza è sempre complessa qui e spero che mi offra delle opportunità. La pista è ricca di dossi e questo in fondo non mi dispiace perché può rimescolare un po' le carte. Le sconnessioni, a seconda di come sono gestite, possono dare delle conseguenze al bilanciamento delle vetture per cui il pilota ci può mettere del suo. Il nostro passo gara non era dei migliori nella giornata di ieri ma dopo il venerdì abbiamo lavorato sulla macchina e credo che i cambiamenti che abbiamo apportato daranno i loro frutti in gara».

BINOTTO: «Oggi è stata una qualifica molto serrata e penso che questo sia un fatto positivo per il nostro sport, anche se come Ferrari ci dispiace un po' perché Seb era vicinissimo alla pole position. Per quanto riguarda Charles è un peccato, dato che il problema al motore che ha

avuto in mattinata gli ha fatto perdere l'intera sessione di libere. Ciò si è rivelato abbastanza negativo per lui in termini di confidenza con la vettura dopo le modifiche di configurazione che abbiamo apportato da ieri. Sono sicuro che avrebbe potuto fare molto meglio con più tempo pista a disposizione. Domani sarà un'altra gara lunga, abbiamo bisogno di un buon inizio, di una buona strategia e di bei duelli per offrire uno spettacolo entusiasmante ai nostri fan. Saranno importanti sia il ritmo di gara che il degrado delle gomme. Credo che da ieri siamo migliorati e sono sicuro che i nostri piloti saranno in grado di combattere con i loro rivali. Siamo partiti davanti più volte senza riuscire a vincere, vediamo se questa volta possiamo invertire la tendenza».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: «È stata una gara molto difficile, specie durante il primo stint nel quale non sono riuscito a far lavorare bene la gomme anteriori. Ho fatto fatica a trovare grip e dobbiamo capire che cosa sia esattamente successo. Gli altri due stints sono stati migliori ma comunque non sufficienti per essere pienamente competitivi. Per me è stata una gara piuttosto solitaria. È un peccato per il team non aver portato al traguardo entrambe le vetture. Congratulazioni a Lewis per la conquista del titolo: è un grande campione e ha vinto meritatamente».

VETTEL: «Sono molto deluso per il ritiro. Ero convinto che avremmo potuto ottenere un buon risultato. Al via ho avuto pochissimo grip e ho dovuto lasciare passare diverse macchine. Ho fatto molta fatica a far lavorare la vettura in



maniera corretta, soprattutto nelle curve verso destra. Ho il dubbio che forse ci fosse qualcosa di rotto già in quel momento. Poi, dopo sette giri, la sospensione si è rotta dopo un passaggio su un dosso vicino alla curva 8. È strano perché in quel giro non avevo fatto niente di diverso dai precedenti eppure è capitato. Oggi di sicuro c'era il potenziale per arrivare sul podio, quindi è un peccato. Mi voglio congratulare con Lewis per la vittoria nel campionato del mondo».

BINOTTO: «Prima di tutto vorrei congratularmi con Lewis (Hamilton) per aver conquistato un altro titolo mondiale: ha vinto meritatamente.

Per quanto riguarda la nostra gara, oggi ci aspettavamo molto di più. Seb ha avuto un problema con la sospensione posteriore destra, il cui braccio superiore si è rotto in una fase molto precoce della gara. Pensiamo che ci fosse un problema sin dal primo giro, ma dobbiamo esaminare tutto per capire cosa sia successo esattamente. La gara di Charles è stata compromessa dal suo primo set di pneumatici, con il quale non ha avuto alcun grip. Non siamo riusciti a capire perché fosse così lento e fuori ritmo. Nel secondo e terzo stint ha invece avuto un buon passo, ma è difficile fare un paragone con gli altri poiché a quel punto tutti si trovavano in una situazione di gomme diversa. A fine gara con le gomme morbide si è trovato bene, al punto di stabilire anche il giro più veloce. Dopo questa gara abbiamo molto da analizzare e da capire. Siamo profondamente delusi perché al momento non crediamo che questo risultato rispecchi il nostro reale potenziale. C'è qualcosa da imparare da ogni risultato negativo e questo è ciò che faremo».



2019

**Campioni Del Mondo
Costruttori F1**

2019

**Campioni Del Mondo
Piloti WRC**



PER ESPANSIONE PER PROPRIO REPARTO COMPOSITI CERCA:

• Ufficio Tecnico Compositi: Progettista Senior (Ref. Pos.: PS)

Si ricerca una persona con le seguenti conoscenze/esperienze:

Disegno e progettazione meccanica di componenti finiti ed attrezzature per la realizzazione di tali componenti finiti

Progettazione Prodotti Strutturali in composito

Esperienza nell'assemblaggio di compositi/metallo

Esperienza nella progettazione della laminazione (plybook, lay-up)

Esperienza nell'uso di CAD 3D (CATIA) e CAD 2D (Autocad)

Creazione di schede tecniche di prodotto

Conoscenza dei materiali metallici, termoplastici e termoindurenti

Laurea in ingegneria meccanica, aerospaziale

Lingua inglese: B2

Propensione al lavoro in team

Esperienza in Reparto Corse o azienda del Motorsport

Luogo di lavoro: Provincia di Bologna

• Ufficio Produzione Compositi: Process Engineer (Ref. Pos.: PE)

Si ricerca una persona con le seguenti conoscenze/esperienze:

Produzione di materiale composito

Lettura del disegno tecnico, plybook, schede tecniche

Redazione di documentazione di produzione, istruzioni di lavoro

Organizzazione e gestione della produzione

Distinta base di produzione e ciclo di lavorazione

Assemblaggi di parti in materiali diversi (metallo-composito, composito-composito)

Laurea in ingegneria meccanica, aerospaziale

Lingua inglese: B2

Propensione al lavoro in team

Esperienza in Reparto Corse o azienda del Motorsport

Luogo di lavoro: Provincia di Bologna

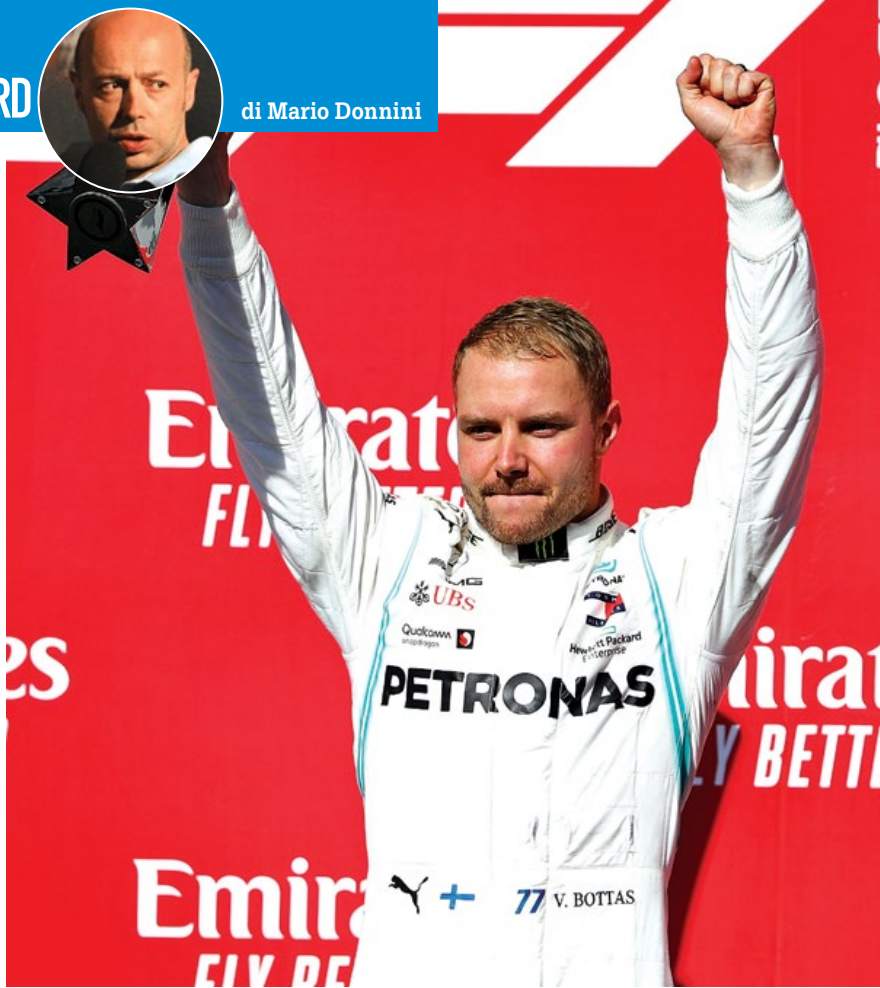
Inviare CV a: segreteria.dir@bmcairfilters.com



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

VALTERI BOTTAS

Quarta vittoria dell'anno e settima complessiva in F1, dopo una pole tiratissima, millimetrica e stupenda. È la stagione del definitivo sdoganamento per Valtteri Bottas, non più (e non lo è mai stato, in realtà) cameriere, ma ristoratore di gran classe e gran gourmet che nel finale di gara riesce a riprendere e a sorpassare un Hamilton che proprio non gli regala un bel niente, neanche nel giorno più bello. E con questa, tutti coloro che non credono nel finlandese son serviti. La riconferma in Mercedes l'ha pienamente meritata. Anche dimostrando che sul giro secco è capacissimo di regalare delusioni in serie al leggendario caposquadra... Wow!



MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

ALEXANDER ALBON

La toccata immediata con la McLaren di Sainz - tipica toccata di gara - gli squinterna l'avvio, costringendolo a una sosta anticipata al primo giro che potrebbe preludere a una corsa sostanzialmente rovinata. Macché. Invece il ragazzo della Red Bull da lì in poi tira come un dannato e per tutta la corsa non fa altro che sorpassare avversari, all'interno di una tattica ormai su tre pit, stop, tanto da ottenere un bellissimo quinto posto finale, che lo rende, a conti fatti, alla fine la migliore delle non-star.



MIGLIOR FILM

LEWIS HAMILTON

Apparentemente cauto in qualifica, in gara si scatena fin dal via e diviene protagonista di una prestazione maiuscola, che gli consegna il sesto titolo mondiale su un tracciato che ama e dopo una gara che lo vede sempre e comunque stupendo protagonista. Anche se un pizzico di meno dello scatenato compagno di squadra Bottas, a suo agio con la tattica a due pit-stop, a differenza di Lewis, orientato sulla fermata singola. Ma son solo dettagli. Di fatto, Hammer è a un passo dai sette titoli mondiali di Schumi e a oggi non ci sono motivi e contesti tali da far ritenere che la rincorsa sia impossibile. Anzi. Che film...





MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Poi si dice che la Mercedes della seconda parte della stagione non è esattamente quella dominatrice e umiliante della prima... Okay, ma la verità è che una Casa che vince quattordici gare su diciannove l'egemonia reale la dimostra in tutto il campionato, altroché. Con i suoi piloti Bottas e Hamilton che si giocano la vittoria in modo spettacolare, privilegiando la strategia ma anche lo stupendo stato di forma di Bottas, che va a vincere in un chiaro feudo di Lewis. Detto questo, raggiungono quota dodici titoli mondiali (Piloti e Costruttori) consecutivi, facendo di meglio rispetto alla Ferrari dell'era Schumi. Potrebbe anche bastare, per dire che una regia del genere non s'era mai vista.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

LANDO NORRIS

Dedicato a chi pensa che Lando Norris sia velocissimo ed efficace solo sul giro secco. Stavolta va ben al di là della top ten in Q3, imbroggiando una gara d'attacco che lo vede gran sesto dopo dieci giri e settimo alla fine davanti al coriaceo e velocissimo compagno di squadra Sainz. Il tutto a lode e gloria di una rinata McLaren, ormai proverbialmente quarta forza del mondiale. Bravi tutti e avanti così, ragazzi.



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

DANIEL RICCIARDO

Oрмаi Daniel Ricciardo si abbina al premio degli effetti speciali, facendo sembrare credibile e para-missilistica perfino la sua Renault, comunque tecnicamente in netta ripresa, dopo i chiari di luna di questa deludente stagione. Tanti gli attacchi, i sorpassi, le puntate e, malgrado questo, resta notevole il suo stint iniziale di 22 giri pieni, prima di mettere le dure e orientarsi su una strategia a sosta singola. Bravissimo, tostissimo e meritevole di destini e contesti senz'altro più onorevoli e consoni alla sua classe pura.

LA STATUETTA SPEZZATA

FERRARI



Dai, ci si aspettava tanto, infinitamente di più, dal Gp Usa. In qualifica c'è il problema di affidabilità che fa perdere Fp3 a Leclerc tarpandogli le ali, montando una power unit di specifica meno evoluta. E vivendo poi, verso il prossimo Gp, anche il dubbio atroce relativo alla possibilità o meno di poter recuperare l'unità ovvero di incorre tristemente nella penalità. Tornando al Texas, in gara il passo è quello che è, ossia deludente. Niente a confronto della sindrome dell'8 che colpisce Vettel, ritirato all'ottavo giro per la sospensione posteriore sinistra che va a ramengo proprio ala curva otto. Braccetto spezzato & statuetta pure, abbiate pazienza.



I VOTI DEL GRAN PREMIO

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

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	ALBON
PILOTA MENO COMBATTIVO	KUBICA
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	VETTEL
PILOTA MENO SFORTUNATO	SAINZ
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA MENO FORTUNATA	RENAULT
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	TORO ROSSO



Sulla scia delle polemiche di pochi giorni prima accese a Città del Messico per il suo comportamento in qualifica e in gara, che ci avevano consegnato il Max Verstappen prima maniera, il ragazzo della Red Bull è arrivato ad Austin ancora bello carico e in modalità bullo. Quando il giovedì pre GP USA gli hanno fatto notare che Lewis Hamilton lo aveva paragonato a un siluro per come aveva affrontato la curva 1 dopo la partenza sul circuito messicano, Verstappen che per queste cose non ha mai la battuta pronta, per evidente mancanza di umorismo, si è subito irrigidito, ha stretto i denti ed ha dato dello stupido al collega inglese della Mercedes. Non contento, ha aggiunto: «*Se Lewis e Sebastian parlano di me, vuol dire che gli sono entrato nel cervello e questo è un buon segno*». Che c'entra Vettel? Il tedesco aveva risposto sorridendo a chi gli aveva domandato qualcosa su quel primo giro di Max in Messico. Insomma, invece di cavarsela con qualche simpatica frase, mettendola in caciara, Verstappen preferisce fare il duro, passare agli insulti, all'auto convinzione di non far dormire la notte il quattro volte campione del mondo Vettel e il fresco sei volte campione del mondo Hamilton. L'importante è crederci... Qualcuno dovrebbe offrirgli, magari gratuitamente, qualche corso di umorismo, ma se neanche la vicinanza di Daniel Ricciardo negli anni trascorsi assieme in Red Bull, è servita a renderlo malleabile, sarà dura. Per fortuna, Verstappen si è poi calmato, ha disputato una qualifica di alto livello concludendo terzo a 67 millesimi dal poleman Valtteri Bottas



Verstappen bullo da podio

VELOCE TANTO CON LE PAROLE QUANTO CON IL PIEDE DESTRO. MAX CHIUDE AL TERZO POSTO. E ORA VUOL TERMINARE IL 2019 AL TOP

e a 55 millesimi da Vettel. In gara, in fase di partenza, non è stato un siluro alla prima secca curva a sinistra, si è comportato diligentemente ed ha superato con facilità il tedesco della Ferrari in difficoltà. Subito secondo, con Hamilton risalito prontamente terzo, ha impostato il Gran Premio con l'intento di finire tra le due Mercedes, magari provando a dare fastidio a Bottas. Dopo che i due piloti di Toto Wolff hanno preso il sopravvento, grazie anche alla diversa strategia di Hamilton che ha effettuato un solo cambio gomme, nel finale Verstappen ha dato l'anima per cercare di andare a prendere l'inglese, sempre più in difficoltà con le Pirelli hard: «*Purtroppo negli ultimi due giri una bandiera gialla mi ha impedito di tentare l'affondo su Hamilton al termine del rettilineo, senza quel problema sono convinto che*

l'avrei superato concludendo secondo. A fine corsa, ho realizzato che avevo perso un grande pezzo del mio fondo vettura ed è un peccato perché avrei potuto essere più competitivo. In partenza è andata bene, mi sono portato dietro a Bottas, ma lui era più veloce e rapidamente ha messo un gap di 5". Penso che la strategia che abbiamo impostato, sui due pit-stop, sia stata corretta, non potevamo fare nulla di diverso. In ogni caso, abbiamo compiuto un bel salto in avanti ad Austin, tornando a lottare per le prime posizioni. Non sarà facile, ma nelle prossime due gare non ci arrenderemo di certo». Verstappen ha poi rivolto i propri complimenti sinceri a Hamilton per la conquista del sesto titolo ed ha anche potuto festeggiare al meglio, sul podio ritrovato dopo tre gare, i 100 Gran Premi raggiunti in F1 dal 2015 a og-



gi. Ma non è stato soltanto l'olandese ad essere uno dei protagonisti del Gran Premio americano. Il suo giovane compagno di squadra Alexander Albon, che non va dimenticato è un rookie ed è stato promosso dalla Toro Rosso alla Red Bull soltanto a fine agosto per prendere il sedile di Pierre Gasly, ha disputato una corsa straordinaria. Sesto in qualifica, alla prima curva si è trovato a sandwich tra Charles Leclerc e Carlos Sainz, ha avuto un forte sovrasterzo ed ha urtato con una certa violenza la McLaren dello spagnolo. Per fortuna, entrambi hanno potuto proseguire, ma Albon si è subito dovuto fermare ai box per avere danneggiato il fondo e l'ala anteriore. Ripartito ultimissimo, l'anglo-thailandese ha prodotto una rimonta scintillante, di quelle che rimangono scolpite nella memoria. Si dirà, bella for-

MAX E ORA QUARTO NE MONDIALE PILOTI

Ha provato fino in fondo a infilarsi tra le Mercedes di Bottas e Hamilton, ma alla fine Max Verstappen s'è dovuto accontentare della terza posizione grazie alla quale si è installato al quarto posto nel Mondiale Piloti quando mancano due Gp alla conclusione della stagione

za con la Red Bull-Honda, ma come detto sopra, il buon Albon ha pochissima esperienza in F1 eppure ha corso e superato gli avversari come fosse un pilota con un centinaio di gare sulle spalle: «La mia corsa è stata compromessa fin dalla prima curva, penso che avrei potuto conquistare la quarta posizione ai danni di Leclerc senza quel problema iniziale che mi ha fatto perdere tanto tempo e piombare ultimo e staccato. Ma alla fine, è stata per me una gara molto divertente, non so neanche quanti sorpassi ho fatto, sicuramente tanti. Considerando che non è entrata nessuna safety-car che potesse aiutarmi a ricompattarmi col gruppo, il problema al fondo della mia vettura, penso che è stato un bel recupero». Albon continua ad avere ottenuto più punti di Verstappen, per l'esattezza 68 contro 54. ●



McLaren si riscatta

CON NORRIS E SAINZ ENTRAMBI A PUNTI CANCELLA LO ZERO DEL MESSICO ED È SEMPRE PIÙ QUARTA FORZA DEL MONDIALE

Era necessario un pronto riscatto dopo la debacle in terra messicana, dove la McLaren per la quinta volta su diciotto gare non aveva conquistato punti. Per la difficoltà di Carlos Sainz nel tenere in temperatura le gomme, per un pit-stop disastroso che ha fermato Lando Norris. Ad Austin, la McLaren è tornata protagonista, portando le due MCL34 nella Q3 della qualifica monopolizzando la quarta fila. Tanta roba. La corsa si è conclusa nel migliore dei modi, con Norris settimo e Sainz ottavo, con qualche rammarico per quel contatto alla prima curva dopo il via innescato da Alexander Albon che gli ha fatto perdere il passo e posizioni nell'importante primo giro. Per il rookie inglese, la settima posizione di Austin è il quarto miglior risultato 2019 dopo il pari piazzamento di Singapore e i due sestimi posti di Sakhir e Spielberg: «Sono partito bene, dopo poche curve da ottavo che ero in griglia, occupavo la quinta posizione. Il primo stint con le gomme soft non è stato facile, ho dovuto lottare molto

rispetto a Ricciardo negli ultimi giri con quella mescola. Dopo, con le Pirelli dure, è andata meglio. Ho messo Daniel nel mirino, ho aspettato che commettesse qualche errore, ma non è accaduto. Abbiamo fatto il secondo pit-stop montando gomme medie, ho recuperato, sorpassato, una fase della gara divertente». Alla fine è arrivato a poco meno di quattro decimi da Ricciardo. Un confronto importante quello tra la Renault e la McLaren in quanto le due squadre si stanno contendendo il quarto posto nella classifica costruttori. Il team di Zak Brown ha conquistato 10 punti, gli stessi della Renault, e così il divario è rimasto uguale: 38 punti, 121 per la McLaren contro gli 83 dei rivali. Per Sainz il GP americano è stato speciale essendo il centesimo in carriera: «Sento che potevo ottenere di più dell'ottavo posto finale, ma la mia corsa è stata subito compromessa alla prima curva dal contatto con Albon. Con le gomme dure ho fatto un lungo secondo stint, la velocità è sempre stata buona e considerando

**DOPO IL SECONDO
PIT STOP HO
RECUPERATO E
SORPASSATO UNA
FASE DI GP
DIVERTENTE**

LANDO NORRIS



che Lando aveva un notevole vantaggio su di me, ho badato a mantenere la ottava piazza controllando Hulkenberg». Il tedesco ha concluso a 3"9 dallo spagnolo mentre Norris, davanti a Carlos, aveva un margine di 17"9. Sainz ha ora 80 punti nella classifica piloti ed è settimo in classifica. Ha scavalcato Pierre Gasly, ma è stato superato da Albon. Di fatto, come oramai si sa, è il primo dei piloti che non corrono per i tre top team Mercedes, Ferrari, Red Bull. Cento Gran Premi, dicevamo, un bel traguardo per il 25enne nato a Madrid e che da qualche tempo vive a Londra. E dire che nel 2015, quando era pilota Junior Red Bull e neo campione della World Series Renault, aveva rischiato di rimanere fuori dal Mondiale F1, Helmut Marko non era completamente convinto di lui. Soltanto una serie di fattori esterni, ovvero il passaggio di Sebastian Vettel alla Ferrari, la promozione in Red Bull di Daniil Kvyat, la bocciatura di Jean-Eric Vergne, hanno permesso a Sainz di salire sulla Toro Rosso assieme a Max Verstappen, anche lui al traguardo dei 100 Gran Premi in USA. A conti fatti, non si può non affermare che per entrambi la carriera è stata più che brillante.

Massimo Costa



PER SAINZ SONO GIÀ 100 GP

Sopra Mario Andretti con Zak Brown al box della McLaren. Dopo una strepitosa qualifica Norris ha colto la settima piazza davanti al compagno di squadra Sainz che ad Austin ha festeggiato il 100 Gp in carriera



Prestazione davvero super per Ricciardo, qui mentre infila Vettel, che ha chiuso al 6° posto in Texas



Ricciardo 6° che vale oro

DANIEL CONQUISTA PUNTI PESANTI E RIPORTA UN PO' DI SERENO IN CASA RENAULT. DOVE SONO IN ARRIVO I TECNICI FRY E DE BEER

Un sesto posto che vale oro, che fa tirare un sospiro di sollievo. Un sesto posto non fortunoso quello ottenuto ad Austin da Daniel Ricciardo, protagonista di una gara gagliarda, convincente, con una Renault che finalmente ha riguadagnato quel ruolo di "primo degli altri". E poi, la soddisfazione di mettersi dietro le due principali rivali per la classifica costruttori, le McLaren di Lando Norris e Carlos Sainz. Con gli otto punti recuperati, Ricciardo entra nella top 10 della classifica piloti con 46 lunghezze. Nico Hulkenberg invece, ha concluso nono portando altri punti in cascina per la Renault, ma la strategia adottata per lui non è stata propriamente perfetta, costringendolo a rimanere in pista con le hard troppo a lungo, perdendo un sacco di tempo. Peccato, si poteva fare sicuramente meglio. Alla fine, il team diretto da Cyril Abiteboul ha incassato 10 punti, allungando sulla Racing Point e sulla Toro Rosso in maniera definitiva, ma non recuperando nulla sulla

McLaren, che ha preso gli stessi punti, 10. Dicevamo, un sospiro di sollievo per il costruttore francese perché nelle precedenti gare, non era andata benissimo. Sul banco degli accusati è finito Abiteboul, incapace di prendere la via giusta in tutti questi mesi, addirittura travolto dalla squalifica di Suzuka per utilizzo del sistema frenante non conforme al regolamento. Un danno di immagine notevole per una Renault che non vive un momento di gloria anche nel settore produzione, con una riduzione del 4,4 per cento delle vendite auto nell'ultimo trimestre. Poi, non va dimenticato il terremoto ai vertici dell'azienda, con lo scandalo che ha coinvolto oramai un anno fa il presidente Carlos Ghosn arrestato in Giappone, uomo appassionato di corse e che aveva fortemente sostenuto il rientro in F1. Ora, il CEO di Renault è Clotilde Delbos che non ha certo bocciato il progetto motorsport, ma ha dichiarato che sarà operata una revisione in tal senso. Ad Abiteboul si incolpa anche il fatto

che la Renault si è trovata incredibilmente senza team cui fornire motori perché, dal 2021, la McLaren passerà ai Mercedes. La Renault ha investito tanto per raggiungere il quarto posto nella classifica costruttori del 2018 e una annata storta non potrà cambiare il programma iniziale voluto da Ghosn, quello di arrivare a confrontarsi con Ferrari e Mercedes, come i francesi erano abituati: lottare per vincere.

Abiteboul sostiene che le aspettative esterne (dunque non della squadra) per il 2019 erano molto alte, anche troppo, per via dell'arrivo di Ricciardo, un pilota vincente, amato dagli appassionati, abituati a vederlo con costanza nelle prime posizioni. Forse il team principal francese doveva aspettarselo che se ingaggi un pilota come Ricciardo, poi devi offrirgli una monoposto competitiva. Sorprendersi che la presenza del pilota australiano abbia portato pressioni ulteriori, è bizzarro. Renault sta già lavorando sodo sulla vettura del 2020, e anche sulla power unit. Nel weekend di Austin ha annunciato l'arrivo del progettista Pat Fry, ex Benetton, McLaren e Ferrari, e l'aerodinamico Dirk de Beer (ex Williams), rivoluzionando di fatto il proprio reparto tecnico. E' necessario presentarsi al via del prossimo mondiale con un mezzo soddisfacente, in grado di far dimenticare in fretta il 2019. E poi, non confermato Hulkenberg, Renault iavrà un altro top driver in ascesa, quell'Esteban Ocon costretto a un anno sabbatico, ma di grande talento e soprattutto un pilota francese. La pressione sarà ancora maggiore.

Massimo Costa





Giovinazzi ancora con Alfa

PRONTA LA RICONFERMA PER ANTONIO CHE ANCHE NELLA PROSSIMA STAGIONE RAPPRESENTERÀ L'ITALIA SULLA GRIGLIA DEL CIRCUS

AUSTIN - Dato l'esito delle qualifiche, con Giovinazzi e Raikkonen che non sono riusciti a superare la tagliola di Q1 e si sono dovuti accontentare rispettivamente del sedicesimo e diciassettesimo posto sullo schieramento di partenza, il clima che si respirava all'interno della compagine della Casa di Arese era assai teso e concentrato. Dopo un convincente lavoro svolto nei turni di probe libere, i due portacolori della Casa di Arese non sono però riusciti a incidere nella fase decisiva della giornata di sabato. Ancora una volta, Giovinazzi e Raikkonen sono stati costretti a impostare il loro gran premio su una complicata corsa di recupero, alle spalle di troppi diretti avversari che in questa fase della stagione stanno avendo un rendimento più solido.

Raikkonen sfiora la zona punti

Sulla pista sulla quale aveva trovato il suo ultimo successo in carriera dodici mesi fa, Raikkonen è stato autore di una corsa molto convincente che lo ha visto sfiorare la zona punti.

Il quarantenne pilota finlandese ha preso il via con le gomme Soft e ha compiuto un brillante recupero nella prima fase di gara. L'undicesima posizione finale dell'ex iridato con la Scuderia Ferrari nel 2007 alle spalle della Racing Point di Perez è soprattutto figlia della cattiva prestazione in qualifica, quando un bloccaggio nel giro decisivo gli ha

fatto perdere tre decimi che si sono rivelati decisivi. Il driver di Espoo che non centra la zona punti dalla corsa di Budapest che ha preceduto la pausa estiva, è apparso in netta crescita e avrebbe meritato di muovere nuovamente la classifica al termine di una corsa ad alto livello, ma la partenza dalla nona fila sullo schieramento è stata purtroppo decisiva sul suo bilancio.

Giovinazzi perde il ritmo nel primo stint

A differenza di Raikkonen, che ha preso il via con le mescole Soft, Giovinazzi ha disputato il primo stint di gara con le gomme Medie, che si sono rivelate meno performanti e sono costate alcune po-

Sport Pads
**Dalla Pista
alla Strada.**



Distribuito da:

motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

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



La C38 non tiene il passo delle dirette competitor

In questa fase conclusiva della stagione la Casa di Arese sta un po' pagando la mancanza di sviluppi tecnici, che sulla C38 sono abbastanza limitati a differenza di quanto avviene nel caso delle scuderie in diretta concorrenza della compagine con sede a Hinwil, che, dopo aver perso Simone Rest, tornato alla Scuderia Ferrari, nel corso della stagione, sembra sia soprattutto focalizzata sulla monoposto della prossima stagione. La C38 era un po' stata concepita seguendo le linee guide della Ferrari SF90.

Ma a differenza delle monoposto della Casa del Cavallino, le vetture del team zurighese non sono però riuscite a beneficiare di altrettanti aggiornamenti e rimanere competitive nel corso della stagione. Questa volta, non si sono verificati errori di strategia che hanno reso meno incisivo il rendimento dei due piloti. In gara, il livello di performance con le gomme Hard di entrambe le vetture non è stato ottimale.

Giovinazzi, c'è la riconferma

Anche a Austin non ci sono stati annunci ufficiali in merito al prolungamento del contratto di Antonio Giovinazzi, Enrico Zanarini, manager del pilota pugliese, era presente in Texas e ha confessato di non avere preoccupazioni. L'annuncio sarebbe quindi alle porte e dovrebbe arrivare già nelle prossime ore. Intanto, si è definitivamente allontanata l'ombra di Nico Hulkenberg, che si era offerto alla Casa di Arese ed è molto vicino a Frederic Vasseur.

Il tedesco, secondo voci circolate nel paddock texano, non sarebbe propenso ad accettare un ruolo di terzo pilota o test driver per un programma al simulatore (si era fatto il nome della Scuderia Ferrari). Il suo obiettivo principale è quello di correre. Il tedesco starebbe trattando con Ed Carpenter per un programma nella Indycar Series limitato però ai circuiti stradali. Il pilota di Emmerich per motivi di sicurezza non intende cimentarsi sugli ovali.

Non hanno preso invece quota le trattative con la BMW per un volante nel DTM, dal momento che la Casa di Monaco di Baviera già dispone di un ex F1 (Timo Glock) e non sarebbe disposta a pagare le cifre richieste dal pilota della Renault. ●

sizioni al pilota pugliese a inizio gara. Come per il compagno di squadra, il muretto box della squadra di Hinwil ha puntato sulla strategia a due soste. Il terzo pilota della Scuderia Ferrari è stato richiamato per la fase di gara centrale con le gomme Hard, prima di passare alle Soft sul finale, dal momento che il rendimento di Raikkonen nella prima fase di gara con le gomme morbide era stato incoraggiante. Giovinazzi ha chiuso in rimonta in quattordicesima posizione, per la quarta volta consecutiva fuori dalla zona punti dopo le buone prove di Monza e Singapore. Il venticinquenne di Marina Franca è l'unico pilota di Frederic Vasseur ad aver mosso la classifica dopo la pausa estiva.

POCA LUCE IN TEXAS PER BON GIOVI

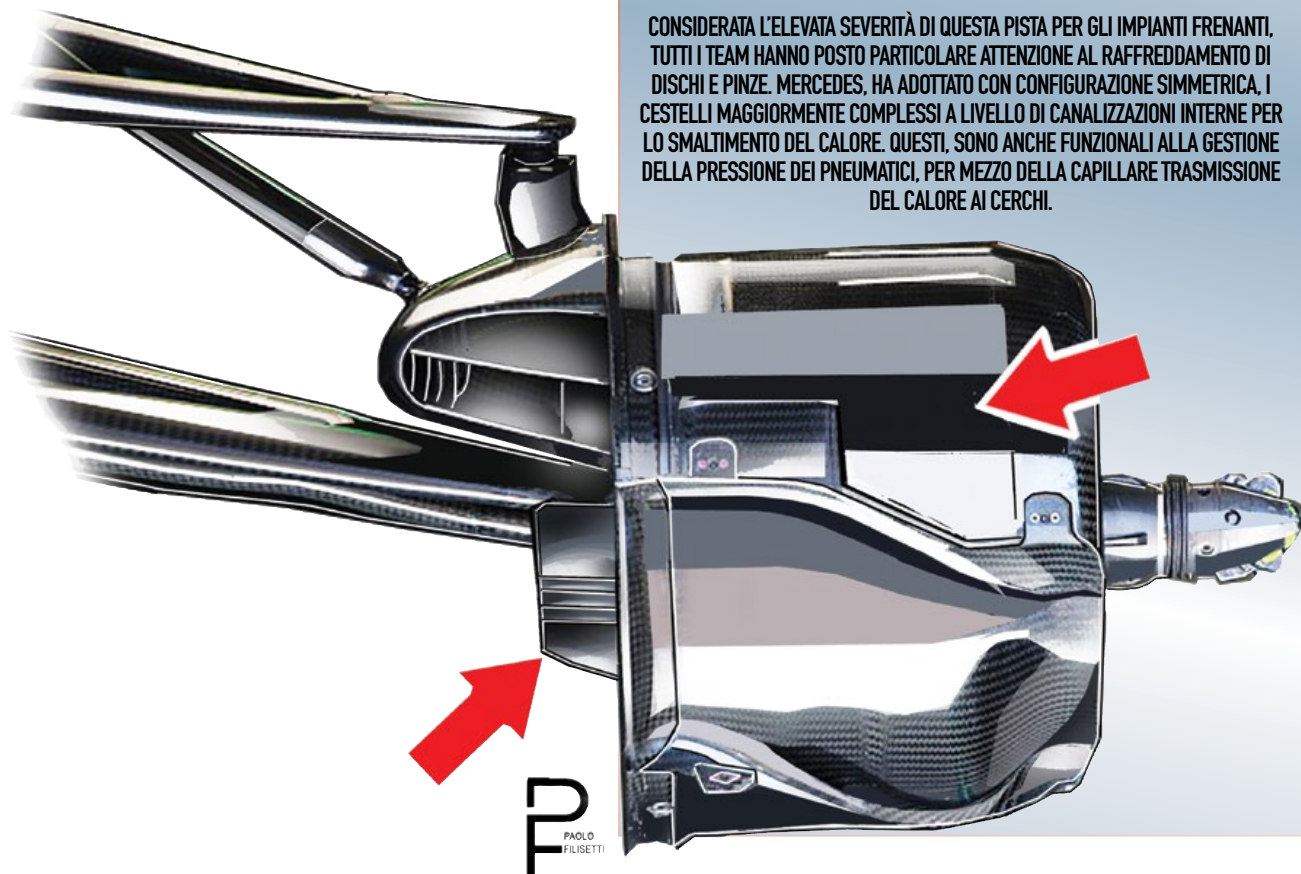
Antonio Giovinazzi in Texas con l'Alfa Romeo si è dovuto accontentare di un 14esimo posto senza infamia e senza lode. C'è da sperare che la conferma per lui costituisca uno stimolo in più





PER MERCEDES CESTELLI FRENO PIÙ COMPLESSI

CONSIDERATA L'ELEVATA SEVERITÀ DI QUESTA PISTA PER GLI IMPIANTI FRENANTI, TUTTI I TEAM HANNO POSTO PARTICOLARE ATTENZIONE AL RAFFREDDAMENTO DI DISCHI E PINZE. MERCEDES, HA ADOTTATO CON CONFIGURAZIONE SIMMETRICA, I CESTELLI MAGGIORMENTE COMPLESSI A LIVELLO DI CANALIZZAZIONI INTERNE PER LO SMALTIMENTO DEL CALORE. QUESTI, SONO ANCHE FUNZIONALI ALLA GESTIONE DELLA PRESSIONE DEI PNEUMATICI, PER MEZZO DELLA CAPILLARE TRASMISSIONE DEL CALORE AI CERCHI.



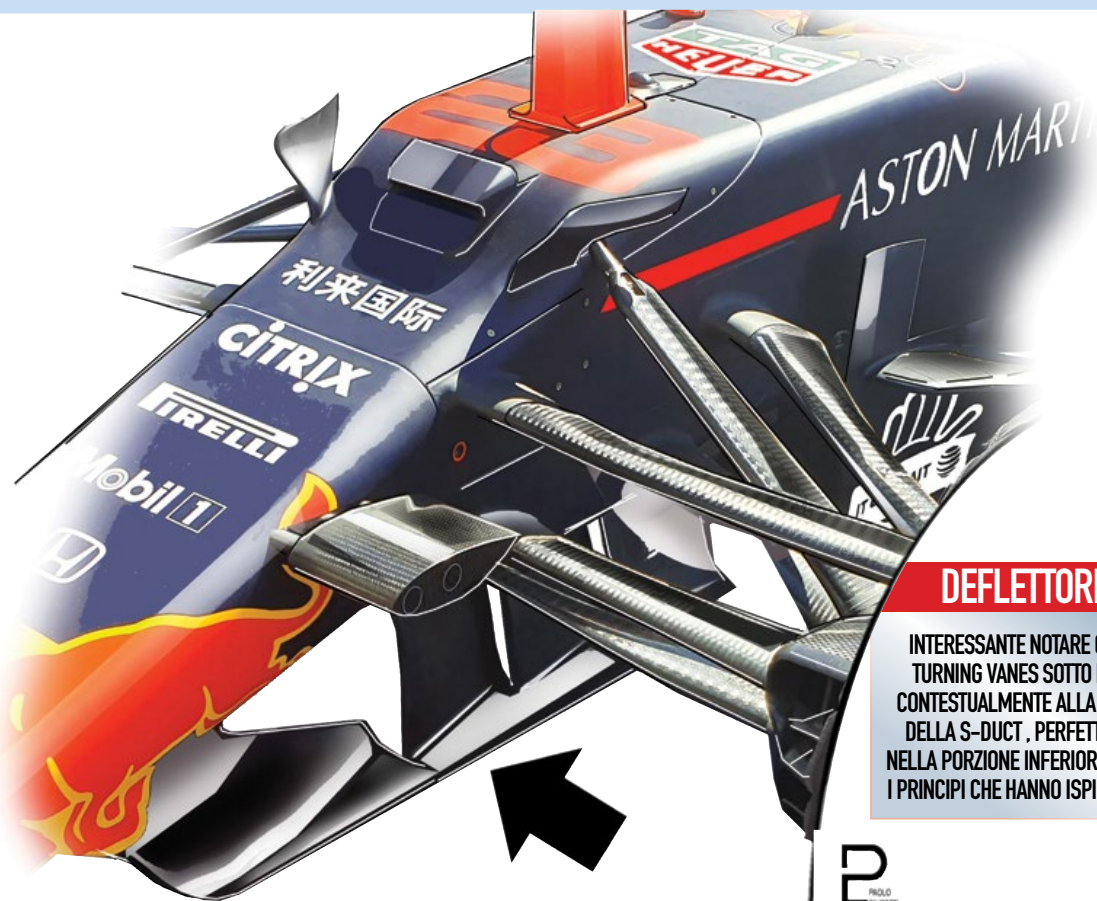
PAOLO FILISETTI

Adattamenti **texani**

AUSTIN - Trattandosi della seconda di due gare in sequenza nel giro di una settimana, era ovvio che ad Austin non sarebbero stati introdotti particolari sviluppi sulle monoposto, ad eccezione dei prevedibili adattamenti al tracciato del Circuit of Americas. Il pronostico è stato pienamente rispettato, ed il panorama tecnico non ha offerto elementi di particolare interesse se escludiamo l'introduzione di una nuova ala anteriore per la Haas, profondamente ispirata a quella della Ferrari Sf90, (introdotta in Francia). Questo panorama, "apparentemente" desolante, in realtà ha permesso di porre l'attenzione su alcuni elementi delle monoposto, non definibili propriamente come novità, ma ugualmente interessanti in quanto indicatori di una filosofia progettuale evoluta nel corso della stagione e in qualche modo anticipazione di concetti che faranno parte dei progetti 2020. È stato questo il caso della Red Bull RB15. Sin dall'introduzione di una diversa presa d'aria in uscita della S-duct, gare orsono, è stata abbinata una diversa configurazione dei deflettori (turning vanes) posti sotto muso e telaio. Nel dettaglio è interessante considerare come il loro profilo inferiore orizzontale, raccordato tra il primo schermo connesso

NESSUNA RIVOLUZIONE MA SOLO MODIFICHE ATTE A OTTIMIZZARE LE MONOPOSTO ALLE SPECIFICHE CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO STATUNITENSE. DALL'ALA ANTERIORE DELLA HAAS AI DEFLETTORI DELLA RED BULL

al muso, ed i successivi, formi una sorta di "rotella" a tutta lunghezza. In pratica, nonostante l'alimentazione della S-duct della monoposto di Milton Keynes differisca da quella della Mercedes W10, pare tangibile una certa convergenza a livello di sfruttamento del canale centrale, per mezzo di quello che è comunemente definito "cape" o ala di Manta. In sostanza, anche in Red Bull, i tecnici hanno valutato in termini positivi la deviazione verso l'esterno, ed il loro sfruttamento, dei flussi passanti al disotto della sezione centrale dell'ala, meglio noti come vortici Y250. Come per la Ferrari, che da Singapore ha adottato un "cape" di ridotta estensione, è palese l'importanza della generazione di una depressione a valle dell'ala anteriore, davanti al T-tray, incrementando in questo modo la spinta verso il basso del flusso diretto verso il fondo della vettura. Per quanto riguarda, invece i più significativi adattamenti a questo tracciato; è degna di nota l'adozione sempre da parte della Red Bull, dell'ala posteriore utilizzata a Suzuka, dotata di ampia soffiatura verticale all'altezza del bordo di entrata delle paratie laterali. In pratica, la versione del Messico, caratterizzata dalle paratie che ne erano prive, era specifica per quel tracciato che richiedeva una



DEFLETTORI IN EVOLUZIONE

INTERESSANTE NOTARE COME L'ULTIMA EVOLUZIONE DEI TURNING VANES SOTTO MUSETTO E TELAIO, INTRODOTTI CONTESTUALMENTE ALLA RIDOTTA PRESA D'ARIA IN USCITA DELLA S-DUCT, PERFETTAMENTE RACCORDATI TRA LORO NELLA PORZIONE INFERIORE ORIZZONTALE, DI FATTO SEGUANO I PRINCIPI CHE HANNO ISPIRATO IL "CAPEZ DELLA MERCEDES".

configurazione analoga a Monaco o Singapore. Il ritorno ad un'altitudine inferiore e dunque densità dell'aria normale, ha permesso l'adozione di una configurazione che garantisca scorrevolezza sui rettilineo di ritorno. In Texas, i freni sono particolarmente sollecitati, per questo motivo, i team montano configurazioni dei cestelli che garantiscano un elevato scambio termico. In questo caso, potremmo dire, che contrariamente a quanto descritto per la configurazione aerodinamica, le soluzioni legate al raffreddamento di dischi e pinze, sono rimaste praticamente invariate rispetto alla gara precedente per la maggiore severità nell'utilizzo degli impianti, richiesta da questo tracciato.

Un esempio emblematico, tra altri, quello dei cestelli della Mercedes, simmetrici come configurazione, considerata la pressoché equivalenza tra curve a destra ed a sinistra, nella versione più complessa a livello di canalizzazioni per lo smaltimento del calore. In realtà è corretto sottolineare, che tale configurazione produce anche benefici in termini di gestione / controllo della pressione dei pneumatici, grazie ad una precisa distribuzione del calore trasmesso ai cerchi ruota. ●



L'ALA POSTERIORE DELLA RB15

L'ALA POSTERIORE MONTATA AD AUSTIN, COME ADATTAMENTO ALLE CARATTERISTICHE AERODINAMICHE DI QUESTO TRACCIATO, ERA LA STESSA DI SUZUKA, CARATTERIZZATA DA UN'AMPIA (ESTENSIONE IN ALTEZZA) SOFFIATURA ALL'ALTEZZA DEL BORDO DI ENTRATA.



Rivoluzione 2021

ANDIAMO A SCOPRIRE
PUNTO PER PUNTO
IL NUOVO REGOLAMENTO
TECNICO E SPORTIVO
DESTINATO A DARE UN
NUOVO VOLTO ALLA F.1
TRA DUE STAGIONI

AUSTIN - In una Conference Room colma fino all'inverosimile, nella giornata di giovedì precedente il Gp degli Stati Uniti ha avuto luogo l'attesissima presentazione del nuovo regolamento tecnico e sportivo, approvato dal Motorsport World Council entro la deadline del 31 ottobre, che entrerà in vigore dalla stagione 2021. Alle ore 11 in punto, il Presidente della FIA Jean Todt si è collegato in video conferenza, unendosi a Chase Carey, Ross Brawn e Nikolas Tombazis, anticipando gli intenti delle nuove regole del gioco. Per quel che concerne il regolamento finanziario legato al Patto della Concordia, dove c'è anche il tema della redistribuzione dei proventi, le squadre hanno ricevuto una bozza la scorsa settimana. Ci si attende che i tempi di approvazione saranno comunque piuttosto rapidi. Anche su questo tema sono circolate numerose anticipazioni.

Un vera rivoluzione tecnica e sportiva

Le novità che toccano l'aspetto tecnico e sportivo costituiscono una vera e propria rivoluzione per la F1. Sono concepite con l'intento di incrementare le lotte ravvicinate tra le monoposto, non pos-

sibili con l'attuale configurazione aerodinamica. La scia estremamente turbolenta delle attuali vetture, infatti, riduce di circa il 40% la deportanza di quella che segue a distanza di una singola monoposto, e l'effetto diminuisce molto lievemente fino ad una distanza di sette vetture, con un carico residuo del 68%. Questi dati rendono palese quanto sia difficile e poco produttivo seguire una vettura a distan-



FORMULA 1 EMIRATES UNITED STATES



20

È GIÀ FORMULA FUTURO

È già Formula Futuro per il Circus che ha presentato le nuove regole approvate dal Consiglio Mondiale che entreranno in vigore dal Mondiale 2021

causato dall'incremento di 5 kg del peso delle power unit e dalla maggiore massa dei pneumatici da 18 pollici, rispetto agli attuali. Molte le zone vietate allo sviluppo aerodinamico, tra cui come detto, quella attualmente caratterizzata dai complessi deviatori di flusso davanti alle fiancate, ma anche le zone in prossimità delle prese d'aria dei freni, nello specifico quelle posteriori che non saranno più caratterizzate dal fiorire di pinne ed elementi aerodinamici. Inoltre, le carenature dei freni incluse le prese d'aria saranno separate dagli elementi delle sospensioni. Per quanto riguarda queste ultime, è rilevante notare il divieto di quelle idrauliche, e degli inerter. Sostanzialmente, riguardo l'ultimo elemento, saranno banditi i terzi elementi che si occupano di smorzare le oscillazioni della vettura. In pratica si ritornerà a sospensioni con soli due ammortizzatori a molla su ogni asse, costituendo un ritorno a schemi classici, peraltro abbandonati dalla massima formula da circa trenta anni. La volontà di semplificare notevolmente lo schema e le geometrie sospensive, (di fatto i bra-

Elementi di discontinuità

Ritorna, infatti, il concetto wing car, (vetture ala) ovvero dell'effetto suolo prodotto da canali Venturi che si estenderanno anteriormente, in pratica dove ora sono posizionati i deviatori di flusso (che saranno vietati) sino a dietro le ruote posteriori. In parallelo il ruolo delle ali, in termini percentuali di carico prodotto, sarà notevolmente ridimensionato con quella anteriore composta di soli tre elementi. Per contro, aumenterà il peso dai 743kg attuali a 768,

za ravvicinata, comportando come effetto più evidente un forte degrado degli pneumatici. Ovvio, quindi, che sia proprio l'aerodinamica, l'area in cui le nuove monoposto si differenzieranno dalle attuali.

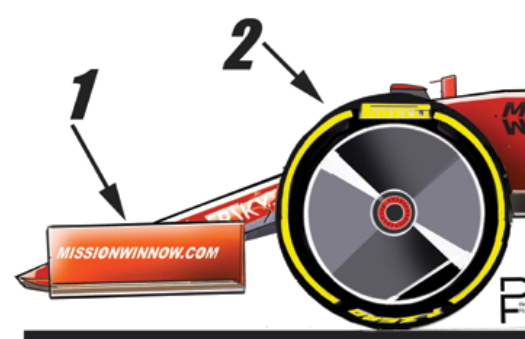
cket introdotti dalla Mercedes non saranno più consentiti) persegue l'obiettivo di un avvicinamento prestazionale tra i team. Chiaro, infatti, che l'attuale adozione di sofisticati banchi dinamici non sia alla portata di tutte le squadre, permettendo quindi a quelle di vertice di affinare con maggiore precisione gli assetti delle vetture, già prima di scendere in pista. Prendendo in esame tutti gli elementi sinora descritti, appare scarsa o comunque fortemente limitata, la libertà lasciata ai progettisti, in grado di differenziare le vetture, ad eccezione, per quanto concerne l'aerodinamica di zone ben definite come la presa dinamica, il cofano motore, le paratie delle ali, le prese di raffreddamento dei freni. Colpisce, per contro, che a livello di power unit sia stato confermato lo status quo e in questo ci pare di intravedere un valido motivo per cui anche la Ferrari ha votato a favore delle nuove norme. Le differenze più tangibili riguarderanno carburanti e lubrificanti che progressivamente dal 2021 dovranno diventare sempre più green con un incremento delle componenti rinnovabili pari al 20% il primo anno. Per quanto riguarda le trasmissioni, una volta scartata l'ipotesi del fornitore unico, la definizione delle regole in questo ambito, prescrive di fatto una configurazione omologata per cinque anni, con limiti dimensionali delle scatole del cambio ben definiti. Da una lettura approfondita delle regole, già pubblicate sul sito della FIA, si trae una precisa sensazione di una omologazione della F1 del futuro, e come detto, i ridotti ambiti di sviluppo aerodinamico forse potranno essere compensati esclusivamente da quelli più ampi sui propulsori. Dunque una nuova formula motore? Difficile trovare una risposta adeguata, pur considerando il fatto tangibile che i costruttori attualmente coinvolti in F1 abbiano sottoscritto le nuove regole, proprio sulla base di potere comunque mostrare il livello di eccellenza delle rispettive tecnologie.

Per quanto riguarda l'aerodinamica, forse trarre deduzioni conclusive anche sulla base dei bozzetti presentati da Nicolas Tombazis, potrebbe essere affrettato. Gli staff aerodinamici dei team, (attualmente in crescita ndr.) contano in media cento tecnici, sono decisamente in grado di "sgrossare" i concetti alla base delle nuove regole, ed insinuarsi nelle loro pieghe. Prima della loro approvazione, infatti, ci pare opportuno qui ricordare, che alcuni tecnici da noi interpellati, abbiano bollato gli strumenti di simulazione ed indagini utilizzati dalla task force tecnica FIA - Formula 1, " non di primordine", in grado dunque di produrre risultati piuttosto grossolani (da affinare). Su queste dichia-

razioni, di cui per ovvie ragioni omettiamo le fonti, è quindi possibile mantenere un residuo ottimismo sul mantenimento della leadership tecnologica sinora incarnata dalla Formula1. Let's wait and see...

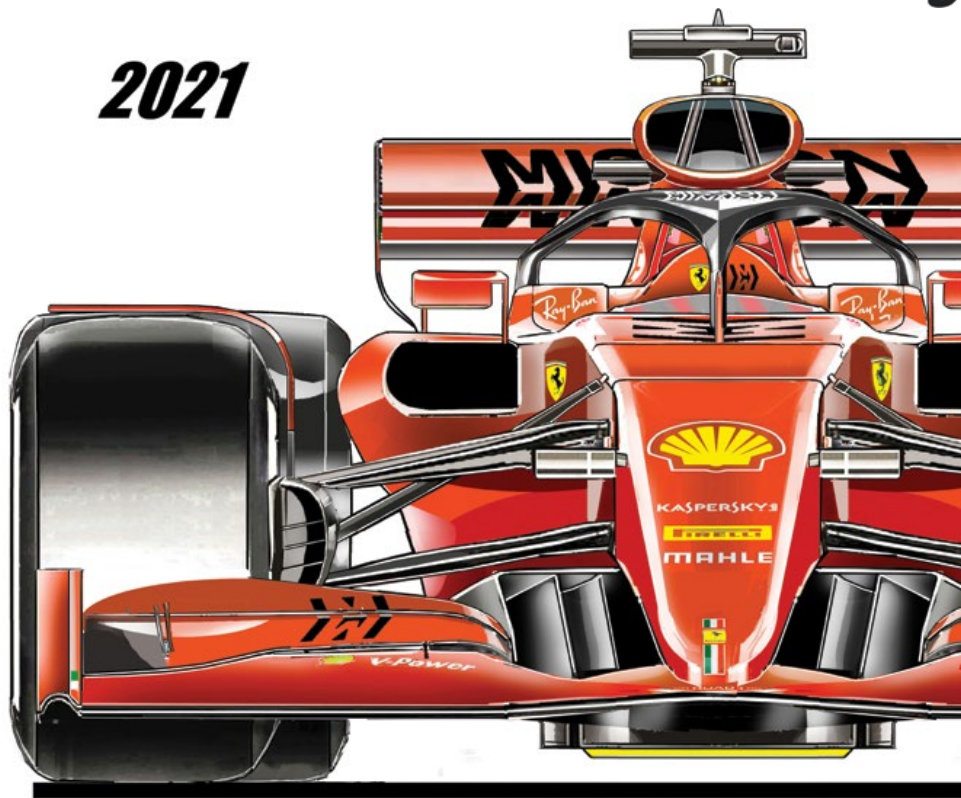
Team di prima fascia e Budget Cap

Quando si è trattato di affrontare l'aspetto economico a prendere la parola è stato Ross Brawn, che ha spiegato quanto la Formula 1 sia stata incolpevole vittima del suo successo, che ha portato a investimenti crescenti che hanno causato una lievitazione dei budget a livelli inaccettabili anche per i più grandi costruttori. Brawn ha evidenziato la priorità di difendere le squadre stesse e il sistema. Il consenso sul contenimento delle spese è stato unanime, anche le compagini di prima fascia si sono trovate concordi su questo aspetto, nonostante le rispettive posizioni



VISTA LATERALE
 Nel disegno si notano 1-4) le paratie delle ali saranno libere nel loro disegno. 2) Saranno introdotti pneumatici con cerchi da 18 pollici, a cui potrebbero essere abbinati coperture lenticolari per ridurre le turbolenze. 3) Canali venturi si estenderanno anteriormente sostituendo gli attuali deviatori (vietati), attraversando tutto il fondo. 5) Il diffusore posteriore terminerà più in alto rispetto agli attuali, per una diversa conformazione della scia

2021



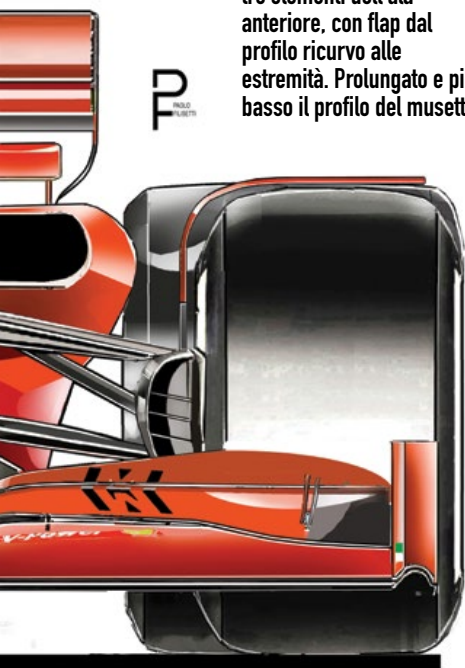
non sono fossero allineate sin dall'inizio. C'è stata un'importante attività di negoziazione alla ricerca di un compromesso, con la Federazione che è riuscita a trovare una posizione di sintesi alla fine avallata da tutti gli stake-holders nel rispetto della dead-line stabilita.

Chase Carey ha completato quanto affermato da Brawn spiegando che l'obiettivo di Liberty Media e della Federazione Internazionale è che a fare la differenza dovrà essere più il "come" si spende e non il "quanto" si spende: un pilota di prima fascia non dovrà necessariamente accasarsi in un top team per puntare a vincere una corsa. In questo senso, Brawn ha citato come esempio Fernando Alonso. In difficoltà con la McLaren. Nella definizione della cifra da indentificare come spesa massima, il famoso budget cap, è stato coinvolto anche l'external counsel Deloit-



VISTA FRONTALE

Si nota la riduzione a soli tre elementi dell'ala anteriore, con flap dal profilo ricurvo alle estremità. Prolungato e più basso il profilo del musetto



te, che avrà anche un ruolo nel monitorare l'effettivo rispetto dei parametri d'investimento fissati per ciascuna squadra. I team che non saranno in osservanza dei limiti di spesa saranno soggetti a sanzioni sportive assai ingenti, che potranno portare anche alla revoca della conquista del mondiale. I Team Principal hanno responsabilità dirette in merito al rispetto delle regole, che se infrante potranno anche comportare anche divieto di iscrizione al mondiale successivo.

Ferrari favorevole

«Le nuove regole sono state votate e ratificate dal World Council, del quale la Scuderia Ferrari fa parte. Il nostro voto è stato favorevole, perché riteniamo fosse il momento di cambiare direzione a favore di una maggiore sostenibilità del nostro sport» - ha spiegato dopo la confe-

renza Mattia Binotto - «C'è ancora molto da lavorare. Quanto è stato fatto deve essere considerato un punto di partenza e non di arrivo. Non ci sentiamo rinchiusi in nuove regole, ma piuttosto consideriamo il nuovo regolamento come l'apertura di una nuova fase che si fonda su un set di regole che certamente è valido, ma che deve essere oggetto di sviluppi e miglioramenti. Noi abbiamo la responsabilità di portare la massima serie su livelli di maggior sostenibilità, anche dal punto di vista del motore e del carburante. Fino ad ora c'è stata una buona collaborazione con la FIA e con la F1, ma c'è ancora molto da fare». Il team Principal della Scuderia Ferrari ha anche spiegato il suo punto di vista in merito all'aumento del numero dei gran premi fino a 25 corse, che fa un po' a cazzotti con l'obiettivo di ridurre i costi. «Questo è un punto sul quale dobbiamo ancora ragionare, sul quale non ho una risposta chiara. Non so se i team avranno un reale ritorno da questo sforzo aggiuntivo, dipenderà anche da dove faremo queste corse in più».

Tetto di 175 milioni di dollari

Passando ai numeri, in linea con le informazioni circolate nelle scorse settimane, è stato confermata la cifra massima di investimento di 175 milioni di dollari americani l'anno. Restano all'esterno di tale perimetro lo stipendio dei piloti e delle tre figure apicali (in termini di salario) di ciascuna squadra, i costi di marketing e di trasferta, stimati tra i 10 e 20 milioni annui. Vengono anche indicati dei riferimenti in termini di costi dei propulsori, da 12 a 15 milioni, Manager, da 3 a 15 milioni, e piloti, da 5 a 45 milioni. L'entità di queste voci aggiuntive creano un delta di spesa tra i team stimabile tra i 25 ai 75 milioni di dollari. Si arriverà a un totale di spesa vicino ai 300 milioni per le squadre più grosse, esattamente il doppio rispetto a quelli che erano i parametri suggeriti dai team minori. Al momento non sono previsti ritocchi legati all'inflazione, anche se c'è legittimamente da attendersi che nell'arco di tre anni il valore dei 175 milioni di dollari attuali si eroda dal 2 al 3 per cento in ogni stagione.

Nel 2024 la Federazione potrebbe però apportare dei cambiamenti al tetto di spesa, soprattutto qualora a livello globale i tassi dovessero tornare a salire.

Almeno due sessioni test per gli junior

Tra le novità regolamentari c'è anche l'obbligo per tutte le squadre di far scendere in pista almeno in due sessioni di prove libere nel corso della stagione un pilota che non abbia disputato più di due gran premi. I giovani degli junior program delle principali scuderie avranno quindi maggiori chance di anticipare il primo contatto con una monoposto della massima serie, mentre le squadre minori potranno anche monetizzare le sessioni. Condizione necessaria per partecipare ai turni di prove durante i gran premio è che i piloti abbiano almeno disputato sei corse in Formula 2 o accumulato 25 punti sulla Superlicenza FIA nelle ultime 3 stagioni. I piloti junior impiegati nei turni di prove libere potranno raccogliere un punto sulla loro licenza se percorreranno almeno 100km senza incappare in alcuna penalità.

Redistribuzione dei proventi

Ci sono anche novità per quel che concerne la distribuzione dei proventi tra le squadre, che sarà più vantaggiosa per quelle minori. Sono previste condizioni specifiche per i team di riferimento della massima serie. Dall'importo totale vanno decurtata una cifra di 50 milioni (5%) destinata alla scuderia più storica, la Scuderia Ferrari, oltre a 60 milioni suddivisi tra i team campioni negli ultimi 10 anni. La somma restante (il riferimento attuale è di circa 850 milioni di dollari) viene poi suddivisa in due parti uguali. Una metà è distribuita in parti eque tra le dieci squadre iscritte al mondiale. La parte restante viene distribuita in base al piazzamento nel mondiale. Si stima che la squadra che vincerà il mondiale possa incassare circa 128 milioni, mentre la decima attorno ai 50. Gli incassi delle scuderie di centro classifica, secondo le previsioni di un noto Team Principal e pubblicate dalla rivista tedesca Auto Motor und Sport, passeranno dai 70 ai 95 milioni circa. ●



PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Albon	1°	34"100
Stroll	9°	24"567
Kubica	11°	24"164
Verstappen	13°	23"716
Bottas	14°	24"151
Giovinazzi	17°	25"230
Sainz Jr.	18°	24"784
Raikkonen	18°	24"544
Magnussen	18°	24"929
Norris	19°	24"678
Gasly	19°	24"195
Leclerc	20°	29"157
Albon	20°	23"213
Ricciardo	21°	23"751
Kvyat	21°	27"115
Russell	23°	23"702
Hamilton	24°	23"943
Pérez	24°	24"207
Grosjean	24°	24"583
Hülkenberg	27°	24"245
Stroll	29°	25"195
Verstappen	34°	23"444
Bottas	35°	23"819
Hülkenberg	39°	23"684
Kvyat	39°	24"162
Giovinazzi	39°	24"206
Albon	40°	23"705
Raikkonen	40°	24"686
Magnussen	40°	24"731
Leclerc	42°	23"844
Norris	42°	25"776
Russell	46°	28"748
Gasly	53°	24"260

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



COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	1:33"55"653	0,000	1'36"957	37
2°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W10 EQ Power+ - Mercedes F1 M10 EQ Power+	56	a 4"148	196,861	1'38"446	26
3°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 5"002	196,831	1'38"214	42
4°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	56	a 52"239	195,196	1'36"169	44
5°	A.Albon (Thailandia)	Red Bull RB15 - Honda RA619H	56	a 1'18"038	194,315	1'38"029	42
6°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	56	a 1'30"366	193,897	1'40"564	28
7°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	56	a 1'30"764	193,883	1'38"074	44
8°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL34 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	193,191	1'40"844	44
9°	N.Hülkenberg (Germania)	Renault R.S.19 - Renault E-Tech 19	55	a 1 giro	193,057	1'38"437	47
10°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	192,844	1'40"165	34
11°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	192,812	1'39"608	46
12°	D.Kvyat (Russia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	55	a 1 giro (b)	192,740	1'38"969	41
13°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP19 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	55	a 1 giro	192,055	1'40"380	42
14°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C38 - Ferrari 064	55	a 1 giro	191,655	1'39"964	41
15°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-19 - Ferrari 064	55	a 1 giro	191,069	1'41"270	52
16°	P.Gasly (Francia)	Toro Rosso STR14 - Honda RA619H	54	a 2 giri	191,477	1'40"850	31
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	54	a 2 giri	189,207	1'41"239	54
18°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-19 - Ferrari 064	52	Freni	191,117	1'40"347	42

NON CLASSIFICATI

R.Kubica (Polonia)	Williams FW42 - Mercedes F1 M10 EQ Power+	31	Idraulica	186,308	1'43"830	22
S.Vettel (Germania)	Ferrari SF90 - Ferrari 064	7	Sospensione	190,511	1'42"165	6

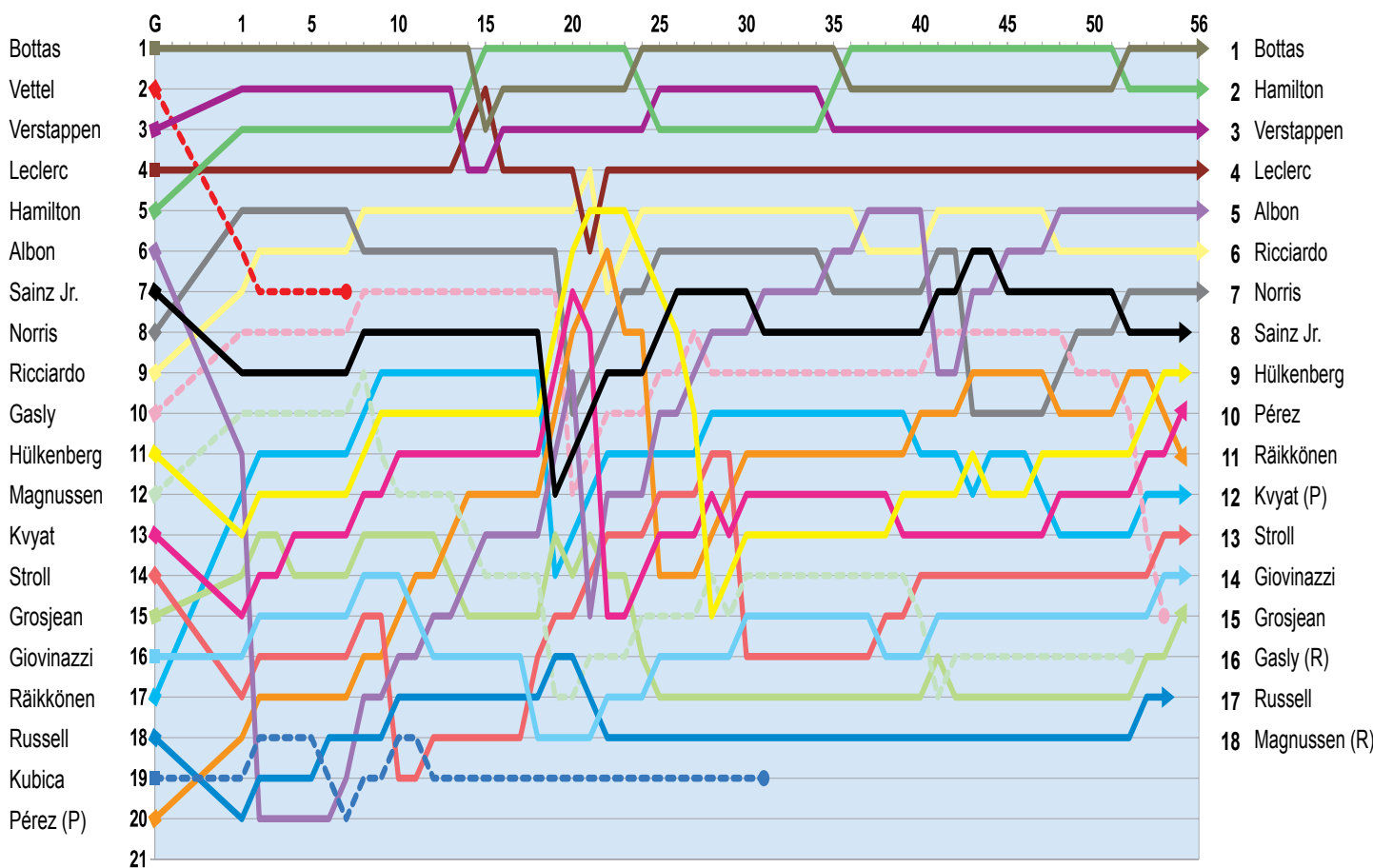
LE SOSTITUZIONI DELLE POWER UNIT DOPO IL DICIANNOVESIMO GRAN PREMIO

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

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.

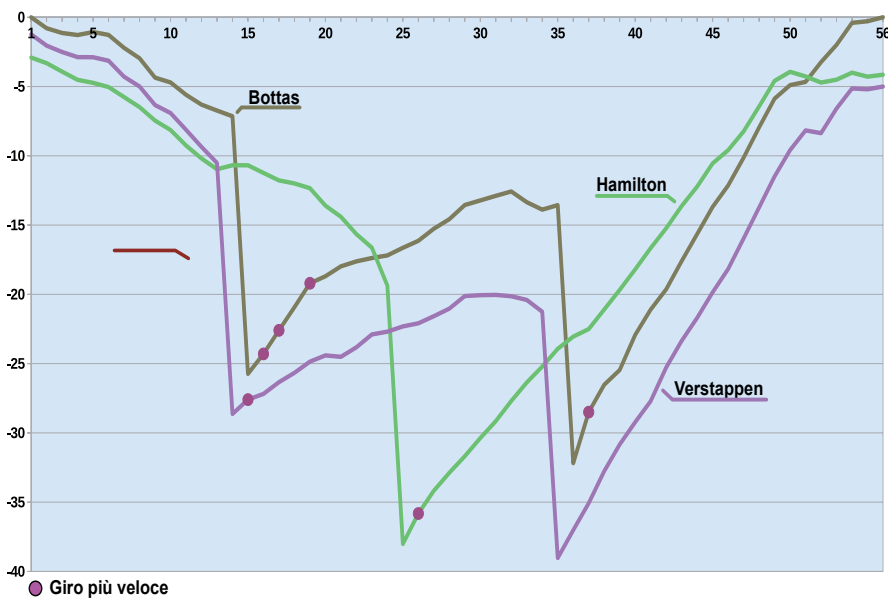
L'ALTALENA DELLA GARA



**VELOCITÀ ALLA CURVA 12
180 METRI PRIMA DELLA CURVA**

QUALIFICAZIONI		GRAN PREMIO	
Gasly	328.2	Albon	328.7
Giovinazzi	328.1	Pérez	328.5
Kvyat	327.9	Hülkenberg	328.5
Sainz Jr.	327.5	Kvyat	328.4
Hülkenberg	327.2	Stroll	326.9
Magnussen	327.2	Ricciardo	326.4
Stroll	327.1	Russell	325.1
Vettel	326.1	Giovinazzi	325.0
Leclerc	326.0	Norris	324.2
Albon	325.8	Bottas	324.1
Ricciardo	325.7	Verstappen	323.6
Norris	325.7	Gasly	322.7
Verstappen	324.9	Leclerc	321.5
Raikkonen	324.0	Raikkonen	320.8
Bottas	323.0	Sainz Jr.	320.3
Russell	322.6	Vettel	319.9
Hamilton	322.6	Hamilton	317.6
Pérez	322.3	Grosjean	316.9
Kubica	321.6	Magnussen	313.6
Grosjean	320.6	Kubica	303.7

I DISTACCHI



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



PROVE LIBERE

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

NUOVO

V.Bottas (Mercedes F1 W10 EQ Power+) 1'32"029 media 215,658 km/h
Primo precedente: L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018) 1'32"237 media 215,171 km/h

SUL GIRO IN GARA

NUOVO

C.Leclerc (Ferrari SF90) 1'36"169 media 206,374 km/h
Primo precedente: S.Vettel (Ferrari SF70H, 2017) 1'37"766 media 203,003 km/h

SULLA DISTANZA

IMBATTUTO

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

GIRI IN TESTA

Table with 2 columns: Driver name and laps lead (e.g., Bottas 1"-14", Hamilton 15"-23")

VENERDI 1° NOVEMBRE

Table with 3 columns: Rank, Driver name, 1st Session Time, 2nd Session Time

SABATO 2 NOVEMBRE

Table with 3 columns: Rank, Driver name, 3rd Session Time

POLE POSITION

Table with 7 columns: Rank, Driver name, Car, Qualifying 1st, 2nd, 3rd, Sector 1, 2, 3

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

Start grid visualization showing 10 rows of driver names, car numbers, and teams with corresponding car illustrations



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	381	18	25	25	18	26	25	25	25	10	26	2	25	18	16	12	26	16	25	18	-	-
2° V. Bottas	314	26	18	18	25	18	15	13	18	15	18	(i.)	4	15	18	10	18	25	15	25	-	-
3° C. Leclerc	249	10	16	10	11	10	(m.)	15	15	18	15	(i.)	12	25	25	18	15	8	13	13	-	-
4° M. Verstappen	235	15	12	12	12	15	12	10	12	26	10	26	19	(i.)	4	15	12	(m.)	8	15	-	-
5° S. Vettel	230	12	10	15	15	12	18	18	11	12	(16°)	18	15	13	(13°)	25	(m.)	18	18	(m.)	-	-
6° A. Albon	84	(14°)	2	1	(11°)	(11°)	4	(m.)	(15°)	(15°)	(12°)	8	1	10	8	8	10	12	10	10	-	-
7° C. Sainz Jr.	80	(m.)	(19°)	(14°)	6	4	8	(11°)	8	4	8	10	10	(m.)	(m.)	(12°)	8	10	(13°)	4	-	-
8° P. Gasly	77	(11°)	4	9	(m.)	8	11	4	1	6	12	(14°)	8	2	(11°)	4	(14°)	6	2	(16°)	-	-
9° D. Ricciardo	46	(m.)	(18°)	6	(m.)	(12°)	2	8	(11°)	(12°)	6	(m.)	(14°)	(14°)	12	(14°)	(m.)	(s.)	4	8	-	-
10° S. Pérez	44	(13°)	1	4	8	(15°)	(12°)	(12°)	(12°)	(11°)	(17°)	(i.)	(11°)	8	6	(m.)	6	4	6	1	-	-
11° L. Norris	41	(12°)	8	(18°)	4	(i.)	(11°)	(m.)	2	8	(11°)	(m.)	2	(11°)	1	6	4	(11°)	(m.)	6	-	-
12° N. Hülkenberg	37	6	(17°)	(m.)	(14°)	(13°)	(13°)	6	4	(13°)	1	(i.)	(12°)	4	10	2	1	(s.)	1	2	-	-
13° D. Kvyat	34	1	(12°)	(m.)	(m.)	2	6	1	(14°)	(17°)	2	15	(15°)	6	(m.)	(15°)	(12°)	1	(11°)	(12°)	-	-
14° K. Raikkonen	31	4	6	2	1	(14°)	(17°)	(15°)	6	2	4	(12°)	6	(16°)	(15°)	(i.)	(13°)	(12°)	(m.)	(11°)	-	-
15° L. Stroll	21	2	(14°)	(12°)	2	(i.)	(16°)	2	(13°)	(14°)	(13°)	12	(17°)	1	(12°)	(13°)	(11°)	2	(12°)	(13°)	-	-
16° K. Magnussen	20	8	(13°)	(13°)	(13°)	6	(14°)	(17°)	(17°)	(19°)	(m.)	4	(13°)	(12°)	(m.)	(17°)	2	(15°)	(15°)	(18°)	-	-
17° R. Grosjean	8	(m.)	(m.)	(11°)	(m.)	1	1	(14°)	(m.)	(16°)	(m.)	6	(m.)	(13°)	(16°)	(11°)	(i.)	(13°)	(17°)	(15°)	-	-
18° A. Giovinazzi	4	(15°)	(11°)	(15°)	(12°)	(16°)	(19°)	(13°)	(16°)	1	(i.)	(13°)	(18°)	(18°)	2	1	(15°)	(14°)	(14°)	(14°)	-	-
19° R. Kubica	1	(17°)	(16°)	(17°)	(16°)	(18°)	(18°)	(18°)	(18°)	(20°)	(15°)	1	(19°)	(17°)	(17°)	(16°)	(m.)	(17°)	(18°)	(m.)	-	-
20° G. Russell	0	(16°)	(15°)	(16°)	(15°)	(17°)	(15°)	(16°)	(19°)	(18°)	(14°)	(11°)	(16°)	(15°)	(14°)	(i.)	(i.)	(16°)	(16°)	(17°)	-	-

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

MONDIALE COSTRUTTORI

1° Mercedes	695	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	-	-
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	366	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	-	-
4° McLaren	121	-	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	-	-
5° Renault	83	0/6	-	6/0	-	-	2/0	8/6	0/4	-	6/1	-	-	0/4	12/10	0/2	0/1	-	4/1	8/2	-	-
6° Racing Point	65	0/2	1/0	4/0	8/2	-	-	0/2	-	-	-	0/12	-	8/1	6/0	-	6/0	4/2	6/0	1/0	-	-
7° Toro Rosso	64	0/1	2/0	1/0	-	0/2	4/6	0/1	-	-	0/2	8/15	1/0	2/6	-	4/0	-	6/1	2/0	-	-	-
8° Alfa Romeo	35	4/0	6/0	2/0	1/0	-	-	-	6/0	2/1	4/0	-	6/0	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-
9° Haas	28	0/8	-	-	-	1/6	1/0	-	-	-	-	6/4	-	-	-	-	0/2	-	-	-	-	-
10° Williams	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

CAMBIO GOMME

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

NOTE

(a) Mancata pesa e componenti aggiuntivi PU: partenza imposta dalla pit-lane.

(b) Penalità di 5 secondi per aver causato un incidente.





La Toyota e il triple praticamente ignorato

**VINCERE DAKAR, LE MANS
E IL MONDIALE PILOTI RALLY
È GRAN COSA. MA NELLA
CIVILTÀ IPERCONNESSA E
FACEBOOKIZZATA CONTA ALTRO**

Col trionfo di Ott Tänak e Martin Järveoja nel Wrc 2019, la Toyota ha toccato un traguardo assolutamente epocale, mai neppure avvicinato da nessuno in precedenza. Nell'arco dello stesso anno solare - facendo così meglio ancora della Peugeot dell'era Todt -, la Casa giapponese si è infatti aggiudicata il mondiale Piloti rally, la Dakar e la 24 Ore di Le Mans. In altre parole, F.1 e Indy a parte, arrivano trionfi contemporanei in tutto ciò che conta davvero nell'automobilismo e che ha che fare con valenze di resistenza meccanica, resilienza agonistica e rischio allo stato puro. Semplicemente fantastico. La notizia dell'anno. Forse del decennio.

Una storia su cui scrivere libri, indire dibattiti e serate a tema, invitando pure il parroco. Perché cose del genere non capitano quasi mai, neanche nella vita di un Costruttore top a livello planetario. Perlomeno non erano successe negli ultimi quarant'anni esatti, ossia dalla nascita della Dakar e del mondiale Piloti Wrc. Di più. Il tutto è stato ottenuto a costi assolutamente ragionevoli, razionali e razionalizzati. Piantando una specie di bandiera sulla luna che d'ora in poi sarà ben difficile estirpare, da parte dei rivali. Anzi, solo l'idea di mettere in piedi un programma multiplo in grado di fare altrettanto e di sbancare tutto e tutti a questi livelli e in tali categorie, è cosa da far impallidire anche il consiglio d'amministrazione dei marziani in joint venture coi bastioni di Orione e le porte di Tannhäuser.

Il problema è un altro. Della cosa sembra non fregare fundamentalmente niente a nessuno. Praticamente della prodezza Toyota non se ne parla, se ne discetta poco, sottovoce e solo in circoli iniziatici e negli ambienti specializzati, peraltro senza sense of wonder, meraviglia, emozione e, men che meno, enfasi.

Vado oltre. Anche della tripla, quadrupla o



quintupla corona inseguita da Alonso ormai, di fatto, non frega più niente a nessuno. Fernando potrà vincere la Dakar, ovviamente su Toyota, la Indy 500 e pure la Sagra dell'Ossobuco salendo sull'albero della cuccagna con l'Ape Piaggio intraversato, tanto ormai la sola cosa che fa notizia potrebbe essere solo il suo ritorno in F.1, meglio se con un top team e meglio ancora, per quanto francamente improbabile se non impossibile, all'interno della Ferrari e, meglio del meglio, portando nel motorhome la fidanzata Linda Morselli col jeans a vita bassa. Allora sì. Tutto il resto

ormai a livello di Motorsport non tira, non sposta, non smuove. Questa - con tutto il sacro rispetto per Linda Morselli -, è l'atroce, terrificante e nauseante verità.

Ricordate? A inizio Anni '90 l'automobilismo da corsa soffrì uno dei morbi più avvilenti e devastanti che abbiano mai colpito il Pianeta azzurro. Tutte le categorie da corsa furono colpite dalla Ecclestonizzazione selvaggia delle quattro ruote, col nostro sport da allora diventato colpevolmente, devastantemente e miseramente formulaunocentrico.

Con un'esaltazione sbracata del fattura-

te

UNA STAGIONE MEMORABILE. EPPURE...

La Toyota, sotto, si aggiudica non solo la 24 Ore di Le Mans, ma pure la Dakar e il mondiale Piloti rally, il tutto nello stesso anno solare. Roba eccezionale, eppure a far notizia è altro e basta meno



to, un'euforia turboselvaggia per audience e introiti accompagnata a un'esultanza sbandierata, cialtrona e neocafonal delle spese e dei guadagni trionfali, delle location esotiche e danarute, dei paddock faraonici, del giro di grandi Costruttori, poi finiti uno dopo l'altro - Toyota per prima ma non certo la sola - spennati dal sistema che avevano loro stessi alimentato a pioggia e in gran parte ritirati con la coda tra le gambe e quasi le pezze al culo, a seguito della crisi economica glorbale, da metà 2008 in poi.

Parallelamente, parliamoci chiaro, con la

scusa della morte di Senna, la F.1 e gran parte dell'automobilismo hanno subito una castrazione e una bonifica decerebrante e agonisticamente impoverente, divenendo tendenzialmente teatro e sede di spettacoli che di sfida tecnica e agonistica hanno più ben poco, somigliando tanto e sempre più a una sorta di circhetto Barnum che ospita wrestling motorizzato ai costi di un viaggio su Saturno. È stato così che il mondiale Endurance è scomparso, vaporizzato in modo gestionalmente assassino per un paio di decenni salvo ricomparire per autoestinguersi, è stato così che la F.1 è rimasta con non più di tre o quattro tracciati credibili davvero - Spa, Monza, Suzuka e Montecarlo per la tradizione -, infarcendosi di ex piste castrate e neokartodromi, è stato così che i Gp sono corsi da furgonati trimotori lunghi sei metri, laddove il team più bravo è quello che sa usare meglio i cicchetti elettrici, è stato così che il mondiale rally è stato lobotomizzato con la filosofia dei layout a margherita ed è stato così che la tanto sognata da un secolo omogeinizzazione con l'America e le sue categorie da corsa è andata a finire nel nulla.

Ecco, pensavo d'aver già visto il peggio del peggio e invece adesso quasi rimpiango gli Anni '90 e le malattie di quella stagione. Perché adesso tocca vivere e sopportare anche un'ulteriore epidemia, come sempre più falcidiante e spietata della precedente, peggio della Spagnola a inizio '900. Sì, perché dopo la orrenda Ecclestonizzazione dell'Automobilismo, ecco la letale Facebookizzazione youtubata delle corse.

Improvvisamente non conta più cosa capita e a chi capita, ma la viralità di un microfilmato. Tra un po' le corse non saranno più neanche formulaunocentriche, ma semplicemente e idiotamente, viralocentriche. Se Hamilton vince sei mondiali di F.1 e compostamente festeggia poi saluta e se ne va, fondamentalmente non frega niente a nessuno.

Ma se Lewis sul podio si mette a ballare la pizzica e la tarantella con uno che magari si rivela ubriaco e sul più bello gli cascano i pantaloni, wow, altro che Mercedes, altro che W10, altro che progresso e pagine di storia, finisce che Hammer (e pure il briaco) spacca, sfonda, svolta e mo' sì che ti conosce amandoti per sempre anche un brufoloso indifferente di Motorsport cablato a Katmandu.

Ecco, la mia paura è questa. Che ormai le corse non siano e non sono più giudicate, votate, discusse e protette da chi le corse stesse le conosce, le studia, le respira e le ama.

No, ormai le competizioni che tanto amammo e un po' ancora ingenuamente ancora

tanto amiamo, sono in mano e in pasto a tutti, seguono le logiche perverse dei clic per verificare la loro appetibilità, stanno sempre più perdendo reale conoscibilità, dignità e difendibilità date dalla storia e dalla tradizione, per imboccare la strada che porta dritta all'ignoranza assoluta, alla pagliacciata mondializzata con comica finale.

Anche l'iperconnessione, voglio dire, sta facendo niente bene all'automobilismo. Pochissimi nerd che sanno tutto possono ora dialogare con altri pochissimi nerd che sanno tutto, okay, mentre, a latere dei molti e puri entusiasti, un drappello di ignoranti molte volte animati soprattutto da movenze e argomentazioni violente, settarie e aggressive fanno scorribande in ogni dove, trollano, insultano e straparano rendendo progressivamente l'automobilismo medesimo uno sport con gli stessi difetti del calcio, più i suoi.

Nel frattempo gli stessi mezzi d'informazione - ricordiamolo, anche noi globalmente, senza per forza entrare in casi specifici, abbiamo nei decenni le nostre belle, vergognose e mortifere colpe, neh, fatte di opportunismo e superficialità, nei casi peggiori sfocianti in servilismo leccchino o moscismo sciatto e reiterato -, sì, dicevo, gli stessi mezzi d'informazione fanno sempre più fatica non solo a dare notizie ma anche a raccontare storie vere, a veicolare stralci d'umanità pulsante e personaggi in grado di farvi e farci sentire sempre più orgogliosi dello sport e delle imprese di quelli che furono i Cavalieri del Rischio.

Perché ormai per deformazione d'utente non t'interessa prepararti, leggere, approfondire, soffrire, ragionare, discettare e argomentare con ciò che sai e con quelli che ne sanno quanto e più di te, ma solo spartirti il filmatino, la capsula, l'imperdibile chicchetta di ventiquattro secondi che ti mostra l'incidentone di turno, Chase Carey che inciampa su uno scalino o il flessuoso incedere di Linda Morselli, sempre lei, la fidanzata d'Alonso, per l'occasione in tacco 12.

Altro che 2020, nuova F.1, viva il futuro e il bello deve ancora venire.

A seppellirci rischia d'essere un mare magnum di sciapate elettroniche e d'indifferenza catodica, laddove ad essere ignorate sono e saranno cose financo più belle, umane, calde e serie del triplete Toyota nell'automobilismo per duri e puri.

E la mia ulteriore paura è che senza maturo consapevolezza e disincantata contezza di tutto ciò, sulle corse e sui campioni degni di mito si dovrà pensare la stessa cosa che Indro Montanelli diceva accomunare le rape e i Savoia: oramai la loro parte migliore sta sottoterra. ●

Tanak cam

FRESCO IRIDATO CON LA TOYOTA, L'ESTONE SIGLA UN ACCORDO DI DUE ANNI CON IL TEAM COREANO. ANDREA ADAMO: «ABBIAMO GRANDI AMBIZIONI»

va alla Hy

L'uomo più famoso dell'Estonia oggi è Ott Tanak. Il biondino di Saaremaa sul lungomare di Salou ha coronato nell'ultima domenica di ottobre il sogno di diventare campione del mondo rally, ed ora si appresta a passare alla Hyundai. L'annuncio ufficiale del suo passaggio ai coreani è stato dato giovedì scorso, ma che sarebbe finita così l'avevamo già scritto su AS, perché in Spagna si era capito che qualcosa di molto grosso bolliva in pentola. Lo si intuiva da come da attore consumato cercasse di smentirlo Andrea Adamo davanti ai taccuini e alle tv, e come tutte le bocche restassero cucite nonostante gli spruzzi di champagne ed i sorrisi tra il driver estone ed il team director italiano sul podio della gara catalana non siano passati inosservati. Insomma questo "matrimonio" stava diventando il segreto di Pulcinella, perché i contatti tra Markko Martin e Adamo c'erano stati, e come confessato proprio dal boss della marca di Alzenau a cose fatte, hanno preso la giusta direzione nel luglio scorso. Ovviamente con un titolo piloti ancora in palio per il gioco delle parti bisognava tenere la notizia segreta, ma è stata la curiosità della moglie del pilota estone Janika nel chiedere agli addetti ai lavori determinati dettagli, a farci capire a Salou che la firma se non c'era già stata era ormai prossima. Ed ora è arrivata finalmente la conferma ufficiale: Tanak insieme al suo copilota Martin Jarveoja ha firmato per due anni con la Hyundai Motorsport rinforzando prepotentemente la squadra coreana diretta da Andrea Adamo in vista delle prossime due stagioni. «Sono contento di correre dal 2020 per la Hyundai - ha commentato il neo campione del mondo -. Vado infatti a far parte di un team da sempre competitivo, di una squadra molto buona con la quale cercheremo di fare insieme il massimo». Molto contento ovviamente era anche il Team Director della squadra coreana. «L'accordo con Tanak - ha commentato Andrea Adamo - evidenzia quali sono le nostre ambizioni nel mondiale rally. Dal 2020 avremo Ott Tanak e Martin Jarveoja con noi, il loro

OTT, PRENDE IL TITOLO E SCAPPA

Due anni di contratto con la Hyundai. Dal 2020, Ott Tanak va a vestire i panni della squadra diretta dall'italiano Adamo e lascia da campione del mondo la Toyota



campione Hyundai!

SONO CONTENTO DI
CORRERE DAL 2020
CON HYUNDAI:
VADO A FAR PARTE
DI UN TEAM DA
SEMPRE SUPER
COMPETITIVO

OTT TANAK

”



«*eccezionale talento sarà così a disposizione della Hyundai Motorsport su tutti i terreni. La trattativa dopo una serie di contatti è decollata a luglio ma solo adesso abbiamo potuto ufficializzarla. Abbiamo così 4 equipaggi confermati per la stagione 2020, Ott Tanak e Thierry Neuville saranno presenti in tutte e 14 le gare iridate, mentre Sébastien Loeb e Dani Sordo si divideranno la terza vettura. Stiamo comunque parlando anche con Andreas Mikkelsen e Craig Breen per vedere come coinvolgerli nella prossima stagione. Ho tante idee in testa, vediamo come possiamo impiegarli».* E l'ingegnere torinese non ha perso tempo, sostituendo Mikkelsen con Breen in Australia. Il norvegese sarebbe stato il quarto a passare sulle speciali mentre Breen partirà decimo e quindi si troverà la strada nettamente più pulita. L'obiettivo a Coffs Harbour per la Hyundai è vincere il mondiale costruttori, e niente va lasciato al caso. La famosa "cura Adamo".

Ritratto di Ott

Tanak è stato il quarto pilota della storia capace di regalare il mondiale piloti alla Toyota. Prima di lui c'erano riusciti Carlos Sainz nel 1990 e '92, Juha Kankkunen nel 1993 e Didier Auriol nel 1994, tre grandissimi campioni che hanno scritto la storia di questo sport. Per la serie dei corsi e ricorsi storici, il neo campione del mondo 2019 con il suo passaggio in Hyundai diventa dopo Carlos Sainz nel 1992, il secondo driver a lasciare la Toyota subito dopo aver conquistato il titolo mondiale piloti. Allora Carlos firmò per la Lancia Jolly Club complice lo sponsor Repsol, stavolta invece Tanak espatrierà dai coreani della Hyundai. Ma cerchiamo di capire com'è il neo "world champion", com'è l'upmo Tanak. Nella sua maturazione fondamentale è stato soprattutto il ruolo di sua moglie Janika, la prima persona che Ott ha voluto abbracciare e ringraziare all'arrivo della power stage di Riudecanyes. Una donna vera, discreta, che fa star bene il campione baltico, perché è lei insieme ai loro due figli che riesce a trasmettere a Ott la tranquillità e la sicurezza necessarie per vincere. Con una presenza sempre lontana dai riflettori, Janika è stata la vera artefice di questo mutamento del pilota originario dell'isola di Saaremaa, che nelle ultime tre stagioni ha fatto passi da gigante, da outsider spesso fallosso è arrivato infatti il 27 ottobre 2019 a diventare campione del mondo, a griffare il suo primo titolo mondiale. Ma che sarebbe finita così lo si era capito già due anni fa, quando l' "Ott o volante" in un caldo mezzogiorno di giugno nella spiaggia dell'Argentiera, aveva ottenuto il suo primo successo iridato al Rally Italia Sardegna. Quella Sardegna dove aveva conquistato a Porto Cervo il suo primo podio terminando terzo nel 2012, e dove poi il pupillo di Markko Martin ha ritrovato finalmente ad Alghero quel sorriso troppo spesso assente dal suo viso, ed è decollato verso il viaggio che l'ha portato dritto dritto al titolo. Perché "Oit", questa è l'esatta pronuncia del suo nome in éstone, è fatto così. E' un lupo solitario, sin troppo riservato, spesso taciturno, con un atteggiamento da orso che talvolta sembra quasi da maleducato. Insomma non è il top nella comunicazione, anche se negli ultimi tempi in materia ha fatto dav-



E ADAMO FA IL COLPACCIO

Alla vigilia dell'ultimo round del Mondiale Rally, decisivo per l'assegnazione del titolo Marche, Hyundai fa il colpaccio e si assicura per due anni le prestazioni di Tanak, neo campione del mondo. Ora in Australia, il team diretto da Andrea Adamo punta alla conquista del primo iride costruttori

vero passi da gigante. Chi lo ha frequentato però, come Ogier o Bertelli, ne ha sempre parlato come di un bravissimo ragazzo, uno che si fa gli affari suoi, che si apre con le persone solo quando le conosce bene. Ecco spiegato il perché prima nel team MSport ed ora in Toyota è benvenuto, e perché tutti i suoi colleghi lo hanno voluto salutare in Catalogna all'arrivo della power stage. Ma è quel giorno di due anni fa sul podio di Alghero che l'éstone volante ha iniziato una nuova carriera, come se si fosse tolto diversi sassolini dalla scarpa scacciando tanti incubi. Come quando aveva buttato alle ortiche la vittoria nel 2016 in Polonia bucando nella penultima speciale e poi venne consolato da Ogier. Oppure come nel 2017 in Portogallo dove aveva servito su un



LA SCHEDA DI OTT TANAK

Ott Tänak ha 32 anni, è nato infatti a Kärla (nell'isola di Saaremaa) in Estonia il 15 ottobre 1987. Ha iniziato a correre molto giovane nel 2001 iniziando nei rally ancora minorenni, ed è diventato campione di rally nazionale nel suo paese nel 2008. L'anno dopo ha debuttato nel mondiale in Portogallo su una Subaru Impreza STi N14 finendo 20° assoluto. In quella stessa stagione ha vinto le selezioni per partecipare navigato da Kuldar Sikk (ex copilota di Urmo Aava) al Pirelli Star Driver, un campionato promozionale FIA in cui tutti i giovani piloti hanno gareggiato con macchine uguali (Mitsubishi Lancer Evo X) nel mondiale 2010. Il suo miglior risultato fu il 17° posto in Galles. Nel 2011 è stato passato in Ford al team Stobart partecipando al mondiale con una Ford Fiesta Wrc chiudendo sesto in Galles, poi nel 2012 il suo miglior risultato con il terzo posto conquistato in Sardegna. Nel 2013 Wilson gli preferisce Thierry Neuville ed i petrodollari di Nasser Al Attiyah e così corre con l'aiuto di Markko Martin e Oleg Gross (titolare della catena di supermercati "Grossi" in Estonia) nel campionato estone su una Subaru Impreza. Nel 2014 ritorna in MSport grazie anche all'appoggio DMack, poi Tanak esplose nel mondiale 2017 al fianco di Séb Ogier, chiudendo la stagione 3° nel mondiale piloti e vincendo due gare, Sardegna e Germania. Poi nel 2018 il passaggio al Toyota Gazoo Racing WRT. Al volante della Yaris ha vinto quattro gare (Argentina, Finlandia, Germania e Turchia) terminando ancora 3° il mondiale piloti ma regalando alla casa giapponese il quarto titolo costruttori della sua storia. Quest'anno si è laureato campione del mondo ottenendo 6 vittorie (Svezia, Cile, Portogallo, Finlandia, Germania e Galles) nelle 13 prove sinora disputate. Nella sua carriera ha vinto in totale 12 rally iridati in 105 partecipazioni, ottenendo anche un totale 26 podi, e vincendo 223 prove speciali tra cui ben 13 power stage. todas le ha acompañado siempre como copiloto Martin Järveoja.

piatto d'argento la vittoria ad Ogier sbattendo nel crono di Amarante. O invece l'anno scorso a Sweet Lamb, dove atterrando dopo un salto aveva distrutto il radiatore della sua Yaris buttando via la vittoria in Galles ed il titolo 2018. Ma soprattutto Tanak era diventato famoso per essere finito a mollo in Messico nel 2015 con la sua Fiesta, dopo un incredibile volo dritto dentro le acque di un lago nella speciale di Los Mexicanos. Ma adesso tutto è cambiato, "Oit" passerà agli annali come il primo "world champion" estone, come l'uomo che dopo 15 anni ha interrotto nel palmarés del mondiale piloti il dominio francese dei due Sébastien, Loeb e Ogier. Come il pilota che ha regalato alla scuola nordica il 17° titolo, superando così quella francese ferma a quota 16. ●

Assi di Coppa

LA FINALE DI COMO HA MESSO SOTTO AI RIFLETTORI LA BASE DELLA SPECIALITÀ. ANDIAMO A RILEGGERE TANTE BELLE STORIE FORNITE DALL'EVENTO FIRMATO ACI SPORT

Il 38° Trofeo ACI Como ha emesso i verdetti definitivi per quanto riguarda la stagione 2019 della Coppa ACI Sport Rally di Zona. Come da pronostico questo rally a Como è stato molto più di una semplice gara. L'evento sportivo firmato ACI Sport e organizzato dall'AC Como ha riscosso un grande successo di pubblico e partecipazione dallo start allo stop. Ma a trovare la soddisfazione più grande nella due giorni lariana sono stati proprio i vincitori della Finale Nazionale ACI Sport Rally Cup Italia 2019, 20 differenti nelle 20 Coppe assegnate per ogni categoria e classe oltre alla prima Supercoppa WRC Italia.

Hanno fatto gara a parte ma sono stati i primi a dare spettacolo. Le **World Rally Car** come sempre hanno dominato la scena da start a stop, dal Lago di Como a quello di Lugano. Il miglior crono generale del Trofeo ACI Como lo ha fatto segnare proprio uno di casa. **Kevin Gilardoni** affiancato da **Corrado Bonato** su Hyundai i20 WRC. «Non poteva andare meglio. Con Corrado e il team abbiamo fatto una gara impeccabile, devo ringraziare soprattutto loro. Una soddisfazione doppia vincere nella gara di casa».

Tutti gli occhi erano però puntati alla **Grande Finale** della CRZ. Dopo una sfida vibrante la vittoria assoluta è andata a **Corrado Pinzano** sulla Vw Polo R5. Il biellese non ha fallito il round decisivo e ha sfruttato al massimo le noie che hanno limitato a metà gara **Elwis Chentre** (Polo R5) per far sua la Coppa Assoluta. «Sono felice per questo successo - racconta Pinzano - a maggior ragione perché è stata davvero una battaglia. Nell'ultimo km abbiamo anche forato, ma siamo riusciti a limitare i problemi e a portarla fino in fon-



Kevin Gilardoni



Riccardo Pederzani



Claudio De Cecco



Elwis Chentre



Corrado Pinzano

do». Chentre è stato rallentato per un problema all'acceleratore che gli ha fatto perdere 15", decisivi per la rincorsa alla vetta. Il valdostano, già vincitore assoluto e di classe nella fase di qualificazione in Zona 1, si può comunque accontentare dell'argento oltre che della Coppa di **classe R5** (Pinzano infatti era qualificato alla Finale solo per l'Assoluta). Tra le R5 altri hanno alzato la Coppa in piazza Cavour. Il miglior giovane **Riccardo Pederzani**, alla prima su una R5, ha dimostrato tutto il suo talento chiudendo ad un passo dal podio

e sfruttando l'out di Luca Bottarelli (Fabia R5) per centrare la vittoria nell'Under 25. «Sono contento della vittoria in Under 25 e anche per il feeling con la R5, che sto iniziando a capire». Questione differente per **Claudio De Cecco** che si è imposto tra gli Over 55. «Mi porto a casa questo premio per l'Over 55 con orgoglio. Già dopo la prima parte della gara, considerato il ritmo dei top di classe apparsi imprevedibili, ho iniziato a pensare soprattutto a gestire senza commettere errori. Anche perché le strade erano davvero insidiose».



COMO FINALE DI COPPA ANCHE NEL 2020
La finale nazionale della Coppa Italia è andata in scena sulle speciali del Rally di Como. Ed è stato un vero successo di pubblico e partecipanti. Anche nel 2020 sarà ancora la gara lariana ad ospitare l'atto conclusivo dei rally nazionali



D'esperienza anche la prova di **Roberto Vescovi**. Che in **Super 1600** non ha tradito le attese portando la sua Renault Clio in testa alla speciale graduatoria sin dallo start. Per lui si tratta del secondo centro stagionale dopo la vittoria di classe nel CIWRC. «Ho apprezzato molto il format di questa Finale, una soluzione riuscita e una bella opportunità per molti equipaggi, anche locali». Da sottolineare la prestazione di **Sara Micheletti**, che si conferma la miglior pilota della competizione al volante della sua Peugeot 208 conquistando

la vittoria nel **Femminile**. «È bello avere un riconoscimento in una gara di questo prestigio. Non è stato semplice portarla fino in fondo dato che le prove erano molto selettive e le condizioni hanno complicato la gara a tutti». Avvincente quanto mai il confronto tra le molte Renault Clio in corsa sia per la Coppa che per i Trofeo Renault. Un duello che ha visto l'affermazione del giovane pilota elvetico **Kim Daldini**, che torna a casa sia con la vittoria nel monomarca, strappata all'ultimo chilometro a Bottoni, che con la

Coppa di **classe R3T**. «Sapevamo che sarebbe stata dura, ma vincere così all'ultima speciale è una doppia soddisfazione». Finale dolce-amaro invece per **Federico Bottoni** che si è visto sfuggire, per quanto riguarda il trofeo francese, una vittoria saldamente in controllo per lunghi tratti della gara. La nota positiva arriva proprio dalla CRZ, che gli rende onore con la Coppa di **classe R3C**. «La vittoria nel CRZ è un premio che ci rende orgogliosi». Tra le **R2** c'è spazio anche per **Sandro Schenetti**. L'emiliano ha corso sempre in

RALLY NAZIONALI

Roberto Gobbin



Moreno Cambiaghi



Vincenzo Torchio



Paolo Iraldi



Erwin Amerio



Augusto Favero



testa alla **classe R2B**, costantemente una spanna avanti al rivale Fabio Farina. «È stata davvero una bella esperienza e un palcoscenico unico. Una soluzione vincente». **Roberto Gobbin** non si è lasciato sfuggire l'occasione. Aveva la possibilità di portarsi a casa la **Coppa in RGT** e, con la Abarth 124 ha centrato l'obiettivo. «Riunire la Coppa in una finale unica ha funzionato anche guardando il pubblico. Correr e vincere davanti a tanta gente è un piacere doppio».

Per la **classe A6** la vittoria va a **Vincenzo Torchio** sulla Citroën Saxo VTS. I «Un rally di altri tempi, riuscito grazie alla volontà della Federazione di mettere a confronto i migliori equipaggi di tutta Italia di ogni categoria e premiare il migliore, proprio co-

me si faceva nei tempi d'oro del rally». **Erwin Amerio** si prende la **classe A5**. Una prova di talento al volante di Peugeot 106. «È stata una gara che ci ha dato la possibilità di confrontarci con avversari validi. Oltre alla battaglia non è mancato il divertimento». Molto combattuta la **classe N3**. Dove a spuntarla è stato **Moreno Cambiaghi**. «Abbiamo saputo sfruttare il vantaggio di conoscere meglio la gara rispetto ai nostri avversari a cui vanno comunque i miei complimenti».

Paolo Iraldi ha alzato il trofeo per la **classe N2**, su Peugeot 106. «È andata bene anche se ho avuto qualche problema nella giornata di sabato subito risolti dalla mia squadra che ringrazio. È stata una bella esperienza». Trova soddisfazione anche

un terzo pilota armato di Peugeot 106. Il carrarese **Augusto Favero** si giocava con il rivale Andrea Di Caro Catarratto la vetta di **classe N1**. «La Finale è andata bene anche se fuori dalle strade di casa ci siamo dovuti adattare molto. È stata una grande soddisfazione». Duello impari in **A0** dove **Enzo Oliani** ha sfruttato al massimo la sua Fiat Seicento mettendo subito la vittoria in cassaforte sin dopo le prime due prove del venerdì. «È stata una bella gara con delle prove fantastiche, ottima la gestione da parte dell'Organizzatore del rally con un numero di partecipazioni così elevato».

Altra storia per **Andrea Passalacqua** chiamato ad una prova di resistenza per aggiudicarsi la **classe RSTB 1.6 Plus**.



Enzo **Oliani**



Andrea **Passalacqua**



Nazareno **Pellitteri**

L'ELENCO COMPLETO DEI VINCITORI

Supercoppa Wrc	Kevin Gilardoni (Hyundai I20 Wrc)
Assoluta	Corrado Pinzano (Volkswagen Polo R5)
Classe R5	Elwis Chentre (Volkswagen Polo)
Classe R3t	Kim Daldini (Renault Clio)
Classe R3c	Federico Bottoni (Renault Clio)
Classe R2b	Sandro Schenetti (Peugeot 208)
Classe Rgt	Roberto Gobbin (Fiat Abarth 124)
Classe Super 1600	Roberto Vescovi (Renault Clio)
Classe A7	Nazareno Pellitteri (Renault Clio)
Classe A6	Vincenzo Torchio (Citroen Saxo)
Classe A5	Erwin Amerio (Peugeot 106)
Classe A0	Enzo Oliani (Fiat Seicento)
Classe N1	Augusto Favero (Peugeot 106)
Classe N3	Moreno Cambiaghi (Renault Clio)
Classe N2	Paolo Iraldi (Peugeot 106)
Classe Rstb 1.6 Plus	Andrea Passalacqua (Citroen C2)
Over 55	Claudio De Cecco (Hyundai I20 R5)
Under 25	Riccardo Pederzani (Skoda Fabia R5)
Femminile	Sara Micheletti (Peugeot 208 R2b)
Delegazione Regionale	Toscana (Pierotti+Ciolli+Fanucchi)



Luca **Pierotti**

Missione compiuta dopo oltre 360 km di gara senza troppi affanni al volante della sua Citroen C2. «La gara in sé è stata un po' sfortunata, con una foratura il primo giorno e problemi alla frizione nel secondo, ma l'importante è essere arrivati fino in fondo». La **Coppa in A7** spetta al pilota **Nazareno Pellitteri** insieme a Michele Lo Monaco. L'equipaggio agrigentino premiato per la partecipazione e la determinazione con la Renault Clio si è aggiudicato il titolo finale per la classe A7 dopo aver disputato la Finale di Como. «La soddisfazione è tanta dopo aver affrontato un'annata molto impegnativa nella nostra zona siamo riusciti a raggiungere l'obiettivo prefissato ad inizio anno», ha commentato il pilota della provincia di Agrigen-

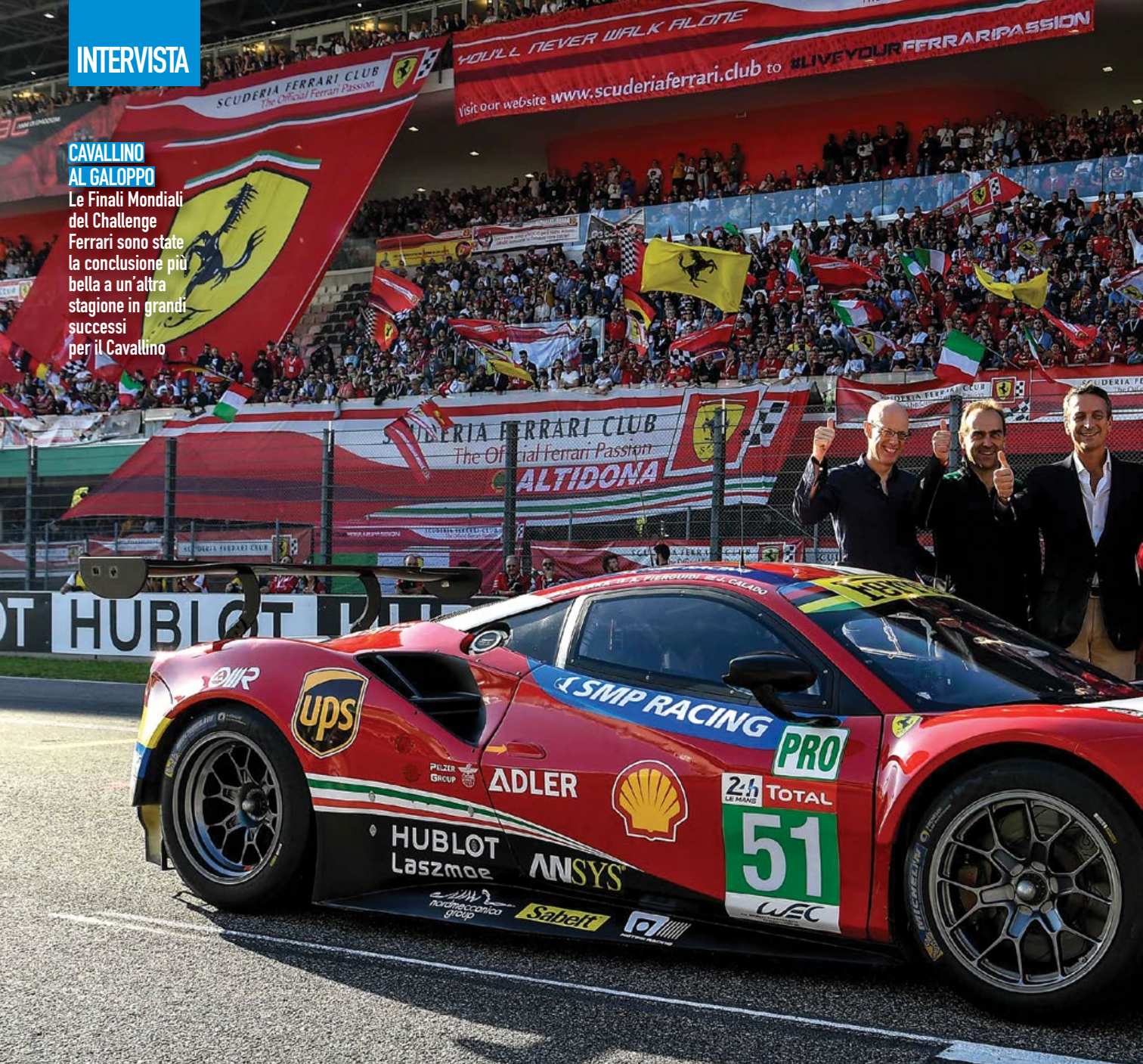
to «Per quanto riguarda la gara di Como è stata altrettanto difficile e un plauso va all'ottima organizzazione che è stata predisposta. Un particolare ringraziamento è rivolto alla Delegazione siciliana perché è stata molto presente e molto vicina a noi piloti».

Infine la vittoria tra le **Squadre Delegazioni Regionali** è andata alla Toscana che, sommando i tempi di **Luca Pierotti** (Skoda Fabia R5) Matteo Ciolli (Ford Fiesta R5) e Claudio Fanucchi (Renault Clio R3C) è riuscita ad avere la meglio sul team della Sicilia, formato da Marco Lanzalaco (Clio A3) Andrea Nastasi (Clio R3C) e Cesare Cassarà (Clio A3). Pierotti, il migliore per la Toscana: «Avevo tanta aspettativa per Como. Ci tenevo a fare bene in questa

finale dato che la gara la conoscevo abbastanza bene. Un rally che avevo già corso nel 2006 e 2008, dove avevo sempre vinto in classe. Quest'anno purtroppo non è andata così nonostante venissi da una buona stagione in R5 nella fase di qualificazione della CRZ. Il fondo mi ha frenato, non ho saputo dosare il passo e devo ammettere che le condizioni trovate mi hanno messo piuttosto in difficoltà anche se di solito vado d'accordo col bagnato. Difficile azzeccare il setup, soprattutto per piloti non professionisti come noi, che non disputiamo molte gare a stagione. In ogni caso sono contento di aver detto la mia per la Toscana e felice di aver dato un supporto importante per la vittoria della mia regione».

**CAVALLINO
AL GALOPPO**

Le Finali Mondiali del Challenge Ferrari sono state la conclusione più bella a un'altra stagione in grandi successi per il Cavallino



Ferrari grande famiglia

ANTONELLO COLETTA, CAPO DELLE ATTIVITÀ SPORTIVE GT DEL CAVALLINO, CI GUIDA NEL MONDO DEL CAVALLINO DECLINATO ALLE CORSE CLIENTI E COMPETIZIONI GT

di [Diego Fundarò](#)



Entrato nel mondo Ferrari nel 1997 per l'organizzazione della grande festa dei Cinquant'anni, da allora il suo ruolo a Maranello non ha mai smesso di accrescere in importanza: Antonello Coletta è a capo delle Attività Sportive GT, che si compone di due grandi famiglie: Corse Clienti e Competizioni GT. Le recenti Finali Mondiali sono state occasione per farci raccontare tutto ciò che succede dietro le quinte di un ente in continua crescita, attraverso quelle che erano le attività già attive al suo arrivo, ai ripetuti successi ed i numeri impressionanti che ne caratterizzano il presente, fino ad arrivare ad uno sguardo deciso verso il futuro. «Quando entrai in Ferrari il Challenge esisteva già, con due serie europee ed una americana. Iniziasti col rivedere le struttu-

re dei campionati per metterli al passo coi tempi. Venne quindi creata la serie Asia-Pacific, le due europee vennero accorpate in una unica, fino ad arrivare alla creazione più recente, il Challenge UK. All'inizio esisteva anche l'Historic Challenge, che abbiamo interrotto alcuni anni fa. Nel frattempo ci è venuta l'idea di creare il Programma FXX, un format talmente nuovo e innovativo che all'inizio tutti guardavano con diffidenza, non capendo bene cosa stessimo facendo. Oggi molti competitor hanno seguito il nostro esempio, cercano di ripetere ciò che facciamo. Basta vedere i numeri per capire quanto fosse buona l'idea che vide il lancio nel 2006: sono state circa 50 le vetture alle Finali Mondiali, tra FXX, FXX K e 599XX. Si tratta di numeri eccezionali di un programma esclusivo,

che definirei più un Club molto ristretto di clienti importanti che una semplice attività in pista. Lo stesso si può dire di F.1 Clienti, attività che non esisteva e che abbiamo creato e sviluppato. Nello specifico, ritengo che sia praticamente impossibile che qualcun'altro riesca a ripetere una tale iniziativa. Giriamo tutto il mondo organizzando direttamente gli eventi, che non significa solo assistere le vetture, ma anche trasportarle, pianificare a 360° la logistica, tutte le pratiche doganali, i ricambi che devono essere portati. Sono tanti i modelli delle vetture ed ognuna ha necessità dei suoi. Una quantità enorme di materiale che ci segue in Asia, America ed Europa».

- Per chi fosse stato presente al Mugello per le Finali Mondiali e non abbia mai partecipato ad un weekend di F1, possiamo assicurare che organizzazione e riuscita dell'evento può tranquillamente essere accostata a quella di un GP. Ma il team a cui è a capo Coletta si dedica anche ad altro...

«Ci occupiamo anche dei corsi di pilotaggio, che organizziamo in Europa, Stati Uniti e Asia. In contemporanea con le finali del Mugello, uno era in atto a Fiorano e capita spesso che attività diverse vengano gesti-

te in contemporanea in tre, quattro luoghi differenti. Questo per rendere l'idea di quanto sia complesso coprire gli eventi che organizziamo. Sottolineo che in Competizioni GT e Corse Clienti tutto è gestito direttamente ed anche questa è un'altra unicità che ci

SPECIALIZZAZIONE MOLTO ALTA E CONOSCENZA PROFONDA SONO LE CHIAVI DEL NOSTRO SUCCESSO

ANTONELLO COLETTA



distingue. A me piace vedere quello che fanno gli altri e noto che questa non è una cosa scontata, spesso ci sono collaborazioni esterne, agenzie. Noi facciamo tutto in casa ed è una cosa importante, le persone che lavorano in questo reparto conoscono ogni aspetto del lavoro, dei clienti e dell'attività stessa. La specializzazione è molto alta, così come è profonda la conoscenza: tutto ciò non è banale, ma una delle chiavi del successo».

- L'attività più sotto i riflettori è probabilmente Competizioni GT che, in particolare con la vittoria di Pier Guidi, Calado e Serra alla 24 Ore di Le Mans con la 488 GTE Evo gestita da AF Corse, ha mostrato l'eccellenza del gruppo guidato da Coletta. Ma cosa è stato che vi ha spinto a entrare in questo tipo di competizioni?

Vedere una Ferrari 550 Maranello Gt1, costruita in Inghilterra dalla Prodrive, vincere la categoria a Le Mans vi ha forse dato fastidio? Vi ha toccato nel vivo?

«Quella situazione di certo non ci ha fatto piacere, non tanto perché la vettura fosse stata costruita altrove, ma perché quella non era una Ferrari al 100%. All'epoca la cosa ci fece pensare, non si può dire che sia stata una spina nel fianco, ma ampliò notevolmente il nostro campo di riflessione. Decidemmo quindi di fare un primo passo con la 575, poi arrivò l'impegno importante con la 430, con cui entrammo nel GT FIA vincendo subito. Ci fu una crescita di risultati che ci spinse sempre più in questa direzione, con l'arrivo delle 458 e 488 in tutte le loro declinazioni, da GT2 a GTE a GT3. A tutti gli effetti questo è un reparto in continua crescita e le soddisfazioni non mancano».

- In termini di numeri, dal suo arrivo ad oggi quante sono le persone che dirige in Ferrari?

«Agli inizi eravamo in 4 ad occuparci di tutto... Oggi siamo circa 80 persone tra operai, impiegati e tecnici. Ma ciò che mi preme dire è che mentre prima nelle Competizioni GT era complicato riuscire a coprire tutto il panorama; oggi sia nell'ambito sportivo, commerciale che in quello tecnico abbiamo persone dedicate e molto competenti ed i risultati si vedono. Chiaramente

il livello si è alzato sia in GTE che in GT3 e bisogna mettere a fattor comune tutta l'esperienza dell'azienda. Abbiamo un reparto tecnico nato ormai da qualche anno che si interfaccia direttamente con la Direzione Tecnica GT e con la Gestione Sportiva. Le nostre macchine continuano a vincere ogni domenica. Quest'anno in Gte Pro siamo pur sempre arrivati 2° nel Wec e vinto una 24 Ore di Le Mans, che mi piace sottolineare sia stata quella con più vetture ufficiali al via degli ultimi decenni. La vittoria è stata limpida e meritata, lottata sul campo fino all'ultimo contro autentici squadroni, un soddisfazione incredibile. E' arrivata poi la vittoria alla Petit Le Mans, abbiamo perso il Blancpain World Challenge Europe per 1 punto ma vinto in Pro-Am, dominato quello americano, il GT italiano, la Elms e la Michelin Le Mans Cup. Risultati ottenuti con team clienti, come è sempre stato fatto in Ferrari ed è parte del suo DNA. Se si guarda la crescita che ci fu negli Anni Sessanta, con tutta la categoria dell'Endurance dedicata ai Gentlemen, ecco che stiamo cer-



LAPO ELKANN PASSIONE AUTENTICA

Sopra Lapo Elkann e Antonello Coletta alle Finali Mondiali Ferrari andate in scena nell'ultimo fine settimana di ottobre al circuito del Mugello



**QUEST'ANNO
ABBIAMO VINTO LA
24 ORE DI LE MANS
CON PIÙ VETTURE
UFFICIALI AL VIA
DEGLI ULTIMI ANNI**

ANTONELLO COLETTA



cando di dare una continuità, chiaramente rapportata ai giorni nostri. In GT3 sono presenti 13 marchi di cui una decina con il supporto diretto delle Case. Noi assistiamo i team, ma tutto viene gestito da loro in totale autonomia. La nuova versione GT3 appena presentata permetterà loro di mantenere un alto livello di competitività. La 488 GTE dal 2016 corre con risultati eccellenti, il nostro team ufficiale AF Corse e l'officina Michelotto sono partner di assoluto valore che fanno un lavoro en-

comiabile ed è giusto rendere merito anche a loro».

- Parlando con i vostri tecnici emerge che la progettazione della vettura stradale e la sua derivazione da competizione partono e procedono in totale simbiosi, con un continuo scambio di informazioni. E' questa la caratteristica che distingue Ferrari dalla concorrenza?

«Sicuramente. La nostra forza parte dalla base. Il modello scelto per andare a correre è già di per se un'eccellenza nel suo





**NEL WEC IL
REGOLAMENTO
CHE È USCITO
NON CI VEDE
PARTICOLARMENTE
INTERESSATI**

ANTONELLO COLETTA



segmento, una vettura con piglio sportivo già adatta a ciò che si sta cercando per competere. La 488 Challenge è molto vicina alla versione stradale, a dimostrazione della bontà e della sportività del prodotto. Per GTE e GT3 è fondamentale un'analisi accurata dei regolamenti, per capire su quali aree è consentito lavorare a fondo».

- Le piacerebbe vedere la Ferrari tornare a vincere l'assoluta a Le Mans? L'ultima vittoria risale al 1965 e l'ultimo tentativo al 1973. Non pensa sia passato fin troppo tempo?

«Sono nel mondo delle corse fin da bambino, la passione nata allora è più viva che mai, altrimenti non potrei fare questo mestiere; è chiaro che mi piacerebbe, è un sogno ed una aspirazione che coltiva ognuno del nostro ambiente. Ma non dipende solo da noi, la Ferrari è impegnata ai massimi livelli nelle monoposto, è la nostra eccellenza in ambito sportivo. Nelle GT, come detto, andiamo a declinare da un modello stradale una versione da competizione. Ora siamo in un momento di grande cambiamento regolamentare, si stanno

delineando le linee per il futuro. Abbiamo discusso tanto a proposito e ci sono più linee di pensiero».

- Alle riunioni tecniche con Fia e Aco ci risulta che sia proprio stata la Ferrari a spingere per una futura categoria top nel Wec che derivasse dalle attuali GTE, una sorta di GTE Plus con più libertà di sviluppo. Invece si è insistito sulla formula Hypercar, che al momento vede solo Toyota e Aston Martin della partita...

«Abbiamo lavorato in quella direzione, per fare evolvere il Gt in una piattaforma dove poterci misurare. Molti costruttori erano e sono al nostro fianco, ma non è bastato; la federazione ha preferito andare in un'altra direzione».

- Tutto ciò è paradossale. Ferrari, Porsche, Corvette, la stessa Aston Martin e probabilmente Ford e Lamborghini. Un plateau straordinario!

«Credo che sarebbe stato qualcosa di magico per l'endurance, un salto epocale ed un ritorno ai fasti del passato. Non voglio fare nomi, ma sarebbero state molte le Case coinvolte».

- Quindi, a che punto sono le discussioni?

«Noi rimaniamo ancora alla finestra. Siamo seduti al tavolo dai primi giorni e ci rimaniamo. Il regolamento che è uscito non ci vede particolarmente interessati, vediamo come si evolverà la situazione».

- Quando sarà il prossimo tavolo di discussione? C'è una data pianificata?

«Al momento no. Resta da vedere quanti costruttori si impegneranno. Potrebbe esserci una rivisitazione del regolamento, mai dire mai».

- Ma il tempo passa, ormai non è troppo tardi? Il 2020 è già qui...

«Di certo non siamo in anticipo. Dal momento in cui si decide di scendere in campo 2 anni sono necessari. Forse si è discusso tanto senza tener conto di quanto il tempo passasse velocemente. Io credo fermamente nella concretezza.

Penso si sia perso di vista cosa realmente servisse a quelli che sarebbero stati i futuri attori protagonisti di questa storia. Un organizzatore fa il regolamento che preferisce, ci mancherebbe altro; ma dovrebbe anche tenere conto delle esigenze di chi poi parteciperà al campionato. Si è discusso e si discuterà ancora, ma temo che poi non si arriverà ad una sintesi trasversale e declinabile a tanti attori. Credo sia un peccato, sarebbero tante le Case coinvolte e ne uscirebbe un campionato straordinario». ●

CURIOSITÀ A GO-GO

1^a PUNTATA

Tutti i segreti del **Le Mans**

USCIRÀ NELLE SALE
GIOVEDÌ 14 NOVEMBRE,
EPPURE A SUO MODO È GIÀ
UN CULT MOVIE. CON UNA
STORIA TUTTA DA SCOPRIRE,
RICCA DI RETROSCENA
STUZZICANTI.
VE LI PROPONIAMO

di [Mario Donnini](#)



film 66

Mancano pochi giorni all'uscita del film "Le Mans '66 - La grande sfida", prevista giovedì 14 novembre, e sale l'attesa per un evento capace di andare ben al di là del suo significato cinematografico e artistico. Perché l'opera è anche, a suo modo, un viaggio autonomo, indipendente, a tratti liberamente ispirato a fatti davvero accaduti e tendenzialmente fedele, entusiasmante e diretto a far rivivere una delle parti più calde ed epiche della storia delle corse. E allora niente di meglio che addentrarsi nelle pieghe più incuriosenti e spiazzanti del film, peraltro evitando di spoilerare e anticipare ciò che non va rivelato, per non rovinare il gusto della scoperta a chi si avvicina all'opera partendo a stomaco vuoto. Due ore e trentadue minuti di film, sotto l'etichetta della leggendaria 20th Century Fox, si diceva, per un budget vicino a cento milioni di dollari, che inizialmente aveva prodotto una versione grezza di quasi quattro ore e mezzo.

A proposito di Enzo Ferrari

Tante le cose da dire, le scene memorabili, le sequenze di corsa ma anche i dialoghi intensi di una vicenda che di finto, esagerato, sparato e stravol-

gente non ha proprio nulla. Anzi, cominciamo dalle cose da puntualizzare. Lasciamo stare le solite analisi su modelli di vetture in gara, colorazioni, microadesivi e nanoparticelle delle belve utilizzate rispondenti o meno al dettaglio a quelle effettivamente schierate a Le Mans 1966. Forse la più grande libertà narrativa o licenza poetica che dir si voglia presa dal regista James Mangold è quella di immaginare Enzo Ferrari presente in tribuna, sopra ai box, alla 24 Ore di Le Mans 1966, quando il Drake non avrebbe accettato di presenziare alla classissima della Sarthe neanche dietro pagamento di premio in banconote di piccolo taglio, salvacodotto e elicottero acceso tutto per lui. «*Si, lo so, immaginare Enzo Ferrari sulla scena di guerra a Le Mans è una cosa totalmente distante dalla realtà - puntualizza il regista James Mangold - . Così come il suo omaggio gestuale a Ken Miles. Me ne rendo perfettamente conto, ma questo, diciamo così, è un classico caso in cui la voglia di raccontare le cose in un certo modo finisce col prevalere sulla stessa realtà. Ecco, è la mia carezza nei confronti di Ken Miles, pilota e personaggio che a me piace molto e penso potrà piacere anche agli spettatori del film.*»



LOTTA IN PISTA MA ANCHE AMICIZIA, SOLIDARIETÀ E UN'ODE ALLA DIGNITÀ

Sopra, il regista James Mangold, a lato Christian Bates con il vero Ken Miles, ossia il personaggio che interpreta, e, a sinistra, in compagnia di Matt Damon



TUTTI I SEGRETI DI LE MANS '66

Non è un documentario, ma un film realistico

Detto questo, il resto ci sta tutto, considerando che esaurienti documentari sulla corsa esistevano già, libri pure, e che si trattava non certo di rivelare qualcosa che la vulgata e la storia avevano taciuto, quanto di porre i riflettori su una vicenda umanissima, strapacuoere ed entusiasmante: appunto quella del pilota tester Ken Miles. Il quale finisce col relegare progressivamente sullo sfondo l'epica sfida tra Ferrari e Ford. Quindi, attenzione, "Le Mans '66 - La grande sfida" non è un film di montaggio, non ha il rigore cronachistico d'un docu-film, ma è un'opera tratta dalla realtà che fa lo zoom su ciò che intende analizzare, drammatizzare e proporre. Peraltro senza mai stravolgere il quadro d'insieme della realtà storica, sostanzialmente rispettata oltre che spettacolarmente narrata. "Le Mans '66" sostanzialmente va considerato un film che non dice bugie e, se ne butta là qualcuna, è solo per difendere la verità. La sua verità.

Un grande sforzo filologico

D'altronde l'appassionato duro e puro di corse troverà un ottimo lavoro filologico svolto per tutte le due ore e mezzo dello spettacolo. Per esempio, all'inizio del film, quando si narra del brodo primordiale in cui emergono i protagonisti Ken Miles (Christian Bale) e Carroll Shelby (Matt Damon) c'è una bellissima ricostruzione delle corse stradali nel Sud della California. Una vera e propria micro e megaciviltà che vide tra gli altri misurarsi, seppur in contesti e con ambizioni ben diverse, il campione del mondo Phil Hill e l'attore James Dean. Proprio in questo ambito viene presentata la spigolosità di Ken Miles, mostrando anche l'incontro con Lance Reventlow - figlio dell'ereditiera Barbara Hutton, già moglie di Porfirio Rubirosa - giovane e intraprendente pilota-costruttore artefice delle favolose Scarab Sport e anche coinvolto col suo team in F.1 nel 1960. E il regista della seconda unità nel film interpreta Bob Bondurant, ex pilota di F.1 e mitico animatore della famosissima e rinomata scuola di guida veloce. In altre parole, nulla è lasciato al caso, tutto torna. Niente è inventato, tutto terribilmente studiato rispettato e terribilmente verosimile.

In pista troverete dinastie di veri Cuori da Corsa

E poi, a strizzare l'occhio e a far piacere ai grandi appassionati di corse e in particolare ai lettori di Autosprint, sono presenti in veste di comparse e stuntmen appartenenti ad alcune delle più conosciute e amate dinastie da corsa. Se Christian Bales per sapere tutto del suo personaggio Ken Miles ha trascorso molto tempo in contatto col figlio Peter, nel film hanno prestato la loro opera da piloti di auto da corsa Alex Gurney, rampollo del leggendario Dan, Derek Hill, erede di Phil, primo driver a stelle e Strisce iridato in F.1, nel 1961, e, infine, Jeff Bucknum, figlio del pilota Ronnie, colui che nel 1964 portò al debutto una monoposto Honda in F.1.

Location, arredi e vetture di contorno

Il film è stato girato tra l'estate e i primi giorni d'autunno del 2018, in California meridionale, in Georgia e, non poteva essere altrimenti, a Le Mans. Cu-



UNA STORIA D'UOMINI IN MEZZO AI BOLDI

Sopra, Carroll Shelby (ossia l'attore Matt Damon), col suo pilota-feticcio Ken Miles (Christian Bale). In alto, la 24 Ore di Le Mans 1966 e il regista con i due attori principali. Nell'altra pagina, Remo Girone, nei panni di Enzo Ferrari, insieme a Franco Gozzi, interpretato da Corrado Invernizzi

riosamente alla Sarthe non sono state realizzate scene di gara, proprio perché il tracciato ormai non ha più niente a che vedere con il layout e l'atmosfera vintage degli anni ruggenti.

Piuttosto, sono state girate scene relative all'arrivo delle vetture in vista della gara, con la classica sede delle verifiche tecniche nella parte vecchia della città, a Piazza dei Giacobini.

Per ricreare il quartier generale della Ford, il River Rouge Complex di Dearborn (Michigan), la produzione ha effettuato le riprese in un'acciaieria del secolo scorso presso Los Angeles Downtown: una struttura di 1400 metri quadrati trasformata in catena di montaggio, con tanto di nastro trasportatore, mostrando 20 esemplari di Ford Falcon del 1963 nei vari stadi di lavorazione e completamen-



to. Il tutto, passando al setaccio ebay per trovare delle Falcon in perfetto stato. Quanto agli esterni di fabbrica della Ferrari e gli interni dell'ufficio del Drake, sono stati ricostruiti perfettamente e filmati alla Lanterman Development facility di Pomona (California), con la clonazione del locale di comando che ha finestre affacciantisi su un cortile in cui sono parcheggiate una copia della California Modena Spider del 1961 e una vera Silver Ferrari 275 Gtb del 1966, prestata da un collezionista locale.

La possibilità di ricreare tutto da zero

La Shelby American di Venice (California) è stata ricreata in un megamagazzino a sud di Los Angeles, noleggiando dodici Shelby Cobra pre 1966, varie MkII e una Cobra cabriolet quale auto personale di

Carroll Shelby. Come noto, nel 1965 Shelby trasferisce sede e catena di montaggio nell'hangar di un aeroporto di Los Angeles e per ricostruirlo è stata utilizzata la sede dell'Ontario International Airport, in un hangar della California Air National Guard. Quindi, per rivivere il fascino della Valle della Loira e un luogo per ricostruire a grandezza naturale le immense tribune di Le Mans, è stata individuata un'area rurale della Georgia. E non solo: linea di partenza e arrivo, il palco vip, i box Ford e Ferrari, più la tribuna stampa sono stati riprodotti all'Agua Dolce Airport, in un aeroporto privato, presso Santa Clarita, sempre in California.

Bolidi da urlo

Il resto è roba da brividi. Un vero e proprio esercito di stuntmen alla guida di non meno di trenta Ford, Ferrari e Porsche, repliche in gran parte appositamente realizzate dalla Superperformance, un'officina per automobili situata a Irvine (California). La JPS Motorsport di North Hollywood ha provveduto a sua volta alla realizzazione ex novo di diverse Porsche Speedster. Tali vetture sono state utilizzate proprio nella spettacolare sequenza iniziale di gara, ambientata nel 1963, presso Willow Springs International Raceway, noto tracciato ricavato in un complesso di 200 ettari, fuori Los Angeles. Qui Carroll Shelby e la sua squadra schierano il modello iniziale della AC Shelby Cobra contro le Chevy Corvette. Ebbene, Collins e il suo team si sono a loro volta incaricati di ricostruire le Corvette utilizzate in quella sequenza nella loro officina di Sylmar. Facendo un conto complessivo, sono state realizzate per le riprese un totale di 34 auto da corsa perfettamente replicate: un vero e proprio record. Le vetture originali hanno ovviamente fatto la parte del leone per quanto riguarda le sequenze pressoché statiche. Per esempio, in occasione dell'arrivo del pilota Ken Miles nella città di Le Mans, L'Automobile Club de L'Ouest ha messo a disposizione della produzione del film varie e preziose vetture del locale museo, tra le quali una Ford Gt40 MKI e una Peugeot molto rara, ossia una CD Sp66, a oggi uno dei soli tre esemplari esistenti al mondo.

Quando i cloni sono più veri degli originali

«La verità - spiega il regista James Mangold - è che mi sono abituato a vivere per mesi con una grande famiglia di piloti e macchine che hanno finito col dar vita a una comunità inattesa e sorprendente. E utilizzare dei cloni è stato fondamentale, anche perché ci sono scene in cui le vetture hanno incidenti, soffrono, si deformano. In definitiva ho gustato come non mai il fascino di questi grandi giocattoli e le capacità dei loro coraggiosi quanto abilissimi manovratori. Così, quella di "Le Mans '66 - La grande sfida" si è rivelata per me un'avventura, un'esperienza estremamente divertente. L'auspicio e la speranza che ho - conclude il regista -, peraltro ben suffragati dalle impressioni degli spettatori alle anteprime, sono quelli di riuscire a trasferire e trasmettere il mio divertimento a coloro che tra pochi giorni potranno gustare nelle sale di tutto il mondo questo intenso, complesso e godibilissimo film».

(fine 1ª puntata)

SIAMO STATI
COSTRETTI A
RICOSTRUIRE E A
REPLICARE QUASI
TUTTI I BOLIDI
DI LE MANS '66

JAMES MANGOLD



L'altra versione di Cairo

LEGGENDA DEL MOTOCROSS, CON 9 TITOLI IRIDATI IN BACHECA, TONY DÀ SFOGO ALLA SUA PASSIONE A 4 RUOTE. E DOPO L'ESPERIENZA SU LAMBO SENTITE COSA RACCONTA

di Dario Lucchese

La moglie, un figlio e due ruote in più. Tony Cairoli a 34 anni si riscopre padre, rivoluziona la propria esistenza e fa un pensiero anche alle auto. Con nove titoli mondiali, il siciliano è una leggenda del motocross. E mentre insegue ancora il decimo sigillo, col quale eguaglierebbe il record del belga Stefan Everts, guarda anche più in là. Intanto a Jerez ha preso parte alla World Final Lamborghini, facendo il suo debutto su una Gt. Un mondo tutto nuovo, benché in passato abbia già disputato più di una volta il Monza Rally Show e fatto alcune apparizioni di rilievo in occasione del Memorial Bettega, svolgendo inoltre un test lo scorso anno a Spielberg con una Red Bull di Formula 1. Dal fango dunque all'asfalto del circuito andaluso, dove ha diviso l'abitacolo della Huracán Super Trofeo Evo contraddistinta dal numero 222 (lo stesso che porta sulla sua moto) con un altro mostro sacro delle corse: Emanuele Pirro.

Un esordio pertanto all'insegna dei record, tra iridi e vittorie, anche se il miglior piazzamento per loro è stato alla fine il quarto posto di classe conquistato nella gara conclusiva della serie asiatica, disputata a prelude del weekend. Giù la visiera e via a limare decimi su decimi per un'intera settimana. In una sfida estrema, che lo ha visto confrontarsi con piloti certamente più esperti, conquistando sabato il sesto posto, con Pirro protagonista di un primo "stint" di guida ineccepibile.

Un risultato su cui ha però influito una penalizzazione in tempo per un'irregolarità commessa nel corso del pit-stop. Un po' di delusione poi per il ritiro di domenica, a causa del contatto avuto con il cinese Alex Au, dopo soli tre giri. Ma poco importa, perché Cairoli ha dato il massimo, sempre e con il cuore. Come è nel suo stile. Lo stile di un campione che si è fatto da se, grazie a una straordinaria dedizione.

«Difficile il debutto in Lambo? Sicuramente tanto. Perché per andar forte in pista serve davvero un sacco di esperienza. Nei rally, con l'improvvisazio-



TONY CON PIRRO 4° DI CLASSE NELLA SERIE ASIATICA

Al debutto sulla Huracán Super Trofeo Evo nell'ambito delle finali mondiali Lamborghini, Tony Cairoli ha conquistato il quarto posto di classe nella gara conclusiva della serie asiatica in coppia con Pirro



11



ne, riesci più facilmente a colmare il distacco che paghi nei confronti dei tuoi avversari. Qui è differente: la percorrenza in curva, le staccate, il setup della vettura. Però ci ho preso gusto».

- È anche una questione di metri. Una Gt è senz'altro molto più ingombrante di una moto...

«Sì certo, anche se è proprio la bagarre in gara che mi esalta, molto più delle qualifiche. Ciò che avvicina davvero i due mondi, le auto e il motocross».

- Cosa ha significato dividere la macchina con Pirro, uno che ha vinto cinque volte la 24 Ore di Le Mans, ha corso in Formula 1 e collaudava la McLaren di Ayrton Senna?

«È stata un'opportunità fantastica ed un aiuto prezioso per i consigli che ha saputo darmi e sotto l'aspetto della messa a punto della vettura. Davvero un grande onore per me».

- Delle tue precedenti esperienze in auto, ognuna di esse che cosa ti ha lasciato?

«Il rally è molto più simile al motocross, a livello di approccio e per come viene sfruttato il mezzo meccanico. La Formula 1 è vicina alle Gt, anche se

ovviamente molto più esasperata. Con la Red Bull ho completato solo pochi giri, su un tracciato che non conoscevo come quello di Spielberg; ma è stato davvero fantastico. Mi ha impressionato specialmente la tenuta della vettura in curva, il fatto che più andavo veloce, per via del carico aerodinamico la macchina rimaneva attaccata all'asfalto. Più spingevo giù e maggiore era l'aderenza. Al Motor Show ho fatto molto bene. La sfida uno contro uno mi gasa molto; poi se si corre sullo sterrato diventa tutto fantastico per me».

- Grinta, fatica, cosa accomuna i due mondi, quello del motocross e delle auto? Cosa fa emergere di più dal pilota, dall'uomo?

«Sotto l'aspetto mentale, in pista la concentrazione deve essere sempre altissima. Non c'è alcun margine d'errore. In staccata devi essere preciso e lo stesso vale per quando dai il gas, altrimenti vai piano o perdi l'aderenza. Poi devi essere bravo a sentire il feeling con le gomme che si cominciano a consumare. Anche in questo le auto sono abbastanza simili alle moto, in cui la perdita di aderenza è costante. Credo che siano due sport molto vicini. Ma non quanto il cross paragonato ai rally. L'adrenalina però è quasi sempre la stessa».

- Nove titoli mondiali nel motocross. Cosa ti serve per fare cifra tonda?

«Innanzitutto stare lontani dagli infortuni (come quello che lo ha fermato in anticipo quest'anno dopo il Gran Premio della Lettonia, ndr). Fare quadrare ogni cosa durante una stagione, che è sempre lunghissima, non è assolutamente facile. Ciò perché noi rischiamo tanto anche durante gli allenamenti, a differenza di quanto avviene in altre di-



QUALIFICHE? NO MEGLIO LA BAGARRE IN PISTA

Dopo le esperienze rallistiche e il test con la Red Bull F1, Cairoli ha esordito in pista con la Lambo. «Più delle qualifiche mi piace la lotta in pista con gli altri»

LE QUATTRO RUOTE MI PIACCIONO MOLTO DEVO SOLO CAPIRE QUALE SIA LA DISCIPLINA CHE FA PER ME

TONY CAIROLI



scipline motoristiche. Quindi il livello di attenzione deve essere sempre massimo».

- Ci proverai anche nel 2020?

«Assolutamente sì. Ancora una volta cercherò di dare tutto e di più. Di questo potete stare certi».

- Come pilota di motocross hai dimostrato una grande longevità. Chi ti ha dato il coraggio, la forza e la determinazione per continuare sempre e comunque?

«La forza me la dà la passione per questo sport, che mi ha sempre accompagnato. Poi naturalmente la mia famiglia, che mi ha sostenuto e ha fatto





I PRECEDENTI ILLUSTRI

Da 2 a 4 ruote tanti tentativi

Non è la prima volta che un asso delle due ruote fa il suo debutto nel monomarca Lamborghini. Nel 2016 era infatti toccato ad Andrea Dovizioso (sopra), che ha preso parte all'appuntamento conclusivo di Valencia. Sul circuito "Ricardo Tormo", il pilota MotoGP della Ducati ha impressionato tutti centrando nell'ultima gara della serie europea una vittoria in Pro-Am (la stessa classe in cui ha debuttato Cairoli) ed il sesto posto assoluto, per poi salire nuovamente sul podio della Finale Mondiale, conquistando un secondo piazzamento. Un confronto a distanza comunque impari, quello tra il siciliano ed il romagnolo, il quale partiva con il vantaggio di conoscere la pista. Dal mondo del supercross, di cui è pluricampione, proviene invece Chad Reed. L'australiano, alla sua prima stagione in auto, quest'anno ha conquistato il titolo della Lamborghini Cup proprio nella World Final di Jerez, mettendo tutti dietro in gara-1 ed ottenendo poi un 2° posto, dopo essere stato protagonista della serie nordamericana in cui ha centrato quattro vittorie ed il sesto piazzamento di classe in campionato pur non avendo preso parte ai primi due round del Barber Motorsport Park e di Watkins Glen. Risale invece al 2011 l'apparizione nel Super Trofeo Europa del belga Didier De Radigues, con importanti trascorsi nella classe 500.

grandi sacrifici per farmi correre all'inizio della mia carriera».

- Qual è il pilota che ammiri maggiormente?

«Everts nelle due ruote. Perché, pur non essendo stato sempre il più veloce, ha dimostrato di essere il più costante, determinato e preciso negli allenamenti. Mi piace molto la sua filosofia. Alla fine, colui che vince di più nel nostro sport, non è detto che sia anche il più veloce».

- Un nome della MotoGP?

«Valentino, ovviamente. Credo che sia colui che ha cambiato la storia del motociclismo in generale e che ha portato la MotoGP stessa a un livello, sia mediatico che sportivo, che non aveva mai raggiunto prima».

- In Formula 1?

«Ayrton Senna. Mi piaceva molto come pilota e persona; un uomo umile, che veniva da lontano e aveva fatto tanti sacrifici per emergere».

- Se potessi tornare indietro, sceglieresti la moto o qualcos'altro?

«Sicuramente la moto. E' stato sempre ed è tuttora il mio mondo».

- L'idea di correre in auto non ti è mai balenata?

«Le quattro ruote mi piacciono molto. Devo solo capire quale sia la disciplina che fa per me. Ovviamente ho una predilezione per i rally e non potrebbe essere diversamente. Però credo che serva molta esperienza. Guidare è una cosa, prendere le note e spingere sull'acceleratore ascoltando ciò che ti dice chi ti sta seduto a fianco, un'altra. Un'alternativa potrebbe essere il rallycross, che ultimamente sta prendendo piede. Un pensierino ce lo farei davvero.

QUANDO SARÒ
TROPPO
ACCIACCATO PER LE
MOTO, AVRÒ
ANCORA DELLO
SPAZIO PER
CORRERE ANCORA
IN AUTO

TONY CAIROLI

”



Quando sarò troppo acciaccato per le moto, avrò sicuramente dello spazio per correre ancora in auto».

- Oggi vai in giro con tutta la famiglia. Anche a Jerez eri con tua moglie Jill e passeggiavo al seguito. Come è cambiata la tua vita?

«È cambiata tantissimo. Ovviamente avere un figlio è una cosa stupenda. Ma noi andiamo sempre nei campi di gara tutti insieme e per far ciò bisogna essere organizzati al 110 per cento».

- Per tuo figlio, che è nato appena un mese fa, hai scelto il nome Chase Ben. C'è un particolare motivo?

«Ben è per mio papà (Benedetto, scomparso nel 2014, ndr). Chase mi è sempre piaciuto e volevo darlo ai miei nipoti. Ma piaceva anche a mie moglie».

- Per lui vedi un futuro in moto oppure in auto?

«Al momento non ho grandi progetti al riguardo. Penso proprio che lo lascerò assolutamente libero di decidere in autonomia che cosa vorrà fare da grande». ●

Cassidy

big in Japan

IL NEOZELANDESE È IL NUOVO CAMPIONE IN SUPERFORMULA AL TERMINE DI UNA STAGIONE ALL'INSEGNA DELL'INCERTEZZA CHE SI È CONCLUSA SOLO ALL'ULTIMO ROUND. ECCO COME

di [Matteo Novembrini](#)

Da Suzuka a Suzuka, un cerchio che si è chiuso dopo sei mesi a spasso per i circuiti più belli ed importanti del Giappone. Nick Cassidy aveva aperto le danze nella prima corsa, Tomoki Nojiri le ha chiuse portandosi a casa la gara finale, ma a festeggiare è stato lo stesso Cassidy, che nell'ultimo appuntamento ha beffato Naoki Yamamoto artigliando il titolo. Quella del 2019 è stata la 33ª edizione del campionato nipponico, la settima con il nome di Super Formula, la prima in cui è scesa in pista la nuova Dallara SF19. Riviviamola insieme. Il prologo del campionato è tra Suzuka ed il Fuji, con delle sessioni di test in cui regna sostanzialmente l'equilibrio. Così il 21 aprile, data del primo round stagionale, sempre a Suzuka, non è chiaro che cosa aspettarsi. La pole va a Makino (nella Super Formula la pole vale 1 punto, mentre l'assegnazione dei punti è quella che c'era precedentemente in F1: 10 al 1°, 8 al 2°, 6 al 3° e via così fino all'8° classificato), ma in gara succede di tutto con tante safety car chiamate in causa: è in queste condizioni che matura il successo di Nick Cassidy, scattato dalla sesta fila ed autore di un pit-stop anticipato che gli permette di guadagnare terreno e di cogliere la vittoria davanti a Yamamoto e Yamashita.

Nel secondo round ad Autopolis ancora una gara pazza: nelle qualifiche disputate alla domenica mattina per la troppa pioggia del sabato il più veloce è Kunimoto, bravo a tenere la testa nelle prime fasi, ma un incidente chiama in causa la safety car; ne approfitta Yuhi Sekiguchi che dall'ottava fila sullo schieramento recupera tante posizioni ritrovandosi a giocarsi la vittoria proprio con Kunimoto, sorprendendolo all'esterno della prima curva al 13° giro e andando a vincere. Si va dunque a Sugo, dove la scena è tutta di Naoki Yamamoto, autore di una gara in solitaria che gli vale pole, vittoria ed anche un rafforzamento della sua leadership





NEL RUSH FINALE NICK HA BATTUTO YAMAMOTO E YAMASHITA

Con la Dallara SF19 motorizzata Toyota del team Tom's, Nick Cassidy ha conquistato il titolo in Superformula battendo nel rush finale Yamamoto e Yamashita



del campionato: dopo tre gare infatti il giapponese è al comando con 27 punti, +11 su Cassidy (solo 8° ad Autopolis e 4° a Sugo), +17 sulla coppia Sekiguchi-Yamashita e addirittura +19 su Kobayashi, 2° a Sugo dopo essere partito in terza fila, e Lucas Auer, pilota del vivaio Red Bull sul podio a Sugo.

Il campionato pare dunque aver trovato il suo padrone, ma non è affatto così. Al Fuji, sotto la pioggia, è il gran giorno di Alex Palou, che dopo aver ottenuto la prima pole ottiene anche la prima vittoria in Super Formula, andando a trionfare davanti a Tsuboi e Cassidy, mentre Yamamoto vive un fine settimana difficile chiudendo appena 11° dopo essere finito pure in testacoda.

Ad un motore Honda che vince al Fuji, pista della Toyota, risponde con gli interessi una Toyota che a Motegi, pista Honda, piazza ben tre motori sul podio: Palou è di nuovo in pole ma al giro 23 è vittima di un gran sorpasso di Ryo Hirakawa all'esterno di curva 12, con il giapponese che da lì in poi si invola per portare a casa la prima vittoria della carriera, mentre Palou deve cedere il passo pure a Kobayashi e Cassidy, con quest'ultimo che dopo essere partito dalla dodicesima casella risale alla grande

grazie ad una sosta anticipata per andare a prendere il secondo podio consecutivo e portarsi così in vetta alla classifica con 28 punti, uno in più di Yamamoto, 9° a Motegi dopo aver stallato in partenza, mentre Palou e Kobayashi inseguono con 19 punti. Nella sesta tappa stagionale, ad Okayama, capolavoro strategico di Kenta Yamashita che si ferma subito al momento dell'uscita della safety car per passare al comando a sei giri dalla fine e vincere. In questa gara tanto rammarico per Hirakawa, poleman al sabato, e Cassidy, i quali ritardano senza successo la fermata ritrovandosi entrambi fuori dai punti. Nel giorno in cui si registra la seconda piazza dell'ex F.1 Kazuki Nakajima ed il primo podio per Harrison Newey, figlio di Adrian, il fenomenale ingegnere Red Bull, Yamamoto chiude 7°, mettendo in saccoccia 2 punti e riportandosi così davanti a tutti nella graduatoria generale. Ad una gara dalla fine, ben cinque piloti sono ancora teoricamente in lizza per il campionato: sono il leader Yamamoto con 29 punti, Cassidy con 28, Palou con 25, Yamashita con 21 e Kobayashi con 19, ed il tutto è reso ancor più intrigante dal fatto che l'ultima tappa di Suzuka assegna non 10 ma ben 13 punti al vinci-

←
tore. Si vola così a Suzuka per la resa dei conti. Palou mette a segno la terza pole stagionale, ma la gara per lui è tutta un'altra storia, perché pur mantenendo la testa della corsa al via va in crisi dopo il pit-stop e di questo approfittano Nojiri, secondo alla partenza, e Cassidy, sesto in griglia, che ritardano la loro sosta per ritrovarsi nelle prime due posizioni negli ultimi giri, con Nojiri che vince la gara (settimo vincitore differente in sette gare) e Cassidy, secondo, il titolo. Boccone amaro per Yamamoto, la cui strategia di fermarsi subito nelle prime fasi non paga, così il giapponese chiude solo 5°, dicendo addio al suo terzo titolo in Super Formula. Sul podio Fukuzumi, fuori dai punti Kobayashi (12° dopo essere partito inspiegabilmente con gomme da bagnato ed essersi fermato dopo un giro), Yamashita (9°, gara anonima per lui) e Palou, costretto a fermarsi addirittura una seconda volta e solo 19° al traguardo. Cassidy festeggia così il suo primo titolo in terra nipponica, e con lui trionfano la Vantelin Team Tom's ed il motorista Toyota. ●



Nick premiato dalla costanza

CON UNA SOLA VITTORIA E TANTA CONCRETEZZA IL PILOTA DELLA TOYOTA È RIUSCITO A METTERE LE MANI SUL CAMPIONATO

Neozealandese, 25 anni, uomo di fiducia della Toyota. Nick Cassidy festeggia il titolo nella Super Formula e lo fa dopo una stagione esaltante, dopo aver saputo abbinare

velocità ed esperienza nell'arco del campionato nipponico, combattuto ed incerto fino alla fine. Cassidy in tutto l'anno ha portato a casa una sola vittoria (a Suzuka, nel primo ap-

puntamento stagionale) e neanche una pole, ma è stato comunque il più costante, con un solo arrivo fuori dalla zona punti, quello ad Okayama. Con un successo ed altri tre podi il ragaz-

zo di Auckland ha così piegato la resistenza di Naoki Yamamoto, il campione uscente che si è visto sottrarre il titolo per appena tre punti. La carriera di Nick è cominciata come per tutti sui kart, dove sono arrivati i primi risultati importanti prima del passaggio in monoposto, nel 2008. In quegli anni si è messo subito in luce nella Formula First e nella Formula Ford, risultando il miglior debuttante, mentre nel 2011 è arrivato

l'appoggio della Toyota, che affidandolo al team Giles Motorsport gli ha permesso di correre in tante categorie: la Toyota Racing Series è stato il progetto principale e Cassidy ha chiuso al secondo posto nel campionato, ma il neozelandese ha potuto cimentarsi anche nella Formula Abart, nella V8 Superstars, nella Formula ADAC e nel campionato Formula Ford australiano. Tutte esperienze che gli sono risultate utili per la car-

LA DALLARA 2020 È GIÀ USCITA ALLO SCOPERTO

A sinistra Yamamoto che si è presentato da leader all'ultimo round di campionato in quel di Suzuka, ma ha poi dovuto alzare bandiera bianca battuto da Nick Cassidy, in basso a sinistra mentre festeggia. Sotto ecco la Dallara in versione 2020 durante i primi test



riera, visto che Cassidy ha poi vinto negli anni successivi la Toyota Racing Series senza sfigurare all'arrivo in Europa, con un ottimo 3° posto a Macao nel 2014. L'anno successivo si è imposto nella Formula 3 giapponese, mentre nel 2016 ha chiuso quarto al suo primo anno in F3 europea con la Prema, preparandosi allo sbarco in Super Gt e Super Formula: nel Super Gt ha vinto il titolo nel 2017, nel 2018 è arrivato secondo in entram-

be le competizioni e quest'anno ha centrato il bersaglio grosso nella Super Formula, mentre nelle Gt è secondo in campionato in attesa della tappa finale a Motegi. Cassidy è dunque un ragazzo che ha fatto molto bene in questi anni e per il quale potrebbero aprirsi inaspettatamente le porte della F1, visto che il suo nome è stato segnato già su qualche taccuino. Sebbene non sia più un giovanissimo, mai dire mai. ●

Dallara SF19 subito promossa

LA MONOPOSTO DELLA CASA DI VARANO SI È POSTA SUBITO SOTTO AI RIFLETTORI. ANDIAMO A SCOPRIRE I SUOI SEGRETI

Dallara SF19 promossa a pieni voti. Il nuovo prodotto della casa di Varano de' Melegari ha chiuso infatti positivamente la sua prima stagione nella Super Formula, rendendo felici organizzatori ed addetti ai lavori ed orgogliosi gli ingegneri italiani. La SF19 che è andata a sostituire la vecchia SF14 (il precedente modello, sempre di produzione Dallara, utilizzato nella categoria nipponica nelle passate stagioni) non era una semplice evoluzione. La nuova vettura è stata oggetto di lunghi studi a Varano, per dar vita ad un prodotto nuovo nato con esigenze ed obiettivi specifici, uno su tutti quello di favorire i sorpassi, ed al tempo stesso per allinearsi con le nuove direttive FIA in materia di sicurezza.

Aerodinamica

La SF19 è una profonda rivoluzione rispetto alla monoposto di vecchia generazione.

La Dallara ha sviluppato una vettura in grado di generare sì più carico, ma al tempo stesso facendo in modo che una vettura dietro ad un'altra non soffrisse troppo l'aria sporca. A tutto ciò si è arrivati con un'ala anteriore che presenta un terzo flap aggiuntivo rispetto alla SF14, questo per avere più deportanza all'avantreno e soffrire meno in "scia". Alla nuova ala anteriore la Dallara ha unito un nuovo muso, più basso rispetto al vecchio modello e più simile alle F1, per venire incontro alle disposizioni della FIA nel campo della sicurezza. Gran parte della deportanza della SF19 arriva non tanto dal corpo vettura (dove si registra l'aggiunta dei deflettori anteriori ai lati delle pan-

ce e dei radiatori) quanto da fondo e diffusore, entrambi di nuova concezione. Presente sul cofano motore la "pinna" vista in F1 nelle stagioni 2008 e 2017, e presente pure l'Halo: la Dallara aveva infatti deciso di omologare due vetture, una con l'Halo ed una senza, rimettendo alla JRP la decisione finale per l'utilizzo o meno del dispositivo. Alla fine, i nipponici hanno optato per il sì. La nuova vettura inoltre permette molti più interventi in fatto di set-up, il che rende la Super Formula una sfida ad armi pari non solo tra piloti ma anche tra ingegneri, i quali hanno maggiori possibilità di intervento rispetto alla SF14.

Motore

Sul fronte motoristico, gli organizzatori hanno deciso di proseguire sulla linea dei 4 cilindri turbo da 2000 cc sviluppati da Honda e Toyota, gli unici due motoristi presenti nel campionato. I piloti hanno la possibilità di utilizzare un avanzato OTS (overtake system), una specie di "push to pass" che il pilota può utilizzare per aumentare momentaneamente la potenza del propulsore ed avere così più possibilità di sorpasso.

Nuovi materiali

La ricerca nel campo ingegneristico non si ferma mai, tantomeno alla Dallara. Così, approfittando anche dell'esperienza raccolta con la Indy ed il Wec la casa italiana ha utilizzato per la SF19 una differente combinazione di resine e fibre per incrementare resistenza e rigidità, senza però aumentare il peso. Uno degli obiettivi del progetto infatti era contenere il peso, ed anche grazie ad altri materiali moderni utilizzati per ali, monoscocca e carrozzeria la Dallara è riuscita a sfornare una delle monoposto più leggere nel panorama mondiale, con i 660 chili della SF19 (all'incirca 80 meno di una F1). ●



Olimpiade del Motorsport

IL MALTEMPO NON FERMA I GIOCHI FIA, CON 49 NAZIONI RAPPRESENTATE DA 176 PILOTI. JEAN TODT: «E' UN PRIMO PASSO»

di **Fiammetta La Guidara**

Il circuito di Vallelunga ha ospitato la prima edizione dei FIA Motorsport Games, già note come 'le Olimpiadi del Motorsport' perché racchiudono diverse discipline e i piloti rappresentano le Nazioni: un solo portacolori per ciascuna categoria, con l'unica eccezione delle rappresentanti delle quote rosa, tutti scelti dalla rispettiva Federazione nazionale. E sul podio, per la prima volta, non sono state assegnate coppe ma medaglie. Come nei Giochi Olimpici, è proprio il medagliere a determinare la vittoria dei Motorsport Games: quest'anno con una medaglia d'oro e due di bronzo ha vinto la Russia, che deterrà l'ambito trofeo per consegnarlo al vincitore dei prossimi Giochi, per i quali si sta già pensando al circuito del Paul Ricard. L'Italia ha conquistato invece un oro e un bronzo, piazzandosi al secondo posto a

pari merito con l'Australia. Con l'ineccepibile organizzazione di SRO, la struttura del francese Stephan Ratel, sono andate in scena sei discipline: la GT Cup, la Touring Car Cup, la F4 Cup, la Drifting Cup, il Karting Slalom e gli eSports. Peccato per la pioggia, che ha bagnato l'inaugurazione a Roma centro del giovedì, e che

ha continuato, a intermittenza, per tutto il weekend.

In totale, sono intervenuti 176 piloti da 49 diverse nazioni. L'Italia ha schierato Gianluca e Giorgio Roda nella GT Cup, Enrico Bettera nella Touring Car Cup, Andrea Rosso nella F4, Federico Sceriffo nella Drifting Cup, Paolo Gallo ed Emma Segattini nella Karting Slalom Cup e Stefano Conte nella Digital Cup.

Per gli amanti delle statistiche, l'Europa è stato il Continente più rappresentato sia nel GT che in generale, con 12 piloti fra le Gran Turismo e 30 in totale nelle altre discipline. Forte presenza anche dell'Asia con 8 Paesi nel GT and 12 in totale. Il Nord America ha schierato 1 pilota nel GT e 3 in totale, l'Oceania uno nel GT e 2 in totale, il Sud America 1.

GT Cup, vittoria giapponese su Lambo

La classe regina dell'evento ha visto gli equipaggi protagonisti di due turni di prove libere, due qualifiche e infine due ga-



RUSSIA REGINA CON 2 ORI E UN BRONZO

A sinistra grande festa per il Giappone al top in GT Cup con la Lamborghini Huracan. La prima edizione dei Giochi Olimpici è stata vinta dalla Russia con una medaglia d'oro e due di bronzo



re da un'ora per determinare la griglia di partenza della 'main race' – pure da un'ora – che ha decretato il podio per le vetture Gran Turismo. La finale si è disputata su un circuito allagato dalla pioggia torrenziale che si è abbattuta su Vallelunga. Vittoria per l'equipaggio giapponese di Hiroshi Hamaguchi e Ukyo Sasahara su Lamborghini Huracan, imbattibili sul bagnato. Medaglia d'argento per la Polo-

nia, con Andrzej Lewandowski, e Artur Janosz, anche loro su Huracan. Terzo gradino del podio per gli australiani Stephen Grove e Brenton Grove che si sono alternati al volante di una Porsche 911 GT3R. Ai piedi del podio la Mercedes AMG con i colori francesi, di Beaubelique e Pla, che ha preceduto la vettura gemella guidata dai cinesi Zhang e Zang.

Peccato per l'uscita di scena dell'Italia, con l'equipaggio composto da papà e figlio Gianluca e Giorgio Roda: la loro Ferrari 488 schierata da AF Corse aveva raggiunto un ottimo secondo posto dopo essere partita dalla quindicesima casella in griglia, ma Gianluca Roda è slittato e ha impattato contro le barriere dando addio ai sogni di gloria.

Touring Car Cup, trionfa la Russia

Una gara da 25 minuti più un giro e un'altra da 30 minuti più un giro hanno decretato la vittoria del Russia nella categoria Turismo, davanti al Belgio e alla Slovac-

chia. La medaglia d'oro ha brillato sul petto di Klim Gavrilov, su Audi RS3 LMS, che ha siglato un secondo posto e una vittoria.

Il belga Gilles Magnus, anche lui su Audi, si è rivelato imbattibile in gara2 ma con il terzo posto del sabato ha regalato al Belgio solo la medaglia d'argento. Bronzo per Matej Homola su Hyundai i30, autore di un secondo e di un quinto posto. Ai piedi del podio la Francia con il corso John Filippi, sull'unica Cupra al via, autore di un quarto e di un sesto posto. Peccato per i colori italiani: Enrico Bettera ha concluso al nono posto gara1 e la rottura del semiasse lo ha fermato sulla griglia di partenza di gara2, dove è stato centrato dal tedesco Engstler che partiva ultimo. "Sono molto deluso, ero carico e mi dispiace non aver percorso neanche un metro", ha detto il bresciano, al via con l'Audi di Pit Lane Competizioni. Al via anche la svedese Jessica Bäckman, in top ten in entrambe le gare. →

CERIMONIA SOLENNE

Circo Massimo

Come per le 'vere' Olimpiadi, i FIA Motorsport Games si sono aperti con una cerimonia 'solenne', anticipata da una parata di una ventina di auto per le vie di Roma. Partite dal Quadrato della Concordia al quartiere Eur, le auto da gara hanno sfilato davanti al Colosseo per giungere al Circo Massimo, teatro delle antiche corse con le bighe. Passando dai cavalli veri a quelli meccanici e viceversa, ospite d'eccezione all'apertura è stato Tom Kristensen, 9 volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, arrivato ai piedi del palcoscenico su una biga trainata da quattro scenografici cavalli bianchi.



Formula 4 Cup, Rosso oro per l'Italia

Italia protagonista nelle monoposto, con Andrea Rosso capace di portare a casa il primo oro olimpico della categoria. Torinese, classe 2003, Rosso aveva vinto anche la gara di qualificazione, che poi gli è stata sfilata nel post-gara. Nel Main Event, però, l'italiano si è rifatto: scattato dalla seconda casella in griglia, è stato bravo a rimanere alle spalle dell'israeliano Ido Cohen per quasi tutta la gara, inducendolo all'errore per poi sorpassarlo (Cohen chiuderà ottavo). Negli ultimi giri, dopo una safety car per l'uscita di Baert, Rosso ha controllato la situazione, chiudendo davanti a Niklas Krütten, portacolori della Germania. Bronzo per la Finlandia con William Alatalo.

Drifting Cup, Ucraina al top

L'Ucraina si è aggiudicata la medaglia d'oro grazie a Dimitriy Illyuk su Nissan 200SX, vincitore della finale fra 16 top drivers, selezionati dalle qualifiche del venerdì. Secondo posto per la Repubblica Ceca, argento con Michal Reichert, e bronzo alla Russia, con Ilia Fedorov.

Quarto posto per l'Italia, con milanese Federico Sceriffo, reduce da una lunga serie di esperienze all'estero, dagli Stati Uniti all'Asia. «Sono felice di essere tornato a driftare in Italia», ha detto. «Ero venuto per vincere, ma con queste condizioni miste di asfalto, è stata una gara di sopravvivenza».

Karting Slalom all'olandese

La selezione è iniziata con gli ottavi di finale che ha ridotto a 8 le nazioni in lizza per l'oro: i quarti di finale, le semifinali e la finale hanno poi determinato i protagonisti del podio.

Nina Pothof e Bastiaan van Loenen hanno conquistato l'oro per l'Olanda nella Karting Slalom Cup sfidando i rivali del Belgio Manon Degotte e Antoine Morlet in una finale combattuta. La Russia ha conquistato il bronzo con Vashchuk e Bushuev. Decima l'Italia, con Emma Segattini e Paolo Gallo.

Digital Cup, Australia regina

La finale si è disputata con la versione virtuale del circuito di Barcellona al volante del prototipo Red Bull X2019. L'oro è stato conquistato dall'Australia grazie a Nikola Cody Latkovski, capace di precedere il Costa Ric con Valverde Bernal. Medaglia d'argento per l'Italia, con Stefano Conte, bravo a piazzarsi davanti a James Baldwin, recentemente incoronato campione del mondo dei giochi digitali, e che ha rappresentato i colori del Regno Unito. A completare la top5, la Svezia, con Robin Naborg. ●

Todt, Giochi destinati a crescere

IL PRESIDENTE DELLA FIA PLAUDE ALLA PRIMA DI VALLELUNGA. «LE OLIMPIADI DEL MOTOSPORT DEVONO SVOLGERSI OGNI ANNO»

Il Presidente della FIA Jean Todt ha definito l'evento come un ottimo 'primo passo' nello stabilire una competizione multidisciplinare e basata sulla partecipazione delle Nazioni.

«Mi piace che ci siano quasi 50 Paesi rappresentati, mi piace che ci siano i colori delle bandiere, e i nomi delle Nazioni sulle vetture. E' un modo per mettere insieme piloti di diverse discipline, ma anche il motorsport al femminile e i giovani talenti con il kart. Inoltre per noi è una piattaforma importante per comunicare i concetti della sicurezza e dell'attenzione all'ambiente. E' un approccio molto umano al motorsport».

Jean Todt ha poi annunciato la cadenza annuale dei FIA Motorsport Games.

«È vero che le olimpiadi si svolgono ogni quattro anni, anche se poi non è così perché ci sono le olimpiadi invernali e tanti altri appuntamenti. Ma le Olimpiadi del Motorsport devono svolgersi ogni anno, su diversi circuiti, e abbiamo stipulato un accordo a medio-lungo termine con SRO. Siamo soddisfatti di questi risultati per un evento che è stato organizzato in tempi veramente

brevi, ma siamo ambiziosi, e non vogliamo certo fermarci qui. Tra gli obiettivi, quello di portare nuove categorie, come l'e-Karting».

«Sono molto contento della scelta della FIA e di Jean Todt di venire qui a Roma per la prima edizione dei "FIA Motorsport Games" - ha detto il Presidente di ACI Ing. Angelo Sticchi Damiani - Penso che sia stata una scelta indovinata, perché Vallelunga ha dimostrato di essere in grado di sostenere un evento complesso come questo. E' stato utilizzato il Centro Congressi per i simulatori, un piazzale per lo slalom i kart... La versatilità di Vallelunga ha vinto. Penso che questa scelta sia stata dovuta anche al fatto che negli ultimi anni il Motorsport in Italia ha raggiunto livelli veramente notevoli: abbiamo la F1, abbiamo il mondiale Rally, la Formula E, la prova mondiale del Cross Country, il karting a livello mondiale e la Ferrari, che rappresenta una grandissima bandiera dietro alla quale ci mettiamo tutti in fila ricordando la storia straordinaria di questa scuderia». ●



VELOCITÀ

9-10 novembre
WEC a Shanghai (4 Ore)
www.fiawec.com

NASCAR a Phoenix
www.nascar.com

RALLY

NAZIONALE RACEDAY
+STORICO TTRS
13° Rally delle Marche
www.rallydellemarche.it

RONDE
Gornitolo di Lana
www.rondegornitolo.it

RONDE
10° Monte Caio
www.scuderiasanmichele.com

STORICO TRZ
6° La Grande Corsa
www.amicidinino.it

RALLISMO IN LUTTO

La scomparsa di Dall'Ava

Lasciare Sanremo e arrampicarsi sulla collina: normale amministrazione, per quelli che erano ragazzi negli anni 60 e 70. Per noi che venivamo su a pane e corse, salire a San Romolo era un rito irrinunciabile. Una sana smanettata su una strada della quale avevamo imparato a conoscere ogni singolo granello di ghiaia, ma che ogni volta affrontavamo con la tensione di chi sa di doversi migliorare ogni volta. Sulla base classica: via al cronometro davanti alla fontanella della Madonna della Costa e stop in prossimità del sentiero verso la chiesa, a poche decine di metri dal prato più celebre del ponente ligure. Si poteva sgarrare su quasi tutto, ma non sull'inizio e la fine del tratto: a delimitarlo era stato Orlando Dall'Ava, in una sera d'inverno nella quale s'era trovato a decidere se cercare di essere protagonista nel 1° Rallye Sanremo-Sestriere con una 850 coupè o con una 128. «È la strada giusta per capire pregi e difetti di un'auto», aveva sentenziato lui che, nato e cresciuto a San Romolo, quella strada l'aveva percorsa qualche milione di volte. In auto, in moto e pure a piedi... Più giovane di Gigi Taramazzo, di Leo Cella, di Franco Patria e pure di Amilcare Ballestreri, a 27 anni era pronto a passare alle 4 ruote. Con le due, qualche soddisfazione se l'era tolta, su pista e su strada. Ma non ce l'aveva fatta a uscire dall'ombra - incumbente e ingombrante - di un grande come "Balestra". E anche per evitare di ingigantire una già corposa collezione di fratture s'era convinto a trasformarsi in rallista. Quel Rallye d'Italia del '70 non gli aveva detto bene: era stato una delle tante "vittime" di uno sprovveduto che s'era impantanato sul Cep- po bloccando la strada. La neve l'aveva tradito, ma il ghiaccio era rotto. Con millanta sacrifici e l'appoggio di pochi - su tutti quello di Stefano Ar-rigo, meccanico preparatore geniale - l'avventura è andata avanti. Prima su Fiat 125 Gr. 1 dell'8° posto al 2° Rallye d'Italia, poi con le Fulvietta Gr.3 curate da Angelo Del Monte. Poi le mezze stagioni con le Alfa e le ultime gare su Opel. Lampi di bravura. Ricordi. Che affiorano in un sabato troppo umido e troppo grigio nel quale in tanti ragazzi di un tempo lontano ci siamo trovati a salire in auto, a slalomare il traffico, ad arramcarsi sulla collina... Di malavoglia, però.



Guido Rancati

SPORT

1° OPEN DAY SULLA SICUREZZA STRADALE



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



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

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche 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. Telefonare 347-2303761.

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



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 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).
 Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

SPORT NETWORK **Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**
 Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale
 In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs. 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

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





Intersco

le frecce nere

DAL 1975 E QUASI PER QUASI TRE LUSTRI I BOLIDI COLOR NOTTE DELLA SCUDERIA CALIFORNIANA DI TED FIELD HANNO FATTO STORIA, SPECIE CON DANNY ONGAIS AL VOLANTE. ECCO LA Favola vera delle belve racing più belle del mondo

di Mario Donnini

Certe volte le storie belle son favole strane che delle corse lasciano apparentemente solo sbaffi emotivi e poche tracce. Prendete l'epopea strappacuore e multidisciplinare della Interscope Racing. Sogno nero nato nel ben mezzo degli Anni '70 e tramontato nella seconda metà degli '80, ma mai più dimenticato e rimpianto assai, dagli aficionados del motorsport bello ignorante.

Il team californiano resta fondamentalmente impalpabile quanto può esserlo una griffe, un marchio per modo di dire, un graffio color carbone nella notte di Daytona e tra i muri di Indy, attraverso decenni, fascino, F.5000, Usac, Cart, F.1, Mondiale Marche, Le Mans e Imsa, unendo il tutto col filo magico d'una ineguagliata plasticità estetica.

Prendi il nero più nero che c'è, spalmalo su macchine da sogno, le più ambiziose, costose e diverse fra loro, non importa dove e come, quindi metti una gigantesca "i" minuscola, con tanto di puntino, guarnita da tre strisce, una rossa, una arancione e una rosa, il tutto condito preferibilmente dal numero zero o dal doppio zero. Sissignori, questa è la Interscope Racing, creata da Frereric Woodruff Filed, detto "Ted" nel 1975.

Si, va be', ma chi è Ted Field?

Ted Field fin dalla culla è uno tra i ciucciaciuccio più ricchi del mondo. Figlio di Marshall Field IV, si staglia quale discendente in linea retta del patriarca Marshall Field, che nella seconda metà dell'800 sfonda a Chicago e in ogni dove coi grandi magazzini, battezzati Marshall Field & Company.

Siamo in quella zona magica che comprende i 400 cristiani più ricchi del mondo e i Field, tra questi, possono dare dei poveracci ad almeno la metà di loro. Chiaro, sto scherzando, ma Ted Field non scher-



LAT



LAT

PREPARATE SUPERBAMENTE E RIFINITE FINO A SFIORARE LA PERFEZIONE CROMATICA, DALLA INDYCAR A LE MANS PASSANDO PER L'IMSA E LA F.1. LE VETTURE DELLA INTERSCOPE RACING DI TED FIELD HANNO VISSUTO PAGINE EPICHE, ANIMANDO GLI ANNI '70 E '80, GRAZIE ANCHE AL CORAGGIO E AL MANICO DEL PILOTA FETICCIO DANNY ONGAIS. QUESTA È LA STORIA DELLA SCUDERIA CALIFORNIANA

pe



NEL 1978 CON ENSIGN IN F.1 E SU PARNELLI TOP DRIVER NELLA USAC

Sopra, Ongais con l'Ensign-Interscope al Gp del Brasile 1978. Si notano i tubi passanti dalle fiancate al muso... Nell'altra pagina, Danny a Brands Hatch su Parnelli, quindi con Field e al volante della leggendaria Lola T600





za per niente, perché qualsiasi cosa mette in cantiere, ama invariabilmente farla in grande.

È il tipico media mogul, potentissimo fin da quasi baby in veste di imprenditore, film producer e discografico. Tra le tante, coltiva una passione infinita per le corse e, appunto, a metà Anni '70, si fa le ossa da pilota negli Usa, addirittura in monoposto, nella F.SuperVee, al volante di una pittoresca Wheeler, ma capisce subito che su quei missiletti spaccaossa non ha futuro.

No, nelle corse Ted Field può e deve puntare su due altre cose ben precise e altrettanto entusiasmanti: recitare il ruolo di gentleman driver-team manager nelle gare endurance, affiancato da uno tosto in veste di capomacchina, magari, lui sì, capace di prodezze da favola. Da scoprire, curare amorevolmente e lanciare. Come fosse un purosangue allevato biada dopo biada nella propria scuderia. Non importa dove, come e quando: Interscope Racing diverrà presto una garanzia di show. Non ci sono limiti, né di categoria, né di spesa.

Prime soddisfazioni alla Daytona 24h

Dai, che nel 1975 arriva subito un trionfo di classe, alla prestigiosa 24 Ore di Daytona, con una vecchia Ferrari 365Gtb/4 guidata da Jon Woodner e Fred Phillips, con un gran bel settimo posto assoluto, grazie alla vettura che è la sola non Porsche tra le prime nove. Not so bad. E questo è solo l'inizio.

Segnali di consistenza in F.5000 americana

Nel 1975 per la Interscope si fa davvero sul serio anche e soprattutto in F.5000, categoria che fa correre monoposto che sembrano F.1 dei poveri, accoppiate a potenti, robusti ma pesanti motoroni aspirati di derivazione stock block. Ted Field agli ordini dell'espertissimo crew chief Carroll Smith, ex Shelby, schiera il promettente nord californiano Jon Woodner e l'hawaiano Danny Ongais, 33enne oggetto misterioso, proveniente dai dragster.

Woodner guida una Talon Mr1, Ongais una Lola T400, due macchine fondamentalmente sbagliate e poco sviluppate. Ma dei due è Ongais quello che mostra più spunto e l'anno dopo, tornando a una stagionata ma decisamente più consistente Lola T332C, Danny entra tranquillamente nella top five della categoria, con tre podii, a contatto con gente che risponde ai nomi di Brian Redman, Al Unser, Jackie Oliver e Alan Jones. Wow.

Si passa in F.Indy con la Parnelli!

La strada successiva non può che essere la serie Usac, ossia la IndyCar, dove Danny "On The Gas" corre con la Parnelli a motore Cosworth Dfx. Il team boss Ted Field rimane letteralmente stregato dal coraggio e dalla determinazione dell'hawaiano, all'assalto a partire dalla California 500. Subito undicesimo in prova. Una fucilata. In gara, dopo 51 giri, si formano subito diverse scuole di pensiero sull'esatto numero dei suoi ribaltamenti.

«Una cosa era certa - spiega Parnelli Jones - lui era uno che avrebbe tenuto giù il piede. Mi stava affascinando, ma poi lo vidi rovesciarsi. Ancora oggi mi sembra di scorgere la sua macchina in volo».

Poco dopo si va a provare a Phoenix. Il record lo ha



SUTTON-IMAGES.COM



ONGAIS, DAI DRAGSTER ALLA F.5000 AMERICANA

Sopra, Ongais su Lola T332C in F.5000 1976. A destra, Field in F.SuperVee su Wheeler. In alto, Woodner su Talon F.5000 nel 1975 e con la Ferrari della Interscope alla 24 Ore di Daytona di quell'anno. A centro pagina, Ongais su Shadow ai test F.1 al Ricard, a fine 1978 e, più sopra, su Lola T400 F.5000, nel 1975

Gordon Johncock, ma ora tocca a Ongais. Da rookie sale sulla Parnelli, la roda e poi via per il giro della morte: sei decimi secchi sotto il primato. Su un ovale di un miglio, eh. Poi, già che c'è, un terrificante traverso alla curva 3, con muro e tragedia millimetricamente sfiorati. *«Lo vidi scendere dalla macchina - racconta il team principal Jim Chapman - e guardai subito se le sue mani tremassero. Erano ferme. Di più: vidi le braccia molli e lo sguardo rilassato di un uomo che è appena uscito da una doccia. No, lui non aveva paura, non ne avrebbe mai avuta, in tutta la sua carriera, e questo spaventò me».* L'anno dopo, nel 1977, Danny coglie la prima vittoria Usac, a Michigan, e la sua carriera decolla, tanto che è tempo di vedere, anche se a tratti, la Intersco-



IN F.1 ANCHE CON PENSKE E SHADOW NEL 1977-1978

A lato, Ongais con la Interscope sotto la pioggia, a Watkins Glen nel 1977, al suo debutto in F.1. Sotto, è con la Shadow a Long Beach, l'anno dopo: non pre-qualificato. In basso, eccolo su Parnelli al centro della prima fila, alla Indy 500, sempre nella stagione 1978



be arpionato, quel maledetto punto. Autosprint non ha dubbi, titolando "Ongais: debutto da grido". L'anno dopo, il 1978, l'hawaiano è al via del mondiale con una Ensign - ovviamente nera - ma i primi due Gp in Argentina e Brasile sono una delusione, con una monoposto ormai alla frutta e un supporto tecnico casareccio. Poi sale sulla meravigliosa Shadow Dn9, più nera della notte senza stelle, ma due mancate pre-qualifiche, a Long Beach e a Zandvoort, stoppano il programma. Ongais capisce che il suo futuro non è in F.1.

Con Danny la Interscope nel 1978 sfonda nella Usac

Gran Premi a parte, Danny "On The Gas" sembra ormai essere un missile a doppio stadio, pronto a esplodere di nuovo. Nella F.Indy 1978 Field si separa da Parnelli al fine di schierare per suo conto la Freccia Nera con la scritta Interscope, che ha in Ongais il Cavaliere Oscuro che ormai fa paura ai mostri sacri della categoria: Andretti, i fratelli Unser, Foyt, Rutherford, Johncock e Sneva, tanto per intenderci. Con gente così in pista, se ti spari mezzo giro in testa sei un grande e se alla fine arrivi dietro di loro, pure. Danny Ongais nel 1978 fa un po' di più, polverizzando 8 pole position, issandosi al comando in tutte le gare del campionato e vincendone cinque, tra le quali quella della trasferta della categoria in Inghilterra, segnatamente a Brands Hatch, dove l'hawaiano guida da dio, sempre di traverso, pure in rettilineo. Potrebbe pensare al titolo ma troppo spesso i suoi motori fanno bum: «Facile - spiega più avanti Phil Casey, al tempo capo-crew di Ongais -, correvamo con dei Cosworth riconvertiti che duravano quanto la carta velina».

Quella notte magica di Daytona 1979

Ma c'è una notte in cui il nero delle Freccie Interscope si fonde mirabilmente con le tenebre della classicissima targata Florida. Nel 1979 la 24 Ore di Daytona è praticamente un selvaggio monomarca riservato a dieci Porsche 935, coi miti della Imsa, vedi Peter Gregg, mescolati ai più grandi specialisti europei, Jacky Ickx in testa, più Paul Newman con Dick Barbour, nonché i nostri anziani ma fantastici Facetti, Finotto e Moretti, su una 935 con le insegne del Jolly Club. In poche parole, roba da leggenda, con le 935 che danno vita a una sfida talmente selvaggia e fraticida, che alla fine a vincere e a dimostrarsi la migliore è proprio quella del patron Ted Field, letteralmente portato in trionfo dai meravigliosi Hurley Haywood e, ovviamente, Danny Ongais, il quale diventa il primo e unico pilota nella storia delle corse ad aver vinto nei dragster, in F.Indy e in endurance. È una fantastica dimostrazione di solidità, perfezionismo e affidabilità della squadra californiana, la quale finisce per entrare sempre più nel radar della sua fornitrice più potente e prestigiosa: la Porsche.

Flirt sfortunato tra Interscope e Porsche

Il solo momento in cui l'Interscope rischia di smettere d'essere nera per sempre è a fine 1978, quando patron Ted Field viene avvicinato dai boss Porsche - su tutti il diesse Manfred Jankte -, in chiave Indianapolis 500 e serie Usac.



pe nei Gran Premi di F.1, ma sempre gestendo, noleggiando o sponsorizzando vetture altrui.

Interscope sbarca in F.1, a fine 1977

Ted Field continua a stravedere per Ongais e dichiara: «Ormai le corse mi interessano solo perché c'è lui. Il giorno in cui Danny dovesse smettere, non metterei più piede in un paddock. E adesso è ora di fare un assaggio in F.1». Due gare con una Penske Interscope a fine 1977. Watkins Glen e Mosport. Circuiti da uomini veri, con l'incognita meteo. Al Glen "On The Gas" parte ultimo, ma dopo 7 giri ha già sverniciato 11 avversari. Poi finisce fuori. Tanto c'è Mosport, no? Là Danny lotta come un leone e a fine corsa è settimo: ancora un giro e l'avreb-

UNA COSA ERA ASSOLUTAMENTE CERTA: DANNY ONGAIS AVREBBE TENUTO GIÙ IL PIEDE

PARNELLI JONES





Il team Interscope è nominato seduta stante braccio agonistico nell'operazione Indy 500, con un promettentissimo motore derivato dalla 935 da svezzare sulla vecchia Parnelli, divenuta provviziionalmente e non a caso bianca, e una nuova macchina, spettacolarmente avveniristica, in arrivo, progettata da Roman Slobodinskij.

Ma la Usac, autorità sportiva americana, gioca la carta del protezionismo solone e peloso, intervenendo sui regolamenti e tarpando di fatto le ali al propulsore, che esce di scena e, con esso, la Casa tedesca, che sbatte la porta ai programmi in monopo-
sto, (per ora) nauseata.

La prima vera Interscope si sbriciola!

Nel 1981 la Interscope schiera finalmente la sua prima monoposto autocostruita e a effetto suolo, a posteriore ipercarenato - una delle più belle monoposto mai viste in azione sullo speedway -, motorizzata Cosworth. E Danny si lancia sul supercattino dell'Indiana come uno che non ha più niente da perdere. Pianta subito la sua coltellata in prova: terzo. In gara ben presto l'hawaiano si issa al comando, poi torna cauto - si fa per dire -, ma una rottura meccanica improvvisa lo spedisce a muro e il resto - la deflagrazione, le immagini drammatiche del pilota che sembra ormai un pupazzo di articolato, più la paura diffusa d'averlo perso per sempre -, fa parte del colore, dello stupore, del dolore, della paura e della storia di Indy. In una parola, del suo mito.

Ongais, iperfratturato e con una gamba quasi da buttare, dall'ospedale rilascia subito una dichiarazione così corta che balla in un francobollo: «*Tornerò* ». E, a differenza del mago Houdini, - nella Indy 500 del 1982 -, Mister Hawaii torna davvero, anche se con un arto inferiore accorciato di sei centimetri, causa le fratture multiple.

Nell'Imsa tra Porsche 935 K4 e Lola T600

Chiunque può tifare per chiunque, per carità, ma quando negli Anni '80 in America tra gare endurance e sprint dell'Imsa sfrecciano le vetture della Interscope, nessuno può staccargli gli occhi di dosso. Perché le fedelissime del numero zero, doppio o meno, appaiono implacabilmente e maledettamente lucide e belle, in quella livrea che sembra il buio incalzato ed elegante. E soprattutto perché quel manto notte esalta in modo innamorante le forme di due tra le macchine racing più belle di tutti i tempi: la leggiadra, maliarda e esteticamente inarrivabile Porsche 935 K4 realizzata in Germania dai fratelli Kremer - estremizzando (pure troppo) i dettami dell'effetto suolo, vittoriosi già in Europa, nel Drm e a Le Mans, con la K3 nel magico 1979 con Ludwig, ricordate? - e la Lola T600, capolavoro di effetto suolo applicato a un prototipo carenato. La K4 è solo un tuffo nel bello assoluto per il team, ma con le T600 il flirt resta duraturo, remunerativo e onorevole, tanto che nel 1982 Ongais e Field, sempre in chiave Imsa, vincono a Riverside, quindi la Paul Revere 250 a Daytona, a Pocono e la finale di 3 Ore, sempre a Daytona.

In tutto Field acquista ben tre telai della deliziosa Lola T600. Una corre dapprima con un motore



ULTIMI BAGLIORI COLORATI DI NERO E ANCHE NO

Sopra, Ongais in prova a Indy 1987, prima del crash. Al centro ancora su March nei colori Interscope, ma a metà Anni '80. Più a destra, Paul Newman appoggiato a una delle 935 del team. Più in alto, da sinistra, Danny alla Indy 500 del 1982, rinato dopo il terribile crash dell'anno prima, quindi la 935 K3 rosa alla 24 Ore di Le Mans 1981 e la Porsche Ck5, sempre alla Sarthe, nel 1982. Nell'altra pagina, Field e Ongais insieme e lo stesso Ted, in una foto recente, senza barba...

Chevrolet V8, mentre la seconda viene convertita a uno Chevy V6 ma turbo, usando rispettivamente gli chassis siglati Hu6 e Hu7. L'ultimo tuffo della leggendaria Lola Interscope T600 è al Gp di Miami all'inizio della stagione 1983, sull'omonimo tracciato cittadino, col solito Ongais.

Le varianti in casa Interscope

Ma attenzione, guai pensare che Interscope sia una faccenda tutta nera e quasi esclusivamente riservata a patron Field e allo scatenato pupillo Ongais. A dar man forte nella Imsa di fine Anni '70 col black team a tratti ci sono il veterano Milt Minter e il solido John Morton, mentre ogni tanto fanno capolino pure i fratelli Whittington, Bill su tutti, prima di finire al gabbio per spaccio in grande stile. E le Porsche 935 che portano la scritta del team di Ted Field, in occasione della 24 Ore di Le Mans, a volte altro non sono che delle vetture noleggiate in extremis per l'occasione, nei colori arancione e addirittura rosa. Poi c'è ancora il bianco, con la Ck5



LA FAVOLOSA PORSCHE K4 IN LIVREA INTERSCOPE

Sopra, la leggiadra Porsche 935 K4. A sinistra, la Parnelli col motore della Casa tedesca, usata per i test. A destra, il crash di Ongais a Indy 1981 con la InterScope, in alto a destra



dei fratelli Kremer, sempre nella 24 Ore della Sarthe, anno 1982, che fa tornare un siluro griffato InterScope in livrea bianca, anche se senza possibilità di successo, contro le cugine Porsche 956.

Gli ultimi gridi

Il mondo cambia, l'automobilismo va avanti e Ted Field perde sempre più interesse per le corse. Dall'inizio della seconda metà degli Anni '80 InterScope è solo un adesivo sulla March schierata

dal team Penske a Indy, segnatamente nell'edizione 1987, dopo anni di programmi a intermittenza e privi di risultati davvero apprezzabili, visto che la stella di Ongais ormai sta tramontando per raggiunti limiti di età. Fatto sta che proprio alla Indy 500 1987, in prova, il solito hawaiano, che dopo il crash di Indy 1981 s'era ribaltato quattordici volte in Michigan nel 1985, a seguito dell'ennesimo e coraggioso ritorno, tira una mina immensa alla curva 4 ed è fuori gara, lasciando il posto a Al Unser Sr. Il quale finirà per vincerla, quella edizione, utilizzando un'altra March Penske recuperata addirittura da un'esposizione, dove stazionava malinconicamente in veste di show car, per le foto di rito di curiosi, donne e bambini.

Quel forfait del ferito Ongais a Indy 1987 segna di fatto la fine del mito InterScope nelle corse.

Sviluppi dinamici se non tumultuosi

Ormai patron Field non ha più motivazioni forti all'interno del Motorsport e vive sfidando e facendo tutt'altro. Assomma tre matrimoni, dopo che nel 1982 ha fondato la InterScope Communications, che negli anni successivi produce non meno di 50 film di un certo successo, tra i quali "Cocktail", "Jumanji", e "Terminal Velocity". Nel 1990 fonda l'InterScope Records, ma nel 2001 esce del tutto e per sempre dal gruppo InterScope formando la Artist Direct Records col supporto della Bmg, divenendo poco dopo chairman e Ceo della Radar Pictures.

Residente a Bel Air, ovviamente in California, spesso al centro di controversie riguardanti esposizioni debitorie nei confronti dell'agenzia dell'entrate, Ted Field continua a vivere un'esistenza fondamentalmente incantata. E a godere nel mondo del Motorsport di un'aura di nostalgia e rimpianto garantita dalle imprese e, nondimeno, dalla bellezza luminosa e caparbia di quelle che saranno per sempre ricordate sulle piste di tutto il mondo come le Freccie Nere della InterScope Racing. ●



GASPARE E GIOVANNI BILELLO SUPERTIFOSI FERRARI IN F1

La Rossa piace ai due fratelli

Da sempre ho nutrito una grande passione Ferrarista, trasmessami da mio padre. Essendo lui un grande ammiratore di Enzo Ferrari, piano piano mi ha coinvolto. Ho vissuto con la mia famiglia negli Stati Uniti e, quando la domenica veniva trasmessa in TV la Formula Uno, era sempre ed è ancora per tutti noi una grande emozione. La prima volta che mio padre mi ha accompagnato a vedere la Formula Uno è stato nel 1984 a Detroit, quando alla guida della Rossa numero 27 c'era Michele Alboreto e compagno di squadra Stefan Johansson. Questa passione l'abbiamo trasmessa a mio fratello Giovanni, otto anni più piccolo di me. Abbiamo iniziato entrambi questa bella avventura, lieti di presenziare ogni qualvolta è possibile. Abbiamo girato il mondo, fatto conoscenze importanti, foto con tutti i piloti. Ricordi che non dimenticheremo mai! È stato bellissimo, nel 2007 in Brasile, festeggiare

il campione del mondo 2007 con Kimi Raikkonen. Una gioia indescrivibile! Ormai moltissimi Ferraristi ci conoscono con l'appellativo di "I fratelli siciliani". I tempi di Michael Schumacher sono indimenticabili! Al Gran premio di Monaco, lo scorso 26 maggio, mio fratello è arrivato da Miami ed è stata una meravigliosa sorpresa. E che dire del signor Binotto? Una persona squisita! La mia famiglia nutre



Gaspare e Giovanni in F1 da tifosi con i loro idoli, da bambini fino a oggi: una passione infinita



la speranza di vedere la Rossa vincente nel 2020. Ci lega molto l'amicizia con Gino Rosato, Stefano Domenicali e un uomo eccezionale: Luca di Montezemolo. Dopo quelli con Schumi e Kimi, ci auguriamo che i mondiali 2020 siano vinti in nostra presenza, speranzosi di continuare con Vettel e Leclerc. Portiamo sempre nel cuore Senna e Schumi. I ricordi più belli della nostra vita! In occasione delle prossime festività, mi è particolarmente gradito porgermi gli auguri natalizi e un Anno Nuovo pieno di gioia e soddisfazione. Con immensa gratitudine,
Gaspare e Giovanni Bilello

Questo florilegio stupendo di passione non ha bisogno di commento ma solo del nostro plauso, con tanto di pubblicazione meritatissima.

LA CURIOSITÀ DI UN LETTORE

Attira il film Le Mans '66

Donnini, andrò a vedere Le Mans '66, anche perché mi pare di capire dal tuo racconto che non sia il solito insulto polpettone sulle corse, come gli ultimi sfontati da Hollywood. Sono contento che abbiano onorato la memoria di Miles, gentiluomo fregato per pochi metri dai due simpatici neozelandesi, pur senza volerlo. E, se ci fai caso, il destino poi si è rivolto contro: il mio idolo di gioventù Amon l'anno dopo ha avuto una sfortuna credo unica nella storia delle corse, in testa con la Ferrari in F1 più volte e sempre fermato da guasti ridicoli, un campione che alla fine non ha mai vinto una gara del Mondiale Piloti. E McLaren - un altro pilota sfortunato che è stato un grande del motorsport - quattro anni dopo ha trovato la morte sbattendo contro una torretta di segnalazione in disuso che avrebbe dovuto essere demolita pochi giorni dopo l'incidente. Sono ateo, quindi non credo in alcun disegno dall'alto, però sono fatalità che fanno pensare... E tornando a Miles - che per la Ford dopo il tradimento ci ha lasciato la pelle - faceva parte di quella categoria di piloti (e uomini) sinceri e schietti che entusiasmano gli appassionati old style come me: Regazzoni, Hunt, Merzario, Alboreto, Zanardi, Rosberg figlio e via dicendo.

Paolo Poletti

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto**,
Sutton-Images, **Bettiol**,
Getty Images, **Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRI NT **IN MOTO**

AM **GIUSTIZIA SPORTIVA** **SPORT STYLE**



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

**LE AUTO
PIÙ BELLE DEL PASSATO,**
LE NUOVISSIME ANTEPRIME
DI DOMANI IN UN GRANDE SHOW
DEDICATO AL MONDO DEI MOTORI.

**GRANDE SPAZIO RICAMBI,
MODELLISMO, ACCESSORI.**

Segreteria organizzativa: EMAC
e-mail: info@milanoautoclassica.com
Tel.: +39 0572.70152

22 - 23 - 24
Novembre 2019

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com