IL RACCONTO DELL'ESTATE LA FORMULA UNO CHE VISSE TRE VOLTE

BE 6,00 € - MC, CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF CH 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 33

Anno LVIV Settimanale - 18-24 agosto 2020

3,00 Euro (Italy only)



GP SPAGNA

IL RIPETITIVO & LA RIPETENTE

Hamilton vince per la quarta volta davanti alla Red Bull di Verstappen e con la Mercedes prende sempre più il largo nel mondiale. Delusione per la Ferrari, out con Leclerc e settima grazie alla tenacia tattica di Vettel. È crisi profonda

00033
9 771700 005 | 174006
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

OFFICIAL SPONSOR

MA*FRA
i cosmetici per la vostra auto

TRADIZIONE ITALIANA

DAL 1965
CI PRENDIAMO CURA
DELLA TUA PASSIONE

TARGA FLORIO

TARGA FLORIO

PALERMO
15 - 18
OTTOBRE 2020



INFO CONTATTI: + 39 339 7573832 - info@targa-florio.it - www.targa-florio.it

di Andrea Cordovani



Ogni **limite** ha la sua pazienza

L'importante è trovare il limite. Soprattutto quello della pazienza. Un esercizio sempre più difficile per il popolo della Ferrari dopo l'ennesimo Gp in cui non s'è visto neanche uno spiraglio di luce. Inutile tentare di arredare il tunnel della crisi, esaltarsi con imprese che non ci sono e quasi irritano. È sempre più difficile trovare qualcosa cui appigliarsi e trovarne giovamento nell'attesa di un 2022 che dista anni luce da quest'estate pandemica e deprimente per la Scuderia. Così mentre Lewis Hamilton ritrova la vittoria ed è sempre più in fuga nel Mondiale, a Maranello si vive una delle stagioni più difficili e depresse che mente di tifoso della Rossa ricordi. Molto più amara, finora, di quelle del 2014 o del 2016 anni orribili, ansiogeni e senza neanche una gioia. Occorre un cane da caccia e pure dotato di gran fiuto per trovare la Ferrari nella classifica del Gp di Spagna, mentre gli uomini della Rossa non lesinano impegno, le tentano tutte per raddrizzare la situazione, provano in tutti i modi a ritrovare il bandolo di una matassa sempre più ingarbugliata. La faccia sconsolata di Charles Leclerc dentro al box alle spalle della sua SF1000 finita ko, mentre i meccanici sono immersi nell'abitacolo e intorno a questa Rossa scorbutica e inoffensiva fanno stringere il cuore e rilanciano uno stato di depressione sempre più generalizzato. D'accordo, dobbiamo abituarci, e a questo punto non si chiedono certo vittorie, la gente che ama la Rossa si accontenta anche di qualche podio, magari non figlio di congiunture astrali favorevoli, ma di prestazioni consistenti dentro a week end non irritanti giocati negli inferi di una classifica alla quale si fatica a fare l'abitudine. Per ora basterebbe qualche lampo, un temporale all'interno di un'estate di piombo. D'accordo eravamo stati messi tutti quanti sull'avviso che sarebbe stata dura, che c'era da pazientare, ma nessuno avrebbe mai pensato a un avvio così duro, crudo, impietoso, disarmante con quest'ultima prestazione in Catalunya che si materializza perfida proprio nei giorni in cui si celebrano i 32 anni dalla scomparsa di Enzo Ferrari. Una ricorrenza che abbiamo provato a vivere in mezzo al popolo di Maranello, cuore pulsante di una Scuderia che non riesce più a regalare slanci passionali. Il nostro Mario Donnini si è fatto un giro nella capitale della Rossa e il quadro che emerge è un quieto grido d'allarme per un amore adesso tormentato e un po' in pausa causa Covid e risultati amarissimi in Formula Uno: vale la pena leggerlo per tastare il polso a una situazione che fa davvero riflettere.

Nel frattempo a settembre, subito dopo la disputa del Gp del Belgio, parte la campagna italiana della F.1. Prima Monza e poi il Mugello. E se nel tempio della velocità le porte rimarranno rigorosamente chiuse, per quanto riguarda il 1° Gp della Toscana qualcosa potrebbe muoversi. «*Credo che la prima gara nella quale riteniamo ci sia una reale possibilità per avere un numero molto limitato di tifosi sia probabilmente il Mugello* – ha spiegato Chase Carey – *probabilmente si aumenterà nella parte successiva del calendario. Speriamo di avere il maggior numero possibile di spettatori*». Si avvicinano eventi storici per il nostro Paese. La speranza adesso è che la Ferrari possa tornare a regalare qualche gioia, in attesa di tempi migliori con l'asticella della pazienza che continuerà ad alzarsi perché gli amori veri sono più forti di qualsiasi tempesta. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

12 GP SPAGNA IL COMMENTO
18 GP SPAGNA FERRARI
22 GP SPAGNA MARANELLO INSIDE
24 GP SPAGNA GLI OSCAR DEL GP
26 GP SPAGNA VISTO CON DALLARA
38 GP SPAGNA IL TABELLONE

VELOCITÀ

42 QUALIFICHE INDY 500
46 F.2 BARCELLONA
54 WEC SPA

RALLY

60 MONDIALE PARLA LAPPI
62 EUROPEO LETTONIA

RUBRICHE

4 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
6 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
8 LE TELE...VISIONI DI CARLO VANZINI
10 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
36 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
76 RACCONTI DELLA PASSIONE
82 POSTASPRINT

C'È UN **NUOVO** AUTOSPRINT GOLD **COLLECTION**





di Giorgio Terruzzi

Mercedes sconcertante

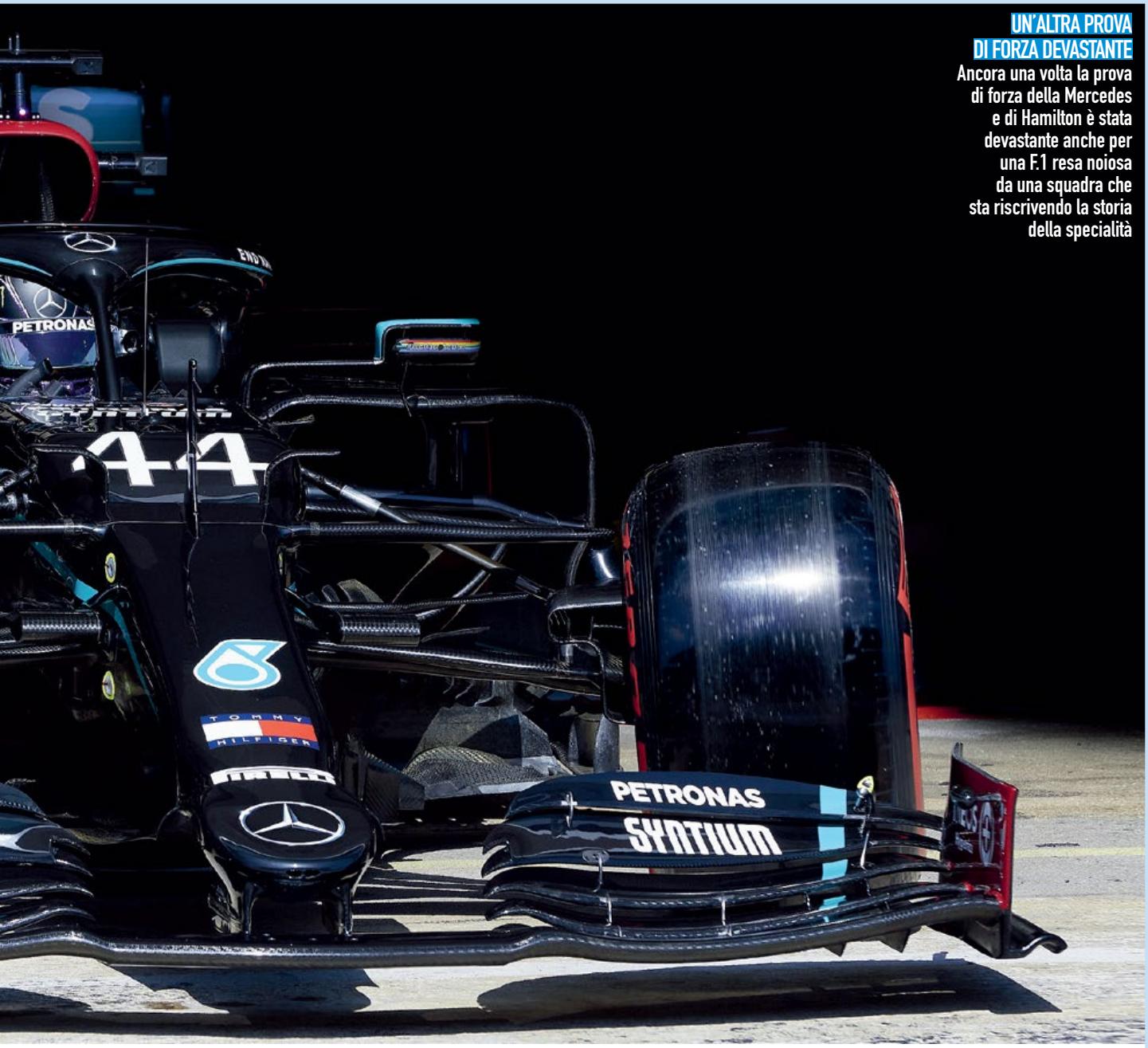
UNA CORRAZZATA CHE STRITOLA CHIUNQUE PROVI A METTERSI SULLA SUA STRADA. UNA SUPER-POTENZA CAPACE DI MACINARE RECORD E RIVALI ANCHE QUANDO NON AVRÀ PIÙ IL FAMOSO PULSANTE MAGICO...



Sconcertante. In tutti i sensi. Parliamo della Mercedes, si capisce, che mette in ginocchio chiunque tenti di complicare una marcia trionfalissima e in moto permanente. Aveva fatto il colpo Verstappen a Silverstone: nel feudo nero di Barcellona è arrivata una punizione che non sminuisce il valore dell'impavido Max ma che trasforma ogni sogno alternativo al loro in una specie di barzelletta. Hamilton si prepara a mettere tra parentesi ogni superlativo firmato Schumacher. In aggiunta, Michael verrà raggiunto anche a quota 7 nel 2020 da un pilota integro, affamato e sempre in forma, destinato a fissare il proprio nome su una quota irraggiungibile o quasi. Il resto è una azienda che dispone di risorse economiche e di un organico superiori ad ogni altro ma che sfrutta ormai alla perfezione qualunque informazione appresa e consolidata da un crescendo tecnologico così impressionante da annichilire ogni concorrente. Stiamo parlando di una vera eccellenza, di una protagonista capace di fare epoca, storia. Nulla che potrà essere davvero limitato da un qualunque provvedimento federale. Cosa che rende ridicole le lamentele di Lewis e di Mr.Wolff, presi giustamente a difendere un predominio totale ma anche a produrre un filo supplementare di antipatia che da sempre accompagna i dittatori.

La Mercedes trionfa in pista, merita ammirazione e rispetto. Proprio per questo non si capisce del tutto qualche altra mossa laterale che alla stessa Mercedes non rende giustizia. Anzi, riesce addirittura a scheggiare l'immagine luminosissima della stella a tre punte.

La straordinaria ambizione di Toto Wolff è esposta come una bandiera perennemente al vento. Cosa comprensibile e legittima pure questa. Sino a un certo punto. Non quando tratta una squadra ri-



UN'ALTRA PROVA DI FORZA DEVASTANTE
Ancora una volta la prova di forza della Mercedes e di Hamilton è stata devastante anche per una F.1 resa noiosa da una squadra che sta riscrivendo la storia della specialità

vale che dichiara di aver copiato la Mercedes, come se fosse la propria, con una benevolenza e una complicità che in qualche modo offrono oscurità incomprensibili per chi guarda. Non quando sminuisce l'evidenza di interessi intrecciati e diversi. Non quando prende di petto chiunque si pone come ostacolo, rischiando tra l'altro qualche avventatezza lessicale. Sul patto della Concordia, ad esempio, trattato in un primo tempo come una aberrazione politica e quindi come un accordo tutto sommato accettabile con un atteggiamento rivoluzionato nel giro di sette-giorni-sette.

La sensazione è che Mercedes non abbia alcun bisogno di polemizzare affatto, al netto dei desiderata del suo boss. Che possa viaggiare su una quota talmente alta da permettersi una certa signorilità, cosa che rende ancor più ammirati i vincitori. E che serve, servirebbe ad una Formula Uno resa noiosa da questi monologhi perfetti. Forse dietro a queste curiose ambivalenze c'è un progetto definito e per il momento segreto. Ed è vero che il successo, in una cultura votata all'egocentrismo, rende ogni protagonista quasi intoccabile. Eppure, questa rete di relazioni e poteri che circondano una squadra straordinaria qualche nota stonata la producono da un pezzo. Le decisioni Fia in termini di mappature dicono qualcosa di preciso: in F.1 non solo c'è chi si spinge oltre le regole ma per il controllore controllare è impossibile.

Il provvedimento non limita affatto il potere Mercedes, lo esalta. Perché sarà ancora più onorevole vincere in condizioni di minor potenza e maggiore trasparenza. Solo Mercedes, soprattutto Mercedes, a questo punto, può concedere qualcosa ai battuti. Col sorriso di chi ha tutto. E lo stile di chi ama davvero il proprio sport. ●



di Pino Allievi



Un segnale è d'obbligo

DIGNITOSO E TIGNOSO IL SETTIMO POSTO OTTENUTO DA VETTEL, MA ADESSO, IN CHIAVE SPA E OLTRE GLI APPASSIONATI VORREBBERO BEN DI PIÙ: UNA VERA PROVA D'ORGOGLIO MOLTO ROSSO...

Nel nulla che succede in Ferrari si è tentati, per trovare una giustificazione o un appiglio di speranza, di guardare indietro, a quello che accadeva negli anni precedenti. Ma passa subito la voglia perché si rischia la depressione. Il bilancio dopo sei Gran Premi è di due miseri podi, quelli di Leclerc nella gara d'apertura in Austria e poi nella prima di Silverstone, risultati dovuti più a coincidenze fortunate che a meriti veri e propri. Mattia Binotto si consola della scialba figura di Montmelò con la constatazione che la Ferrari oggi sarebbe - secondo lui - da quarto posto. Ovvero considera inarrivabili le due Mercedes che sono sempre davanti a tutti, poi mette la Red Bull di Verstappen in terza posizione, dopo di che arrivano Leclerc e Vettel nell'ordine.
Ci sta parzialmente e con una spinta di generosità, però quello che fa spavento di questa Ferrari sono i distacchi abissali che rimedia da chi le è davanti. Margini con i quali c'è poco da fare in proiezione 2020. Semmai, la Ferrari non vorrebbe aver più a che fare con le Racing Pont e le McLaren, che sinora l'hanno punta in continuazione, sul piano della fierezza. Gli aggiornamenti che sono stati promessi per la parte finale della stagione sono proprio in



funzione di una presa di distanza da squadre reputate meno nobili. Che la precedono, non a caso, anche nella classifica mondiale dei costruttori.
Nell'attesa, dobbiamo mettere insieme le briciole del poco di buono che si vede oggi. Ossia una squadra che nella tensione massima, per la mancanza di una valida macchina, commette pochissimi errori ai box e riesce sempre a trovare una messa a punto dignitosa per la gara. Le qualifiche, invece, sono più delegate alle prestazioni dei piloti sul giro secco e la realtà dice in modo chiaro come Leclerc sia una garanzia di rischio sempre più calcolato, mentre Vettel pare tanto uno studente che a fine anno cambierà scuola e città e dovrà ripetere. La sua condizione psicologica non è al massimo, però pure un anno fa quando invece era la "prima guida" ufficializzata e riconosciuta della Scuderia, arrancava e sbagliava come oggi.
Non mi stancherò mai di ripetere che Vettel e la Ferrari avrebbero dovuto divorziare due anni fa e sarebbe stato meglio per entrambe le parti. Oggi sia Seb sia il Cavallino fingono una convivenza pacifica, ma c'è una frase pronunciata a fine gara da Binotto che svela bene come stanno le cose: «*Vettel* (riferendosi al Gp di Spagna, ndr) *un piccolissimo passo avanti lo ha fatto e questo gli permetterà di affrontare la prossima gara con più entusiasmo*».
Traduzione: Vettel non ha compiuto alcun miracolo nell'acchiappare il settimo posto (a un giro di distacco), perché se sabato si fosse qualificato meglio, si sarebbe probabilmente piazzato quarto. Poi c'è l'entusiasmo venuto meno che lo condiziona ad ogni passo. Ma questo era scontato. Purtroppo, sempre a proposito di entusiasmo ed entusiasmi, anche Leclerc non era lo specchio della gioia, tanto che - forse per la prima volta - si è lasciato andare un pochino oltre quello che avrebbe voluto: «*Non siamo abbastanza forti e basta, Barcellona ha mostrato il quadro generale della nostra macchina*».
Charles ha dato l'anima come al solito e la sua battaglia con Norris ci ha emozionato, facendoci dimenticare che i due lottavano per il decimo posto. È stato per colpa di un botto troppo violento su un cordolo, in quel frangente, che si è staccato un contatto della centralina? Chissà. È possibile, anche se Binotto ha parlato di «*affidabilità da migliorare*» senza altri riferimenti. Tornando a Vettel, abbiamo assistito al divertente dialogo col box. I suoi ingegneri prima lo hanno invitato a forzare l'andatura, come si fa sempre prima di un pit stop. Poi, quando Seb ha mostrato di avere un discreto passo, gli hanno chiesto se se la sentiva di portare a termine la gara con quel treno di gomme tenere. E lui, punto sull'orgoglio, ha sfoderato innanzi tutto l'esperienza di campione e quella di pilota, per un finale di gara da manuale. Una bella prova di carattere, un modo di mostrare alla Ferrari come la sua classe sia intatta. Peccato che si veda a tratti.
Adesso la Formula Uno va in vacanza davvero. Due settimane di sosta in pieno agosto, dopo un avvio stressante, servono a rimettere in ordine le idee e a programmare un prosieguo si spera migliore, perché la prossima gara di Spa-Francorchamps, a fine mese, sarà un'altra prova durissima, senza contare i due appuntamenti italiani di Monza e Mugello che arriveranno subito dopo.
Binotto promette miglioramenti e sviluppi «*da sfruttare anche per la vettura dell'anno prossimo*» e c'è da augurarsi che si veda un passo avanti, finalmente. Ne ha bisogno la Ferrari, serve alla Mercedes cui interessa battere il Cavallino molto di più che precedere la Red Bull, serve a quell'esercito di milioni di persone disseminate in ogni angolo del mondo che hanno Maranello nel cuore.
L'importante è dare un segnale, una mossa: basta poco ai tifosi per riaccendere il fuoco e tornare a sognare, anche se in formato piccolo. ●

DESTINI AD ALTERNA FORTUNA

Mentre Leclerc, sopra, passa agli archivi come l'unico ritirato del Gp di Spagna, Vettel, in alto si regala un settimo posto tutto acume tattico e deliziosa esperienza. Al momento le notizie in casa Ferrari sono queste…



di Carlo Vanzini Sky F.1



Lewis re ma non preferito

LE VOTAZIONI DEGLI SPETTATORI DELLA GARA DI MONTMELÒ PRIVILEGIANO LA TENACIA DI VETTEL ALLA SOLITA PRODEZZA DI HAMILTON, SEMPRE PIÙ N.1

Vettel, Verstappen e Hamilton. Non è ovviamente la classifica del Gp di Spagna che ben conoscete, ma quella, a livello mondiale, delle votazioni degli spettatori. Quando Hamilton la vedrà, se mai lo farà, non ne sarà contento. Ma come? Domina il week end, eguaglia il record di vittorie consecutive di Schumacher a Barcellona, quattro, si porta a -3 nella classifica di vittorie di tutti i tempi, doppia Vettel e per la gente non è il migliore? No, perché Max sta facendo un lavoro straordinario contro la corazzata di Lewis, tenendo il secondo posto nel mondiale e Seb è stato premiato per il coraggio nel volere, lui, andare fino in fondo, con una sosta sola. La vittoria di Hamilton quasi non fa notizia, troppo facile per un cannibale come lui. Non è mai facile, anche se guidi un'astronave, ma di certo, per il grande pubblico c'è voglia di avversari. Anche lui ha invocato battaglie più serrate, ma intanto si gode numeri mostruosi.

-3 vuol dire poter eguagliare Schumacher al Mugello, nel week end dei 1000 Gran Premi della Ferrari. Da un lato sarebbe anche il giusto riconoscimento, nel posto giusto, ma di certo non è quello che vogliono i tifosi della Rossa.

Mugello sarà una festa per la storia della Rossa, non per questo presente così opaco e vedere Lewis raggiungere i 91 successi proprio lì sarebbe un ulteriore smacco nel momento più duro per chi vive di passione rossa. Un covo rosso perché lì giravano a più non posso per testare e costruire i successi di Schumacher.

Se non sarà in Toscana, sarà in Russia o in Germania, terra di Schumi, o Portogallo o Imola. Insomma è solo questione di tempo.

Indipendentemente da tutto era impensabile.

Non credo ci sia qualcuno che, anche nelle più ottimistiche previsioni, possa asserire: "io l'avevo detto!".



Non è ancora il momento delle celebrazioni, anche perché il bottino più grosso è quello del settimo titolo. Ancora gli rode della sconfitta del 2016 con Rosberg e allora ha capito che non avrebbe dovuto mai più mollare un millimetro, dopo aver affrontato quella stagione troppo rilassato, almeno all'inizio, convinto che alla fine avrebbe comunque vinto.

Ma quel che è così scontato adesso, non lo è mai stato nella sua carriera. Al debutto si è trovato, si subito con una gran macchina, a differenza di Schumacher, ma al fianco di un fresco due volte campione del mondo, Fernando Alonso che ha sempre demolito i suoi compagni di squadra.

Risultato? 4 vittorie a testa e lui ad andare molto vicino alla conquista del titolo, subito al primo colpo, sarebbe stato scioccante. Fortunato anche nel vincerlo nel 2008. Ha vissuto difficoltà tecniche dal 2009 e nelle stagioni successive con McLaren, vincendo pur sempre almeno una gara ogni anno, nessuno come lui e con la possibilità di rivincere il titolo nel 2012 se non fosse stato per una macchina tanto competitiva quanto fragile.

GRANDE DI SPAGNA

Quarta vittoria consecutiva nel Gp di Spagna per Lewis Hamilton, ormai solo a tre lunghezze dal record complessivo di vittorie di Schumi: siamo a oggi 91 a 88 e di tempo e occasioni ce ne sono...

Dal 2014, beh facile vincere così, vero, ma quando ha scelto di lasciare, su spinta di Niki Lauda, la confort zone McLaren, per sposare il progetto Mercedes, non poteva essere così sicuro che un team buono, ma non ancora vincente, avrebbe abbracciato un'era così di dominio assoluto.

Qualità, scelte giuste, batoste, come i mondiali 2007 e 2016 e fortuna che non guasta, lo hanno reso il migliore con la macchina migliore, un po' come gli Dei dell'Olimpo che senza poteri vengono declassati a umani. È stato così per tutti coloro che sono nelle zone alte delle classifiche di tutti i tempi. Countdown innescato e dai alla fine sarà emozionante per tutti anche per chi non vorrebbe mai vedere battere l'imbattibile, Michael Schumacher a "casa sua". ●



di Mario Donnini

Perché la **Juve** cambia e la **Ferrari** no?



LA STESSA FAMIGLIA STORICAMENTE REGGE LE SORTI DELLE DUE ENTITÀ. PERÒ, ALL'INTERNO DI FASI NON CERTO POSITIVE, LA SQUADRA DI CALCIO DÀ CHIARI, IMMEDITATI E INEQUIVOCABILI SEGNALI DI VOLER CAMBIARE IL SUO DESTINO, MENTRE IL TEAM DI F.1 RESTA ANCORATO A UNA SERENITÀ CONTEMPLATIVA DAI CONTORNI SURREALI

Quasi quasi vorrei incazzarmi con l'anestesista in sala nel corso dell'addormentante e soporifero Gran Premio di Spagna, perché stavolta la dose del farmaco mi pare talmente eccessiva che tutto il Circus potrebbe mai più svegliarsi, dopo una pallosissima atrocità del genere. Ma questo sarebbe il meno.

A colpirmi molto di più è il catastrofico weekend della Ferrari che dalla Mercedes di Hamilton sul giro secco, col suo miglior pilota Leclerc, in qualifica becca la bellezza di un secondo e mezzo al giro, ossia una giornata sana, misurabile col calendario. Nel frattempo l'altro Rosso, Vettel, è già tagliato ancora una volta in Q2, per motivi che sfuggono, mentre la gara presta il fianco a segnali ancora più preoccupanti.

Alla fine Leclerc, mai neppure per sbaglio sul passo dei migliori, diventa l'unico a fermarsi con un ritiro prima della bandiera a scacchi per un problema elettrico, quasi a voler segnalare che la SF1000 non solo va piano, ma si rompe anche.

Quanto a Vettel, doppiato dalla Mercedes al giro 54, eccolo scegliere una tattica a una sola sosta nel finale (come Perez e Ricciardo) e a colpire non è tanto il modestissimo, predepressivo e anonimo settimo posto finale - che, se ottenuto da Gasly, non farebbe muovere un muscolo neanche a un magazziniere di AlphaTauri -, ma sorprende che provochi in circoscrittissime minoranze un'enfasi imperiale che neanche l'entrata delle truppe del Maresciallo Graziani in Addis Abeba.

Ma pensa te. Dopo aver sognato una vita di vedere la Ferrari dietro le quinte, adesso bisognerebbe arraparsi ad ammirarla dietro le seste. E su, per favore, togliamo il disco volante dal divieto di sosta



CHI SIAMO E DOVE STIAMO ANDANDO?
Dal Presidente allo stesso Binotto senza trascurare il perno Leclerc: ecco tutti i punti di forza della Rossa in un simbolico cammino che la realtà della F.1 sta sottoponendo a verifiche tutt'altro che lievi...

e cominciamo a riscendere in terra per dire un paio di cosine serie. La vergogna vera non è tanto il completo flop Ferrari SF1000 ma il clima di felpato, surettizio e complice silenzio nel quale sta sgattaiolando via una delle stagioni più misteriosamente umilianti nella ultrasettantennale storia del Cavallino Rampante.
Sembra quasi sia consigliato glissare, enfatizzando briciole, inezie e brodini presi per strada.
Ma com'è possibile una follia del genere? In fondo, mica c'è niente di male, a buttarla in caciara.
L'Italia calcistica ha vissuto le sue Coree purgandosi e la stessa Juventus, guarda caso gestita dallo stesso dna di famiglia, subito dopo la mancata gioia della Champions sale alle cronache per capacità d'azione e reazione assolutamente degne di nota, con tanto d'autocritica acclusa e inclusa.
In Ferrari no. L'intervento dall'alto, anzi dall'altissimo, a lungo invocato, finalmente arriva e di fatto certifica l'attuale momentaccio con qualche pacca sulla spalla qua e là ai protagonisti dello stesso. Dicendo che, okay, andrà meglio la prossima volta, pardon, il prossimo anno, anzi no, quello più in là, perché fino al 2022 nada de nada. Nel frattempo tutti diventano esperti di terminologie fumose da congresso del mago Otelma e dicono che non v'è più traccia del metodo orizzontale perché adesso la ristrutturazione prevederebbe ridosaggio e ridefinizione delle responsabilità, con Binotto che non ha più le stesse attribuzioni di prima e qualcun'altro ora più responsabilizzzato.
Bene. Wow. Tutto qui? Ma a cosa stiamo giocando, al gioco delle tre carte? In tavola ci son sempre gli stessi semi, semplicemente ne cambia la disposizione e bisogna indovinare come e perché. Manco un TFR all'ufficio personale, o che so, un acquisto, un rinforzo, un'aggiunta importante, un mezzo colpo di mercato tale o financo annunciato. Riga. Zero. Avanti con gli stessi di prima. Tali e quali. Tanto che in Ferrari continuano a non spiegare lo stranissimo motivo per il quale hanno vinto tre Gran Premi lo scorso anno, ma, viceversa, si peritano di ribadire che la situazione in pista questa è, e che, anche per il 2021, è ragionevole pensare di vivere una lunga fase di transitoria evoluzione. In vista di cosa, poi?
Boh. Ecco, quello che di brutto stiamo vivendo e vedendo di questo orrendo periodo Rosso è l'altra faccia del giustizialismo, ossia il suo felpato e odioso contrario. L'immobilità marmorea. Il non intervenire, il far finta di niente snocciolando un paio di slogan e un appello all'unità del partito, come facevano certe forze della Prima Repubblica convinte d'essere comunque prima o poi vincenti perché eterne.
No, la situazione in Ferrari alla voce F.1 non è più accettabile, meritocraticamente parlando.
Quello in scena, presumibilmente per tutto quest'anno, è un atto unico del teatro dell'assurdo in cui si è più preoccupati di tacere quello che va taciuto che non di cambiare ciò che va ad ampie falcate cambiato. E tutto ciò è semplicemente inaudito, inspiegabile, privo di giustificazioni. Perché il Dna della Ferrari non è mercantile e solo di passata agonistico, ma esattamente al contrario: il Drake le macchine le vendeva per finanziare le corse, non viceversa. Questa è la realtà. E anche il motivo per cui il suo sogno storicamente e romanticamente ha fatto innamorare prima il mondo intero e poi generazioni e generazioni di sportivi.
Una Ferrari che perde, ci può anche stare. Ne abbiamo conosciute e amate, di Rosse perdenti, e non per questo ne abbiamo solo sofferto ma anche goduto trovando titanismi, fascinazioni e compiacenze alternative financo nelle sconfitte e nelle sfortune. Se è vero che Chris Amon c'è ancora chi lo ama perdutamente come il ferrarista più sfortunato e mai vincente, se è vero che Jean Alesi resta simbolo d'una storia d'amore rata ma purtroppo mai consumata e perfino il mondiale perso malamente nel 1999 da Irvine a qualcuno di noi regala più notti insonni, rimpianti ed emozioni retroattive e indagatorie di tutto il complesso delle tonitruanti vittorie nella storia Ferrari…
Perché, vedete, il ferrarista vero non è mica quello che se non vince non si diverte. No. Il Rosso di Cuore da Corsa è uno che non ha paura di nessun tipo di realtà, in pista. Anzi, sa benissimo che le peggiori non si sfuggono ma s'affrontano.
E sinceramente vedere, annusare, verificare e prendere atto di una Ferrari così stranamente moscia ma autocompiaciuta, inconsistente e chic, tecnicamente, agonisticamente e tatticamente passiva - vedi le parole dette a caldo da Leclerc dopo il ritiro e vedi la strisciata della dichiarazione in team radio di Vettel nel corso del battesimo della tattica prescelta nell'ultimo stint del Gp di Spagna -, ma nello stesso tempo tutt'altro che autocritica, stupisce, colpisce e indigna.
Questa non sembra neanche, la Ferrari, no, è una cosa diversa, nuova e inaccettabile: la Fevvavi.
Nessuno incolpa qualcuno perché perde. Qui il discorso si pone in termini diversi. La misura è colma per ben altri motivi.
A colpire, a deludere, a far cadere le braccia, è l'attitudine reiterata a minimizzare, a sviare, a utilizzare sempre eufemismi addolcenti e autoindulgenti, in altre parole, ad accettare che esistano delle responsabilità solo per circoscriverle e sfuggirne.
E il panorama sta diventando talmente stordente, che i più convinti e tutt'altro che larvati critici della situazione sono ormai i due stessi piloti, lo stabilissimo Leclerc e il partente Vettel, i quali, ormai, nelle rispettive stizzite e stufissime dichiarazioni recitano una funzione sostitutiva e supplente di chi informativamente tiene famiglia e non dice e non scrive fino in fondo le cose come stanno. E, quale che sarà la Ferrari del futuro, l'organigramma non può essere una sorta d'autobus indiano gravido di passeggeri che salgono stipati all'inverosimile sul tetto, senza che nessuno imbocchi mai la porta in nessuna fermata. L'impressione è che per tornare a fare qualche passo avanti, sarebbe necessario che qualcuno cominci a mettere in preventivo almeno un passo indietro.
Poi su chi è Sarri e su chi sarebbe Pirlo, si può anche discutere, ma l'importante è che questa Ferrari acquisti il coraggio di risentirsi e ritrovarsi parente di sangue della Juve che cerca e che vuole ricostruirsi. Con la differenza che la Juve in Italia ne vince di ogni dai tempi di Cavour, mentre per la Ferrari l'ultimo trionfo non inquisito in F.1 risale ad Austin 2018, col prequarantenne Raikkonen.
In bocca al lupo di cuore e un abbraccio a entrambe. E per il futuro meno Fevvavi e forza Ferrari! ●



di Alessandro Gargantini



Padrone del mondiale

QUARTA VITTORIA STAGIONALE E ANCHE QUARTA VITTORIA CONSECUTIVA A MONTMELÒ PER IL SEMPRE PIÙ LANCIATO E DOMINATORE HAMILTON

La festa Red Bull è già finita, è tempo di coprifuoco in Spagna. Le Frecce d'Argento sono tornate padrone del mondiale, guidate da un implacabile Hamilton che ha messo la quarta firma su un mondiale che appare sempre più suo. Il pilota di Toto Wolff ha integralmente dominato il fine settimana nella caliente Catalogna, che tanto aveva fatto preoccupare alla vigilia gli uomini della Casa di Stoccarda per le temutissime temperature elevate. Il pilota di Stevenage ha siglato la novantaduesima pole position e monopolizzato la gara, lasciando a Bottas la soddisfazione del giro veloce. La ricreazione per Verstappen è terminata, al sei volte campione del mondo sono bastati sette giorni per rimettere tutto a posto e imporre la sua legge. A Barcellona per Hamilton è arrivata la centesima prima fila e la vittoria numero ottantotto, che lo porta a sole tre lunghezze dal record di Michael Schumacher. Numeri da fuoriclasse assoluto per il campione inglese, che anche in Spagna ha confermato di essere l'indiscusso numero uno all'interno della compagine diretta da Toto Wolff.

IL MOMENTO ERA DELICATO E LEWIS L'HA COLTO

UN PASSO IMPORTANTE VERSO IL SETTIMO MONDIALE

Hamilton, insieme a Verstappen, sta dimostrando di essere il pilota più in forma. L'inglese non commettere il minimo errore e garantisce una costanza di rendimento elevatissima. Il confronto con il team mate Bottas sta diventando impietoso per il finlandese, che veniva considerato il principale antagonista del pilota di Stevenage nella corsa al titolo. Hamilton guida la graduatoria con trentasette lunghezze di vantaggio sul pilota della Red Bull e ben quarantatré sul compagno di squadra, che soltanto un miracolo potrebbe rimettere in corsa per un titolo che, a questo punto, solo Hamilton potrebbe lasciarsi scappare di mano. A Montmelò Hamilton ha concesso, seppur a malincuore, il punto assegnato dal giro veloce a Bottas. L'inglese, ancora scottato dall'esito del secondo round di Silverstone, ha optato per una strategia conservativa che gli ha suggerito di chiudere il Gran Premio con le mescole Medie, lasciando a Bottas il vantaggio di siglare il miglior tempo in gara con le Soft. Un piccolo effetto collaterale e sacrificabile davanti alla causa maggiore. Ora Hamilton è nelle condizioni migliori di puntare su Spa, dove non avrà a disposizione il party-mode, ovvero il surplus di cavalli in qualifica, e l'anno scorso si fece sorprendere dalla Ferrari di Leclerc. Già, sono passati solo dodici mesi, ma sembra trascorsa un'eternità. Ora il predominio dell'inglese appare inscalfibile e le monoposto della Scuderia Ferrari un lontano ricordo.

QUELLO SCATTO DETERMINANTE

VERSTAPPEN INGABBIA BOTTAS AL VIA

La doppietta in casa Mercedes è sfuggita soprattutto a causa dell'ennesima incertezza di Bottas, che ha indugiato al via e non ha sfruttato a dovere la prima fila sullo schieramento di partenza al fianco del team mate inglese. Alla vigilia, Bottas aveva confessato che si sarebbe giocato tutte le sue carte al via, dove puntava a sorprendere Hamilton. Invece, è stato proprio il finlandese a indugiare, favorendo il successo dell'inglese e l'ennesima impresa di Verstappen, cacciatore solitario delle pantere nere. Il pilota olandese della Red Bull, terzo in qualifica, ha fatto tutto ciò che era nelle sue possibilità, riuscendo a conquistare la terza posizione sulla griglia di partenza e inserirsi tra i due piloti di Toto Wolff. Soltanto se avesse imboccato davanti a tutti la prima curva, il pilota di Hasselt avrebbe avuto qualche possibilità di scoprire i punti deboli delle Frecce d'Argento. Verstappen ha beffato Bottas al via, ingabbiandolo per tutto il Gran Premio, ma non è riuscito a fare altrettanto con Hamilton. L'inglese ha potuto impostare la sua strategia di gara senza attendersi sorprese dal pilota olandese che, a differenza di quanto successo a Silverstone, non poteva contare su una scelta diversa di gomme al via. Nelle



simulazioni gara del venerdì, le mescole Hard, uno step più dure rispetto a sette giorni fa, non si sono rivelate altrettanto indicate sulla pista spagnola, mentre le Medie non si sono rivelate sufficientemente performanti e non sono state utilizzate nel Q2. Quanto a Bottas, il finlandese, che è stato agevolato da Stroll nel sorpasso che gli ha consentito di riportarsi al terzo posto, ancora una volta non ha avuto la forza di sopravanzare Verstappen.

LEWIS HA GIOCATO CON MAX

PER HAMILTON UNA STRATEGIA PER SALVAGUARDARE LE GOMME

Hamilton in gara ha giocato con Verstappen come il gatto con il topo. Nel corso dei primi dieci giri del Gran Premio l'inglese ha voluto soprattutto studiare il comportamento delle Soft, evitando di spremerle troppo. L'inglese ha mantenuto un ritmo conservativo, mantenendo al termine del decimo giro un margine esiguo di 1.637 secondi su Verstappen. Nelle successive dieci tornate, forte del buon riscontro dei suoi pneumatici ha alzato il ritmo, portando il suo margine a 7.172 secondi e proteggendosi da un possibile undercut. Hamilton ha così potuto gestire il primo cambio gomme dell'olandese, avvenuto nel corso del ventunesimo giro. L'inglese è rientrato nella corsia box due giri dopo, per passare alle Medie dalla Soft come l'olandese, riuscendo a mantenere un margine di 4.051 secondi. Dieci giri più tardi, il distacco tra i leader della corsa era rimasto invariato, di poco inferiore ai quattro secondi. Hamilton ha forzato il ritmo tra il 33° e il 40° giro, portando il suo vantaggio a 10.047 secondi: in quel momento, la gara era completamente nelle sue mani. Mentre l'olandese ha compiuto il secondo e ultimo cambio gomme nel corso del 41° giro, Hamilton è rimasto in pista per altri nove giri, prima di passare alle Soft con le quali ha conquistato la sua quinta vittoria nel Gran Premio di Spagna con un margine di 24.177 sull'alfiere della Red Bull, che sul finale ha alzato il ritmo e non è mai stato in grado di impensierire il leader della corsa. Goccia dopo goccia, Hamilton è stato letale nel rendere inoffensivo l'olandese e si è preso una bella rivincita dopo l'inattesa sconfitta sulla pista di casa.

VERSTAPPEN BEFFA BOTTAS

Verstappen, dopo aver vinto nella scorsa gara a Silverstone, stavolta termina secondo finendo a sandwich tra le Mercedes di Bottas, in alto, terzo e del vincitore Hamilton



IN FONDO SI PUO... DARE DI PIU!

QUESTO BOTTAS NON PUÒ BASTARE A WOLFF

Toto Wolff rientra da Barcellona con la quarta vittoria consecutiva in Catalogna, che ancora una volta porta la firma del suo pilota più forte. Ma non è tutto oro quello che luccica. Innanzitutto, non può soddisfare il Team Principal austriaco il rendimento di Bottas, che ancora una volta non è stato in grado di contrastare Verstappen. Difficilmente, questa versione del finlandese, potrebbe costituire una valida alternativa a Hamilton o prenderne l'eredità in futuro. Eppure, al finlandese è stato recentemente esteso il contratto fino al termine del 2021. Bottas in passato si era lamentato del fatto che i rinnovi contrattuali a stagione inoltrata, dopo la pausa estiva, incidessero sulla sua tranquillità e avessero a ripercussioni negative. Invece di esaltarlo, l'ultimo rinnovo contrattuale sembra averlo spento! Bottas è stato rinunciatario al via del primo appuntamento a Silverstone, quando ha lasciato sfilare Hamilton, come lo è stato in questo fine settimana nei confronti di Stroll e Verstappen. Se nel primo caso il suo comportamento nei confronti del team mate poteva essere compreso, questa volta Valtteri doveva osare di più. Sarebbe bastato allungare la staccata per farsi rispettare e complicare quella dei due rivali. Forse, Wolff avrebbe potuto ritagliarsi più tempo per valutare il potenziale di Russell, che potrebbe rivelarsi quanto meno più incisivo e motivato. Questo Bottas, alla Mercedes, non basta, anche perché in gara le differenze con la Red Bull di Verstappen si riducono.

FUGATE ANCHE LE ULTIME PERPLESSITA...

DUBBI ALLA VIGILIA SUL PASSO GARA DELLA W 11

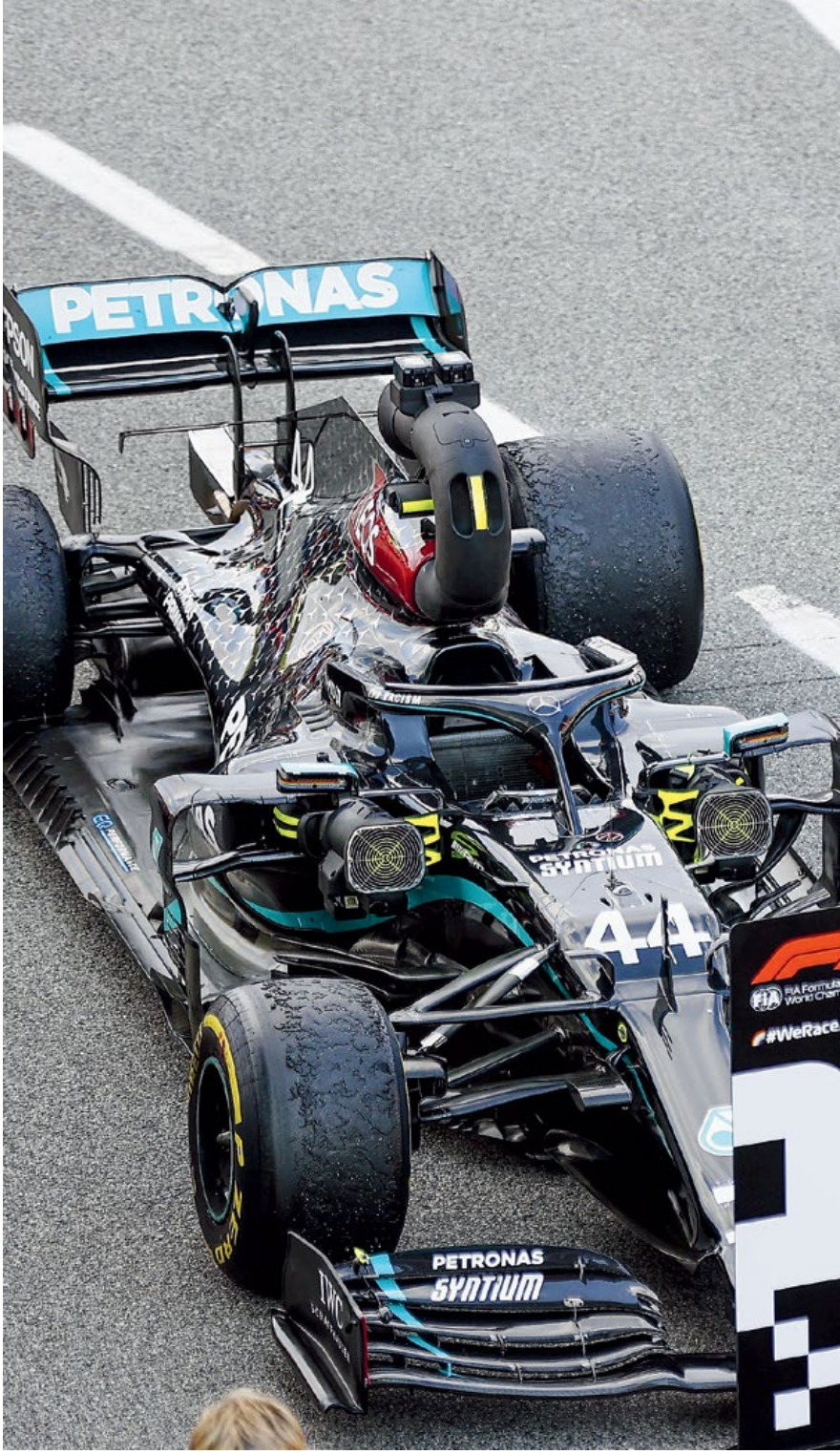
Diversi interrogativi hanno reso tesa la vigilia degli uomini della Mercedes, ancora frastornati dalla sconfitta subita nel secondo round a Silverstone. Nei long run Verstappen si era rivelato particolarmente incisivo e apparentemente più veloce nelle simulazioni con le Medie (219 mille-

simi al giro) e con le soft (89 millesimi). In realtà non si conoscono le strategie utilizzati dalla Casa di Stoccarda in prova. Non bisogna trascurare il fatto che in questo fine settimana i piloti della Mercedes nei turni di prove libere hanno maggiormente lavorato sull'assetto, anche a costo di alzare il piede dall'acceleratore, con l'obiettivo di individuare una soluzione ottimale che limitasse i problemi di gomme dovuti all'elevato carico che la W11 genera sul posteriore. Il trade-off tra performance e bilanciamento, questa volta, è stato ben calibrato ed ha portato a una migliore gestione del degrado durante il Gran Premio. Inoltre, il ritmo gara inziale, volutamente poco sostenuto, può aver contribuito a tenere sotto controllo i punti deboli che le monoposto della squadra di Brackley spesso evidenziano alle alte temperature. Per Hamilton è stato importante conquistare la leadership della corsa e dettare il ritmo gara. Se davanti a tutti fosse scattato Verstappen, il Gran Premio avrebbe potuto prendere una piega diversa per le Frecce d'Argento, che ancora una volta devono ringraziare il campione inglese, abile nel conquistare la pole position e sfruttarla a dovere.

LA NOVITÀ DEL PROSSIMO WEEKEND DI GARA

TUTTI A SPA-FRANCORCHAMPS SENZA "PARTY-MODE"!

Anche in questo fine settimana, le Frecce d'Argento hanno costruito in qualifica una bella fetta del loro successo, monopolizzando la prima fila e impostando con Hamilton il ritmo del Gran Premio. L'incremento di potenza che le Mercedes W11 hanno messo sul campo tra il secondo e il terzo turno di qualifica è parso ancora una volta netto. Tra Q2 e Q3 il tempo di Hamilton è migliorato di 429 millesimi, mentre quello di Bottas di 509 millesimi. Verstappen ha fatto meglio di "soli" 229 millesimi. La possibilità di disporre di più mappature del motore nel corso di un fine settimana consente ad alcune squadre di disporre, all'occorrenza, di un surplus di potenza. La Federazione si è resa conto di non poter effettuare le dovute verifiche sulla regolarità dei propulsori in base alle diverse mappature e ha deciso di imporre a partire dal prossimo appuntamento di Spa un'unica mappatura per l'intero week-end. Le squadre si plafoneranno su livelli medi e non assisteremo più a giri in qualifica iper-vitaminizzati, con il propulsore in "party-mode". La mossa della Federazione è stata repentina e potrebbe celare un sospetto reale, che ha reso inevitabile intervenire a stagione in corso. Nel frattempo, è fisiologico che la squadra che meglio si esprime in qualifica non abbia appreso con particolare entusiasmo la decisione della Federazione. Hamilton ha apertamente criticato la decisione, affermando che ogni nuova regola sembra venga adottata per rallentare le Mercedes. Difficile attendersi grossi cambiamenti a Spa, visto che le migliori power-unit manterranno comunque la loro supremazia.



SESTA GARA E QUINTA VITTORIA MERCEDES

Il Gp di Spagna è appena terminato e le Mercedes sono ancora una volta sugli scudi, più quella del vincitore Hamilton che l'altra del terzo arrivato Bottas, i quali tuttavia in due hanno vinto a oggi 5 Gp su 6 disputati, lasciandone uno solo al rivale Verstappen su Red Bull

DUE TOP TEAM CHE VIVONO REALTÀ ASSAI DIVERSE

TEMPO DI DECISIONI IN RED BULL DA SEB OSSIGENO PER LA ROSSA

L'ottavo posto di Albon - utilizzato dalla sua squadra come cavia per verificare il comportamento della RB 16 con le Hard - con un vantaggio di solo mezzo secondo sulla Alpha Tauri di Gasly ancora una volta fa discutere sull'opportunità di dare al pilota di Rouen una seconda chance nella scuderia di Milton Keynes.
In questo momento il thailandese di Londra appare realmente in difficoltà e le voci di mercato non lo aiutano. È come se la Red Bull disponesse



di due macchine diverse che competono su due livelli paralleli.
Verstappen ha come obiettivo le Mercedes, Albon ha invece un target completamente diverso e ha come riferimento diretto la Ferrari, Racing Point, McLaren e Renault. Basterà alla Red Bull riportare Gasly in prima squadra per avere due piloti in grado di infastidire le Frecce d'Argento? È l'obiettivo di Christian Horner.
Helmut Marko ci sta pensando. Una settimana di pausa potrebbe portare consiglio. Ma se a Milton Keynes preferissero puntare in ottica 2021 su un nome di prima fascia, in contrasto con la strategia di far crescere i piloti del vivaio, in cima alla lista ci sarebbe quello di Vettel.

In casa Racing Point è rientrato Sergio Perez, quarto in qualifica e quinto in gara. Intanto, il fatto di rivederlo in pista è già una grande soddisfazione. A differenza di Hulkenberg, Perez non è riuscito a fare meglio di Verstappen in qualifica.
In gara, il messicano si è fatto sorprendere al via da Stroll, che sarebbe stato sopravanzato con la strategia della singola sosta se non ci fossero stati i cinque secondi di penalizzazione per aver ignorato le bandiere blu.
Il ritorno del pilota messicano è stato comunque positivo, come lo è il settimo posto di Vettel, allineato al messicano nella strategia di gara, che ha dato una piccola boccata d'ossigeno alla Scuderia Ferrari in un fine settimana durissimo. ●

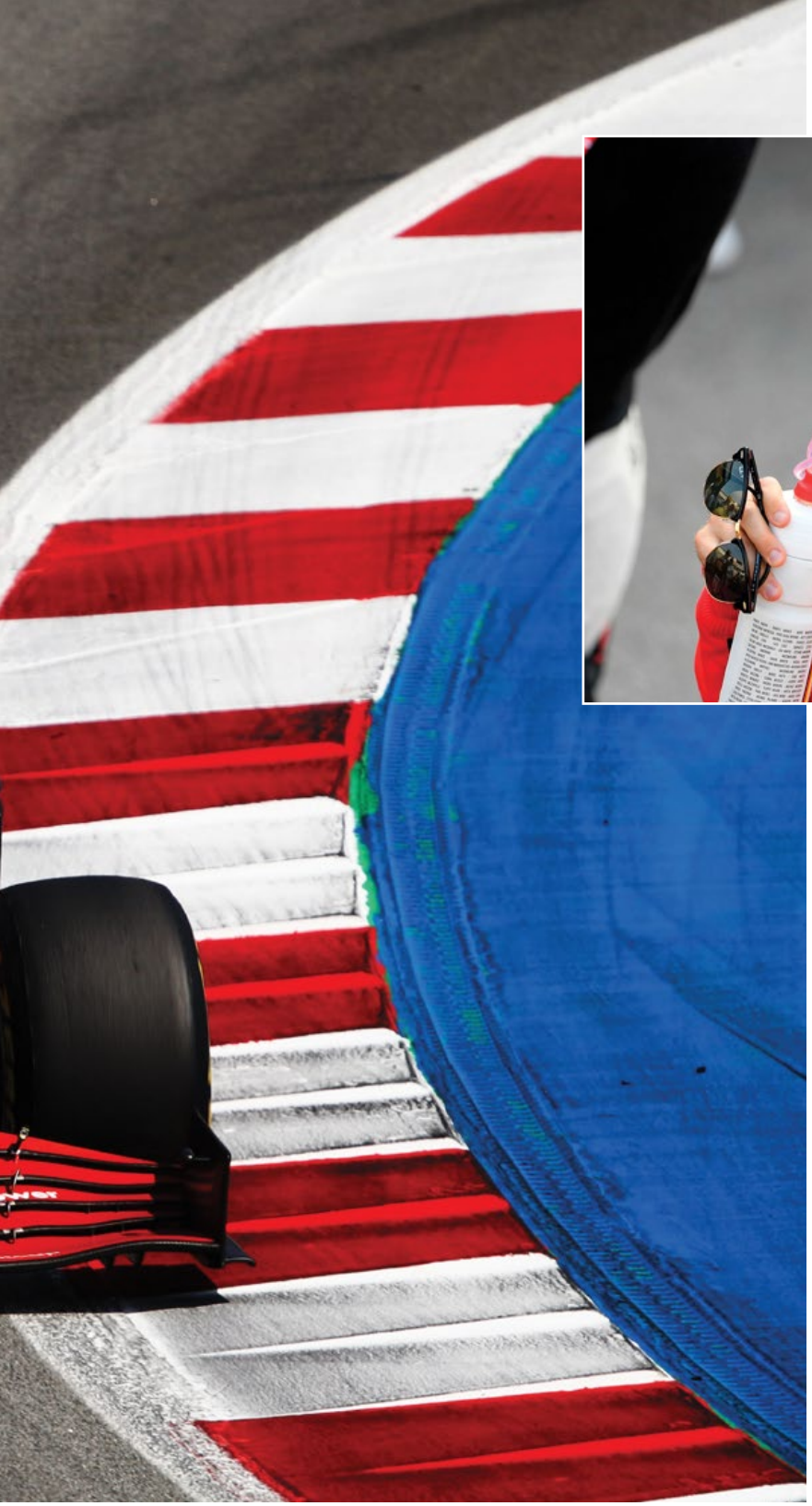


di Alessandro Gargantini

Rossa shock

LA SCUDERIA SPROFONDA AL QUINTO POSTO NEL MONDIALE COSTRUTTORI ED È ORMAI IN CRISI PROFONDA

La **Ferrari** è tornata sul tracciato di Montmelò, esattamente dove tutto lo scorso febbraio era cominciato. La scorsa primavera sull'impianto catalano erano emersi i limiti della SF1000, una monoposto che non si è rivelata all'altezza della concorrenza e sta costringendo Mattia Binotto e i suoi uomini a una stagione sofferta, dove sono state soprattutto le lucide strategie della squadra e l'abilità dei piloti a raddrizzare, ove possibile, l'esito delle prime uscite stagionali. Era prevedibile che per la Scuderia l'appuntamento in suolo iberico non sarebbe stato una passeggiata e, come da attese, l'esito delle qualifiche ha reso la vigilia particolarmente sofferta. Leclerc e Vettel non sono riusciti ad andare rispettivamente oltre la nona e l'undicesima posizione nella sessione di qualifica, al termine di un turno che aveva visto il monegasco lamentare problemi di sottosterzo e guidabilità, mentre il tedesco sottolineava un bilanciamento non ottimale. In gara, Leclerc è stato fermato da un problema elettrico, mentre la rimonta di Vettel fino alla settima posizione merita di essere applaudita con convinzione, visto che il quattro volte iridato tedesco è riusci-





to a mantenere in vita per trentasei tornate un treno di pneumatici Soft.

Il duro verdetto del Catalunya

Purtroppo, il circuito di Barcellona non mente. E non è un caso che sia utilizzato per svariate sessioni test. Il tracciato spagnolo si è confermato genuino nell'evidenziare una serie di carenze che apparentemente vanno oltre la mancanza di spinta del propulsore e che, questa volta, lo staff tecnico della Rossa non è riuscito a mitigare con efficaci interventi sull'assetto. Leclerc non è così riuscito a compiere il guizzo che in qualifica gli aveva consentito di conquistare la terza fila nel primo appuntamento a Silverstone. Ancora peggio è andata a Vettel, escluso per soli due millesimi dal Q3. A completare un quadro che ha visto le Rosse andare in difficoltà già nel turno di qualifica, si è aggiunto un problema alla centralina che ha impoverito il bottino in gara, impedendo a Leclerc di aggiungere punti alla settima posizione colta da Vettel, con la conseguenza che la Scuderia Ferrari è scesa dal terzo al quinto posto nella classifica riservata ai Costruttori.

SOLO UN 7° POSTO

Un settimo posto colto da Vettel. È il massimo che la Ferrari ha tratto dalla trasferta in Catalunya dove la Ferrari ha mostrato grandi difficoltà su una pista che rappresenta una vera cartina tornasole per mostrare i valori di una monoposto

In difficoltà sin dalle qualifiche

Leclerc, sinora il più ispirato dei piloti di Mattia Binotto, questa volta non è riuscito a migliorarsi nella fase decisiva delle qualifiche, ottenendo una posizione in griglia sfavorevole su un tracciato che tradizionalmente non agevola il sorpasso. A causa del sottosterzo, il monegasco non è riuscito a migliorare il proprio tempo tra Q2 e Q3. Mentre i diretti rivali si sono quasi migliorati, nel caso di Bottas di ben 509 millesimi, mentre Verstappen di 229 millesimi, il tempo del ferrarista è sceso di 134 millesimi, salendo da 1'16"953 a 1'17"087. Leclerc si è quindi dovuto accontentare del nono tempo, tre millesimi più lento di Norris. Il tempo siglato in Q2 avrebbe consentito a Leclerc di conquistare il sesto posto sulla griglia di partenza alle spalle di Stroll e iniziare il Gran Premio con delle prospettive completamente diverse. Leclerc ha accusato un distacco di ben 1.503 secondi dalla pole position di Hamilton. Albon, autore del sesto tempo, 1.445. Sarebbe dunque bastato un piccolo miglioramento per consentire al monegasco di guadagnare ben due file sulla griglia di partenza.

Un divario di oltre quattro decimi in ogni settore

Se si paragonano i migliori settori di Leclerc con quelli di Bottas, il ferrarista accusava un divario uniforme in ciascuno: 475 millesimi nel primo, 456 nel secondo e 404 nell'ultimo. A testimonianze che non c'era una parte specifica della pista catalana dove le SF1000



erano in difficoltà. Nel 2019 la SF90 era in difficoltà soprattutto nel terzo, a causa dei problemi di carico che emergevano nei tratti stretti e lenti, ma riusciva a fare la differenza in fase di trazione e sul dritto.

Una corsa da subito in salita per Leclerc

In gara, Leclerc non è riuscito a migliorarsi al via ed è rimasto per le prime sedici tornate alle spalle di Gasly, senza riuscire a sopravanzarlo, nonostante un ritmo gara visibilmente superiore. Il monegasco si è fermato per passare dalle Soft alle Medie, con le quali avrebbe dovuto concludere il Gran Premio, nel corso del 29° giro. Il suo prolungato stint con gomme Soft e carico di benzina ha legittimato la scelta di lasciare in pista per sei giri in più Vettel nelle fasi finali di gara, con lo stesso tipo di mescola, ma con la monoposto più scarica di carburante. In quel momento, il monegasco occupava la quinta posizione e si trovava a 4.533 secondi da Perez. Il pilota messicano della Racing Point, che si è fermato per il cambio gomme nel corso della medesima tornata di Leclerc, avrebbe chiuso il Gran Premio al quarto posto senza la penalizzazione di cinque secondi per aver ignorato le bandiere blu. Si poggia probabilmente anche su questa evidenza la considerazione di fine gara di Mattia Binotto, che ha affermato che il quarto posto sarebbe stato potenzialmente alla portata di Leclerc. Il pilota del Principato avrebbe comunque incontrato problemi enormi nel sopravanzare il pilota di Guadalajara sul dritto. La corsa di Leclerc è terminata otto giri dopo il cambio gomme, quando un problema elettrico alla centralina lo ha mandato in testacoda nella esse che chiude il terzo settore.

Da Vettel un segnale positivo per la Rossa

Nella giornata in cui Leclerc è stato costretto al ritiro anticipato, a dare una boccata d'ossigeno



alla Casa di Maranello è stato Sebastian Vettel, che per soli due millesimi aveva mancato l'accesso in Q3. Il trentatreenne di Heppenheim è stato autore di una corsa disciplinata e consistente, anche se priva di particolari acuti. Al via, Vettel ha mantenuto l'undicesima posizione alle spalle di Kvyat, sopravanzato nel corso del diciottesimo giro. Il tedesco si è fermato per il cambio gomme nella stessa tornata di Leclerc, la ventinovesima, effettuando la scelta contraria. Passato dalle Medie alle Soft, Vettel aveva inizialmente in programma una seconda sosta, ma l'eventualità che iniziasse a piovere ha portato il muretto box della Casa del Cavallino a prolungare il suo stint fino a quando, la quinta posizione del tedesco che aveva tratto vantaggio delle soste compiute da numerose vetture che lo precedevano, ha legittimato la scelta della sosta singola che gli ha consentito di guadagnare una posizione su Gasly e Albon, dal quale il quattro volte iridato si è ben difeso nelle fasi conclusive di gara. Nulla ha potuto, invece, Vettel per tener testa agli attacchi di Stroll e Sainz, che disponevano di gomme fresche.

Per Spa serve lavorare bene su assetto e strategia

Grazie alla settima posizione finale Vettel porta dunque un po' di ossigeno alla Rossa, in vista della trasferta di Spa-Francorchamps, dove il tedesco ha trionfato nel 2018 e Leclerc nel 2019. Nonostante i ricordi siano particolarmente dolci, l'obiettivo tra due settimane per gli uomini di Mattia Binotto è di accorciare le distanze nei confronti degli unici tre piloti che a Montmelò hanno chiuso a pieni giri. Nonostante la pista delle Ardenne conceda ampio spazio all'arte del sorpasso, sarà in ogni caso fondamentale il risultato delle qualifiche. I lunghi rettilinei della pista belga fanno paura, così come lo faceva l'approdo a Silverstone, dove le Rosse sono riuscite a limitare i danni e cogliere un inatteso podio. Servirà un buon lavoro sull'assetto ed una buona strategia, tenendosi alla larga dai problemi di affidabilità che hanno spesato sul bilancio della trasferta sul Circuit di Catalunya.

SI È ACCESO ANCHE L'ALLARME AFFIDABILITÀ

A Montmelò si è acceso anche l'allarme affidabilità per la Ferrari con Leclerc costretto al ritiro per un problema elettrico. Adesso dopo fine settimana di sosta si tornerà in pista il prossimo 30 agosto sulla pista di Spa dove lo scorso anno il monegasco della Ferrari conquistò la sua prima vittoria con la Ferrari e in Formula Uno



LE VOCI FERRARISTE

GIOVEDÌ 13 AGOSTO

LECLERC: *«Conosciamo benissimo questa pista, siamo un po' meno abituati a questo gran caldo che potrebbe essere un elemento capace di fare la differenza. Nelle ultime due gare la gestione delle gomme è stata la chiave e credo che potrebbe essere così anche in questo weekend. Sappiamo comunque che non ci aspetta un fine settimana semplice, bisognerà lavorare molto bene nelle prove libere in modo da creare i presupposti per massimizzare il potenziale della vettura in gara. Direi che sono diventato ancora più attento ai dettagli e il fatto di dare più elementi agli ingegneri che lavorano con me ci permette di ottenere prestazioni migliori. Lo stesso vale per la gestione delle gomme, uno dei miei punti deboli del 2019. Ho già detto più volte che l'obiettivo del 2020 è non avere rimpianti per non averci provato fino in fondo, e questo a volte significa anche rischiare, come è accaduto a Silverstone quando abbiamo puntato su una sosta sola contro le due della maggior parte dei nostri avversari».*

VETTEL: *«Il telaio mi è stato cambiato perché abbiamo trovato un'anomalia, ma non credo che le mie prestazioni cambieranno in maniera sorprendente. Nelle due gare di Silverstone ho fatto fatica, è vero, ma ho abbastanza esperienza per non abbattermi dopo un paio di Gran Premi andati storti. Credo che l'unica ricetta da seguire sia lavorare ancora più intensamente ed è ciò che stiamo facendo sia io che le persone che nel team lavorano con me. Ho piena fiducia nella squadra, e se non lo pensassi non lo direi. Sento nei ragazzi la mia stessa voglia di tornare a combattere per le posizioni che ci competono. Non ho perso la passione per quello che faccio, anche se devo riuscire a tirare fuori il potenziale della SF1000 come fin qui è riuscito a fare Charles».*

VENERDÌ DOPO LE LIBERE

LECLERC: *«È stata una giornata positiva e una volta ancora direi che è andata meglio del previsto. La nostra performance in configurazione da qualifica è stata buona anche se c'è ancora del lavoro da fare per migliorare. Sono fiducioso che possiamo tirare fuori il massimo della prestazione domani e se riuscirò a mettere a punto la vettura come intendo credo che pure domenica possiamo portarci a casa un buon risultato. Per quanto riguarda la simulazione di gara, infatti, posso dirmi soddisfatto. Abbiamo un gran numero di dati da questo inverno ma non è facile compararli con quelli raccolti oggi in condizioni così differenti. Il caldo? In pista non è nemmeno così insopportabile ma quando siedi in abitacolo dentro al garage sembra di stare in una sauna!».*

VETTEL: *«Quella di oggi è stata una giornata a due facce: sono stato ragionevolmente soddisfatto del mio miglior giro in configurazione da qualifica, ma nel pomeriggio ho faticato di più a mettere tutto insieme e ad ottenere delle buone prestazioni. In senso assoluto però ho avuto delle sensazioni migliori dalla vettura. Oggi abbiamo provato un po' di regolazioni e imparato qualcosa che ci può essere utile domani. Sono curioso di vedere come riusciremo a comportarci in qualifica. In termini di passo gara dovremmo essere abbastanza a posto anche se sotto diversi aspetti c'è ancora del lavoro da fare, specialmente per quel che riguarda la gestione delle gomme che con le temperature alte che ci aspettiamo sarà cruciale e tutt'altro che facile».*

SABATO DOPO LE QUALIFICHE

LECLERC: *«Dopo queste qualifiche non posso dirmi che deluso. Non mi sono sentito a mio agio con la vettura: a inizio sessione non era neanche troppo male ma poi ho avuto sempre più sottosterzo e la guidabilità è peggiorata sempre di più. Dobbiamo analizzare per bene cosa è successo perché questa nona posizione è davvero deludente. Oggi non sono riuscito ad essere sufficientemente veloce nei giro lanciato e domani dovrò prendere il via con gomme Soft, non certo la miglior configurazione possibile per l'inizio gara. Subito dietro di me invece ci saranno piloti con pneumatici Medium e Hard che rappresentano probabilmente l'opzione migliore. Temo che non sarà affatto una gara facile».*

VETTEL: *«Sono andato molto vicino a passare il taglio per accedere al Q3 ed è stato un peccato non riuscirci per appena due millesimi. Ho provato di tutto ma ho faticato fin dall'inizio del weekend per trovare il bilanciamento ideale. Tuttavia dobbiamo pensare positivo e, avendo libertà nella scelta della gomma con la quale partire, per la gara possiamo giocarci una strategia un po' diversa dagli altri. Abbiamo questa notte per ragionarci su. Nel complesso il mio primo settore era ok, ma già in quello centrale la vettura cominciava ad essere più nervosa: in particolare in curva 7 faticavo parecchio, ma anche alla 5 ero in difficoltà. Nel settore finale andavo meglio ma pure lì ho avuto problemi a trovare il giusto bilanciamento. Dobbiamo guardare bene i dati per cercare qualche indicazione che possa essere utile domani in gara».*

MEKIES: *«È stata una qualifica difficile: il nono posto di Charles e l'undicesimo di Sebastian hanno prodotto un risultato non dissimile da quello della settimana scorsa. Non siamo riusciti ad ottimizzare la prestazione della vettura in funzione dell'evoluzione della pista e abbiamo pagato un prezzo alto per questo in termini di piazzamento sulla griglia. Se si pensa ai distacchi minimi accusati da Sebastian in Q2 rispetto al tempo necessario per passare il taglio e poi da Charles in Q3, si capisce che sarebbe bastato poco per avere un risultato migliore. Detto questo, dobbiamo capire perché oggi pomeriggio il bilanciamento della vettura non era certamente quello ideale. Domani ci aspetta una gara difficile, con le temperature elevate che metteranno a dura prova piloti, vetture e pneumatici. Proprio la gestione delle gomme sarà uno dei fattori determinanti, offrendo più opzioni dal punto di vista delle strategie: starà a noi cercare di sfruttarle nella maniera migliore. Nelle ultime due gare ci siamo riusciti e vogliamo fare altrettanto domani. Il nostro obiettivo è portare entrambi i piloti il più in alto possibile in zona punti e cercare di difendere quella terza posizione nel campionato Costruttori che rappresenta il traguardo minimo da centrare in questa stagione».*





DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: *«È un peccato non essere riusciti a finire la gara oggi. Penso che avremmo avuto buone possibilità di finire attorno alla sesta posizione o anche meglio. Con le Soft eravamo parecchio competitivi ed eravamo veloci anche con le Medium, cosa che purtroppo non abbiamo potuto mostrare completamente a causa del traffico. La mia strategia prevedeva un solo pit-stop e stava andando abbastanza bene. Sfortunatamente, verso metà gara abbiamo avuto un problema. All'improvviso si sono spenti il mio schermo e il motore e le ruote posteriori si sono bloccate. Non siamo ancora sicuri di cosa esattamente sia successo e stiamo indagando sulle cause. La macchina alla fine si è rimessa in moto, ma era già troppo tardi per continuare la mia gara perché mi ero slacciato le cinture di sicurezza e sono dovuto rientrare ai box. Anche se questa stagione si sta rivelando più difficile della scorsa, siamo motivati a portare a casa il miglior risultato possibile per la squadra e continueremo a lavorare sodo per raggiungere questo obiettivo».*

VETTEL: *«Oggi abbiamo provato qualcosa di diverso e l'azzardo ha pagato. Nel primo stint ho faticato molto anche se avevo gomme Medium, mentre nel secondo mi sono sentito molto più a mio agio nonostante abbia dovuto guidare con le Soft per molti giri. C'era qualche possibilità che iniziasse a piovere così abbiamo allungato il mio stint con le gomme più morbide, così nel finale ci siamo trovati in una posizione nella quale non avevamo nulla da perdere e abbiamo deciso di provare ad andare fino in fondo. Fortunatamente ha funzionato e abbiamo ottenuto un risultato che riflette l'attuale potenziale della vettura. C'è ancora molto lavoro da fare, ma al momento il nostro passo è questo, motivo per cui ogni tanto può valere la pena di correre qualche rischio così da poter avere qualche carta in più, o quanto meno differente, per finire davanti ai nostri avversari».*

BINOTTO: *«Un weekend molto deludente, sia per il risultato ottenuto che per come l'abbiamo gestito. Ieri in qualifica non siamo riusciti ad ottimizzare il potenziale a disposizione e sappiamo quanto sia importante la posizione di partenza su una pista come questa dove i sorpassi sono molto difficili. Nonostante questo, in gara avevamo la concreta possibilità di lottare per il quarto posto con Charles ma un problema di affidabilità l'ha messo fuori gioco. Un malfunzionamento di una centralina elettronica ha determinato l'improvviso spegnimento della sua vettura che è finita in testacoda, compromettendo la sua gara. Sebastian ha fatto una buona rimonta, caratterizzata dalla sua grande tenacia e pulizia di guida: completare uno stint di 36 giri con gomme Soft usate non è banale. Anche per lui vale lo stesso discorso di Charles: partendo più avanti si poteva aspirare a un risultato migliore del settimo posto. Abbiamo perso il terzo posto nella classifica Costruttori, anche se le distanze con i nostri avversari diretti per questo traguardo sono minime. Dobbiamo sfruttare sempre al massimo il potenziale della vettura se vogliamo ottenere questo obiettivo e continuare a lavorare duro per accorciare le distanze rispetto a chi, oggi, è fuori portata, vale a dire le uniche tre vetture che hanno concluso questo Gran Premio a pieni giri».*



DAL NOSTRO INVIATO di Mario Donnini



Ferragosto, Maranello non ti riconosco

DIARIO DI UNA RIMPATRIATA NEL CUORE DELLA STORIA E DEL TIFO FERRARI, PER LE QUALIFICAZIONI DEL GP A MONTMELÒ, TRA LE MORE DEL COVID E LE DELUSIONI DELLA SF1000

Maranello, un sabato non qualunque e molto italiano. Ferragosto anomalo, poco Leclerc e molto guardia non abbassata, very in chiave Covid-19 e poco 16 Rosso, laddove, più che entusiasmarsi per Leclerc, il tifoso duro e puro si guarda attorno un po' disorientato.

L'appuntamento è a Beer Stop, locale accanto al museo Ferrari, specie di tuffo nella torcida rossa, due passi nel delirio per il Cavallino, anche se magari l'annata, con un signorile eufemismo, potrebbe essere definita di totale transizione. Va bene, però non si sa mai. Per seguire le qualifiche del Gp di Spagna son già d'accordo con uno dei titolari, Davide, che mi accoglie nel migliore dei modi: *«Sempre meglio avere un tavolo prenotato: ti faccio stare in prima fila, davanti allo schermo più grande, ossia fuori. Se poi vuoi star più fresco, non fai altro che entrare»*. Okay, in effetti alle 15.30 mi chiama David Codignoni di Radio-Rai1 per commentare in diretta l'ultima e determinante parte delle qualificazioni, vale a dire Q2 e Q3, quindi bisogna cercare di star tranquilli.

E Beer Stop è un posto ben frequentato, se è vero che spesso capita nientepopodimeno che il tecnico di culto Rory Byrne, artefice di tutte le Rosse iridate di Schumi, che giusto pochi giorni fa s'è sparato un coperto in uno dei tavoli vicini al mio. Il tecnico sudafricano era in compagnia di Marc Gené, a sua volta in partenza per Barcellona, mentre lo stesso Byrne aveva già bagagli e biglietti pronti per Pukhet, dove trascorrerà i prossimi sei mesi, diciamo così in ferie attive. In fondo la sua abitudine stabile è quella di starsene un semestre da noi, per poi tornarsene a casa nella seconda parte dell'anno.

Arrivo un'ora prima delle qualifiche e il parcheggio del museo Ferrari è per tre quinti occupato. Buon segno, penso, ma appena pagato il ticket capisco che ho sbagliato, perché in realtà, a sorpresa, in giro e attorno a me son più macchine che cristiani e zero autobus da comitive, per ovvie ragioni antivirus. Morale della favola, in coda per entrare nello scrigno delle meraviglie Rosse ci son tre adulti e due bambini, tenuti a bada da una maschera avvezza a ben al-



tre liste d'attesa. Niente, Ferragosto per certi versi sembra proprio un periodo strano e particolare, nella storia Ferrari. Trentadue anni fa il Drake se n'era andato da un giorno ma nessuno lo sapeva ancora, se non gli intimi. E sembrava un periodo, un momento del tutto fuori dalla realtà.

Anche adesso il senso di una dimensione sospesa, poco entusiasta e per niente coinvolta è palpabile. Prima d'andare a seguire le prove, c'è tempo per chiedere d'un libro che cerco da un po' e magari stai a vedere che è nello shop del museo. Mi consulto col ragazzo che segue gli avventori e, gentile, va a dare un'occhiata per me, in quanto la sala è mezza vuota ma allo stesso tempo piena di visitatori, dal numero basso, perché implacabilmente calmierato.

Il libro non c'è e così me ne vado verso il tavolo riservato e capisco, sorprendendomi, che del mio posto very special in realtà non avrò alcun bisogno. Perché? Perché in tutto il locale di persone realmente convinte di seguire le prove determinanti per la griglia di partenza del Gp di Spagna ce n'è solo una.

UN FASCINO INEGUAGLIATO

La Ferrari resta un gioiello incastonato nello scrigno di Maranello. Anche se il momento per varie ragioni è molto particolare e tra pandemia e scarsi risultati in F.1 l'entusiasmo è momentaneamente sopito. Ma basterebbe un niente per risvegliarlo...

Una, caspita. E siede sul tavolo di fianco al mio. Certe volte commento le qualifiche per RadioRai dal bar centrale di Gualdo Tadino, in Umbria, e, credeteci o no, rispetto a Maranello a Ferragosto sembra di stare alla curva 1 di Indy per quantità del tifo e intensità dell'afflato.

Pronti via, il mio unico compagno di meditazione sembra quasi sorprendersi solo per l'ingresso di Raikkonen e dell'Alfa Romeo in Q2, mentre passa un tale e dice: «*Sì va be', dai, tanto è la fotocopia del weekend precedente e l'anticipazione del prossimo: quest'anno di particolare ci son solo i circuiti perché lo spettacolo è zero e la Ferrari poco meglio...*».

Riguardo il tavolo di Rory Byrne. Ancora vuoto. Guardo gli altri. Vuoti. E mi colpisce un altro particolare significativo e allarmante. Dal momento in cui mi sono seduto, nessuno e dico nessuno è arrivato per seguire le qualificazioni. Quando Vettel non riesce a entrare con l'ultimo tuffo in Q3, il locale è spiccio persino vicino alla Tv.

In realtà tutti sembrano in altre faccende affaccendati. E mi colpisce tanto una bella famigliola, padre, madre e due figli teenager, che indossano tutti le magliette del cavallino Rampante, ma la diretta di SkysportF1 manco se la filano, parlando di chissacosa. I negozi aperti tutt'attorno son pochissimi. Libri e modellini non ne puoi toccare causa Covid, la sola cosa su cui val la pena di concentrarsi è la radiocronaca, giusto per dire due pensieri tra amici.

E mi viene spontaneo chiedermi: ma che cosa sta succedendo, qui? È davvero e solo l'aria di Ferragosto, oppure il momento è di quelli spiritualmente pigri e mollemente sfiancanti?

Altro che campane a festa ogni vittoria, con l'aria che tira e la Q3 di Leclerc, infelice perfino di se stesso, stavolta, per far liturgia basterebbe dire una preghierina mista a un riparatore atto di dolore.

La cronaca delle qualificazioni via radio scorre via tranquilla senza scossoni o colpi di scena.

Le SF100 partiranno nona e undicesima, ma adesso il locale è sgombro e io stesso ne so abbastanza.

La stagione 2020 per il team Ferrari somiglia tanto a questa caldissima Maranello di Ferragosto.

Pochi sogni, una realtà piuttosto ordinata ma spoglia. Con la certezza che il fascino del marchio e dell'epopea che sottende meritano sempre attenzione, speranza, un senso di deferente attitudine per un futuro scarico di promesse e con l'unica consolatoria certezza che la Ferrari a volte cade ma prima o poi risorge sempre.

Evidentemente mai di Ferragosto, ma tanto ormai anche per oggi è andata.

Però, se nel 1988 eri già nell'età della ragione e da allora ami e rispetti la Rossa, starsene a Maranello in un'atmosfera come questa è sempre un atto di culto, devozione e rispetto. Adesso più che mai. Perché quel 90enne leader maximo così meravigliosamente, genuinamente e secolarmente racer rappresenta non solo la leggenda di questo marchio ma anche l'ispirazione, il ricettacolo d'amore agonistico e, allo stesso tempo, il simbolo di ciò che adesso ci sta terribilmente e dolorosamente mancando come non mai. Detto questo, me ne vado.

La cedrata che mi son scolato, per la cronaca, l'ho bevuta alla salute della SF1000, hai visto mai. ●

VISTO CON GIAN PAOLO DALLARA di Alessandro Bucci

Ferrari può risalire



«PENSO CHE LA ROSSA ADESSO SIA CHIAMATA A UNA SFIDA DAVVERO MOLTO COMPLESSA: NON SOLO GESTIRE AL MEGLIO UN MOMENTO PRESENTE DIFFICILISSIMO, MA LAVORARE ANCHE IN MODO DA POTER GIOCARE LA PARTITA NEL 2022 CON UN ALTRO MAZZO DI CARTE»

NON CREDO CHE GLI ATTUALI PROBLEMI FERRARI SIANO DA ASCRIVERE ALLA LINE-UP PILOTI. ENTRAMBI SPINGONO AL MASSIMO SENZA UNA VETTURA COMPETITIVA

GIAN PAOLO DALLARA

A commentare il Gran Premio di Spagna 2020 l'Ingegnere Gian Paolo Dallara, la cui azienda (fornitrice di telai) vanta ben undici presenze negli appuntamenti iberici nella storia della massima serie considerando le sei partecipazioni di Scuderia Italia tra 1988 e 1993 e le cinque della Haas-Ferrari dal 2016 ad oggi.

- Quarta vittoria consecutiva per Lewis Hamilton a Barcellona siglando l'88° successo in carriera. Binomio Mercedes-Hammertime fonte d'ispirazione storicamente parlando?

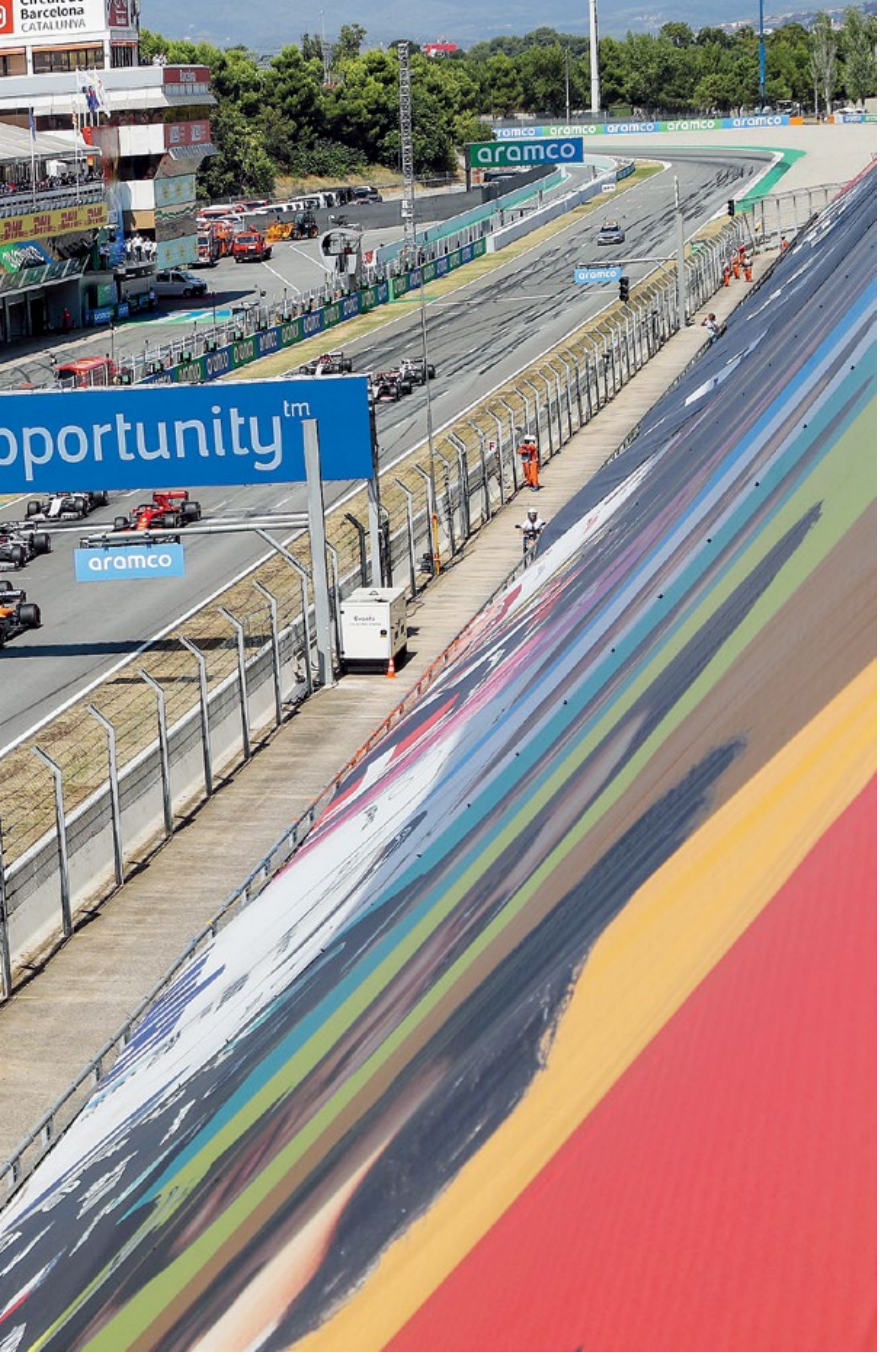
«Sicuramente sono fenomeni interessantissimi. Ricordo quando Mercedes dominava con Fangio, rispettivamente nel '54 e '55. La scuderia tedesca vinceva con vetture carenate e non, manifestando una superiorità netta rispetto alla concorrenza. Pensiamo anche al binomio abbastanza recente Schumacher-Ferrari, dove ogni parte chiamata in causa funzionava al meglio. Le confesso che mi piacerebbe molto rivedere la Rossa di Maranello tornare a vincere con costanza».

- Mercedes, Ferrari ed Alpha Tauri hanno optato per il pit-stop contemporaneo dei piloti. Tralasciando il team di Brackley, secondo lei quali motivi hanno spinto le due scuderie italiane a optare per la doppia fermata?

«Hanno cercato di giocare una delle poche carte rimaste a loro disposizione (tra le possibili strategie da adottare nell'arco di una stagione), ma non vedrei questo elemento in correlazione con le caratteristiche del tracciato».

- Leclerc s'è dannato l'anima per recuperare terreno, ma un guasto elettrico sulla SF.1000 lo ha costretto ad alzare bandiera bianca…

«Charles è un combattente non solo quando c'è in gioco la vittoria, ma anche nelle occasioni in cui si tratta di portare a casa punti. Leclerc ha un contratto di cinque anni con Ferrari e quindi penso vi siano ottimi presupposti per la Rossa di tornare a vincere quando la vettura tornerà competitiva. Mi auguro che il Cavallino Rampante possa invertire la rotta nel 2022, quando subentreranno cambi regolamen-


aramco
aramco
aramco



di Mario Donnini



MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Ormai parlare di lui vuol dire fare il conto alla rovescia verso la leggenda. Perché se è vero che resta a meno uno dal settimo titolo di Schumi, trionfando a Barcellona si porta a meno tre dal record di vittorie complessive dello stesso Michael, che potrebbe diventare ben presto la discriminante per vedere Lewis davanti a chiunque nella graduatoria del GOAT, ovvero del più grande di tutti i tempi, così come si dice del suo idolo Muhammad Ali. E Hammer in Spagna è ancora una volta burocraticamente leggendario, sbancando dalle qualifiche alla gara, dal giro secco, alla partenza e nel passo tenuto. Solo dal suo punto di vista questa stagione non è cronaca, ma un libro di storia che ogni volta viene aggiornato in diretta. A lode e gloria del suo nome. Amen.

MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

LANCE STROLL

Bisogna farla finita con 'sta storia che il canadese è in Formula Uno solo grazie ai soldi di papà. Il ragazzo merita di stare dove sta e lo testimonia anche con una partenza assolutamente demoniaca, con la quale brucia alla stragrande un di nuovo mansueto Bottas. Il resto della sua prestazione è impeccabile e il quarto posto finale merita un grande applauso, proprio in un momento in cui alla Racing Point si temeva l'onda tellurica di ritorno della sentenza avversa della Fia sul caso del clone Mercedes W10. Invece, proprio mentre papà Lawrence dice di sentirsi azzannato dagli squali della F.1, il baby fa buona pesca dimostrando capacità & spina dorsale. Bravo.



MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Le Mercedes puoi metterle in difficoltà una volta, okay, puoi perfino infilarti lì a sandwich a disturbarle, ma batterle reiteratamente a oggi è un'impresa impossibile e Verstappen se ne accorge nel Gp di Spagna, dove il team delle Nere si rivela una volta di più assolutamente impeccabile dall'inizio alla fine. E se Bottas avesse mostrato meno braccino al via, adesso staremmo qui a certificare l'ennesima doppietta di una squadra che dal 2014 a oggi non ha proprio un bel nulla da rimproverarsi. Granitici, costanti e squisitamente cattivi. In altre parole, meritano tutto ciò che hanno conquistato e che sono gioiosamente in procinto di conquistare.

MIGLIOR FILM

SERGIO PEREZ

Veloce e prestazionale in qualifica, col quinto posto in gara Sergio Perez diventa per acclamazione l'ex positivo di Covid-19 più veloce del mondo, passando dal tampone ai temponi sul passo gara. E c'è qualcosa che va ben al di là dell'aspetto sportivo dell'impresa, perché questo risultato è una bella storia, emblematica e ricca di positività e di segnali buoni, belli e di cui abbiamo sempre più bisogno, in un momento così ancora rischioso e allo stesso tempo pandemicamente indecifrabile nelle prospettive future. Grande, Checo, il tuo ritorno in top five insegna all'Uomo, una volta di più, a non arrendersi mai.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

VERSTAPPEN

Togli Max Verstappen dal Circus della F.1 e ti ritroverai con una categoria dominata da Mercedes e da finte Mercedes. Mica che non sia così, eh, ma, se non altro, con lui in servizio effettivo permanente, qualcosa di strano e di spiazzante può sempre succedere. E soprattutto, da quando è maturato e non commette più cavolate marchiane, il fattore Max depone sempre a favore dello spettacolo, della lotta e dell'agonismo allo stato puro. Stavolta non succede, però, perché dopo aver vinto per gentilezza della Red Bull con le gomme, in questo caso Max in Spagna non può contare su eguali parametri e contesti, così inseguire le Mercedes in qualifica diventa il massimo della vita e frapporsi tra loro fin sotto la bandiera a scacchi rappresenta l'ottenibile ancora una volta ottimizzato. Grazie di esistere e d'insistere, caro Tulipano, poi si vedrà.



MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

SEBASTIAN VETTEL

Che in Ferrari ci sia da festeggiare per un settimo posto, anche no. Dai, per cortesia. Però, traslato il discorso sul piano umano, vedere un pilota in crisi nera quale Seb Vettel lottare alla grande cercando di portare al traguardo un piazzamento a punti e riuscendoci sulle tele, diventa piacevole, carino e anche un pizzico commovente. Perché è una zampatina d'orgoglio che non fai mai scomodo vedere. Certo, da qui a farne un'impresa, no eh. È semplicemente un risultato che va tra gli effetti speciali, i trucchi inattesi, le sorprese di un prestigiatore che all'improvviso ritrova l'entusiasmo di quand'era grande mago di livello planetario.



LA STATUETTA SPEZZATA

FERRARI

Barcellona è il circuito più probante della F.1. La sede dei test collettivi e il campo spotrivo del Circus. E la SF1000 proprio su questo tracciato nella prestagione aveva dati i primi, inquietanti segnali di debolezza e da qui continua a inviarne addirittura di più preoccupanti. E se vai piano a Montmelò, poi non guarisci mai, recita la filastrocca basica che qualsiasi tecnico di F.1 recita a memoria.

I VOTI DEL GRAN PREMIO

PILOTI		SCUDERIE
HAMILTON	10	MERCEDES
VERSTAPPEN	9	RED BULL
STROLL	8	RACING POINT
PEREZ, LECLERC, SAINZ	7	MCLAREN
BOTTAS, RAIKKONEN, VETTEL, ALBON, NORRIS, GASLY	6	ALPHA TAURI
KVYAT, OCON, GIOVINAZZI, LATIFI, RICCIARDO, GROSJEAN, MAGNUSSEN, RUSSELL	5	RENAULT, FERRARI, ALFA ROMEO, HAAS
	4	WILLIAMS

PILOTA PIÙ COMBATTIVO	VETTEL
PILOTA MENO COMBATTIVO	LATIFI
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	LECLERC
PILOTA MENO SFORTUNATO	VETTEL
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	WILLIAMS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	ALPHATAURI
SCUDERIA MENO FORTUNATA	MCLAREN

di Massimo Costa



Max al massimo

VERSTAPPEN SI PIAZZA A SANDWICH TRA LE DUE MERCEDES E SI REGALA L'ENNESIMO WEEK END DA PROTAGONISTA

Una partenza a molla, perfetta, dalla seconda fila che gli ha permesso di mangiarsi subito, come uno di quei pre-antipasti che ti portano nei ristoranti d'elite, la vittima sacrificale Valtteri Bottas. Secondo all'uscita della prima curva destra-sinistra di Montmelò, ha provato a dare la caccia a Lewis Hamilton. Che per un attimo deve essersi preoccupato nel vedere negli specchietti la minacciosa blu Red Bull-Honda anziché la W11 del compagno di squadra. Verstappen però, non è riuscito mai a diminuire il distacco di 1"2-1"5 dal britannico della Mercedes. A un certo punto, con una saggezza che nei primi tempi trascorsi in F.1 non gli apparteneva, in quanto era tutto un attack spesso senza senso, Verstappen ha iniziato a gestire le gomme. Il suo ingegnere gli ha chiesto di spingere, di provare ad avvicinarsi ad Hamilton per mettergli pressione, per cercare di fargli sforzare le Pirelli come a Silverstone. Ma Max ha quasi rimbrottato il suo ingegnere per sì tanto ardire. Lui aveva già capito che non si sarebbe ripetuto il prodigio di Silverstone 2, che la seconda posizione era il massimo che si sarebbe potuto ottenere e dunque non aveva senso andare a caccia del Re per poi esporsi al fianco di Bottas. Ecco a voi, il Verstappen in versione stratega. Chi l'a-



È STATO BELLO, UN MERAVIGLIOSO PIAZZARSI TRA LE DUE MERCEDES

MAX VERSTAPPEN

UNA STAGIONE AD ALTA QUOTA

È una stagione ad alta quota per Max Verstappen che dopo la vittoria ottenuta nel Gp del 70° Anniversario ha chiuso al secondo posto la sfida andata in scena domenica scorsa sulla pista di Montmelò

vrebbe mai detto. E aveva ragione lui perché a un certo punto, Hamilton ha cominciato ad affondare il piede destro guadagnando sulla RB16 3-4 decimi al giro con una facilità impressionante. Sceso dalla sua monoposto, Verstappen si è concesso ai microfoni: *«È stato bello, un meraviglioso risultato, concludere tra le due Mercedes* - ha poi spiegato - *Su questo circuito loro erano velocissimi e non potevamo fare molto di più della seconda posizione. Siamo stati molto forti comunque, ho preso un bel po' di punti che mi mantengono secondo in campionato e questo è importante. Ho fatto una buona partenza ed è stato fondamentale superare subito Bottas. Ho poi provato a tenere il passo di Lewis nel primo stint, ma era troppo rapido. Quindi, mi sono concentrato sulla mia gara, che era quella di ottenere la seconda piazza. Ho temuto che nel finale Bottas potesse raggiungermi, ma le mie gomme non mi hanno dato problemi ed ho tenuto il passo. Detto questo, non siamo qui per arrivare secondi, ma corriamo per vincere e quindi, nonostante tutto, non dobbiamo essere troppo soddisfatti di questa situazione. Per il momento, possiamo collocarci tra le due Mercedes e bisogna che mettiamo più pressione ad Hamilton. Ma dobbiamo anche essere realistici, loro adesso hanno la monoposto migliore del lotto»*. Verstappen ha trovato una saggezza interiore, e anche una tranquillità agonistica, che gli permette durante il Gran Premio di inscenare dialoghi divertenti con il suo ingegnere. Un tempo era sempre in apnea, arrabbiato, smanioso di mostrare al mondo che era lui il migliore. Era un Verstappen contro tutti, sempre e comunque. Adesso appare più pacato, anche nelle interviste che concede, e quando è in gara concede simpatici siparietti via radio. Sarà la raggiunta consapevolezza che le Mercedes sono imprendibili (almeno una), che il team e la Honda stanno facendo il possibile per metterlo nelle più felici condizioni, sarà che da due stagioni non ha un compagno di squadra scomodo come lo era Daniel Ricciardo, sarà che sta crescendo non solo come pilota, ma anche come uomo. Sarà che il padre Jos non è presenza asfissiante come prima. Sempre pronti a essere smentiti da un momento all'altro, perché con Max l'imprevedibilità bisogna sempre metterla in conto, ma questo Verstappen per ora ci piace. E va pure aggiunto, che non sbaglia (quasi) più niente. Quel quasi si riferisce allo svarione pre schieramento in Ungheria. Per ora si gode il momento, il secondo posto nella classifica iridata con 6 punti di vantaggio su Bottas e 37 in meno di Hamilton. Ben fatto. Poi, dall'altra parte del box Red Bull, c'è Alexander Albon. E la musica cambia, si fa più cupa. Il momento no continua. Dopo il secondo Gp di Silverstone, avevamo scritto che il buon Alexander avrebbe dovuto preoccuparsi della pausa che intercorre tra il Gp catalano e quello belga di fine mese. A meno che, non avesse ottenuto un gran risultato a Montmelò. Non è accaduto, anzi, Albon ha concluso ottavo ed è stato doppiato da Verstappen. Una situazione che ricorda molto quella di Pierre Gasly un anno fa. E adesso, l'inglese con mamma thailandese farà bene a preoccuparsi. Le parole del team principal Christian Horner sono quelle che spargono dubbi: *«Alex ha fatto fatica con tutti e tre i tipi di mescola che ha utilizzato, dobbiamo leggere i dati per capire cosa sia successo, cosa ha creato questo degrado delle gomme»*. Il set-up della vettura? La guida nervosa del pilota? Ci sta tutto in questa dichiarazione. *«Non ho avuto aderenza con nessuna delle mescole impiegate. Particolarmente nel terzo settore non riuscivo ad avvicinare nessuna vettura davanti a me e questo mi impediva ogni possibilità di sorpasso»*, ha cercato di spiegare Alexander. Ci sarà lui a Spa sulla seconda Red Bull? ●

di Massimo Costa



Pink boys sugli scudi

WEEKEND PERFETTO PER STROLL E PEREZ CHE PORTANO RACING POINT AL QUARTO E AL QUINTO POSTO FINALE, AD ADDOLCIRE UN PERIODO RECENTE RICCO DI MOMENTI DELICATI IN SEDE EXTRASPORTIVA

È un risultato di grande prestigio quello conseguito dalla Racing Point-Mercedes nel Gran Premio di Spagna. Lance Stroll ha bissato il quarto posto di Budapest mentre la quinta posizione di Sergio Perez rappresenta il miglior finale di gara per il messicano. Il tutto preceduto da una splendida qualifica, con il canadese quinto e Perez quarto. In un colpo solo, la Racing Point ha conquistato 22 punti permettendosi il lusso di diventare la terza forza del Mondiale F1 con 63 punti, uno in più della McLaren e due in più della Ferrari. E questo nonostante i 15 punti cancellati dalla FIA per il noto caso brake ducts che coinvolge la Mercedes. Stroll ha corso benissimo, esaltante in partenza quando è balzato dal quinto al terzo posto tenendo testa per diversi giri alla Mercedes di Valtteri Bottas. Nel prosieguo della corsa però, il compagno Perez si era trovato davanti a lui, ma una penalità di 5'' per non avere rispettato le bandiere blu nel corso di un doppiaggio, ha riportato Stroll quarto e fatto scendere Perez quinto. Poco è cambiato per la Racing Point che tanto infastidisce i rivali, i quali ora fremeranno nel vedere la squadra di Lawrence Stroll davanti a loro, soprattutto la Ferrari. Il team italiano infatti, è rimasto solo con la Renault nel voler procedere con l'appello contro le due RP20 perché McLaren e Williams si sono ritirate dal procedimento alla vigilia della gara spagnola. Comprensibile in quanto il team di Zak Brown il prossimo anno avrà i motori Mercedes mentre la Williams li utilizza dal 2014 ed ha pure un pilota Junior di Toto Wolff, George Russell. Per le due squadre che hanno deciso di abbandonare il palcoscenico della protesta, le parole spese sono che si ritiene soddisfacente la gestione della materia da parte della FIA, che si sta adoperando per evitare monoposto clonate dal 2021 e per punire eventuali violazioni del regolamento. Entrambe poi, rispettano la decisione di Ferrari e Renault, le quali intendono andare fino in fondo a questa storia. Cosa chiedono Ferrari e Renault? Di essere più severi nei confronti della Racing Point, impedendole di poter prendere punti in tutte le gare, ma per quanto concerne la Ferrari la sensazione è che si voglia arrivare alla Mercedes. Un gioco politico apertissimo. Tra l'altro, la Racing Point anche dopo la gara di Silverstone del 9 agosto, aveva ricevuto una reprimenda dalla FIA per aver usato le solite prese d'aria dei freni posteriori sotto accusa. Ma la bizzarria è che la stessa Federazione nel verdetto del 7 agosto aveva permesso al team Racing Point di prose-



OCCASIONE SFRUTTATA
Il tracciato di Montmelò esalta le caratteristiche delle Racing Point cloni Mercedes e Stroll e Perez ne approfittano finendo rispettivamente quarto e quinto, a suggello di un weekend tutto da incorniciare per il team rosa

guire la stagione in quella configurazione. Come al solito, la FIA anziché chiarire, alimenta polemiche e sospetti. In tutto questo è, però, arrivata anche la replica della squadra con base a Silverstone che ha notificato alla FIA la propria intenzione di presentare appello contro il verdetto riguardante la legalità della RP20, in particolare del condotti freno posteriori. La Federazione aveva deciso di togliere in totale 15 punti al team di Lawrence Stroll unitamente a una multa di 400mila euro. Racing Point già sabato 8 agosto, aveva mostrato alla FIA la propria intenzione di appellarsi a tale sentenza, ma gli era stato risposto di confermarla entro le successive 96 ore. Cosa puntualmente avvenuta. Nel frattempo, si era registrata la durissima presa di posizione di Stroll (non il pilota ovviamente) contro chi accusa la sua squadra di avere agito illegalmente. Mister Lawrence è apparso incredulo e scioccato dall'aggressività con cui Renault prima, McLaren, Williams e Ferrari poi, hanno agito: *«Stanno trascinando il nostro nome nel fango, non resterò fermo ad accettarlo. Sono estremamente arrabbiato di fronte a ogni idea che abbiamo operato in modo subdolo o barando»*. Stroll, che ha letteralmente salvato la ex Force India nell'agosto 2018, impedendo il licenziamento di oltre 400 persone, è furibondo, mai si sarebbe aspettato di vivere una situazione del genere anche perché nella ispezione invernale la FIA aveva trovato tutto in regola. In Spagna, il clima è parso più disteso, ma forse è stata semplicemente la classica quiete che precede la tempesta. Perché Stroll non è il tipo che passa sopra certe cose, se le lega al dito, ed avrà già dato mandato ai suoi super avvocati di prepararsi a scendere in campo se gli attacchi proseguiranno. Per fortuna che lo sport ha rasserenato a Montmelò sia Stroll senior sia il team principal Omar Szafnauer, anch'egli nell'occhio del ciclone e intento a parlare anche con alcuni degli accusatori. E sotto la mascherina anti virus, il suo sorriso dopo il doppio piazzamento a punti, con tanto di sorpasso in classifica costruttori a McLaren e Ferrari, deve essere stato splendente. E a proposito di monoposto clonate, quando la Haas di Grosjean nel secondo turno libero si è trovata inspiegabilmente quinta, sono partite le più svariate battute sulla cosiddetta Ferrarina… Finché rimane nelle ultime file, come poi è accaduto, non offre il fianco, non procura fastidi e pruriti particolari, ma se quel piazzamento si fosse ripetuto in qualifica, chissà come sarebbe andata a finire… ●

di Massimo Costa

Sainz altro passo

CARLOS CONQUISTA UN SESTO POSTO AL PLATINO E GUARDA AVANTI: «SPERO CHE QUESTA CORSA RAPPRESENTI UNA SVOLTA POSITIVA PER LA STAGIONE»



Sarà stata l'aria di casa, correre su un circuito che conosce fin da quando ha mosso i primi passi al volante di una monoposto. Fatto sta, che Carlos Sainz a Montmelò ha messo in pista tutto il suo miglior repertorio. Battuto in qualifica per tre volte consecutive dal suo compagno Lando Norris (Ungheria e le due prove di Silverstone), sabato scorso Sainz anche se di poco, 40 millesimi, è tornato davanti all'inglese. E in gara, non lo ha praticamente mai visto. Il passo di Carlos è stato da vero leader e il sesto posto per la McLaren-Renault vale oro in quanto, grazie anche al decimo posto di Norris, le permette di superare la Ferrari di un solo punto nella classifica costruttori, occupando la quarta posizione essendo a sua volta stata scavalcata dalla Racing Point. La sesta posizione a Montmelò è per Sainz il secondo miglior risultato 2020 dopo il quinto posto della gara di apertura al Red Bull Ring. A seguire, due noni e due tredicesimi posti che lo avevano rabbuiato e già qualcuno aveva iniziato a parlare di pilota non veloce, in crisi, eccetera. Tutto il solito repertorio di chi si nutre di processi sommari che cambiano ogni 24 ore. «*Finalmente un bel risultato dopo i problemi che ho sofferto nelle gare precedenti* - ha detto Carlos - *e penso proprio che lo meritavamo. Con i piloti Racing Point c'è stata una bella battaglia e la difesa sulla Red Bull di Albon dopo il secondo pit-stop è stata fondamentale, la chiave della mia corsa. Il doppiaggio di Verstappen a fine corsa è stato, invece, un vero problema perché mi ha fatto perdere due secondi e considerando la penalità di cinque secondi che ha preso Perez, che si trovava davanti a me, senza quel rallentamento con Max potevo tranquillamente finirgli davanti. Ma fa niente, bravi sono stati i meccanici nei pit-stop, anche con Lando so che sono andati molto bene, sempre sotto i tre secondi. Spero che questa corsa rappresenti una svolta positiva per il resto della stagione*». Amareggiato Norris che non è riuscito a emergere come avrebbe voluto: «*Purtroppo su questo circuito i sorpassi sono sempre difficili, lo si può fare in una sola curva, la prima, ma se la macchina che ti precede esce bene da quella che immette sul rettifilo di arrivo o c'è un trenino di monoposto davanti a te, anche se sei più veloce è praticamente impossibile portare a termine la manovra. È un peccato perché la mia McLaren era a posto, avevo un buon ritmo e si poteva fare meglio della decima posizione. Almeno ho concluso in zona punti…*». Zak Brown in questi giorni aveva anche un occhio su quanto stava accadendo in un altro continente, negli USA, in quanto si svolgevano le qualifiche della 500 Miglia di Indianapolis dove la McLaren è presente con Fernando Alonso. Giornate complicate per Brown, che appena concluso il Gp spagnolo è volato verso l'Indiana per assistere alla gara Indycar di questa domenica. ●

PRESTAZIONE CONVINCENTE

Sesta piazza per Carlos Sainz sulla pista di casa: una prestazione davvero convincente per il futuro ferrarista

> FINALMENTE UN BEL RISULTATO DOPO I PROBLEMI CHE HO SOFFERTO NELLE GARE PRECEDENTI
>
> CARLOS SAINZ

di Massimo Costa

Gasly protagonista

PIERRE TORNA NELLA TOP TEN CON UN'ALTRA PRESTAZIONE SUPER: «SONO SODDISFATTO, MONTMELÒ È UNA DELLE PISTE PIÙ PROBANTI DEL MONDIALE»



Pochi, ma buoni. Sono i punti che l'Alpha Tauri, di gara in gara, raccoglie nel suo cammino iridato. Pierre Gasly, dopo lo zero in casella nel Gp del 70° Anniversario a Silverstone per una strategia non perfetta nei suoi confronti, in Spagna è tornato ad essere protagonista in gara. In qualifica è ormai una certezza e per la seconda volta consecutiva, la quarta della stagione, è andato a giocarsela nel Q3 rimanendo, però, lontano dal settimo posto di Silverstone 2. Si è accontentato della decima posizione di partenza e al termine di un Gran Premio non facile, Gasly si è piazzato nono. L'Alpha Tauri ha quindi recuperato altri 2 punticini che la portano a 16 lunghezze, confermando la tranquilla settima piazza. Lontana la Renault davanti, che di punti ne ha 36, lontani gli inseguitori alle spalle, Alfa Romeo, Haas e Williams. Servirebbe una prestazione superiore alle attese per cercare di andare a prendere la sesta piazza, risultati come quelli del 2019 che avevano portato prima Daniil Kvyat poi Gasly sul podio. Per ora ci si accontenta di aver raggiunto la top 10 in gara in cinque appuntamenti su sei, l'unico vuoto è stato quello della seconda prova in Austria. A motori spenti, un soddisfatto Pierre, tra l'altro allegro per il "suo" Paris Saint-Germain che ha raggiunto le semifinali in Champions League ai danni dell'Atalanta, ha dichiarato: «*La partenza è stata buona, ho superato Leclerc e Norris alla prima curva salendo in ottava posizione. Nel secondo stint, non ho potuto sfruttare al meglio le gomme medie perché mi sono ritrovato in mezzo a un trenino di vetture, e col DRS che tutti usavamo era difficile poter tentare qualche sorpasso. È stato un vero peccato perché ho perso parecchio tempo. Nonostante questo, siamo soddisfatti del risultato finale ottenuto, il circuito di Montmelò è uno dei più probanti al mondo per la vettura e le nostre prestazioni sono state interessanti, mi sono trovato con le McLaren per gran parte della corsa ed è stata una bella sensazione*». Anche in Spagna si è evidenziata in qualifica una differenza netta nelle prestazioni dei due piloti del team di Faenza. Per la quinta volta su cinque appuntamenti, Gasly è stato più rapido di Kvyat. Sabato scorso il russo si è fermato al dodicesimo posto, la stessa posizione che poi ha ottenuto domenica al calare della bandiera a scacchi. Un piccolo passo indietro per Kvyat che a Silverstone, nel Gp precedente, era riuscito ad acquisire un punto terminando decimo: «*È stata una gara un po' frustrante per me* - ha commentato Daniil - *non mi sentivo a posto con la vettura, come invece di solito accade durante i Gran Premi. Forse le gomme usate che abbiamo impiegato non erano ottimali. L'avvio della corsa è stato positivo, mi sono trovato a battagliare con le Renault e con la Ferrari di Vettel, pensavo che si poteva finire la gara in una buona posizione. Invece, non è andata così. Penso che ci sono diverse cose che possiamo apprendere da questo weekend in vista del prossimo di Spa*». ●

> MI SONO TROVATO A LOTTARE CONTRO LE McLAREN PER GRAN PARTE DELLA CORSA: È STATA DAVVERO UNA GRAN BELLA SENSAZIONE
>
> PIERRE GASLY

ALPHA TAURI SETTIMA FORZA

Ancora un Gp a punti per l'Alpha Tauri, settima forza del Mondiale 2020, grazie alla nona piazza artigliata da un sempre più consistente Pierre Gasly



di Paolo Filisetti

In Spagna, è andata in scena la "corrida" regolamentare della FIA

DIRETTIVE A PROPOSITO DEL CORRETTO FUNZIONAMENTO DELL'ERS, A SCANSO FURBI, E NIENTE PIÙ "PARTY MODE" A COMINCIARE DAL WEEKEND DEL GP DEL BELGIO. IL LEGAL THRILLER SOPRA TUTTI!





A CONFRONTO LE CARROZZERIE POSTERIORI DELLA FERRARI SF1000 E DELLA RED BULL RB16

SI NOTA COME IL VOLUME DELLA CARROZZERIA AL RETROTRENO SIA DECISAMENTE MAGGIORE SULLA SF1000 RISPETTO ALLA RB16. IN PRATICA LA MONOPOSTO DI MILTON KEYNES, HA ADOTTATO IN OCCASIONE DEL GP DEL MESSICO DELLO SCORSO ANNO UNA SOLUZIONE DOTATA DI CIMINIERE, LA CUI SEZIONE AGGIUNTA A QUELLA STANDARD DEL RETROTRENO EQUIVALEVA A QUELLA DELLA FERRARI, IN SPAGNA LO SCORSO FINE SETTIMANA.

Il Gp di Spagna quest'anno non ha aperto la stagione europea, bensì ha chiuso il secondo trittico di gare back to back, preceduto dal doppio week end di Silverstone. Non erano, dunque, molti i motivi tecnici di interesse legati allo sviluppo delle monoposto, con la maggior parte dei team che nel tour de force logistico per raggiungere Barcellona, dall'Inghilterra, non hanno introdotto sostanziali modifiche alle monoposto, semmai in alcuni casi approfondendo l'analisi di elementi già adottati a Silverstone e poi successivamente messi sotto analisi al Montmelò, tracciato decisamente probante sotto il profilo aerodinamico. I pacchetti di sviluppo, infatti, erano già stati introdotti nel corso delle cinque gare precedenti, togliendo quindi al Circuit de Catalunya, il ruolo di tracciato dove, (seguendo un calendario standard) tutte le squadre portano al debutto i primi veri e propri pacchetti evolutivi. Ma quest'anno, tutto è stato stravolto, ciò nonostante in Spagna l'argomento principale intorno a cui ruotavano la maggior parte delle discussioni tra gli addetti ai lavori, era comunque prettamente tecnico. Non ci riferiamo, esclusivamente e neppure come tema principale alla sentenza sulla nota questione delle brake ducts della Racing Point, a cui Ferrari e Renault, hanno deciso di interporre appello, al pari del team di Silverstone, ma con motivazione ed obiettivi ovviamente opposti. Se a Silverstone, in relazione ad essa, la FIA, era parsa quantomeno in ritardo sulla comprensione del caso specifico, o incoerente, sconfessando di fatto su ogni punto quanto precedentemente dichiarato dal suo responsabile tecnico per le monoposto, Nikolas Tombazis, a Barcellona, è parsa, forse troppo, proattiva. Cosa intendiamo dire? Il tema che ha tenuto banco riguarda specificamente la power unit, ed è stato, per così dire, sviscerato in due situazioni, apparentemente distinte, ma sottilmente legate tra loro. Una, è una direttiva tecnica, emessa dallo stesso Tombazis, specificamente la 36/20, che prevede di fatto di restringere il campo delle "interpretazioni ardite" nell'uso dell'ERS.





In pratica non solo implementa controlli più severi in questo senso, ma tende soprattutto a garantire il rispetto del limite massimo dell'output energetico di 4MJ /giro tra batteria e MGU-K, e il limite massimo di trasferimento di 2 MJ, in direzione opposta. In realtà nella questione non sarebbe implicata solo la MGU-K, ma anche la MGU-H, in considerazione dell'assenza di limite di trasmissione tra i due motogeneratori, e tra il secondo e la batteria. Insomma, pare che qualcuno, secondo indiscrezioni, si tratterebbe della Honda, sia in grado di superare i limiti citati, utilizzando proprio la trasmissione non regolamentata tra i due motogeneratori, per rendere poi disponibile attraverso l'Energy Storage, un output decisamente superiore ai 4 MJ a giro, e attraverso la Mgu-k, una potenza superiore ai 120KW massimi consentiti dal regolamento. La seconda questione, invece, riguarda, a partire dal prossimo Gp del Belgio, del divieto di utilizzare una specifica modalità da qualifica delle power unit. All'apparenza, sembrerebbe chiaro l'obiettivo di ridurre lo strapotere in qualifica mostrato dalle Mercedes, la cui power unit, in modalità estrema, sarebbe in grado di erogare una potenza nell'ordine dei 1020 Cv. Analizzando approfonditamente la questione e avendo raccolto alcune informazioni da fonti attendibili, questa interpretazione pare destituita di qualsiasi fondamento, con una Federazione che di fatto svolgerebbe il ruolo di legislatore, asservito esclusivamente agli interessi di Liberty Media. Maggiormente accreditata di veridicità, l'ipotesi che il divieto di utilizzo della modalità da qualifica con effetto praticamente immediato, sia legata alla questione su cui si incardina la direttiva 36/20, citata in precedenza.

Pare infatti, che la possibilità di effettuare controlli, strumentali, e mediante l'analisi del software di gestione della power unit, a livello di modalità di utilizzo dell'ERS, costituisca un limite insormontabile, per ora, da chi è preposto ai controlli. Ciò, ci riporta indietro di un paio di stagioni, quando sotto la lente di ingrandimento della FIA, era finita la batteria sdoppiata della Ferrari, poi giudicata conforme al regolamento dai tecnici della Federazione. Se nello scorso autunno la PU Ferrari, era stata analizzata in modo approfondito, dai commissari federali, traendo forti sospetti, che il limite di consumo di carburante, potesse essere stato aggirato artificiosamente, per mezzo di una lettura da parte del sensore di flusso, falsata, oggi l'indice accusatorio punta alla componente elettrica della PU, quella preposta al recupero di energia e successivo rilascio come potenza aggiuntiva. Questa, sembra effettivamente essere l'area più grigia delle attuali power unit, non solo a livello tecnologico, per l'intrinseca complessità del sistema, ma anche a livello regolamentare. In pratica, per semplificare il concetto, potremmo dire senza nutrire eccessivi timori di smentita, che il legislatore (FIA), abbia strumenti regolamentari troppo complessi e comunque non in grado di garantire, nel profondo, la legalità di propulsori le cui modalità di funzionamento sono difficilmente decrittabili. Insomma, se le PU, parlano un linguaggio tecnico troppo complesso per essere chiaro, i tecnici FIA, non hanno nelle regole da loro scritte, una valida "stele di rosetta".

A livello di sviluppi visti a Barcellona, è stato interessante notare come la Ferrari, abbia cercato di incrementare lo scambio termico.

Colpisce, infatti, l'adozione di voluminoso megafono posteriore, che di fatto ha raddoppiato la sezione dello sfogo della carrozzeria al retrotreno. Colpisce per due motivi. Il primo, perché evidenzia quanto le fiancate della SF1000 siano poco permeabili al flusso passante attraverso i pacchi radianti posti a sandwich al suo interno. Questa osservazione infatti rafforza la considerazione dominante tra gli addetti ai lavori, che la SF1000, generi un drag particolarmente elevato, proprio per questo motivo, dunque sia un problema solo parzialmente arginato dagli interventi aerodinamici sinora effettuati.

Il confronto con la Red Bull RB16 è macroscopicamente emblematico. La sezione posteriore della monoposto del team di Milton Keynes, in Spagna era la metà esatta rispetto alla Ferrari, e replicata quasi esattamente dalla Mercedes. ●

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Albon	17°	21"663
Russell	19°	22"708
Raikkonen	20°	22"314
Verstappen	21°	21"532
Gasly	21°	22"241
Norris	21°	22"099
Kvyat	21°	23"036
Giovinazzi	21°	22"243
Sainz Jr.	22°	22"078
Hamilton	23°	23"377
Bottas	23°	22"310
Stroll	27°	22"351
Magnussen	28°	24"148
Latifi	28°	22"322
Pérez	29°	22"641
Leclerc	29°	22"274
Vettel	29°	21"820
Grosjean	32°	23"212
Ocon	34°	22"366
Ricciardo	35°	21"837
Russell	35°	21"889
Albon	39°	21"804
Verstappen	41°	21"601
Sainz Jr.	41°	22"166
Stroll	42°	22"388
Gasly	42°	22"394
Norris	44°	21"761
Raikkonen	44°	22"197
Kvyat	45°	22"079
Giovinazzi	45°	21"794
Bottas	48°	22"143
Hamilton	50°	21"853
Latifi	49°	22"475
Grosjean	62°	24"010
Bottas	64°	22"607

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





COSÌ AL TRAGUARDO

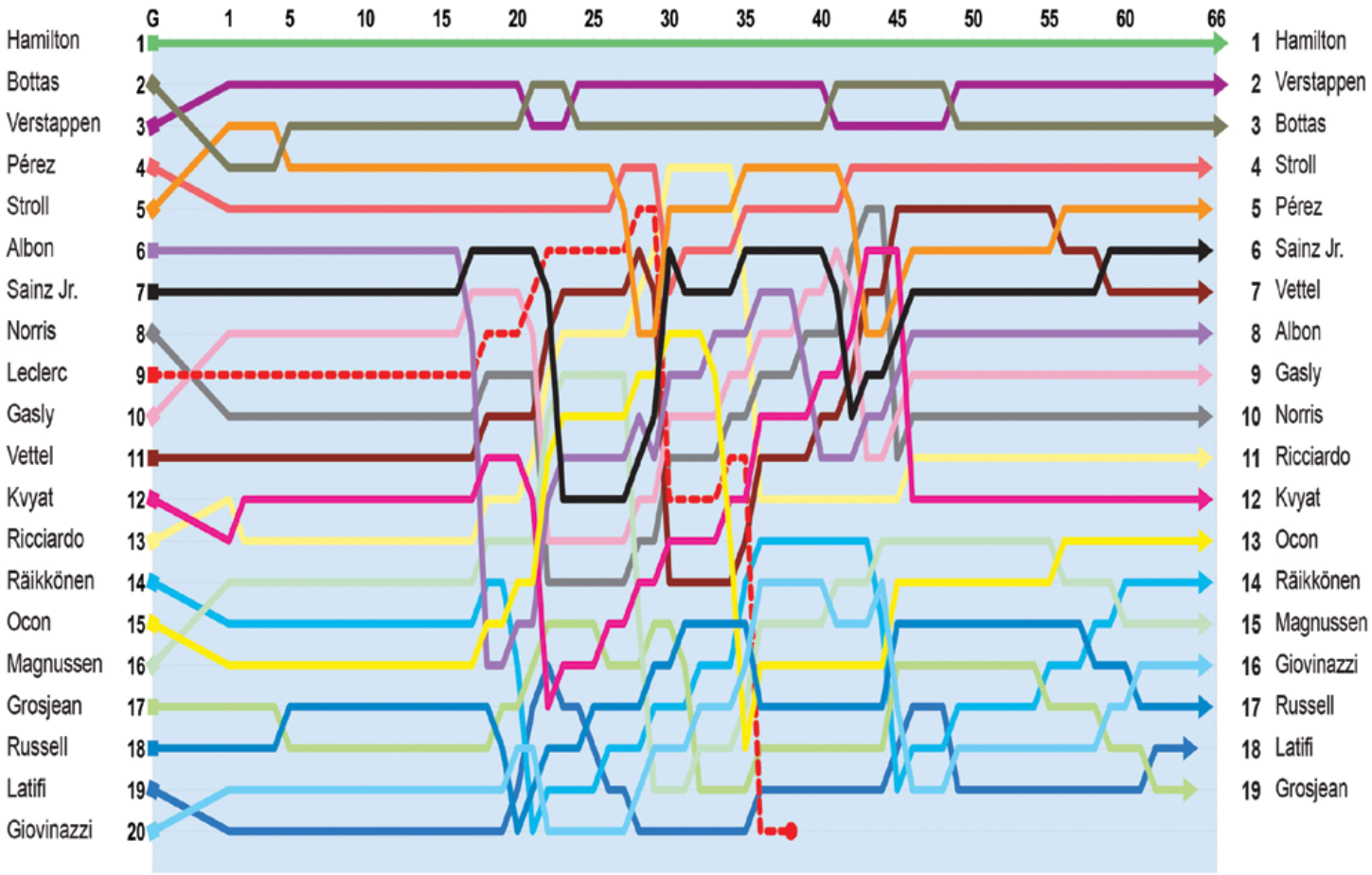
POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W11 EQ Performance - Mercedes F1 M11 EQ Perf.	66	1.31'45"279	200,820	1'19"822	63
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16 - Honda RA620H	66	a 24"177	199,942	1'21"477	53
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W11 EQ Performance - Mercedes F1 M11 EQ Perf.	66	a 44"752	199,201	1'18"183	66
4°	L.Stroll (Canada)	Racing Point RP20 - Mercedes F1 M11 EQ Performance	65	a 1 giro	197,009	1'22"024	56
5°	S.Pérez (Messico)	Racing Point RP20 - Mercedes F1 M11 EQ Performance	65	a 1 giro (a)	196,911	1'22"515	58
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	McLaren MCL35 - Renault E-Tech 20	65	a 1 giro	196,855	1'21"771	59
7°	S.Vettel (Germania)	Ferrari SF1000 - Ferrari 065	65	a 1 giro	196,402	1'22"707	48
8°	A.Albon (Thailandia)	Red Bull RB16 - Honda RA620H	65	a 1 giro	196,359	1'22"194	41
9°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT01 - Honda RA620H	65	a 1 giro	196,338	1'22"543	44
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35 - Renault E-Tech 20	65	a 1 giro	196,319	1'22"392	56
11°	D.Ricciardo (Australia)	Renault R.S.20 - Renault E-Tech 20	65	a 1 giro	196,284	1'22"464	51
12°	D.Kvyat (Russia)	AlphaTauri AT01 - Honda RA620H	65	a 1 giro(a)	196,077	1'22"336	47
13°	E.Ocon (Francia)	Renault R.S.20 - Renault E-Tech 20	65	a 1 giro	195,787	1'22"174	65
14°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C39 - Ferrari 065	65	a 1 giro	195,595	1'21"888	47
15°	K.Magnussen (Danimarca)	Haas VF-20 - Ferrari 065	65	a 1 giro	195,325	1'23"474	64
16°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C39 - Ferrari 065	65	a 1 giro	195,300	1'21"801	47
17°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43 - Mercedes F1 M11 EQ Performance	65	a 1 giro	194,965	1'22"503	37
18°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43 - Mercedes F1 M11 EQ Performance	64	a 2 giri	194,661	1'22"030	60
19°	R.Grosjean (Francia)	Haas VF-20 - Ferrari 065	64	a 2 giri	193,688	1'20"409	64
NON CLASSIFICATI							
	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF1000 - Ferrari 065	38	Elettrico	191,002	1'23"968	35

A CURA DI MICHELE MERLINO

SPAGNA | 6ª gara del mondiale F.1 | 16 agosto 2020 | Catalunya (4.655 km) | Distanza: 307.104 km | Giri: 66 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

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

L'ALTALENA DELLA GARA

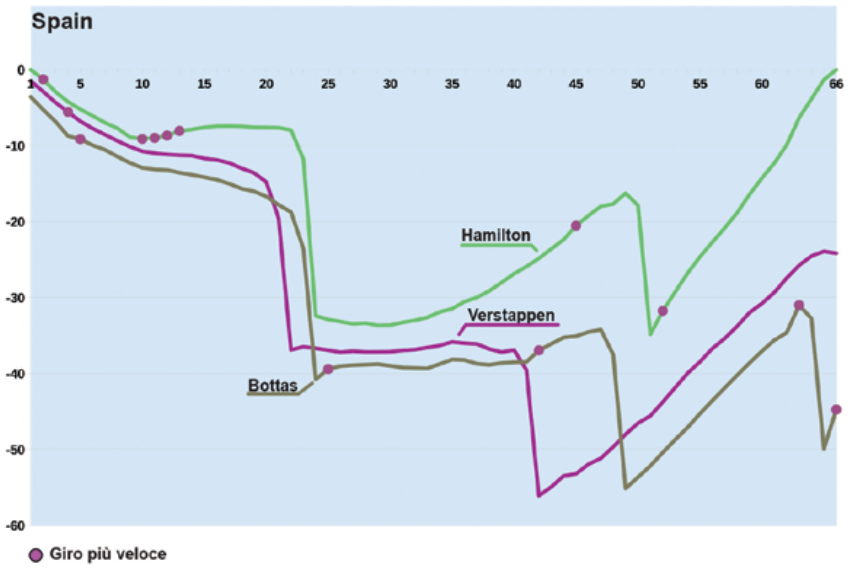


VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
250 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICAZIONI	
Sainz Jr.	328,0
Stroll	327,2
Pérez	325,2
Gasly	323,8
Norris	323,5
Kvyat	323,3
Ricciardo	322,5
Raikkonen	322,1
Russell	322,0
Magnussen	320,6
Latifi	320,5
Giovinazzi	320,1
Ocon	320,0
Grosjean	319,8
Bottas	319,8
Vettel	319,3
Hamilton	317,8
Albon	316,6
Verstappen	316,6
Leclerc	316,3

GRAN PREMIO	
Sainz Jr.	344,4
Kvyat	340,8
Norris	338,6
Gasly	338,0
Leclerc	338,0
Giovinazzi	337,7
Pérez	337,0
Russell	336,8
Stroll	336,0
Bottas	335,0
Raikkonen	334,8
Latifi	332,6
Albon	331,7
Ricciardo	331,6
Ocon	330,9
Magnussen	328,9
Vettel	327,8
Hamilton	327,3
Grosjean	324,3
Verstappen	322,3

I DISTACCHI



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

GP SPAGNA
IL TABELLONE



RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

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

SUL GIRO IN GARA

NUOVO
V.Bottas (Mercedes F1 W11 EQ Performance)
1'18"183 media 214,343 km/h
Primato precedente:
D.Ricciardo (Red Bull RB14/ TAG Heuer, 2018)
1'18"441 (213,638 km/h)

SULLA DISTANZA

NUOVO
L.Hamilton (Mercedes F1 W11 EQ Performance)
1h31'45"279 media 200,820 km/h (66 giri)
Primato precedente:
F.Massa (Ferrari F2007, 2007)
1h31'36"230 media 198,102 km/h (65 giri)

GIRI IN TESTA

Hamilton	1°-66°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 14 AGOSTO

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Bottas	1'16"785	1'17"170
2°	Hamilton	1'16"824	1'16"883
3°	Verstappen	1'17"724	1'17"704
4°	Ricciardo	1'19"230	1'17"868
5°	Leclerc	1'17"970	1'18"147
6°	Vettel	1'17"981	1'18"404
7°	Grosjean	1'18"291	1'18"133
8°	Sainz Jr.	1'18"733	1'18"214
9°	Pérez	1'18"471	1'18"293
10°	Ocon	1'18"736	1'18"303
11°	Gasly	1'18"888	1'18"312
12°	Stroll	1'18"643	1'18"357
13°	Albon	1'18"606	1'18"491
14°	Norris	1'18"744	1'18"506
15°	Magnussen	1'18"620	1'18"761
16°	Kvyat	1'19"145	1'18"642
17°	Raikkonen	1'18"981	1'18"900
18°	Giovinazzi	1'18"917	1'18"964
19°	Latifi	1'20"334	1'19"155
20°	Russell	-	1'19"391
21°	Nissany	1'20"664	-

SABATO 15 AGOSTO

		3ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'17"222
2°	Bottas	1'17"373
3°	Verstappen	1'17"737
4°	Sainz Jr.	1'18"046
5°	Pérez	1'18"096
6°	Leclerc	1'18"193
7°	Gasly	1'18"211
8°	Stroll	1'18"309
9°	Albon	1'18"371
10°	Ricciardo	1'18"384
11°	Ocon	1'18"602
12°	Vettel	1'18"707
13°	Grosjean	1'18"710
14°	Raikkonen	1'18"721
15°	Norris	1'18"803
16°	Kvyat	1'18"852
17°	Magnussen	1'18"940
18°	Giovinazzi	1'19"175
19°	Russell	1'19"297
20°	Latifi	1'19"764

POLE POSITION

			QUALIFICHE			SETTORI		
SABATO 15 AGOSTO			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton	Mercedes F1 W11 EQ Performance	1'16"872	1'16"013	1'15"584	21"393	27"959	26"232
2°	Bottas	Mercedes F1 W11 EQ Performance	1'17"243	1'16"152	1'15"643	21"303	27"910	26"372
3°	Verstappen	Red Bull RB16	1'17"213	1'16"518	1'16"292	21"565	28"295	26"414
4°	Pérez	Racing Point RP20	1'17"117	1'16"936	1'16"482	21"387	28"334	26"712
5°	Stroll	Racing Point RP20	1'17"316	1'16"666	1'16"589	21"398	28"341	26"703
6°	Albon	Red Bull RB16	1'17"419	1'17"163	1'17"029	21"675	28"485	26"822
7°	Sainz Jr.	McLaren MCL35	1'17"438	1'16"876	1'17"044	21"442	28"505	26"856
8°	Norris	McLaren MCL35	1'17"577	1'17"166	1'17"084	21"582	28"578	26"802
9°	Leclerc	Ferrari SF1000	1'17"256	1'16"953	1'17"087	21"778	28"366	26"676
10°	Gasly	AlphaTauri AT01	1'17"356	1'16"800	1'17"136	21"557	28"500	26"743
11°	Vettel	Ferrari SF1000	1'17"573	1'17"168		21"646	28"770	26"741
12°	Kvyat	AlphaTauri AT01	1'17"676	1'17"192		21"594	28"802	26"796
13°	Ricciardo	Renault R.S.20	1'17"667	1'17"198		21"697	28"751	26"647
14°	Raikkonen	Alfa Romeo C39	1'17"797	1'17"386		21"746	28"767	26"873
15°	Ocon	Renault R.S.20	1'17"765	1'17"567		21"852	28"887	26"747
16°	Magnussen	Haas VF-20	1'17"908			21"809	28"918	27"181
17°	Grosjean	Haas VF-20	1'18"089			21"826	28"914	27"147
18°	Russell	Williams FW43	1'18"099			21"784	28"970	27"287
19°	Latifi	Williams FW43	1'18"532			21"881	29"159	27"408
20°	Giovinazzi	Alfa Romeo C39	1'18"697			21"938	29"054	27"530

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

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA
44 Hamilton Mercedes 1'15"584
77 Bottas Mercedes 1'15"643

2ª FILA
33 Verstappen Red Bull 1'16"292
11 Perez Racing Point 1'16"482

3ª FILA
18 Stroll Racing Point 1'16"589
23 Albon Red Bull 1'17"029

4ª FILA
55 Sainz McLaren 1'17"044
4 Norris McLaren 1'17"084

5ª FILA
16 Leclerc Ferrari 1'17"087
10 Gasly AlphaTauri 1'17"136

6ª FILA
5 Vettel Ferrari 1'17"168
26 Kvyat AlphaTauri 1'17"192

7ª FILA
3 Ricciardo Renault 1'17"198
7 Raikkonen Alfa Romeo 1'17"386

8ª FILA
31 Ocon Renault 1'17"567
20 Magnussen Haas 1'17"908

9ª FILA
8 Grosjean Haas 1'18"089
63 Russell Williams 1'18"099

10ª FILA
6 Latifi Williams 1'18"532
99 Giovinazzi Alfa Romeo 1'18"697



MONDIALE PILOTI

		TOTALE	AUSTRIA I 5/7	STIRIA 12/7	UNGHERIA 19/7	G.BRETAGNA I 2/8	G.BRETAGNA II 9/8	SPAGNA 16/8	BELGIO 30/8	ITALIA 6/9	TOSCANA 13/9	RUSSIA 27/9	GERMANIA 11/10	PORTOGALLO 25/10	EMILIA ROM. 1/11
1°	L.Hamilton	132	12	25	26	25	19	25	-	-	-	-	-	-	-
2°	M.Verstappen	95	(m.)	15	18	19	25	18	-	-	-	-	-	-	-
3°	V.Bottas	89	25	18	15	(11°)	15	16	-	-	-	-	-	-	-
4°	C.Leclerc	45	18	(m.)	(11°)	15	12	(m.)	-	-	-	-	-	-	-
5°	L.Stroll	40	(m.)	6	12	2	8	12	-	-	-	-	-	-	-
6°	A.Albon	40	(13°)	12	10	4	10	4	-	-	-	-	-	-	-
7°	L.Norris	39	16	10	(13°)	10	2	1	-	-	-	-	-	-	-
8°	S.Pérez	32	8	8	6	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-
9°	C.Sainz Jr.	23	10	3	2	(13°)	(13°)	8	-	-	-	-	-	-	-
10°	D.Ricciardo	20	(m.)	4	4	12	(14°)	(11°)	-	-	-	-	-	-	-
11°	S.Vettel	16	1	(i.)	8	1	(12°)	6	-	-	-	-	-	-	-
12°	E.Ocon	16	4	(m.)	(14°)	8	4	(13°)	-	-	-	-	-	-	-
13°	P.Gasly	14	6	(15°)	(m.)	6	(11°)	2	-	-	-	-	-	-	-
14°	N.Hülkenberg	6	-	-	-	(m.)	6	-	-	-	-	-	-	-	-
15°	A.Giovinazzi	2	2	(14°)	(17°)	(14°)	(17°)	(16°)	-	-	-	-	-	-	-
16°	D.Kvyat	2	(12°)	1	(12°)	(m.)	1	(12°)	-	-	-	-	-	-	-
17°	K.Magnussen	1	(m.)	(12°)	1	(i.)	(m.)	(15°)	-	-	-	-	-	-	-
18°	K.Raikkonen	0	(m.)	(11°)	(15°)	(17°)	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-
19°	N.Latifi	0	(11°)	(17°)	(19°)	(15°)	(19°)	(18°)	-	-	-	-	-	-	-
20°	G.Russell	0	(m.)	(16°)	(18°)	(12°)	(18°)	(17°)	-	-	-	-	-	-	-
21°	R.Grosjean	0	(m.)	(13°)	(16°)	(16°)	(16°)	(19°)	-	-	-	-	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

1°	Mercedes	221	12/25	25/18	26/15	25/0	19/15	25/16	-	-	-	-
2°	Red Bull	135	-	12/15	10/18	4/19	10/25	4/18	-	-	-	-
3°	Racing Point	63	8/0	-	6/12	2/0	8/6	10/12	-	-	-	-
4°	McLaren	62	16/10	10/3	0/2	10/0	2/0	1/8	-	-	-	-
5°	Ferrari	61	1/18	-	8/0	1/15	0/12	6/0	-	-	-	-
6°	Renault	36	0/4	4/0	4/0	12/8	0/4	-	-	-	-	-
7°	AlphaTauri	16	6/0	0/1	-	6/0	0/1	2/0	-	-	-	-
8°	Alfa Romeo	2	0/2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9°	Haas	1	-	-	0/1	-	-	-	-	-	-	-
10°	Williams	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

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

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

CAMBIO GOMME

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

NOTE

(a)Penalizzazione di 5" per aver ignorato le bandiere blu.





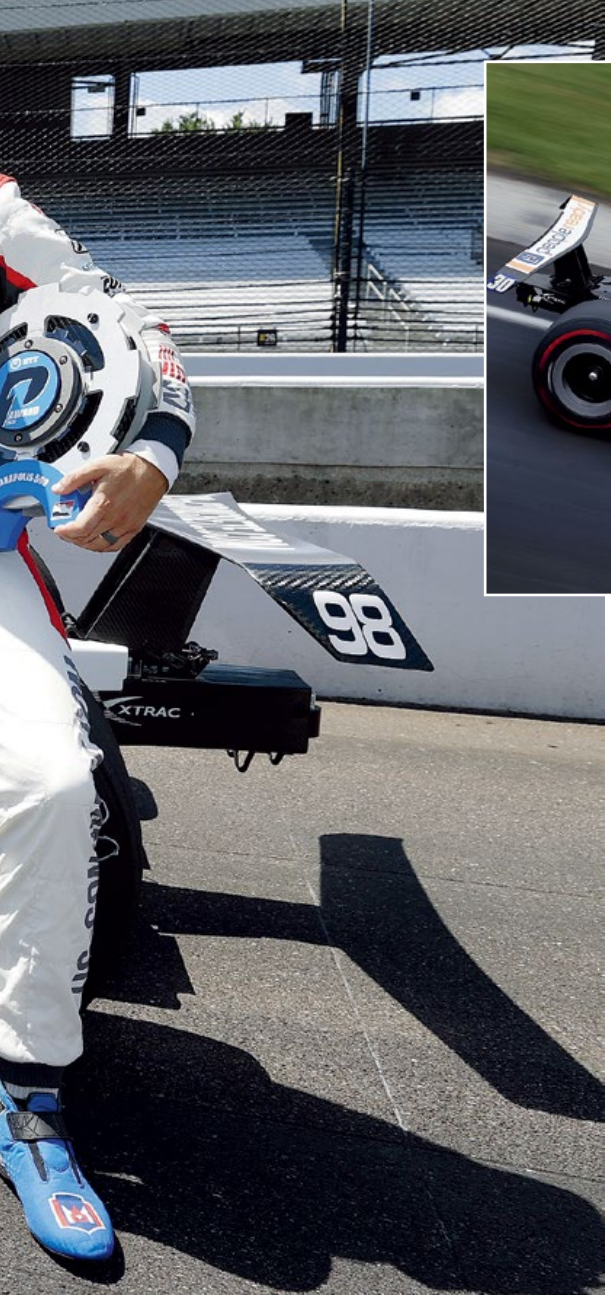
Andretti cacciatore

MARCO, NIPOTE DI MARIO, SI COSTRUISCE UNA STORICA OPPORTUNITÀ, SCATTANDO DALLA POLE NELLA PROSSIMA EDIZIONE DELLA CLASSICISSIMA DELL'INDIANA. DELUDE ALONSO, VENTISEIESIMO

di Marco Cortesi

Era poco più che un teenager, Marco Andretti, quando da debuttante nel 2006 rischiò di vincere la 500 Miglia di Indianapolis, soccombendo solo negli ultimi metri al ritorno di un implacabile Sam Hornish. Da quella vetta, la carriera del nipote del grande Mario Andretti non è stata delle più facili. Stagione dopo stagione, la necessità di compiere un salto di qualità si è fatta sempre più pressante per diventare poi quasi una chimera, fino ad un 2019 tutto da dimenticare. Al via dell'edizione 2020 della Indy 500, Marco partirà in pole position per la prima volta dopo aver messo a segno una prestazione da urlo. E a corroborare il risultato, il fatto che a fare la differenza sia stata principalmente la guida. Andretti ha trovato la giusta chimica con un assetto molto scarico, e ha fatto danzare la sua Dallara-Honda al limite, forse anche oltre, battendo sul filo di lana Scott Dixon. Dopo le prime qualifiche, la scuderia di Michael Andretti sembrava la favorita numero uno, avendo portato quattro piloti tra i nove che si sarebbero contesi la pole, ma allo scattare della sessione decisiva, le cose sono radicalmente cambiate, anche a causa delle bizze di un clima caldo e ventoso, capace di influenzare l'handling come non mai. Andretti, al contrario dei compagni, non ha però arretrato di una virgola, sopperendo alle nuove variabili con l'istinto e respingendo l'attacco del pentacampione, in cerca del suo secondo successo alla classica dell'Indiana. Al sabato, Dixon aveva lasciato intendere di avere del potenziale nascosto, ma non gli è bastato, e non è riuscito ad estremizzare la propria vettura come quella del rivale. La prima fila sarà completata da un altro dei piloti-icona recenti della categoria e della competizione, Takuma Sato. Il giapponese ha rispolverato il feeling con lo Speedway piazzandosi al terzo posto grazie a de-

PRIMA FILA A SORPRESA
Sopra, il poleman Marco Andretti, a destra, Dixon, e, nell'altra pagina, il giapponese Sato. Sono questi i piloti che scatteranno davanti a tutti nella prossima edizione della Indy 500





gli ottimi adattamenti apportati tra un giorno e l'altro. Il suo rapporto dolce e amaro con la gara più difficile al mondo è partito con il piede giusto, anche se la gara sarà tutta un'altra storia. L'altra grande sorpresa è stata rappresentata dai rookie, in particolare Rinus VeeKay. L'olandese, pupillo come tanti connazionali (incluso Max Verstappen) dell'imprenditore Frits Van Eerd, è stato il miglior piazzato tra i portabandiera Chevrolet in un nugolo di Honda, e forse con l'incoscienza della prima volta, ha perfino migliorato tra un giorno e l'altro, balzando davanti a



veterani come Ryan Hunter-Reay e James Hinchcliffe. Tra i grandi protagonisti va annoverato anche Alex Palou. Lo spagnolo, come sempre senza macchia e senza paura, sta convincendo sempre di più, oltre che per il piede ed il coraggio che ha sempre dimostrato di avere, per la maggiore costanza rispetto al recente passato. Poca fortuna per Graham Rahal e soprattutto per l'ex vincitore Alexander Rossi, comunque graziati dal fatto di aver conquistato nella prima qualifica l'accesso ai primi nove.

L'incidenza del meteo

Entrambe le giornate sono state condizionate dal meteo, che oltre al vento ha registrato caldo e sbalzi di temperatura, anche solo per via di rannuvolamenti parziali, che hanno influenzato i tempi delle vetture in pista praticamente in tempo reale. Non si tratta solo di una questione atmosferica legata al propulsore, ma le variabili sono anche aerodinamiche, con l'aria più rarefatta che porta a una maggiore l'instabilità. Di fatto, al sabato l'accesso al "fast nine" si è deciso per tutti con il primo tentativo, e molte delle altre sortite sono risultate più lente, o sono addirittura state interrotte. Alcuni, pur se senza speranza, hanno approfittato di qualche giro extra anche per sistemare problematiche emerse sulle vetture. In altre parole, molti si sono accontentati, preferendo una posizione in partenza più arretrata rispetto al rischio di buttar via tempo, o peggio, spingere troppo e trovarsi nelle barriere. Fa specie che nessun pilota del team Penske sia entrato in top-10, e che il solo Josef Newgarden sia riuscito ad agguantare il tredicesimo posto, con gli altri abbondantemente oltre la top-20. Will Power è stato tra quelli che hanno effettuato più tentativi, dopo avere riscontrato dei problemi di set-up poi risolti, almeno a suo modo di vedere. Anche Simon Pagenaud, a un anno dalla netta pole che aveva portato al suo successo alla 500 Miglia, non ha impressionato chiudendo venticinquesimo, confermando però anche le difficoltà sul giro secco, che per lui durano da inizio stagione. In Iowa fu un problema a fermarlo nelle prove, ma il francese riuscì a rimontare e vincere dall'ultimo posto. Non è detta l'ultima parola. Infine, capitolo Helio Castroneves. Il brasiliano scalpita per tornare a correre in IndyCar, non facendo mistero di aver interrotto la carriera full-time non per sua volontà. Tant'è che per il prossimo anno si voci-



fera un accordo col team di Ed Carpenter. In quella che sarà quasi sicuramente l'ultima esperienza con Penske, partirà ventottesimo nella speranza di riuscire a ribaltare la situazione e cercare un quarto, storico successo per agganciare i più grandi di sempre. In genere, va notato che la mancanza di prestazione pura ha accomunato tutti gli alfieri Chevrolet, anche se la quasi totalità dei protagonisti afferma di essere pronta e competitiva in condizioni di gara. Va però preso atto della superiorità in termini di cavalli della Honda, che sicuramente male non farà anche domenica prossima. I piloti del cravattino dovranno compensare un gap, e per quanto sicuri delle loro potenzialità, dovranno spingere un po' di più: la necessità di piazzare la "zampata", potrebbe giocare brutti scherzi.

La Honda punta sulla potenza

La situazione sembra simile a quella del 2017, quando in Honda decisero di forzare un po' di più dal punto di vista della potenza, sacrificando anche un pizzico di affidabilità ma sapendo che, sui grandi numeri, sarebbe stato possibile vincere. Anche da questi dettagli emerge l'approccio molto più globale dei giapponesi (e degli americani di HPD che realizzano i propulsori) contro una pattuglia Chevy in cui ognuno tende a fare un po' più per sé, con Roger Penske (proprietario, oltre che della serie, del motorista Ilmor), re indiscusso. Parlando di Chevrolet, si ricomprende ovviamente anche il team McLaren-Schmidt e, per estensione, Fernando Alonso. La scuderia diretta da Sam Schmidt ha scelto per questa stagione due rookie a tempo pieno, e le criticità dovute a tale decisione si ripercuotono in particolare sull'avventura di Indianapolis, dove l'esperienza è viceversa fondamentale. Patricio O'Ward è stato il migliore della compagnia. Il messicano, pur essendo classificato come debuttante, ha un'esperienza abbastanza varia che lo aiuta a focalizzare i fondamentali. Ventiseiesimo invece Fernando Alonso che, come altri protagonisti, ha subito le condizioni ed è sicuro di poter dire la sua in gara. Il pilota asturiano nel secondo turno di libere si è preso anche un bello spavento, finendo contro le barriere. Alonso ha commesso un errore in curva 4 a fine turno. Un grosso errore, che l'ha portato a finire sotto la linea bianca e sulla parte in cemento all'interno della curva. A quel punto, la sua Dallara si è alleggerita al posteriore, e il due volte iridato di F.1 ha fatto un mezzo miracolo d'istinto nel tenerla dritta. Fortunatamente per lui, l'impatto è stato a un angolo ridotto, e anche se colpire le barriere SAFER a ben oltre 300 chilometri orari non dev'essere piacevole, ha scampato ogni conseguenza fisica.

DIDA

Il rookie Palou è stato fantastico, finendo 7° e in terza fila; otto a comandare il gruppo un altro deb, il sorprendente olandese VeeKay che parte dalla seconda fila col quarto tempo. Nell'altra pagina, Alonso, 26°

Alonso protagonista dell'unico crash

Quello di Alonso è stato l'unico incidente di una settimana fin troppo tranquilla. Curioso perché, due anni fa, una domenica di fine maggio insolitamente calda aveva portato ad una lunga sequela di incidenti, che in particolare avevano coinvolto i piloti esperti, a testimoniare le grandi difficoltà che le temperature causano anche in gruppo. Non è escluso che, per via del poco tempo a disposizione, tutti abbiano mantenuto un margine extra di sicurezza. Dopotutto, con 33 iscritti e 33 posti al via ci si è risparmiati le emozioni da cardiopalma dello scorso anno, anche. Comunque va sottolineata la sfida di Ben Hanley e del team DragonSpeed. Dopo aver messo insieme il programma all'ultimo, la scuderia di Elton Julian ha perso i primi due giorni di libere per assemblare la vettura, e Hanley è riuscito a completare il suo "refresher" solo grazie ad una mini-sessione privata concessa dai commissari. La velocità è mancata, ma si spera di mantenere un passo decoroso, ed evitare brutte figure.

L'importanza dell'aeroscreen

Per la gara, non sarà poi da sottovalutare anche l'elemento dell'aeroscreen. Grazie al lavoro degli ingegneri, il cambiamento nel bilanciamento di pesi e aerodinamica è stato relativamente "neu-





tralizzato", ma con una temperatura alta per oltre tre ore di gara, entrerà forse in gioco il problema della vivibilità degli abitacoli salito alla ribalta dopo il round del Texas. Grazie anche ai consigli del campione Nascar Jimmie Johnson nel test con Ganassi, si è scelto di installare un tubo di refrigerazione più grande per portare aria ai caschi, rinunciando alla presa d'aria extra vista in precedenza in cima al parabrezza. Caldo e aria stagnante sono nemici pericolosi con cui confrontarsi per ogni pilota. Come detto, tante sono le incognite. Basti dire che, solitamente, a Indianapolis i team più fiduciosi per la gara cercano di girare nello stesso orario della corsa, ma in questo caso tutto è stato molto più concitato a causa del programma particolarmente compatto. In tre giorni di prove si è dovuto fare tutto, e in piena estate è particolarmente difficile anche anticipare le condizioni: come detto, basta una nuvola, o un periodo di sole a picco, per modificare il bilanciamento. Sarà quindi importantissimo per i piloti gestire con gli strumenti a disposizione nell'abitacolo quelle che potranno essere le influenze del meteo. Barre antirollio e distribuzione incrociata dei pesi saranno da utilizzare bene, e la sensibilità diventerà fondamentale perché nemmeno gli ingegneri dai box hanno esperienza nel disputare una 500 miglia a Indianapolis a fine agosto. Per questo, oltre alla performance sul giro, la costanza di (alto) rendimento potrà fare la differenza, e ci si aspetta che anche la posizione in pista sarà più vitale del solito. In poche parole, ci sarà da partire davanti, e possibilmente restarci, evitando strategie troppo attendiste, dato che ci si aspettano difficoltà nell'effettuare i sorpassi. È quindi tutto pronto per la prima "500 miglia d'agosto" della storia, a porte chiuse per via dell'emergenza Coronavirus. Per Penske, la prima edizione da patron di Indy porterà una perdita enorme, visto l'altissimo numero di spettatori paganti abituale. Tuttavia, il Capitano è la persona giusta per fare fronte a queste difficoltà, considerate le sue grandi risorse economiche e logistiche, nella speranza che l'incubo della pandemia finalmente si concluda, portando ad un'edizione 2021 più… normale possibile. ●

I MAGNIFICI 33 AL VIA

1° FILA	98 MARCO ANDRETTI 371.867 KM/H TEAM ANDRETTI DALLARA-HONDA	9 SCOTT DIXON 371.840 KM/H TEAM GANASSI DALLARA-HONDA	30 TAKUMA SATO 371.315 KM/H TEAM RAHAL LETTERMAN DALLARA-HONDA
2° FILA	21 RINUS VEEKAY 371.281 KM/H TEAM ED CARPENTER DALLARA-CHEVY	28 RYAN HUNTER-RAY 371.191 KM/H TEAM ANDRETTI DALLARA-HONDA	29 JAMES HINCHCLIFFE 369.939 KM/H TEAM ANDRETTI DALLARA-HONDA
3° FILA	55 ALEX PALOU 369.627 KM/H TEAM DALE COYNE DALLARA-HONDA	15 GRAHAM RAHAL 369.150 KM/H TEAM RAHAL LETTERMAN DALLARA-HONDA	27 ALEXANDER ROSSI 368.915 KM/H TEAM ANDRETTI DALLARA-HONDA
4° FILA	88 COLTON HERTA 371.395 KM/H TEAM ANDRETTI DALLARA-HONDA	8 MARCUS ERICSSON 371.059 KM/H TEAM GANASSI DALLARA-HONDA	45 SPENCER PIGOT 371.016 KM/H TEAM RAHAL LETTERMAN DALLARA-HONDA
5° FILA	1 JOSEF NEWGARDEN 370.625 KM/H TEAM PENSKE DALLARA-CHEVY	10 FELIX ROSENQVIST 370.557 KM/H TEAM GANASSI DALLARA-HONDA	5 PATO O'WARD 370.491 KM/H TEAM McLAREN DALLARA-CHEVY
6° FILA	20 ED CARPENTER 370.488 KM/H TEAM ED CARPENTER DALLARA-CHEVY	26 ZACH VEACH 370.085 KM/H TEAM ANDRETTI DALLARA-HONDA	47 CONOR DALY 370.076 KM/H TEAM ED CARPENTER DALLARA-CHEVY
7° FILA	18 SANTINO FERRUCCI 370.026 KM/H TEAM COYNE DALLARA-HONDA	60 JACK HARVEY 369.925 KM/H TEAM SHANK DALLARA-HONDA	7 OLIVER ASKEW 369.762 KM/H TEAM McLAREN DALLARA-CHEVY
8° FILA	12 WILL POWER 369.667 KM/H TEAM PENSKE DALLARA-CHEVY	14 TONY KANAAN 368.787 KM/H TEAM FOYT DALLARA-CHEVY	41 DALTON KELLETT 368.346 KM/H TEAM AJ FOYT DALLARA-CHEVY
9° FILA	22 SIMON PAGENAUD 368.275 KM/H TEAM PENSKE DALLARA-CHEVY	66 FERNANDO ALONSO 368.165 KM/H TEAM McLAREN DALLARA-CHEVY	51 JAMES DAVISON 368.132 KM/H TEAM COYNE DALLARA-HONDA
10° FILA	3 HELIO CASTRONEVES 367.530 KM/H TEAM PENSKE DALLARA-CHEVY	4 CHARLIE KIMBALL 366.540 KM/H TEAM AJ FOYT DALLARA-CHEVY	59 MAX CHILTON 365.808 KM/H TEAM CARLIN DALLARA-CHEVY
11° FILA	24 SAGE KARAM 365.480 KM/H TEAM DREYER&REINBOLD DALLARA-CHEVY	67 JR HILDEBRAND 364.260 KM/H TEAM DREYER&REINBOLD DALLARA-CHEVY	81 BEN HANLEY 358.746 KM/H TEAM DRAGONSPEED DALLARA-CHEVY

Orange dappertutto

CON MATSUSHITA E DRUGOVICH IL TEAM OLANDESE MP MOTORSPORT SI PRENDE LE DUE VITTORIE NEL ROUND ANDATO IN SCENA IN CATALUNYA. ILOTT RESTA LEADER DELLA SERIE

di Alessandro Gargantini

La seconda serie, in terra di Catalogna, ha vissuto un fine settimana ad alta tensione che ha premiato soprattutto gli outsiders. Ad alternarsi sul gradino più alto del podio sono stati, sorprendentemente, i due portacolori dell'olandese MP Motorsport Nobuharu Matsushita e Felipe Drugovich. Barcellona ha voltato le spalle al leader della graduatoria generale Callum Ilott, giunto in Spagna sulla scia del trionfo ottenuto sette giorni prima a Silverstone. La superiorità del pilota di Cambridge nella Feature Race è stata schiacciante fino a quando, nella parte conclusiva della manche, l'ingresso della safety-car ha spezzato gli equilibri e rimescolato le carte. Una corsa dal destino che pareva già scritto a favore del britannico si è così improvvisamente riaperta e ha inaspettatamente premiato l'esperto Matsushita. Il pilota del Sol Levante, che scattava dalla diciottesima posizione sullo schieramento di partenza, è stato autore di un buon recupero con le gomme "prime" e ha avuto il grande vantaggio di compiere il cambio gomme e passare alle "option" proprio quando la corsa era in fase di neutralizzazione. Al restart, Matsushita ha potuto fare la differenza con le mescole più morbide, scavalcando in rapida sequenza Ilott e Tsunoda per involarsi verso il suo primo centro stagionale. Ilott, che ha gestito male la ripartenza, è scivolato in quinta posizione alle spalle di Shwartzman e Zhou, che hanno completato il podio, e Tsunoda. Eppure, per Ilott sembrava una formalità conquistare il terzo successo stagionale. Dopo aver conquistato la pole-position, Ilott si era fatto beffare allo spegnersi dei semafori da Shwartzman, ma era stato abile a riprendere la leadership della corsa dopo otto tornate. Due giri dopo, l'inglese ha effettuato il cambio gomme passando alle "prime", con le quale ha subito trovato un ottimo ritmo e ipotecato, a suon di giri veloci, la vittoria della Feature Race. Invece, a dodici giri dal termine, un contatto tra la monoposto di Gealel e quella di Alesi, bloccata in testacoda in piena traiettoria, ha indotto gli steward a far scendere in pista la vettura staffetta. Non appena è stato esposto il segnale della safety-car, il





SOTTO AI RIFLETTORI Matsushita e Drugovich, in basso a sinistra, si sono divisi le vittorie a Montmelò. Sotto i portacolori FDA Schwartzman, Ilott e Schumacher. In basso a destra Zhou giunto 3° nella corsa principale



Ghiotto a podio in gara-2

IL VENETO CHIUDE AL SECONDO POSTO LA SECONDA SFIDA

La ventesima posizione al termine del turno di qualifica di Luca Ghiotto (**sopra**) creava sconforto. Difficile prevedere che l'unico pilota italiano al via, 3° nel campionato 2019, si trovasse in una tale situazione di difficoltà. Del 25enne di Arzignano, vincitore a Budapest, di quest'anno si ricorda soprattutto una lunga serie di guai tecnici. Il suo propulsore era stato sostituito alla vigilia della precedente prova di Silverstone. Questa volta, in qualifica, il distacco della barra anti rollio aveva negativamente inciso sulla sua performance. Ghiotto, dopo un ritardo al cambio gomme che gli è costato diversi secondi, è riuscito a chiudere la Feature Race in ottava posizione, garantendosi il diritto di scattare dal vertice dello schieramento nella manche conclusiva. Il pilota dell'Hitech GP è scattato male allo spegnimento dei semafori, facendosi sorprendere da Drugovich, ma ha ben gestito il degrado termico emerso nel corso della manche, riuscendo ad artigliare una solida piazza d'onore davanti a Mick Schumacher, sesto nella corsa del sabato. Ilott, al vertice della graduatoria di campionato, ha avuto problemi di degrado che non gli hanno consentito di andare oltre l'ottavo posto. Fuori dalla zona punti Shwartzman, ora distanziato di quattordici lunghezze da Ilott al vertice della classifica di campionato. ●





muretto box dell'UNI-Virtuosi ha richiamato nuovamente nella corsia box Ilott per effettuare il secondo cambio gomme e consentire all'inglese di chiudere la manche con un treno di gomme fresche. Al rientro dalla corsia box, Ilott si è ritrovato in seconda posizione tra il leader Tsunoda, restato in pista a differenza di Ilott, e Matsushita. Quando la safety-car è rientrata nella corsia box, Ilott ha cercato di riprendersi la prima posizione ai danni dello junior della Red Bull e della Honda, ma ha aperto il fianco ad un attacco letale di Matsushita, che pochi giri dopo si è liberato anche di Tsunoda e si è involato verso il primo successo nel 2020. Il pilota di Tokyo non saliva sul gradino più alto del podio dallo scorso settembre, quando si aggiudica la gara di Monza. Mick Schumacher ha chiuso al sesto posto davanti al brasiliano Drugovich, autore di un bellissimo sorpasso ai danni di Shwartzman verso la metà gara, ma penalizzato dalla strategia di gara. Il ventenne pilota brasiliano ha dato la seconda vittoria in terra spagnola alla MP Motorsport, aggiudicandosi la Sprint Race davanti al nostro Ghiotto e Mick Schumacher salito in quinta posizione nella graduatoria di campionato. ●

FIA F2 BARCELLONA, 2020
FEATURE RACE

1. Nobuharu Matsushita MP, 35 giri in 1h02'14"783 alla media di 156.923 km/h;
2. Shwartzman Prema a 1"599;
3. Zhou UNI-Virtuosi a 6"166;
4. Tsunoda Carlin a 7"796;
5. Ilott UNI-Virtuosi a 7"954;
6. Schumacher Prema a 8"471;
7. Drugovich MP a 8"831;
8. Ghiotto Hitech a 8"992;
9. Ticktum DAMS a 9"438;
10. Deletraz Charuz Racing System a 9"494;
11. Lundgaard ART Grand Prix a 9"658;
12. Markelov HWA a 10"552;
13. Mazepin Hitech a 10"661;
14. Piquet Charuz Racing System a 14"389;
15. Sato Trident a 15"157;
16. Samaia Campos a 15"327;
17. Daruvala Carlin a 18"437;
18. Aitken Campos a 1 giro;
19. Gelael DAMS a 1 giro;
20. Nissany Trident a 5 giri;
21. Alesi HWA a 12 giri;
22. Armstrong ART Grand Prix a 35 giri.

Pole Position: Callum Ilott in 1'28"381 alla media di 189.610 km/h
Giro più veloce: Nobuharu Matsushita in 1'32"902 alla media di 180.383 km/h

SPRINT RACE

1. Felipe Drugovich MP, 26 giri in 41'55"669 alla media di 173.017 km/h;
2. Ghiotto Hitech a 9"536;
3. Schumacher Prema a 10"956;
4. Tsunoda Carlin a 14"924;
5. Matsushita MP a 19"921;
6. Mazepin Hitech a 23"231;
7. Piquet Charuz Racing System a 24"528;
8. Ilott UNI-Virtuosi a 29"718;
9. Deletraz Charuz Racing System a 31"973;
10. Ticktum DAMS a 32"155;
11. Lundgaard ART Grand Prix a 34"196;
12. Nissany Trident a 34"822;
13. Shwartzman Prema a 41"245;
14. Zhou UNI-Virtuosi a 41"996;
15. Armstrong ART Grand Prix a 43"413;
16. Markelov HWA a 45"618;
17. Daruvala Carlin a 46"219;
18. Aitken Campos a 48"431;
19. Alesi HWA a 54"736;
20. Samaia Campos a 69"082;
21. Sato Trident a 74"667;
22. Gelael DAMS non partito

Pole Position: Luca Ghiotto, ottavo nella Feature Race.
Giro più veloce: Giuliano Alesi in 1'33"413 alla media di 179.396 km/h

CLASSIFICA CAMPIONATO

1. Ilott 121
2. Shwartzman 103
3. Lundgaard 87
4. Tsunoda 82
5. Schumacher 79



PROTAGONISTI A MONTMELÒ
Piastri ha colto la vittoria in gara-2 e ora è a un solo punto dalla vetta. In basso a sinistra Hughes vincitore in gara-1 davanti a Lawson, sotto al centro e a Sargeant leader del campionato. A destra Peroni giunto 2° nella seconda sfida

Sfida apertissima

SEI CORSE ED ALTRETTANTI VINCITORI IN UN CAMPIONATO ANCORA A CACCIA DI UN VERO LEADER. HUGHES E PIASTRI SI DIVIDONO LE VITTORIE, SARGEANT PER UN PUNTO NON PERDE LA TESTA

di Alessandro Gargantini

Sei corse, altrettanti vincitori. Non ha ancora un forte leader la nuova stagione del FIA Formula 3 Championship che, nell'appuntamento in terra spagnola, ha avuto nel pilota inglese della HWA Jake Hughes il dominatore di Race One, la manche principale. Il ventiseienne driver britannico, che Ulli Fritz ha voluto a tutti i costi confermare nella sua squadra per trarre giovamento della sua vasta conoscenza nella categoria, ha un feeling molto particolare con la pista catalana. Nel 2016, quando Hughes debuttò nella GP3 Series con i colori del team DAMS, il minuto ragazzo di Birmingham colse subito la pole-position e conquistò la seconda posizione alle spalle di Charles Leclerc. A differenza del pilota del Principato, che ha scalato le categorie del Motorsport, la traiettoria di Hughes non è mai andata oltre la terza serie, della quale è divenuto un autentico professionista. La vittoria colta la scorsa settimana sui saliscendi di Montmelò è certamente meritata e frutto di una manche condotta alla perfezione, nella quale Hughes è scattato della seconda posizione sullo schieramento di partenza alle spalle di Sargeant ed è stato autore, dopo poco più di una manciata di tornate, di uno dei pochi sorpassi che si sono visti sulla pista catalana. Da quel momento, il britannico ha saggiamente tenuto a bada il degra-







do termico degli pneumatici, potendo contare su un adeguato margine di vantaggio che l'ha tenuto al riparo dallo stesso pilota del Team Prema e dal neozelandese Lawson, che nel finale ha sopravanzato il teenager di Boca Raton e conquistato la piazza d'onore. Il bilancio di giornata di Sargeant è stato comunque positivo: il ragazzo della Florida ha potuto sommare ai quindici punti assegnati dal terzo posto anche i quattro garantiti dalla pole-position. Piastri, il più diretto rivale di Sargeant al vertice della classifica di campionato, ha conquistato solo una sesta posizione che gli è valsa otto punti. Il nome di Hughes si aggiunge alla lunga lista di piloti che hanno conquistato il gradino più alto del podio in Race One, un club del quale fanno parte anche Piastri, Vesti, Lawson, Sargeant e Pourchaire. Sorprendente la quarta posizione di Novalak, che ha preceduto Beckmann e Piastri, che ha perso due posizione dopo essere transitato su un cordolo. Non è stata una manche particolarmente brillante per il team milanese, fuori dalla zona punti con Zendeli e Caldwell. Giornata da dimenticare per Vesti, costretto al ritiro da un problema alla batteria. La corsa della domenica è stata dominata da Oscar Piastri, autore di un prodigioso scatto dalla quinta posizione sullo schieramento di partenza. Il pilota di Melbourne ha conquistato la leadership della manche già nel corso del primo giro e ha mantenuto il comando delle operazioni fino alla bandiera a scacchi. Alle spalle del pilota junior della Renault hanno chiuso Peroni e il nostro Nannini. Nemmeno un intervento della safety-car a sei giri dal termine ha rovinato i piani dell'australiano di riavvicinarsi al vertice della graduatoria al team mate Sargeant, che ha chiuso Race Two al quinto posto. Un solo punto separa, a favore dell'americano, i due piloti del Team Prema al vertice della classifica di campionato. ●





Nannini, ecco il primo podio!

IL 17ENNE FAENTINO È IN NETTA PARABOLA ASCENDENTE

Anche dalla Catalogna arrivano buone notizie per i colori italiani e, questa volta, non solo dalle regine Prema e Trident. A Silverstone avevamo rilevato gli incoraggianti progressi di Matteo Nannini (**sopra**), che in terra spagnola ha mostrato altri importanti segnali di crescita. Il diciassettenne pilota faentino, dopo aver colto l'undicesimo tempo nel turno di qualifica, ha guadagnato una posizione in Race One, conquistando il primo punto stagionale e il diritto di scattare dal vertice dello schieramento di partenza nella corsa domenicale. Dopo aver perso due posizioni al via, il portacolori del Team Jenzer ha recuperato con gran piglio la piazza d'onore con un bel sorpasso su Peroni. Nelle successive fasi di gara, Nannini non è riuscito a contenere il ritorno del pilota di Adrian Campos, ma ha ben difeso il gradino più basso del podio dagli attacchi dell'esperto Verschoor. Leonardo Pulcini, al rientro nella categoria, aveva colto un buon dodicesimo tempo in prova, ma la retrocessione di cinque posizioni in griglia per aver ostacolato un rivale in qualifica, su un tracciato che non facilita i sorpassi, ha impedito al forte romano di brillare. Sedicesimo in Race One, nella seconda frazione Pulcini è stato spinto e mandato in testacoda alla prima curva. Non si sono visti grossi spunti da Malvestiti, che pur aveva fatto bene a Silverstone, e da Deledda, spesso autore di fuori pista. ●

FIA F3 BARCELLONA 2020

Gara-1: 1. Jake Hughes HWA, 22 giri in 38'53"146 alla media di 157.822 km/h;
2. Lawson Hitech a 2"388;
3. Sargeant Prema Racing a 3"948;
4. Novalak Carlin Motorsport a 8"953;
5. Beckmann Trident a 9"826;
6. Piastri Prema Racing a 10"222;
7. Pourchaire ART a 10"751;
8. Peroni Campos a 12"172;
9. Verschoor MP Motorsport a 12"351;
10. Nannini Jenzer a 12"573;
11. Smolyar ART a 14"832;
12. Zendeli Trident a 15"266;
13. Fittipaldi HWA a 15"665;
14. Doohan HWA a 16"445;
15. Fernandez ART a 17"282;
16. Pulcini Carlin Motorsport a 17"892;
17. Fewtrell Hitech a 18"925;
18. Hauger Hitech a 20"166
19. Das Carlin Motorsport a 21"563;
20. Caldwell Trident a 22"489;
21. Dunner MP Motorsport a 23"105;
22. Stanek Charouz a 24"159;
23. Schumacher Charouz a 24"496;
24. Fraga Charouz a 25"776;
25. Williams Jenzer a 26"262;
26. Malvestiti Jenzer a 32"203;
27. Floersch Campos a 33"174;
28. Deledda Campos a 33"711;
29. Vesti Prema Racing a 14 giri;
30. Viscaal MP Motorsport a 22 giri;
Pole Position: Jake Hughes in 1'32"974 alla media di 180.243 km/h
Giro più veloce: Jake Hughes in 1'35"862 alla media di 174.813 km/h

Gara-2: 1. Piastri Prema Racing, 22 giri in 39'52"928 alla media di 153.879 km/h;
2. Peroni Campos a 1"176;
3. Nannini Jenzer a 2"028;
4. Verschoor MP Motorsport a 2"568;
5. Sargeant Prema Racing a 3"002;
6. Pourchaire ART a 3"910;
7. Lawson Hitech a 4"823;
8. Fittipaldi HWA a 5"365;
9. Beckmann Trident a 5"878;
10. Hughes HWA a 6"613;
11. Novalak Carlin Motorsport a 7"216;
12. Smolyar ART a 7"752;
13. Fernandez ART a 11"107;
14. Doohan HWA a 12"368;
15. Williams Jenzer a 13"139;
16. Zendeli Trident a 13"630;
17. Das Carlin Motorsport a 14"411;
18. Fraga Charouz a 15"127
19. Stanek Charouz a 15"677;
20. Viscaal MP Motorsport a 16"109;
21. Vesti Prema Racing a 18"950;
22. Dunner MP Motorsport a 20"839;
23. Floersch Campos a 23"092;
24. Pulcini Carlin Motorsport a 33"108;
25. Schumacher Charouz a 1'24"905;
26. Hauger Hitech a 3 giri;
27. Malvestiti Jenzer a 5 giri;
28. Deledda Campos a 16 giri;
29. Fewtrell Hitech a 22 giri.;
30. Caldwell Trident a 22 giri.
Pole Position: Matteo Nannini decimo in Race One
Giro più veloce: Dennis Hauger in 1'35"706 alla media di 175.098 km/h

CLASSIFICA CAMPIONATO

1. Sargeant 131
2. Piastri 130
3. Lawson 99
4. Beckmann 94,5
5. Pourchaire 80

Occhi al futuro

LE ULTIME DUE GARE DELLA STAGIONE HANNO DELINEATO NISSAN E MERCEDES COME LE DUE FUTURE ANTAGONISTE DELLA DS

Fulvio Cavicchi



Ed anche la sesta stagione della Formula E si è conclusa, nonostante una pandemia mondiale nel bel mezzo della stagione e con un grande tour de force sull'unico circuito cittadino "permanente" a Berlino. Sei gare in nove giorni non sono stati uno scherzo da organizzare, ma sicuramente è stata una bella idea per non perdere la caratteristica di correre su tracciati temporanei in centro città ed anche riuscire a fare il maggior numero di gare possibili senza impazzire con i permessi delle varie municipalità ed evitando di dover spendere cifre folli per organizzare viaggi uno di seguito all'altro in giro per il mondo.

Per la prima volta nella storia del campionato si è avuto un campione incoronato prima dell'ultima gara della stagione, e così la Ds Techeetah ha potuto fare da "spettatore" nelle ultime due disfide, con il neo-campione António Félix Da Costa e l'ex campione Jean-Éric Vergne nelle retrovie ed il francese che ha perso la seconda posizione in campionato. Quindi i riflettori sono passati ad illuminare Nissan e Mercedes, che ora appaiono come le due squadre accreditate per il ruolo di antagonista principale dei campioni nero-oro per il prossimo anno. La Casa giapponese è stata autrice, ancora una volta, di una grande rimonta nel progredire della stagione: in Stagione 5 la e.dams era settima a metà stagione e Sébastien Buemi 13esimo dopo la gara di Roma di metà calendario, ed hanno chiuso quarta (ad un punto dalla terza) e secondo; quest'anno dopo Città del Messico Buemi era 13esimo e la Nissan quinta e sono risaliti quinto l'elevetico e seconda l'équipe franco-nipponica. Questo perché nel 2018/2019 avevano inventato un powertrain diverso da tutti e quindi hanno dovuto rifinirlo ed ottimizzarlo per arrivare a farlo rendere, e quando ci sono riusciti questo è stato vietato.

Quindi questa stagione hanno dovuto ristudiare il sistema tutto da capo, partendo con un anno di ritardo, e sono arrivati al top alla fine. Siccome non sono attese rivoluzioni



Mercedes fa doppietta

Una doppietta Mercedes firmata dal duo belga Vandoorne, De Vries ha contrassegnato l'ultimo round della Formula E sulla pista di Berlino

tecniche per gennaio, quando si riprenderà a Santiago del Cile, e la Nissan potrà partire alla pari con gli altri, viene automatico aspettarsi che i giapponesi possano essere da subito competitivi e puntare al colpo grosso finale.

Ma oltre a loro, anche la Casa della stella a tre punte punterà a detronizzare la Ds, forte degli ottimi risultati durante tutto il campionato. Infatti già a Dir'iyya la Mercedes era stata super-competitiva, nonostante fosse squadra debuttante. Ma comunque bisogna ricordare che in realtà la sua squadra clienti Hwa aveva corso in Stagione 5, con motore Venturi, passando ovviamente tutti i dati raccolti alla Casa per sviluppare il powertrain per la stagione di debutto. Comunque sia, dall'Arabia Saudita erano tornati a Stoccarda al primo posto nella classifica delle squadre e con ben due coppe ottenute da Stoffel Vandoorne. Quindi la doppietta nella gara finale della stagione appare come una conferma di quanto mostrato sin da dicembre e su cui si lavorerà per ottenere ancora di più. Ma di certo avere concluso con un successo, a Berlino, la prima annata di sempre come la migliore delle formazioni teutoniche scavalcando la Bmw per il terzo posto e stando davanti all'Audi che corre in Formula E sin dalla creazione del campionato è fonte di grande soddisfazione.

La Casa di Monaco di Baviera è stata autrice di un finale anomalo, con addirittura 0 punti conquistati da entrambi i suoi piloti nelle ultime tre gare. Maximilian Günther era secondo in campionato prima della quarta gara di Tempelhof ed è finito addirittura nono, mentre Alexander Sims proprio non è mai parso presente in Germania, conquistando appena 3 punti in sei gare quando ne aveva conquistati 46 nelle prime cinque.

Al contrario, Audi ha provato a riprendersi nel finale da una stagione difficile, con poche soddisfazioni. Lucas di Grassi è sempre il solito mastino, che in gara riesce a mettere delle enormi pezze su qualifiche ingenerose, mentre René Rast è cresciuto molto e nelle ultime due gare ha sfruttato al massimo l'esperienza e la cattiveria tipica delle gare turismo da cui arriva, arrivando a spingere in staccata per passare nonostante guidasse una formula. Ma, nonostante i 44 punti delle ultime tre gare, la Casa degli anelli è arrivata (per appena 7 punti) dietro alla Virgin Racing, che corre col suo powertrain in formato clienti.

Per concludere la disamina dei marchi tedeschi, è giusto dire che la Porsche promette molto ed ha concluso alle spalle della Jaguar per appena due punti, nonostante corresse con una macchina sola. Infatti André Lotterer ha davvero fatto l'impossibile con una squadra realmente al debutto e portandola anche due volte sul podio, mentre il suo compagno di tenda Neel Jani ha avuto un guizzo di orgoglio solamente nella penultima gara, l'unica di tutta la stagione in cui è arrivato a punti. È stato ufficializzato venerdì che verrà sostituito da Pascal Wehrlein per Stagione 7 e le prospettive diventano così molto promettenti per il futuro.

Porsche non è riuscita a scavalcarla, ma sotto la tenda verde della Jaguar il clima era scuro visto lo scarso rendimento sull'ex aeroporto rispetto al resto della stagione. Difficile pensare possa essere stata solo una casualità, un "non aver azzeccato gli assetti" o "non aver capito la pista" quando la squadra si presentava col pilota di punta secondo in campionato ad undici punti dal leader ed il team terzo assoluto e ha finito l'annata al settimo posto in entrambe le classifiche. A questo punto viene da chiedersi se Sam Bird sia ancora convinto della scelta di abbandonare una Virgin con 121 punti per accasarsi presso una Jaguar che chiude con 81.

Scorrendo la classifica si finisce nelle zone basse, e colpisce davvero vedere una Mahindra che a fatica riesce nel finale a superare la Venturi per il nono posto, quando basta ricordare che dopo la sesta gara di Stagione 5 a Sanya era in testa al campionato squadre e con Jérôme D'Ambrosio secondo in quello piloti per un solo punto. Alex Lynn ha fatto molto bene in qualifica ed ha raggranellato ben 16 punti nelle ultime tre gare, quindi ha dimostrato di meritare quel sedile per la prossima stagione, ma la squadra deve fare di più per tornare al livello mo-





Massa lascia Venturi

Ultima sfida per Felipe Massa con la monoposto del team Venturi. In alto Rowland a segno con la Nissan nel penultimo round della stagione





strato in passato. Crisi invece in Venturi, con Felipe Massa e la squadra che annunciano la separazione appena finita l'ultima gara. E con "appena" si intende nel tempo intercorso tra la bandiera a scacchi ed il podio, quindi proprio senza attendere nemmeno un minuto di quando era possibile dichiararlo. L'ex vice-campione del mondo di F.1 non farà quindi la terza stagione che prevedeva il contratto, ed ha dichiarato: *«Lasciare una squadra non è mai una decisione facile da prendere, ho avuto l'opportunità di imparare qualcosa di completamente diverso da quello a cui ero abituato. Sfortunatamente, per vari motivi, non abbiamo ottenuto quello che speravamo. Nonostante ciò, è stato molto divertente ed auguro alla squadra il meglio per il futuro. Non vedo l'ora di annunciare i miei piani futuri a tempo debito».* Di certo un pilota col suo curriculum che chiude la stagione con 3 punti contro i 41 del suo compagno di squadra Edoardo Mortara fa molta specie. Dopo i 44 punti della casa monegasca, si scende ai due appena di Dragon e gli zero di Nio. Se pensiamo che anche la Venturi è stata in superpole (ultima volta con Massa a Berlino), capiamo di avere quindi dieci squadre che possono tutte lottare più o meno alla pari, e due che sembrano davvero di un'altra categoria. Se per la Dragon si può giustificare questo valutando che è una formazione senza appoggio di una casa automobilistica alle spalle, questo non vale per la Nio, che in Cina è una industria molto importante ed in crescita e questo fa male alla sua immagine. In questa sesta annata il team ufficiale è stato sostituito dalla Lisheng Racing, però supportata ufficialmente dal marchio. Ma la differenza di prestazioni di Daniel Abt tra quando correva in Audi ed in queste ultime sei uscite con la Nio dimostrano chiaramente quanta strada ci sia da fare.

CLASSIFICHE

Formula E, Berlino, 12/08/2020
Classifica finale di Gara
1. Oliver Rowland (Nissan e.dams), 36 giri in 47'28"880, alla media di 113,1 km/h; 2. Robin Frijns (Envision Vergin Racing) a 1"903; 3. René Rast (Audi Sport Abt Schaeffler) a 7"490; 4. André Lotterer (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 7"863; 5. Alexander Lynn (Mahindra Racing) a 11"441; 6. Neel Jani (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 12"922; 7. Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 14"106; 8. Edoardo Mortara (Venturi Formula E Team) a 17"134; 9. Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 18"949; 10. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 19"731; 11. Alexander Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 23"331; 12. Tom Blomqvist (Panasonic Jaguar Racing) a 24"807; 13. Felipe Massa (Venturi Formula E Team) a 27"775; 14. Nyck de Vries (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 28"723; 15. Sérgio Sette Câmara (Geox Dragon) a 31"132; 16. Jérôme D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 31"524; 17. Nico Müller (Geox Dragon) a 34"140; 18. Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 34"986; 19. Oliver Turvey (Nio 333 FE Team) a 44"377; 20. Sam Bird (Envision Vergin Racing) a 46"591; 21. Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 1'15"119
Giro più veloce: il 31° di Lucas di Grassi in 1'17"232, alla media di 115,9 km/h

Formula E, Berlino, 13/08/2020
Classifica finale di Gara
1. Stoffel Vandoorne (Mercedes-Benz Eq Formula E Team), 36 giri in 47'22"107, alla media di 113,4 km/h; 2. Nyck de Vries (Mercedes-Benz Eq Formula E Team) a 1"340; 3. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 2"841; 4. René Rast (Audi Sport Abt Schaeffler) a 3"580; 5. Sam Bird (Envision Vergin Racing) a 8"710; 6. Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 11"593; 7. Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 12"895; 8. Alexander Lynn (Mahindra Racing) a 14"719; 9. António Félix Da Costa (Ds Techeetah Formula E Team) a 15"304; 10. Edoardo Mortara (Venturi Formula E Team) a 16"154; 11. Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 16"348; 12. Maximilian Günther (Bmw I Andretti Motorsport) a 17"798; 13. Alexander Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 22"229; 14. André Lotterer (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 23"893; 15. Neel Jani (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 24"888; 16. Felipe Massa (Venturi Formula E Team) a 25"577; 17. Tom Blomqvist (Panasonic Jaguar Racing) a 25"992; 18. Jérôme D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 30"485; 19. Sérgio Sette Câmara (Geox Dragon) a 31"453; 20. Daniel Abt (Nio 333 FE Team) a 38"071; 21. Oliver Turvey (Nio 333 FE Team) a 39"694; 22. Nico Müller (Geox Dragon) a 1'11"178
Giro più veloce: il 21° di Sam Bird in 1'17"562, alla media di 115,4 km/h
La classifica finale Piloti dopo 11 gare:
1. António Félix Da Costa 158 punti; 2. Stoffel Vandoorne 87; 3. Jean-Éric Vergne 86; 4. Sébastien Buemi 84; 5. Oliver Rowland 83; 6. Lucas di Grassi 77; 7. Mitch Evans e André Lotterer 71; 9. Maximilian Günther 69; 10. Sam Bird 63; 11. Nyck de Vries 60; 12. Robin Frijns 58; 13. Alexander Sims 49; 14. Edoardo Mortara 41; 15. René Rast 29; 16. Jérôme D'Ambrosio 19; 17. Alex Lynn 16; 18. Pascal Wehrlein 14; 19. James Calado 10; 20. Neel Jani e Daniel Abt 8; 22. Felipe Massa 3; 23. Brendon Hartley 2.
La classifica finale Squadre dopo 11 gare: 1. Ds Techeetah Formula E Team 244 punti; 2. Nissan e.dams 167; 3. Mercedes-Benz Eq Formula E Team 147; 4. Envision Virgin Racing 121; 4. Bmw I Andretti Motorsport 118; 6. Audi Sport Abt Schaeffler 114; 7. Panasonic Jaguar Racing 81; 8. Tag Heuer Porsche Formula E Team 79; 9. Mahindra Racing 49; 10. Venturi Racing 44; 11. Geox Dragon 2.



Tutti dietro alle Toyota

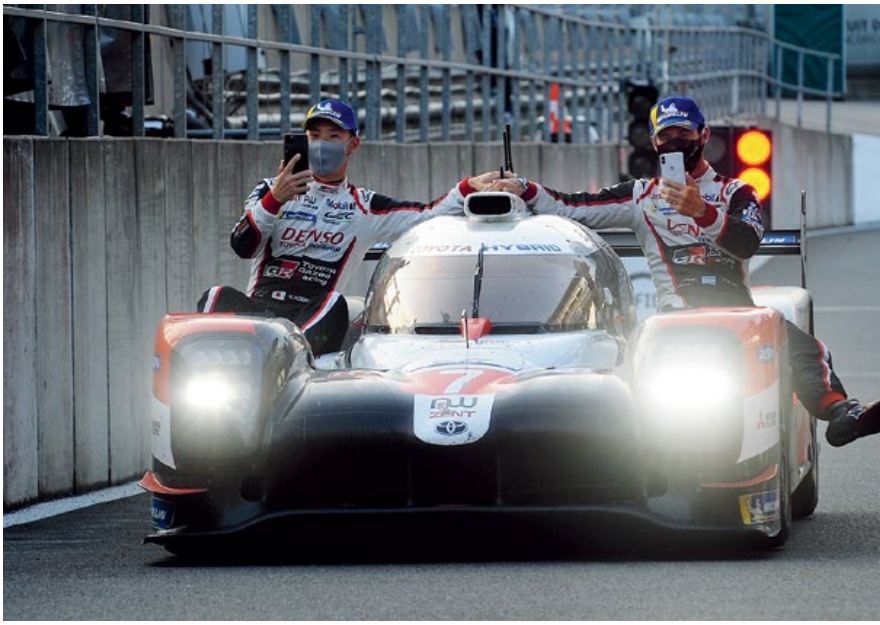
DOPPIETTA DELLE P1 GIAPPONESI NELLA RIPARTENZA DEL WEC. LA VITTORIA È FIRMATA DA CONWAY-KOBAYASHI-LOPEZ. NAUFRAGIO PER LA REBELLION

Toyota torna alla vittoria alla 6 Ore di Spa Francorchamps e lo fa alla vecchia maniera, dominando la gara dal primo all'ultimo metro e sfruttando al massimo la pista bagnata con cui è iniziata la corsa. Dopo quattro giri percorsi dietro safety car, le Toyota hanno preso il largo sfruttando al massimo il vantaggio della trazione ibrida sulle ruote anteriori, mentre Rebellion è letteralmente naufragata, con Nato in difficoltà nei confronti delle P1 giapponesi e addirittura superato dalla ByKolles di Dillmann. A determinare la

di Diego Fundarò

vittoria di Conway-Kobayashi-Lopez sui compagni Buemi-Hartley-Nakajima è stata la sosta in più di questi ultimi, effettuata per passare dalle gomme rain alle slick al termine della prima ora. La #8 era allora in testa, anticipava il pit stop e manteneva gomme scolpite. Il giro seguente la #7 optava per le slick, già più adatte ad un asfalto che asciugava velocemente. Il pit stop aggiuntivo separava così le due Toyota e neppure il ritorno dell'acqua annullava il gap, che alcuni problemi elettrici della #8 mantenevano aperto anche con le safety car





VITTORIA IMMORTALATA CON I SELFIE

C'è subito una doppietta Toyota alla ripresa del Mondiale Endurance. Roba da immortalare in un selfie per Conway e Kobayashi che con Lopez hanno centrato la vittoria davanti ai compagni di squadra Buemi-Hartley-Nakajima

in seguito entrate. È stata quindi la pioggia a determinare un risultato per nulla scontato alla vigilia e il terzo gradino del podio non può che andare stretto a Senna-Menezes-Nato, staccati di un giro già al termine della prima ora ed in grande difficoltà con le gomme scolpite. La gara belga sembrava favorevole a Rebellion, con Toyota che optava per una aerodinamica a basso carico, deliberata nei precedenti test svolti al Paul Ricard in ottica Le Mans, mentre il team svizzero puntava sulla configurazione standard, più adatta a Spa. Nelle prime libere la supremazia Rebellion era stata netta, mentre le Toyota apparivano in crisi, non solo più lente anche della rientrante ByKolles ma addirittura insidiate dalle più veloci LmP2, con Van der Garde e Davidson a pochi millesimi da Nakajima. Distacchi non riconducibili solo agli oltre 3"/giro dovuti al Success Handicap, visto che lo scorso anno Conway aveva segnato la pole a Spa girando più veloce di 10". Il campanello d'allarme ha quindi suonato forte e si è vista una buona reazione nel box Toyota già nella giornata di venerdì, quando sono state rimesse le cose a posto con tempi migliorati di oltre 3" grazie al lavoro fatto sul setup. Il distacco dalla Rebellion (in pole per la 4° volta consecutiva) si è poi ridotto a qualche decimo, dovuto anche alla scelta del Team Gazoo di non usare un secondo set di gomme nuove in qualifica in vista della gara. Scelta che poi non è risultata determinante, visto che la pioggia ha scombussolato ogni strategia e dato alle Toyota la spinta decisiva.

LmP2 firmata United Autosport

In LmP2 il weekend non era invece iniziato con le migliori notizie: la positività al test Covid di Gabriel Aubry lo obbligava al forfait, sostituito da Ryan Cullen nell'equipaggio Jackie Chan e portava inoltre al ritiro dell'intero team Algarve, con cui il pilota francese aveva corso lo scorso weekend in Elms. In quella occasione la vittoria era andata a United Autosports e ad una settimana di distanza la storia si è ripetuta, ancora grazie a Albuquerque-Hanson a cui a dato man forte Paul Di Resta. L'Oreca di Zak Brown ha subito comandato la categoria, insidiata solo dal Team Nederland, giunto poi 3° e protagonista nel bene con Van der Garde e Van Uitert e nel male con Van Eerd, nel finale distratto complice del gran botto di Laurent a Blanchimont, fortunatamente illeso dopo che la sua Alpine si è cappottata urtando le barriere. Una nota di merito va data infine alla Dallara Cetilar di Lacorte-Sernagiotto-Belicchi, 5° di classe e 8° assoluta al termine di una gara consistente, senza dubbio la migliore in stagione e di buon auspicio in prospettiva Le Mans, appuntamento particolarmente sentito dal team tricolore e che purtroppo vedrà l'assenza del protagonista più importante: il pubblico. ●

Porsche batte Aston Martin

NEL FINALE IN GTE PRO S'IMPONGONO ESTRE-CHRISTENSEN, QUARTA LA FERRARI CON PIER GUIDI-CALADO



Porsche torna alla vittoria in Gte-Pro e lo fa grazie ai campioni in carica Estre-Christensen. La #92 ha regolato le due Aston Martin di Thiim-Sorensen e Martin-Lynn solo nel finale, grazie all'ultimo pit stop anticipato che ha permesso alla Porsche di inserirsi tra le due Vantage. Un lungo di Martin ha poi agevolato il compito a Estre, che nel finale ha solo dovuto controllare un Sorensen più concentrato sulla classifica di campionato che su quella di tappa. Un quarto posto salva l'onore delle Ferrari ma non rende giustizia a Pier Guidi-Calado, visto che l'italiano sul bagnato ha mostrato tutto il suo grande talento. Partito in coda, Alessandro ha subito superato Rigon, quindi ha infilato un doppio sorpasso a Lietz e Sorensen a Rivage; è toccato poi a Martin, superato all'ottavo giro a Fagne, quindi alla Porsche di Estre nella discesa verso l'Eau Rouge, in un sorpasso di forza che portava la #51 in testa. La Rossa manteneva il comando fino a oltre metà gara e Pier Guidi restava al volante fino al limite del tempo consentito (4h18' su un massimo di





DALLARA CHIUDE AL NONO POSTO

L'equipaggio Lacorte-Belicchi-Sernagiotto su Dallara ha chiuso al 9° posto. Sotto la LmP2 di United Motorsport vincitrice della categoria. Sotto a sinistra la Ferrari primatista in Gte-Am. Nell'altra pagina la Porsche vincitrice in Gte-Pro con Christensen ed Estre. In basso a sinistra la 488 giunta 4ª in Gte-Pro con Pier Guidi e Calado





4h30'). Arrivava quindi il turno di Calado, ma con la pista asciutta la 488 andava in crisi e l'inglese riusciva solo a difendere il 4° posto dagli attacchi di Bruni, la cui Porsche non sembrava però sullo stesso livello della gemella vincitrice. Rivitalizzate dal B.o.P. "automatico", le 911 Rsr a Spa avevano ricevuto in regalo 3 litri di benzina e mezzo millimetro di aspirazione in più, a compensare un aggravio di peso di 23 kg... Un gioco delle tre carte che ha reso velocissime le Porsche, in particolare la #92 che ha dominato in condizioni di pista asciutto fin dalle qualifiche. Ma, aldilà di quelle che siano le difficoltà oggettive nell'equilibrare vetture sovralimentate (Aston e Ferrari) rispetto alle atmosferiche Porsche, a cui si somma una diversa installazione del motore, a livello di B.o.P. si ripete sempre il solito ritornello, con le Ferrari costantemente ignorate dagli aggiustamenti. Ed a farne le spese sono le prestazioni delle 488, costrette sempre a inseguire le avversarie e che per ritrovarsi competitive devono sperare nella pioggia.

Ferrari a segno in Gte-Am

Ferrari che si consola con la vittoria in Gte-Am, grazie al trio di AF Perrodo-Collard-Nielsen, protagonista di una gara perfetta: Perrodo inizialmente ha limitato i danni sul bagnato, Collard è risalito forte con le slick in condizioni di asfalto misto e Nielsen ha mostrato tutto il suo talento con un fantastico triplo turno, dove è balzato in testa con un bel sorpasso sulla Porsche di Fraga: *«Per la prima volta ho corso nella stessa gara con condizioni che cambiavano* - ha raccontato il giovane danese a fine gara - *non avevo mai alternato gomme slick e rain ed è stata una occasione per fare esperienza. Non eravamo i favoriti, ma sia noi piloti che la squadra abbiamo svolto bene il nostro compito, meritando la vittoria»*. Il giovane danese sta salendo velocemente la scala dei valori all'interno di Ferrari Competizioni Gt e presto potrebbe fare il salto di categoria. Salto che meriterebbero anche in Porsche Matteo Cairoli, a lungo in testa, sempre velocissimo e a cui il 4° posto non rende piena giustizia e Riccardo Pera, ottimo 2° assieme a Ried e Campbell. ●

GARA

Assoluta: 1. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050 - Hybrid) 143 giri in 6.00'02"534 alla media di 166,906 km/h; 2. Buemi-Nakajima-Hartley (Toyota TS050 - Hybrid) a 34"170; 3. Senna-Menezes-Nato (Rebellion R13 - Gibson) a 1 giro; 4. Hanson-Albuquerque-Di Resta (Oreca 07 - Gibson) a 3 giri; 5. Lapierre-Borga-Coigny (Oreca 07 - Gibson) a 4 giri; 6. Van Der Garde-Van Eerd-Van Uitert (Oreca 07 - Gibson) a 4 giri; 7. Gonzalez-Da Costa-Davidson (Oreca 07 - Gibson) a 4 giri; 8. Patterson-Yamashita-Fjordbach (Oreca 07 - Gibson) a 5 giri; 9. Lacorte-Belicchi-Sernagiotto (Dallara P217 - Gibson) a 6 giri; 10. Christensen-Estre (Porsche 911 RSR - 19) a 8 giri; 11. Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage AMR) a 8 giri; 12. Lynn-Martin (Aston Martin Vantage AMR) a 8 giri; 13. Calado-Pier Guidi (Ferrari 488 GTE Evo) a 8 giri; 14. Bruni-Lietz (Porsche 911 RSR - 19) a 8 giri; 15. Rigon-Molina (Ferrari 488 GTE Evo) a 8 giri; 16. Perrodo-Collard-Nielsen (Ferrari 488 GTE Evo) a 9 giri; 17. Ried-Pera-Campbell (Porsche 911 RSR) a 9 giri; 18. Yoluc-Eastwood-Adam (Aston Martin Vantage AMR) a 9 giri; 19. Perfetti-Hörr-Cairoli (Porsche 911 RSR) a 10 giri; 20. Giraudi-Sanchez-Légeret (Porsche 911 RSR) a 10 giri; 21. Keating-Fraga-Bleekemolen (Porsche 911 RSR) a 10 giri; 22. Flohr-Castellacci-Fisichella (Ferrari 488 GTE Evo) a 10 giri; 23. Grimes-Mowlem-Hollings (Ferrari 488 GTE Evo) a 11 giri; 24. Tung-Cullen-Stevens (Oreca 07 - Gibson) a 11 giri; 25. Dalla Lana-Farfus-Ross (Aston Martin Vantage AMR) a 12 giri; 26. Wainwright-Watson-Barker (Porsche 911 RSR) a 13 giri; 27. Dillmann-Spengler-Webb (Enso CLM P1/01) a 17 giri; 28. Yamanaka-Foster-Merhi (Ligier JSP217 - Gibson) a 21 giri; 29. Laurent-Negrao-Ragues (Alpine A470 - Gibson) a 37 giri.

Giro più veloce: Menezes in 2'02"154 alla media di 206.411 km/h.

CAMPIONATO

Classifica: 1. Conway-Kobayashi-Lopez 137 punti; 2. Buemi-Nakajima-Hartley 125; 3. Senna-Menezes-Nato 109; 4. Hanson-Albuquerque 54; 5. Di Resta 46.

Gt: 1. Sørensen-Thiim 127 punti; 2. Estre-Christensen 108; 3. Pier Guidi 95-Calado 95; 4. Lynn-Martin 92; 5. Bruni 79-Lietz 79.

LmGte: 1. Collard-Perrodo-Nielsen 110 punti; 2. Eastwood 98-Adam-Yoluc 98; 3. Keating-Bleekemolen 81.5 punti; 4. Dalla Lana 80.5-Gunn 80.5; 5. Turner 78.5.

Lmp2: 1. Albuquerque -Hanson 120 punti; 2. Di Resta 105; 3. Tung 98-Stevens 98; 4. van Eerd -van der Garde 91; 5. Aubry 90.



Audi un altro bis

LA CASA DEGLI ANELLI CON MULLER E RAST METTE UN'ALTRA DOPPIA FIRMA NELLA SERIE

di Guido M. Pedone

Il secondo doppio appuntamento della popolare serie tedesca andato in scena sul corto circuito "Sprint" del triovale del Lausitzring ha confermato la proverbiale incertezza che caratterizza il DTM sin dal debutto nell'ormai lontano 1984.

Fin dagli esordi il credo del principale artefice Hans Werner Aufrecht è stato "livellare, livellare ed ancora livellare" ed è così ancora oggi, infatti dopo il weekend di Spa Francorchamps che ha visto il dominio assoluto di Audi, gli uomini di Jens Marquardt si sono buttati a capofitto per accrescere la competitività della M4 DTM e in entrambe le gare, pur non vincendo, hanno ben figurato.

Ma il "jackpot" è indiscutibilmente andato ancora ad Audi, con i due alfieri che si sono equamente divisi il "bottino": Nico Müller (fresco vincitore "a tavolino" di Gara 2 a Spa) ha conquistato Gara 1, mentre il "Meister" in carica ha rocambolescamente "artigliato" Gara 2.

Lo svizzero vice campione, che ora guida la classifica con 100 punti, contro i 61 del rivale, nella corsa di sabato è stato semplicemente perfetto: partito dalla seconda piazzola si è subito involato ed è stato virtualmente in testa fino alla bandiera a scacchi; molto meno perfetto nella gara domenicale, quando ha mancato lo "Start!", ritrovandosi al settimo posto dopo il rito dei Pit Stop, ma facendosi perdonare ampiamente con una rimonta (favorita dagli pneumatici più freschi) che avrebbe fatto alzare in piedi il pubblico (se fosse stato ammesso....) che lo ha portato a tagliare il traguardo praticamente affiancato al compagno di marca Rast.

Weekend in salita per il Campione in carica, gelato dalla decisione su Spa, che in Gara 1 è sembrato la sua ombra, costantemente nel gruppo di centro, mentre domenica non ha fatto sconti, ed è stato capace di offrire una dimostrazione di guida di altissimo livello, lottando sin dal "Via!" con il portacolori della Abt Robin Frijns, per poi nel finale (in crisi di gomme, sostituite sette giri prima di Müller) respingere e controllare l'arrembaggio di Nico fino alla bandiera.

Robin Frijns è alla terza Pole position su quattro gare ma non è finora riuscito a concretizzare la vittoria, complice una gestione degli pneumatici non ottimale: sul toboga del Brandeburgo ha raccolto un terzo e un quarto posto nelle due giornate del weekend, non proprio quanto il suo team si aspettasse; tuttavia il terzo posto nella generale a sole tre lunghezze da Rast lo tiene agganciato nella corsa al titolo.

Jamie Green non si è ripetuto come ci si sarebbe aspettato, un misero settimo posto ed un mesto ritiro sono uno scarso bottino di guerra e l'inglese





WEEK END AD ALTA QUOTA
Per Muller, a sinistra, e Rast, sotto, il week end del Lausitzring è stato tutto ad alta quota. In questa foto Frijns giunto 3° in gara-1

del Team Rosberg rischia seriamente di non poter lottare per il Campionato, esattamente come Mike Rockenfeller, che lo segue in classifica distaccato di due punti a quota 32, che quest'anno proprio non ingrana: fuori dai punti sabato, si è parzialmente riscattato domenica con una gara tutta di attacco chiusa al quinto posto, una boccata di ossigeno in attesa di tempi migliori.

Tempi migliori che si attende anche il suo "collega" del Team Phoenix, Loic Duval, complessivamente più brillante, con qualche acuto, mortificato però dalla sfortuna.

In Casa BMW il "mood" è molto migliorato dopo la "batosta" rimediata nelle Ardenne: la grande sorpresa è stata Sheldon van der Linden che ha rotto il digiuno del podio con un clamoroso e meritato secondo posto in Gara 1, dopo essersi permesso il lusso di insidiare il leader Müller a poche tornate dalla fine. Il sudafricano di Jens Marquardt è per il momento la rivelazione della stagione, nonostante un'opaca Gara 2, dove invece ha brillato la stella del bicampione Marco Wittmann, unico uomo della Casa di Monaco in grado di tenere il passo delle Audi: il tedesco ha compiuto una corsa maiuscola, conquistando il terzo gradino del podio negli ultimi passaggi, a spese di Frijns, pur distanziato dall'indiavolato duo di testa. Ancora un weekend incolore per Robert Kubica, con la M4 DTM del Team ART, tamponato senza colpa dallo svizzero Fabio Scherer, a sua volta punito con un "drive through" in Gara 1, che raccoglie soltanto due tredicesime posizioni finali.

Con la ritrovata (relativa) competitività di BMW il guanto di sfida è lanciato, per la gioia di (tele) spettatori ed addetti ai lavori: prossima tenzone il 22 e 23 agosto, sempre al Lausitzring, ma questa volta nella versione "lunga". ●

ORDINE DI ARRIVO

Gara-1: 1 - Nico Müller (Audi) - Abt - 43 giri in 57'06"681 alla media di 157.118 km/h; 2 - Sheldon van der Linde (BMW) - RBM - 2"870; 3 - Robin Frijns (Audi) - Abt - 7"513; 4 - Marco Wittmann (BMW) - RMG - 7"861; 5 - Timo Glock (BMW) - RMG - 14"569; 6 - Ferdinand Habsburg (Audi) - WRT - 20"226; 7 - René Rast (Audi) - Rosberg - 20"679; 8 - Jamie Green (Audi) - Rosberg - 24"914; 9 - Philipp Eng (BMW) - RBM - 26"654; 10 - Harrison Newey (Audi) - WRT - 53"182
11 - Mike Rockenfeller (Audi) - RBM - 56"802; 12 - Lucas Auer (BMW) - RMR - 57"468; 13 - Robert Kubica (BMW) - ART - 1'07"388; 14 - Fabio Scherer (Audi) - WRT - 1 giro; 15 - Jonathan Aberdein (BMW) - RMR - 1 giro
Giro più veloce: il 21° di Nico Müller in 1'17"249
Gara-2: 1 - Rene Rast (Audi) - Rosberg - 43 giri in 57'09"747 alla media di 156.978 km/h; 2 - Nico Müller (Audi) - Abt - 0"089; 3 - Marco Wittmann (BMW) - 9"567; 4 - Robin Frijns (Audi) - Abt - 12"532; 5 - Mike Rockenfeller (Audi) - Phoenix - 13"731; 6 - Timo Glock (BMW) - RMG - 20"395; 7 - Philipp Eng (BMW) - RBM - 21"193; 8 - Loic Duval (Audi) - Phoenix - 25"326; 9 - Jonathan Aberdein (BMW) - RMR - 26"597; 10 - Ferdinand Habsburg (Audi) - WRT - 37"074; 11 - Fabio Scherer (Audi) - WRT - 37"331; 12 - Harrison Newey (Audi) - WRT - 37"926; 13 - Robert Kubica (BMW) - ART - 38"445; 14 - Lucas Auer (BMW) - RMR - 39"135; 15 - Sheldon van der Linde (BMW) - RBM - 46"492
Giro più veloce: il xx° di Robin Frijns 1'16"992 alla media di xxx.yyy km/h.
Il campionato: 1.Müller 100 punti; 2. Rast 61; 3. Frijns 58; 4. Green 34; 5. Rockenfeller 32; 6. Wittmann 28; 7. Van der Linde 26; 8. Duval 26; 9. Glock 22; 10. Eng 16.



IN EVIDENZA ANCHE PIZZI

Minì a segno nell'Adac F.4

NÜRBURG - Dal 2015 a oggi la F4 tedesca ha avuto 39 differenti vincitori di 21 paesi, Germania in testa, con Australia e Brasile a seguire. All'appello mancava però un italiano. Al Nürburgring l'impresa è riuscita a Gabriele Minì, esordiente di lusso con il team Prema. Il siciliano si è presentato facendo segnare la pole nel primo turno di qualifica e poi si è imposto dominando in gara-1, centrando in seguito due terzi posti. Al suo primo anno in auto, Minì continua a impressionare. Lo aveva già fatto due settimane prima a Misano, al suo debutto nella serie tricolore segnato da una tripla pole e dalla vittoria messa a segno sempre nella prima delle tre gare del weekend. Il 15enne, pupillo di Nicolas Todt e già sotto l'ala della All Road Management, ha dimostrato di avere un passo in più anche rispetto ai suoi compagni di squadra Dino Beganovic e Sebastian Montoya. Il figlio dell'ex pilota di Formula Uno ha ottenuto due ottavi posti. Meglio di lui ha fatto anche Francesco Pizzi. Il pilota romano, attuale leader della F4 italiana con i colori del team Van Amersfoort Racing, ha centrato un quinto piazzamento sempre in gara-1. In quella circostanza Minì si è avviato al comando, respingendo l'attacco dell'americano Jak Crawford e poi difendendosi dall'inglese Jonny Edgar, già vincitore delle prime due gare del Lausitzring e in testa alla classifica, nonostante una safety car abbia ricompattato sul finire il gruppo. Nella seconda gara (vinta proprio da Edgar) il siciliano è scattato terzo, difendendo a denti stretti la posizione da Crawford. In gara-3 Minì è partito bene, risalendo da sesto a quarto per poi perdere nuovamente due posizioni. In seguito il pilotino della Prema è stato abile a recuperare, finendo di nuovo sul podio, chiudendo alle spalle di Crawford e del vincitore Joshua Dürksen. **Dario Lucchese**



Lappi dance



di Marco Giordo

IL PILOTA FINLANDESE DI M-SPORT IMPAZIENTE PER LA RIPARTENZA DELLA SERIE IRIDATA A SETTEMBRE IN ESTONIA: «DOVREMO ASPETTARCI UN AMBIENTE MOLTO SPECIALE E SONO SICURO CHE CE LA GIOCHEREMO»

Quando si parla di lui, si parla di un pilota che va davvero forte. È evidente, infatti, che ha stoffa questo ragazzo. Educato, sorridente ed estroverso, qualità non abituale quest'ultima nei finlandesi. Una persona modesta, che quando descrive le sue prodezze sembra quasi imbarazzato. Stiamo parlando di Esapekka Lappi, ex énfant prodige del rallismo finlandese, il pilota a cui Kalle Rovanpera sta pian piano togliendo lo scettro di nuovo "flying finn" per eccellenza. Il 29enne driver di Pieksamaki, aveva strabiliato tutti nel 2017 al suo esordio sulla Toyota Yaris, quando era diventato l'uomo nuovo del mondiale, finendo prima 10° assoluto in Portogallo al suo esordio su una Wrc Plus, poi chiudendo 4° assoluto in Sardegna aggiudicandosi ben sei speciali (Tergu, Terranova, Monte Olìa, Monte Lerno e la power stage dell'Argentiera). Ed infine, scusate se è poco, vincendo da vero campione vaccinato la gara di casa, l' "Jyväskylän Suurajot". Il Neste Rally Finland, il massimo, il top per un driver finlandese. Ma da quel momento in poi è iniziata la sua parabola discendente, al suo attivo infatti il bravo Esapekka ha raccolto un po' pochino, vale a dire solo 6 podi cioè tre terzi posti nel 2018 sulla Toyota Yaris in Sardegna, Germania e Galles, e tre secondi posti lo scorso anno in Svezia, Finlandia e Turchia sulla Citroen C3 Wrc. Con il ritiro della squadra francese, quest'anno Esapekka Lappi è passato alla Ford MSport, concludendo sulla Fiesta Plus quarto assoluto a Montecarlo e al quinto posto in Svezia, mentre in Messico è stato costretto al ritiro. Così come gli è successo lo scorso fine settimana in Finlandia. Quando non ha potuto partecipare, per problemi al motore legati al turbo riscontrati nei test effettuati alla vigilia della gara sulla Ford Fiesta Wrc del team di Janne Tuohino, il JanPro Racing, allo Jämsän Äijät Ralli una gara con speciali tutte ricavate nella zona di Ouninpohja. Doveva essere l'occasione buona per Esapekka per preparare al meglio l'imminente Rally di Estonia, la prossima prova iridata in programma dal 4 al 6 settembre. *«Purtroppo abbiamo avuto un problema al propulsore dopo soli 300 metri* – ha raccontato – *e quindi non avendo a disposizione un motore di riserva ci siamo dovuti fermare subito. È un vero peccato non aver potuto correre su queste classiche prove speciali del "Rally Finland" e poter riprendere il ritmo giusto. Ma i rally sono fatti così, capita»*. Adesso Lappi in preparazione del Rally di Estonia avrà a sua disposizione una sessione di test sulla terra in Inghilterra per riprendere il giusto feeling con la Fiesta. Poi, continuando, parla del suo compagno di squadra, il connazionale Suninen, l'altro pilota ufficiale del team di Malcolm Wilson. *«Con Teemu* – ha ricordato – *ci siamo sfidati nel Wrc 2 quattro anni fa, ma ci conoscevamo già quindici anni fa perché eravamo compagni di team correndo tra i kart. Io stavo correndo in una classe più alta della sua visto che sono tre anni più grande, ed adesso dopo molto tempo siamo tornati a far parte della stessa squadra. Una cosa che mi ha aiutato di sicuro, perché possiamo parlare nella nostra lingua mater-*



VOGLIA DI RICOMINCIARE
Esapekka Lappi quest'anno ha colto il 4° posto a Montecarlo e il 5° in Svezia. Dopo essere stato costretto al ritiro in Messico non vede l'ora di ricominciare a inizio settembre in Estonia, gara che debutta nel Mondiale

> *AL RIENTRO BISOGNERÀ ESSERE MOLTO CONCENTRATI. DOPO UNO STOP COSÌ LUNGO E DURATURO NON SARÀ DI SICURO FACILE RIPRENDERE IMMEDIATAMENTE IL RITMO*
>
> ESAPEKKA LAPPI

na, ed è stato più facile spiegarci tra noi sui set up o su altre soluzioni tecniche senza parlare in inglese». L'obbiettivo ora è quello di far bene a Tartu. ***«È stata una pausa molto lunga*** – ha commentato il pilota della MSport – ***e adesso ci prepariamo a correre in Estonia, in quello che molto probabilmente sarà un rally più veloce della Finlandia. Bisognerà essere molto concentrati, e dopo uno stop così duraturo non sarà di sicuro facile riprendere il ritmo, anche perché la velocità sarà sin da subito molto elevata. Normalmente ci siamo abituati e ci abituiamo a tutto, e quindi un pilota vuole avere più potenza possibile. Ma adesso dopo cinque mesi di pausa, sono sicuro che avremo sufficiente potenza e velocità a nostra disposizione sulla Fiesta Wrc Plus»***. Il pilota della MSport ha già corso in Estonia due volte in passato, e sa che l'accoglienza sarà davvero al top per la prima del mondiale a casa del campione del mondo Ott Tänak. ***«Ci dobbiamo aspettare un ambiente realmente speciale*** – ha continuato -. ***Se come si dice, la casa dei rally è la Finlandia, allora credo che anche l'Estonia sia qualcosa di simile, perché lì la gente diventa matta per i rally»***. ●

A CASA 63 DEI 238 DIPENDENTI

Wilson costretto a licenziare

Il team M-Sport, vincitore di più titoli mondiali, è stato costretto a licenziare personale a causa della crisi del motorsport, duramente colpito dal coronavirus. L'amministratore delegato di M-Sport Malcolm Wilson, ha ammesso che il licenziamento di 63 dei suoi 238 dipendenti di Dovenby Hall è stata la scelta più difficile della sua carriera. «*Devo riconoscere che è stata la cosa più difficile che abbia dovuto fare in tutto questo tempo* - ha confessato il team manager inglese -. *Sono nel settore da più di 40 anni ma non è mai stato così difficile come adesso. È una cosa che abbiamo dovuto fare per salvaguardare il futuro dell'azienda. Per me sono tutto le persone che lavorano in questo settore, sono la mia prima preoccupazione, e perdere questo numero di posti di lavoro è stato terribile*». Oltre alla mancanza di rally, la Bentley ha ridotto il suo impegno nelle gare GT e l'impegno nella serie I-PACE di Jaguar, che supporta la Formula E, è stato sospeso. Entrambi questi programmi sono seguiti sempre dalla struttura di M-Sport. «*Non si tratta solo di rally, è tutto il comparto in crisi* - ha dichiarato Wilson -. *Come ho detto, è più dura che mai. Ma siamo stati in situazioni difficili prima e ne siamo usciti e questo è l'impegno che ci prendiamo, faremo quello che dobbiamo fare per superare questo difficile periodo e proteggere il maggior numero di posti di lavoro possibile*». Si spera infatti che l'apertura dell'Evaluation Center, una nuova struttura all'avanguardia di M-Sport possa produrre altri 100 posti di lavoro. La nuova factory di 10.700 m e la nuova pista di prova saranno inaugurate nella sede di Dovenby Hall in Cumbria nel prossimo autunno.

Ha **vinto** un solo rally iridato

È SUCCESSO IN FINLANDIA NEL 2018

Esapekka Lappi è nato a Pieksamaki in Finlandia il 17 gennaio 1991. Ha corso sinora 58 gare del campionato del mondo, dove ha esordito in Finlandia nel 2011 su Citroen C2 R2. Il pilota finlandese era poi diventato ufficiale Skoda nel 2012, anno in cui si era aggiudicato il Rally di Polonia valido per l'Europeo sulla Fabia S2000. Poi nel 2013 il driver finlandese ha corso nel campionato Asia Pacifico e nell'Europeo, campionato quest'ultimo che si è aggiudicato nel 2014 al volante della Fabia Super 2000. Nel 2015 ha chiuso al terzo posto il Wrc 2, campionato che poi si è aggiudicato nel 2016 all'ultima gara in Australia sulla Fabia R5 ufficiale. Nel 2017 e 2018 è diventato pilota ufficiale Toyota e al volante della Yaris Wrc, dopo sole tre gare disputate si è aggiudicato il Rally di Finlandia. Poi nel 2018 ha ottenuto tre terzi posti (Sardegna, Germania e Galles), e lo scorso anno con la Citroen C3 si è piazzato tre volte secondo in Svezia, Finlandia e Turchia. Da quest'anno è passato alla MSport, sinora si è piazzato quarto a Montecarlo e quinto in Svezia. Nella classifica del mondiale piloti si è classificato 5° nel 2018 con ben 126 punti all'attivo. ●



Bello come il Solberg

IN LETTONIA OLIVER CONCEDE IL BIS E PRECEDE OSTBERG. LUKYANUK RESTA LEADER ERC

di Gianni Cogni

Stesso equipaggio, stesse strade, stessa auto, stesso risultato: il Rally Liepaja è stato di nuovo uno show di Oliver Solberg sulla Volkswagen Polo. Solo che lo scorso anno fu la sorprendente prima vittoria in un campionato Fia di un diciottenne predestinato per cromosomi familiari, stavolta è il successo di uno che già vede all'orizzonte il mondiale e molto vicina la possibilità di battere un altro record di precocità: quello del campione europeo più giovane di sempre. Sia chiaro, si parla di possibilità non di certezza, perché contro di lui e davanti a lui nella generale di stagione c'era e c'è rimasto quello scatenato di Alexey Lukyanuk, terzo al traguardo dietro Mads Ostberg (che la Citroen ha spedito in Lettonia per fare test di sviluppo su una C3 R5 mai così in palla come in questa stagione post-pandemia: quattro fra le prime dieci) ma che ha raccolto i punti del secondo visto che Osberg era trasparente in quanto prioritario Fia. Gongola, a ragione, soprattutto la Pirelli che in Lettonia ha messo sette auto nella Top 10 (oltre ad aver monopolizzato le due ruote motrici) e con baby Solberg e sputnik Lukyanuk ha le due carte migliori del mazzo per riappropriarsi del titolo





VW BATTE CITROËN
Con le Citroen Ostberg, in questa foto, e il leader della serie Lukyanuk, sotto, nulla hanno poturo contro Solberg, nell'altra pagina in azione e in primo piano nell'altra pagina. Sotto a sinistra Breen, giunto 4°





continentale nonostante gli sforzi della sempre pericolosa coppia del Team MRF, cioè Craig Breen con la Hyundai i20 e Emil Lindholm con la Skoda Fabia, stavolta rispettivamente quinto e sesto alle spalle dell'altro pirelliano Erik Pietarinen (Skoda). Il meglio di una gara sterrata che il vincitore ha corso alla stratosferica media di 120,7 km/h? Sicuramente le prime battute dove Solberg ha incrociato le armi soprattutto con l'altro missile russo Nikolay Gryazin, propenso al flat out e al rischio quanto lo svedese ma con molto minore controllo, visto che il loro duello infarcito di sbandate e toccatine si è esaurito alla quarta ed ultima prova speciale della prima tappa, quando Gryazin ha demolito - non insolito - la sua Hyundai i20 costringendo i suoi meccanici a passare la notte in bianco per metterlo in condizione di ripartire (con poco costrutto) l'indomani. Fra scivolosità del fondo e persistenza nell'aria - spesso anche oltre i 2' di distanza al via - della polvere scaraventata in alto dalle vetture ad altissima velocità, il Liepaja ha visto tanti comprimari ma pochi protagonisti oltre a quelli già citati. Troppo inesperto Llarena (alla fine nono), troppo garibaldino Heikkila, troppo anonimi i piloti con le Ford (il migliore, Erik Cais, solo dodicesimo). Così il resto dello spettacolo lo hanno offerto i migliori delle due ruote e in particolare l'estone Ken Torn, che sullo sterrato ha fatto il bis della sofferta vittoria sull'asfalto del Roma Capitale, dopo un serratissimo duello con Martins Sesks, deciso dalla rottura del radiatore di quest'ultimo. Stavolta nessun dubbio sulla vettura migliore: la Ford Fiesta Rally4, che ha occupato le prime quattro posizioni finali fra le "tutto-avanti", con Torn decisamente meglio di Radstrom (finito a 50") e Nitiss (a 2'). Per le nuove Peugeot 208 Rally4 stavolta più ombre che luci, con Hokkanen (5° a 3'12") con problemi ai freni e Bassas (7° a 6') come a Roma attardato da una foratura.

I "nostri" fra soddisfazione e rabbia

Per i piloti italiani affrontare un rally su sterrato da 120 km/h di media, è stato sicuramente una impresa non da poco, visti i ritmi ben più compassati (vietate le medie a tre cifre anche su asfalto) e quindi il bilancio della lunga trasferta è da considerarsi comunque positivo per il quartetto azzurro che l'ha affrontata: Alberto Battistolli con la Skoda Fabia per lo junior Erc1, Zelindo Melegari con la Subaru Impreza Gr.N per l'Erc2, Rachele Somaschini con la Peugeot 208 Rally4 per il titolo femminile, e Andrea Mabellini con la Abarth 124 Rally con cui punta al monomarca dello scorpione. Proprio il giovane Mabellini è quello che si è meglio comportato ma anche quello che è rimasto con un pugno di mosche, tradito dal motore a metà della seconda tappa quando aveva in mano la vittoria: dopo la prima tappa aveva oltre 6' sul secondo con il più insidioso rivale, Polonski, già fuori causa. La Somaschini se l'è cavata egregiamente facendo un ottimo bottino in rosa, mentre Zelindo Melegari ha fatto una gara accorta che ha persino rischiato di trasformarsi in qualcosa di più del quarto posto finale, soprattutto dopo i problemi nel finale di Erdi, dominatore all'inizio e comunque vincitore di Erc2 al traguardo. Quanto ad Alberto Battistolli una gara di esperienza e di temperamento, visto che sin dal via ha lamentato problemi al motore irrisolti sino al termine. ●

LE CLASSIFICHE
RALLY LIEPAJA

Assoluta: 1. Solberg O. - Johnston A.Volkswagen Polo GTI R5, RC2, 1:27:23.0, 120.7; 2. Østberg Mads - Eriksen T. Citroën C3 R5, RC2, +20.1; 3. Lukyanuk A. - Eremeev D. Citroën C3 R5, RC2, +37.2; 4. Pietarinen E. - Linnaketo A. Škoda Fabia R5, RC2, +1:34.1; 5. Breen Craig - Nagle Paul Hyundai i20 R5, RC2, +1:51.3; 6. Lindholm Emil - Korhonen M. Škoda Fabia Rally2 evo, RC2, +1:53.1; 7. Munster G. - Louka L. Hyundai i20 R5, RC2, +2:19.7; 8. Heikkilä M. - Arpiainen H. Škoda Fabia Rally2 evo, RC2, +2:35.9; 9. Llarena E. - Fernández S. Citroën C3 R5, RC2, +3:23.2; 10. Johnston Sean - Kihurani A. Citroën C3 R5, RC2, +3:48.1; 11. Jeets Raul - Toom Andrus Škoda Fabia Rally2 evo, RC2, +3:57.4; 12. Cais Erik - Žáková J. Ford Fiesta Rally2. RC2, +4:17.6; 13. Marczyk M. - Gospodarczyk S. Škoda Fabia Rally2 evo, RC2, +4:42.0; 14. Dinkel D. - Mayrhofer U. Škoda Fabia Rally2 evo, RC2, +5:08.0; 15. Mayr-Melnhof N. - Welsersheimb L. Ford Fiesta Rally2, RC2, +6:02.3; 16. Torn Ken - Pannas Kauri Ford Fiesta Rally4, RC4, +7:29.2; 17. Rådström D. - Johansson J. Ford Fiesta Rally4, RC4, +8:19.0; 18. Battistolli A. - Scattolin S. Škoda Fabia R5, RC2, +8:32.0; 19. Nitišs R. - Malnieks A. Ford Fiesta Rally4, RC4, +9:29.1; 20. Jeets Gregor - Sikk Kuldar Ford Fiesta Rally4, RC4, +9:31.3; 21. Gryazin N. - Aleksandrov K. Hyundai i20 R5 (SR), RC2, +10:33.2; 22. Hokkanen Miika - Suorsa R. Peugeot 208 Rally4, RC4, +10:41.8; 23. Linnamäe Georg - Korsia V. Peugeot 208 R2, RC4, +10:42.0; 24. Érdi jun. T. - Kovács S. Mitsubishi Lancer Evo X, RC2, +10:42.9; 25. Westlund A. - Arhusiander D. Ford Fiesta Rally4, RC4, +11:15.2; 25. Westlund A. - Arhusiander D. Ford Fiesta Rally4, RC4, +11:15.2; 26. Igavenš A. - Igavenš R. Mitsubishi Lancer Evo X, Rc2, +11:40.9; 27. Feofanov Dmitry - Kokins N. Mitsubishi Lancer Evo X, RC2, +12:07.1; 28. Bassas Mas J. - Coronado Jiménez A. Peugeot 208 Rally4, RC4, +13:27.9; 29. Melegari Z. - Bonato C. Subaru Impreza STi N14, RC2, +14:30.1; 30. Landa Nikolai - Landa G. Ford Fiesta Rally4, RC4, +15:48.3; 31. Fuentes Matías S. - Peña Salvador A. Peugeot 208 Rally4, RC4, +17:44.5; 32. Cuesta Suárez S. - López Fernández A. Peugeot 208 R2, RC4, +19:29.5; 33. Somaschini R. - Zanchetta G. Peugeot 208 Rally4, RC4, +21:24.2; 34. Rada Martin - Jugas J. Abarth 124 Rally RGT, RGT, +30:45.1



Andreucci ritorno da Leone

SULLE STRADE DI CASA DEL CIOCCO, NEL PROSSIMO WEEK END, PAOLO DEBUTTA SULLA PEUGEOT 208 RALLY4. E ANCHE CON LA PICCOLINA A 2 RUOTE MOTRICI VA A CACCIA DELL'IMPRESA IN UN CIR DOVE SI PROFILA UNO SCONTRO FRA BASSO-CRUGNOLA PER LA CONQUISTA DELLO SCUDETTO

di Daniele Sgorbini

Tutti a gas spalancato senza se e senza ma, dall'inizio alla fine. Il Tricolore ridisegnato e stravolto per convivere con il virus maledetto, conoscerà quella che è diventata davvero la sua nuova forma il prossimo fine settimana al Rally del Ciocco. Si è corso a Roma, è vero, ma lo si è fatto alla vecchia maniera. Con due giorni di gara lunghi assai, i punti assegnati per Gara 1 e Gara 2, la possibilità di pensare, di gestire, di far di conto. Da adesso non sarà più possibile perché il Cir formato 2020 non lo permette più. Tutto in un giorno, tutto in un fiato, tutto da dentro o fuori fin dal primo metro. Una faccenda completamente diversa, in cui bisognerà pestare sodo sul gas ma sarà assolutamente vietato fare errori. Partire forte per fiaccare subito gli avversari e poi accelerare ancora. Senza sbavature, perché tempo per recuperare non ce ne sarà. Roba da specialisti e da gente parecchio sicura di sé. Roba che all'epoca d'oro dei titoli a raffica metteva in pratica assai bene Paolo Andreucci, capace di suonare subito la carica nei giorni in cui decideva di non lasciare nulla alla concorrenza. Potrà farlo di nuovo il campionissimo toscano, che ha ritrovato Anna Andreussi al suo fianco, ha ritrovato la vittoria al Valtiberina e ora ritrova il suo Ciocco dopo un anno di assenza. Il tutto sulla nuova Peugeot 208 Rally4, finalmente pronta pure per lui e che ha avuto modo di testare sulle strade amiche di Careggine: *«Sì è vero* – attacca a riflettere Ucci – *saranno gare in parte diverse. Rally uguali ai nazionali in termini di chilometraggio. Ma per il Cir credo che non sia una situazione completamente nuova, a me ricorda un po' la suddivisione in Gara 1 e Gara 2 di qualche anno fa, dove ogni tappa era da correre a tutta. Ci troveremo di fronte a gare sprint, ma avranno comunque il loro perché, anzi accontentiamoci visto che da noi almeno si corre e in altre nazioni i campionati sono saltati. Sicuramente servirà un approccio di-*





IL TRICOLORE 2020 SARÀ UNA LOTTA A DUE TRA BASSO E CRUGNOLA: CREDO PROPRIO CHE GLI SCONTRI DIRETTI SARANNO DAVVERO DECISIVI

PAOLO ANDREUCCI



verso, bisognerà essere capaci di trovare subito un ritmo molto alto e poi di mantenerlo. E non bisognerà mai sbagliare gomma, altrimenti ti giochi subito un terzo di gara».

- In questo modo di approcciare le gare, vedi più predisposto Basso o Crugnola?

«Ah – ci pensa – *è molto difficile da dire, come si fa? Non saprei proprio. Sicuramente i due scarti concessi dal regolamento fanno tanto, con uno scarto solo sarebbe stato tutto molto più difficile. Crugnola uno scarto lo ha già fatto, Basso no. Ma in un campionato a due, come sembra essere questo, gli scontri diretti saranno davvero decisivi».*

- In questi mesi difficili c'è stato un momento in cui hai pensato che saltasse tutto, magari dopo lo stop ai programmi ufficiali del Gruppo Psa?

«Sì, il rischio c'è stato ma per fortuna abbiamo trovato una soluzione. Mi auguro che lo stop di Peugeot e Citroen sia solo temporaneo e che dalla prossima stagione si possa tornare alla normalità. Per noi è cambiato moltissimo, ma fortunatamente dal punto di vista tecnico è esattamente tutto come prima. La squadra è una garanzia e i numeri che abbiamo fatto insieme dal 2009 lo testimoniano, per cui so per certo che la qualità sarà quella di sempre».

- Ti prepari a una stagione nel Cir con la 208 Rally 4 per provare a vincere il Tricolore 2Rm e intanto nel Terra hai vinto la prima gara con la C3 R5. È l'occasione buona per aggiungere altri due scudetti alla collezione?

«Senz'altro ci proveremo. Nel Terra è iniziata molto bene e non era scontato, visto che l'assetto per la macchina è arrivato solo la mattina dello shake down. Abbiamo vinto, ma soprattutto abbiamo dimostrato che la prestazione c'era. Ci siamo posti entrambi gli obiettivi e cercheremo di fare del nostro meglio. È importante sia cercare di vincere l'Italiano Terra, sia il Tricolore Due Ruote Motrici, perché porteremo avanti lo sviluppo della 208 Rally 4 con le Pirelli, dovremo deliberare gli assetti anche per i trofeisti del prossimo anno e soprattutto dimostrare che la macchina è competitiva. Nel 2013 abbiamo fatto bene e contribuito a un grande successo commerciale per Peugeot, con la 208 R2. Speriamo di fare altrettanto».

- Realisticamente dove pensi di poter arrivare al Ciocco con la piccolina?

«La macchina è nata bene e anche sull'asfalto (Andreucci aveva collaborato con Peugeot Sport ai test di sviluppo sulla terra, ndr) *mi è piaciuta molto. Ha conservato le buone doti della vecchia, ma con più stabilità sullo sconnesso e con un motore più facile da guidare, grazie alla coppia e all'erogazione. Dove arriveremo al Ciocco? Non so, io credo che dovremo concentrarci più che altro sulla classifica delle due ruote motrici, dove non mancheranno gli avversari».*

- Nel 2013 però avete fatto ben di più, con risultati davvero da urlo, come il 4° posto a Udine o il 6° al 1000 Miglia...

«Vero, ma ripetere quegli exploit quest'anno sarà molto più difficile. Le gare sono più corte, ci saranno meno ritiri, meno situazioni particolari. Impossibile mettersi dietro qualche trazione integrale. Certo che se qualcuno dovesse avere dei problemi, allora…».

IL PICCOLO LEONCINO HA VOGLIA DI GRAFFIARE

Nel prossimo week end sulle strade della Garfagnana va in scena in secondo round del campionato italiano. E in coincidenza del Rally del Ciocco entra in scena anche Paolo Andreucci che nelle scorse settimane ha testato la Peugeot 208 Rally 4 con la quale proverà a conquistare il titolo tra le due ruote motrici

Da **Pescara** nel segno della **bellezza** (e dei **motori**)

VITTORIA GIANFREDA È LA NUOVA "MISS GRAND PRIX AUTO 2020"

Informazione pubblicitaria



Viene da una terra, le Marche, che ha dato i natali a grandi nomi del motorismo italiano, da **Valentino Rossi** a **Franco Uncini** (civitanovese come lei). E in una terra altrettanto ricca di passione a due e quattro ruote come l'Abruzzo (Jarno Trulli e Andrea Iannone su tutti), ha trionfato in passerella conquistando la fascia di **Miss Grand Prix Auto 2020**. Per **Vittoria Gianfreda**, studentessa, quella di sabato 1 agosto a Pescara rimarrà una serata indimenticabile. Salita sul palco per la finale nazionale del concorso di Miss Grand Prix, la splendida ragazza civitanovese si è piazzata tra le otto bellissime ragazze che si sono contese fino all'ultimo il titolo nazionale assegnato poi dalla giuria, formata da *Anna Falchi, Beppe Convertini, Rocco Barocco, Sofia Bruscoli, Marcelo Fuentes, Clarissa Leone e Jo Squillo*, all'abruzzese **Camilla De Berardinis**. Per Vittoria, comunque, la soddisfazione di essere stata eletta **Miss Grand Prix Auto 2020**, sicuramente una delle fasce più ambite anche in virtù dello storico legame tra la manifestazione promossa dall'agenzia **Claudio Marastoni** e il mondo dello sport e dei motori in particolari (la vincitrice dell'anno 2009, Carlotta Maggiorana, è stata per anni inviata di Mediaset Sport dai box e dai paddock del MotoGp). *"Sono molto soddisfatta, vincere una fascia è tanta roba* – commenta Vittoria – *Quella di Pescara è stata un'esperienza bellissima che rifarei ancora. Per me era la prima volta in un concorso nazionale e devo dire che è andata alla grande. A fare il tifo per me sotto il palco c'erano i miei cari, mamma Livia, papà Valentino, mia sorella Camilla e i miei nonni che abitano in Abruzzo. La mia famiglia mi ha sempre sostenuto e quindi dedico a loro questa fascia"*.

Vittoria è, fin da quando era piccola, una sportiva. *"Ho praticato pallavolo, ginnastica artistica e atletica leggera. Sono una velocista, credo che l'atletica sia lo sport giusto per me anche se devo dire che posare vicino alle moto Ducati e ad una Formula 1, allestito nel villaggio della bellezza dove eravamo ospitati mi ha fatto un certo effetto. In futuro mi piacerebbe anche fare l'attrice, il mio modello è Sofia Loren, sono persino nata il suo stesso giorno, il 20 settembre"*. Organizzato come ogni anno dall'agenzia "**Claudio Marastoni**", con il patrocinio del Comune di Pescara e la collaborazione di Caffè Mokambo, Ducati Moto, New Faces & Stars e Bes beauty&science. Il concorso di Miss Grand Prix è stato trampolino di lancio, negli anni, per personaggi come Tessa Gelisio, Edelfa Chiara Masciotta, Raffaella Fico e tante altre protagoniste del mondo della moda e dello spettacolo. La finale di Pescara, sarà trasmessa nei prossimi giorni su Rete4, La5, Tgcom e nel programma "Tv Moda" (canale 180 di Sky).





A Sinistra: Le vincitrici nazioneli di Miss Grand Prix 2020"
Sotto: Miss Grand Prix 2019 **Saida Habibi** e
Miss Grand Prix Calcio 2019 **Lisabeth Gentile**

MARIO DONNINI

LA FORMULA UNO CHE VISSE TRE VOLTE

Il Circus come non l'avete mai visto





ARROWS A23 – 2002

La F.1 eterna

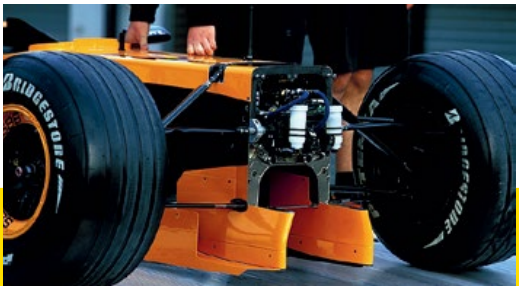
GIALLI, INTRIGHI, VENDETTE TRASVERSALI, CRACK ECONOMICI E RESURREZIONI MULTIPLE, MONOPOSTO GENIALI MA DISTRUTTE DALLA POLITICA, SQUADRE CHE MUOIONO, ALTRE CHE PROVANO A SOPRAVVIVERE CON ASTE ON-LINE E TEST COMPARATIVI, A IMITARE I DUELLI SPAGHETTI WESTERN. QUESTO E ALTRO, QUI E ORA. TUTTO VERO. E TERRIBILMENTE ECCITANTE

di **Mario Donnini**

Questa non è solo una storia, è una bomba. Non scoppia, per carità, ma è un meccanismo narrativo a orologeria, complicato e perfetto. Più ammaliante intatto che esploso, per dirla tutta. Con un cast d'attori eccezionale e strano, a intrecciare l'ordito di una vicenda del tutto trasversale al paddock, che nell'arco di due lustri prende d'infilata il mondo della F.1, svelandone come poche splendori e miserie, intrighi, prodezze, genialità e bugie.

Una su tutte, quella che vuole i bolidi caduchi e destinati a vivere meno di cicale inebriate di vita e sottoposte a un'evoluzione incessante, frenetica e folle. Balle. Questa è la storia scomoda di una creatura preziosa che nell'era della F.1 pre-crisi globale, trionfante e spendacciona, quella dei test team e dei budget illimitati, dura, in proporzione, quanto la regina Elisabetta seconda.

Tra monoposto farfalle dalle ali magicamente e vulnerabilmente impolverate, che nascono, vivono, invecchiano e spariscono nel giro di pochi mesi, questa è la ballata - da alcuni appena tratteggiata ma ad oggi mai spiegata e svelata nell'intimo -, dell'Arrows A23 che volle farsi Minardi Ps04 che divenne SuperAguri Sa05, in un periodo che va dal 2002 al 2006. Interregno che la vede misteriosamente sopravvivere - caso unico irripetibile nella storia moderna della massima formula - a un catastrofico crack finanziario, a un'asta on line, a un declassamento museale e a un confronto diretto rusticano: un duello Spaghetti Western praticamente quasi vinto ma in realtà perduto, dal quale, però, il bolide uscirà pronto ancora una volta a risorgere. Sì, questa è la storia della Formula Uno che visse tre volte.



LE TRE FACCE DI UNA SOLA E INCREDIBILE VERITÀ

Sopra, la Arrows A23 nel 2002 con Frentzen, nell'altra pagina, in alto, la stessa vettura in livrea Minardi e provvisoriamente ribattezzata Ps04 prova al Mugello guidata da Jos Verstappen, il papà di Max. E siamo al 2006, quando, nella prima parte della stagione lo stesso telaio, stavolta motorizzato Honda, diventa la SuperAguri Sa05, qui con Sato, a destra. A sinistra, un particolare dell'avantreno della mitica Arrows a doppia chiglia

CHI L'HA DETTO CHE LE F.1 SONO MONOPOSTO DESTINATE A VIVERE POCO E A CAMBIARE MOLTO, NEL CORSO DELLA LORO INCESSANTE EVOLUZIONE? DIETRO LA STORIA DELL'ULTIMA ARROWS A DOPPIA CHIGLIA SI CELA LA METAMORFOSI RESILIENTE DI UNA VETTURA CHE DIVENTA UNA SCHEGGIA IMPAZZITA NELL'EPOPEA DI UNA F.1 RICCA DI RETROSCENA INCREDIBILI. DALLA QUALE NASCERÀ IL CIRCUS DI OGGI...



EUROPEAN MINARDI PS04 – 2003



SUPERAGURI SA05 – 2006



LA PRIMA VOLTA, COME ARROWS A23

L'Arrows A23 nasce a Leafield, in Gran Bretagna, nel West Oxfordshire, frutto di migliaia e migliaia di ore di ricerca in galleria del vento, nella struttura di Bedford, tanto da dar vita a una creatura letteralmente modellata dallo schiaffo dei flussi d'aria, come una roccia color tramonto della Monument Valley, di cui divide un color arancio incendiato, carezzevole e struggente.

La Arrows nel 2002 festeggia il quarto di secolo in F.1, è reduce da un'annata catastrofica coi motori Asiatech ex Peugeot, che l'ha vista conquistare un solo punto grazie a un sesto posto di Jos Verstappen, ed è ancora alla ricerca della prima, liberatoria vittoria nel mondiale.

Al timone da inizio 1996 c'è lo scozzese Tom Walkinshaw, imprenditore multiforme, autocrate, monocratico, dispotico, spregiudicato e non a tutti i costi simpatico, ma capace di quasi vincere il Gp d'Ungheria 1997 con Damon Hill al volante e il motore Yamaha, non fosse stato per un problemino al cambio nel finale.

Walkinshaw da pilota e quindi solo da boss con la Jaguar ha vinto rispettivamente l'EuroTurismo, il mondiale Prototipi e la 24 Ore di Le Mans e cerca l'apoteosi in F.1 prima da socio Benetton, poi da tenutario Ligier e ora da boss Arrows.

Considera la A23 come la sua ultima, vera grande possibilità, non a caso ne affida cura e concepimento a Mike Coughlan e Niccolò Petrucci, anche se a dare anima e mordente al progetto in realtà è l'esperto argentino Sergio Rinland, già artefice della immaginifica Sauber C20, la F.1 a doppia chiglia.

E infatti la Arrows A23 sfoggia una doppia chiglia verticale sulla quale sono ancorati i bracci delle sospensioni anteriori, con la funzione aerodinamica di pulire e liberare la zona sottostante al muso e fungere da deviatore di flusso.

La A23 viene letteralmente cucita addosso a Jos Verstappen, anche se, quando c'è da godersi la nuova, attesissima e geniale monoposto, l'olandese viene brutalmente messo da parte per motivi di vil denaro e la Arrows, accanto a Heinz-Harald Frentzen, accoglie il brasiliano Enrique Bernoldi, protetto di Helmut Marko, portatore sano dello sponsor Red Bull che va ad arricchire esteticamente e non solo il cupolino del motore, un costosissimo Cosworth Cr3 V10 in versione clienti, il quale rappresenta l'altra arma totale della TWR-Arrows per il 2002.

Bene. Ma ci sono due problemi concettuali, ancor

UN FINALE DI MILITANZA TRISTE E INGLORIOSO

Il tramonto della Arrows nel mondiale è quanto di più malinconico si possa vivere per un team con un quarto di secolo di militanza in F.1. In alto, Bernoldi in azione con la A23 e, sotto, le vetture ferme ai box perché prive di centraline, in quanto i fornitori non sono stati pagati. Nell'altra pagina, in alto, il box Arrows serrato a Spa 2002, nel Gp del Belgio, perché in realtà i soldi son finiti...





prima di accendere i motori. Il primo? Del Cosworth, lo stesso montato dal team Jaguar, si dice non sia per niente affidabile. E questo è un problema enorme, per un team come l'Arrows che ha disperato bisogno di risultati. E qui si innesta il secondo guaio. Quello grosso tanto.

Le voci dicono che il team navighi in un oceano di debiti, quindi qualsiasi spesuccia in più potrebbe decretarne l'inabissamento, mentre nel Circus anche Jordan e European Minardi fanno fatica ad andare avanti.

Il 3 febbraio 2002 la vettura è protagonista della prima uscita, sull'asfalto della striscia aeroportuale di Kemble, nel Goucestershire, mentre dal 6 all'8 iniziano i test veri e propri a Valencia, che proseguono il 13 febbraio a Barcellona e dal 18 al 21 a Silverstone.

Cavolo, la macchina va. Ha potenziale, si comporta come dovrebbe, ma c'è qualcosa di fondo che non promette niente di buono. Nel Gp d'Australia, il 3 marzo, al debutto, Frentzen in prova è 15esimo mentre Bernoldi 18esimo. In gara finiscono entrambi squalificati, il tedesco per aver ignorato il semaforo rosso in pit-lane e il brasiliano perché passa al muletto quando non potrebbe, contravvenendo al regolamento. Ma questo sarebbe niente.

Il guaio vero è l'affidabilità. Trascorrono sei gare filate prima che un'Arrows A23 finisca un Gp: avviene a Monaco, dove Frentzen giunge sesto, conquistando un punto, a fare il paio con l'altro sesto posto nel Gp di Spagna. Poi l'apocalisse. Nel paddock si dice che quelli dell'Arrows stiano saltando per aria e che non abbiano sterline neanche per pagare i gruppi elettrogeni. Fatto sta che al Gp di Francia Frentzen e Bernoldi son protagonisti della qualifica più strana nella storia dell'umanità, perché, girando pochissimo, nei primi settori filano alla grande, ma nell'ultimo rallentano per finire appositamente fuori dal limite del 107% ed essere esclusi dalla gara. Ovvio, ci riescono. Lo scopo è quello d'evitare la multa per non essersi presentati all'evento, non spendendo il becco d'un quattrino per la corsa vera e propria.

Bernie commenta che così non va. Quelli della Arrows devono fare un seroius attempt, un tentativo serio per correre, sennò alla prossima gli arriverà la spaventosa e mortifera multa di 500mila dollari.

Di solito Ecclestone quando vede un team in difficoltà è un signore, si cava soldi di tasca, ma stavolta no. Zitto. Perché? Intanto Walkinshaw, trafelato e ombroso, dice che sta facendo un tentativo con quelli della banca Morgan Grenfell per salvare l'Arrows. Si va al Gp di Germania e le due A23 miracolosamente prendono il via al Gp, poi i motori vanno kappaò. Fine della storia, almeno per il marchio.

La Cosworth da lì ritira le centraline, cautelativamente: le ridarrà solo se TWR fa il bonifico. See, ciao. Nel paddock i boatos impazziscono. Si dice che stia per subentrare Bourdais, come pilota, al quale si aggiungerebbe Enge. Il bilico del team arriva in Ungheria per il Gp con una macchina per il solo Bernoldi, ma nessuno la accende. Quindi il triste ritorno a Leafield. Il team viene in gita pure a Spa, per il Gp del Belgio, occupa la piazzola, prepara il box ma le macchine restano spente, senza centraline, in un'atmosfera surreale. Infine, platealmente, si smonta tutto per tornare a casa.

Dalla FIA parte un ultimatum: per Monza la situazione deve andare a posto, sennò il team verrà escluso dal mondiale, come l'Andrea Moda nel 1992. Per dire. Intanto le voci si moltiplicano.

Craig Pollock, manager di Jacques Villeneuve e uomo forte nell'affare Bar, sarebbe pronto a subentrare al 40%, un certo Carl Smith, ricchissimo statunitense, vorrebbe comprare il team e pare che dagli States anche Dan Gurney e Phil Hill potrebbero capitanare una cordata per salvare la storica squadra, eppure non succede nulla. E niente fa il fantomatico Asset Trust Partner, fondo d'investimento arabo, che viene sconsigliato dall'andare avanti. Neanche Dietrich Mateschitz della Red Bull muove un dito. Benché sia interessatissimo a entrare con un suo team e questa sembrerebbe la volta buona per subentrare, magari facendo slalom tra i debiti pregressi della Twr.

Anzi. Di solito in questi casi Bernie come minimo si dà da fare facendo da nobile ponte tra interessati, invece il deus ex machina della F.1 pare in tutt'altre faccende affaccendato. Strano, no?

Fino a che a Monza, per il Gp d'Italia, sulla piazzola vuota riservata ai mezzi della svanita Arrows, appare un beffardo cartello con l'effige di Tom Walkinshaw e la scritta stile Western: WANTED.

Dopo 25 stagioni, 382 Gp, nove piazzamenti a podio, più cinque secondi posti, la Arrows non esiste più. Peggio: va in liquidazione con i debitori che chiedono 51 milioni di sterline. Boom. La deflagrazione è monumentale, una delle più catastrofiche nella storia della F.1.

Ben cinque telai dell'Arrows A23 giacciono immoti, nei capannoni di Leafiled che passano ben presto sotto la proprietà del magnate statunitense John Menard, il re del bricolage, con interessi in IRL e Nascar. E gli interrogativi restano, moltiplicandosi.

Perché l'Arrows s'è inabissata così drammaticamente? Come mai nessuno l'ha aiutata davvero? Per quale motivo Walkinshaw è stato lasciato solissimo? C'è una ragione per cui nessuno s'è neppure avvicinato per tentare un salvataggio, quando, storicamente, qualsiasi valido team della F.1 di regola viene fatto traghettare in acque sicure, in caso di problemi? Prima di andare avanti con questa storia, bisogna avere tutte le risposte.

E le risposte ci sono, eccome.



LE VERITÀ DI AUDETTO PARTE I

Daniele Audetto, classe 1943, di professione leggenda del Motorsport, è testimone chiave in questa storia. Pur essendo molto di più. Perché vanta un rapporto privilegiato con Walkinshaw fin dal 1996 alla Ligier, seguendolo poi all'Arrows e partecipando all'avventura con un ruolo apicale, dopo che all'Arrows c'era stato nell'era Jackie Oliver, ai tempi della sponsorizzazione Ragno per Patrese e Stohr, anno di grazia 1981.

Il suo racconto va ascoltato stando belli comodi in poltrona e attaccati sui braccioli, perché le scosse squassanti non mancano.

Eccolo: *«Tutto comincia quando Bernie Ecclestone a metà 1999 sta male e si fa operare al cuore, con tre by-pass coronarici. È un intervento delicato, se ne occupa il professor Watkins, il responsabile medico della F.1, e poi, malgrado qualche complicazione, il buon Bernie ne esce alla grande, ma con una convalescenza non breve. E, soprattutto, dando involontariamente vita a una serie di voci sul suo stato di salute e anche a qualche tentativo di gettare le basi per una successione al timone della F.1, nel caso lo stesso Ecclestone non riesca a tornare perfettamente in forma...».*

In altre parole, Daniele, stai parlando di Tom Walkinshaw. *«Sì, diciamo pure* - prosegue Daniele - *che in quella seconda parte del 1999 Tom Walkinshaw si fa promotore di un'azione diretta a porre una sua eventuale candidatura a sostituire Bernie nel ruolo di punto di riferimento per team e concorrenti nel Circus della F.1. Le squadre parte-*







TRA AUDETTO E BERNIE AMICIZIA SECOLARE

Sopra, Bernie Ecclestone parla con Daniele Audetto nel 1976, quando l'inglese è boss Brabham (che corre coi motori Alfa Romeo) e l'italiano svolge il compito di direttore sportivo della Ferrari. A sinistra, un'immagine dei tempi nostri, con i due in grande forma e più amici che mai. In alto a destra, il box Arrows in smobilitazione: bambole non c'è una lira... A destra, un ironico cartello che appare nel box di Monza 2002, quando l'Arrows è sparita per sempre dal mondiale: Walkinshaw è... wanted. E la presunta vendetta di Bernie appare perfettamente riuscita...

cipano agli incontri, si apre un dibattito interno, ci si guarda intorno e nel frattempo passano i giorni e, fortunatamente per lui, come è buono e giusto che sia, Bernie Ecclestone torna progressivamente in salute. E, piano piano, riprende il suo posto, perfettamente recuperato come se niente fosse. Bene. La storia sembrerebbe finita qui, ma ben presto capisco che così non è né sarà. Perché pochi mesi più tardi, il 29 marzo 2002, all'inizio del weekend del Gp del Brasile a Interlagos, mi convoca Bernie Ecclestone presso la sua suite, sita all'ultimo piano dell'Hotel Transamerica di San Paolo».

Puoi riferire tutto ciò che ti dice? *«Certo, ma non con lo stesso tono, perché, dopo avermi detto cortesemente* "Daniele, sì, ti debbo parlare", *Bernie si mette a urlare a più non posso. È venuto a sapere dell'ipotetica candidatura alla sua successione propugnata dal mio datore di lavoro Tom Walkinshaw e non l'ha presa mica tanto bene. E in effetti mi dice chiaramente che ritiene molto scorretto il modo d'agire di Tom e questo comporterà delle conseguenze. Perché così facendo la sua squadra, l'Arrows, cerca problemi e presumibilmente non avrà vita lunga in F.1. Anzi, aggiunge decisamente adirato:* "Il tuo capo un giorno verrà in ginocchio a chiedermi scusa e, vedrai, me la pagherà per sempre per quello che ha fatto, perché giudico imperdonabile il suo comportamento"».

Quindi, Daniele, il tracollo Arrows in F.1 può avere molte spiegazioni, ma... *«Senti, bisogna essere chiari e corretti. Al tempo Tom Walkinshaw aveva molti affari e vari problemi, oltre a un attività decisamente multiforme, però alcune cose vanno notate. Primo, per il suo modo di fare Tom, che era una persona assolutamente valida, ricca di meriti e innamorata delle corse, ecco, dicevo, tendeva a non farsi troppi amici, in giro. Poi, certo, in F.1 Bernie, aggiungo comprensibilmente, si era molto, molto arrabbiato».*

In effetti, quando la Arrows è all'ultima spiaggia, lui non si comporta da bagnino, ma da spettatore indecifrabile e silente. E per motivi che non sfuggono. *«Sai, in passato aveva salvato molte squadre, perché Bernie quando vuole, può. E di regola è un buono, uno che una mano te la dà. Nel caso della Arrows non fa nulla per appianare la situazione, ecco. E un team dalla grande storia sparisce in pochissimo tempo».*

Daniele, ma Bernie con te era incazzato? *«No. Con me mai. Di me si è sempre fidato. Fin dal 1976 ero il tramite tra lui e Enzo Ferrari. Quando c'erano problemi col Commendatore, li invitavo entrambi a pranzo al ristorante "Il Tucano" a Modena, li facevo parlare, ridere e mangiare e tutto tornava a posto. Da allora siamo grandi amici. Bernie non ce l'aveva con me. Semplicemente, in un momento di malattia e debolezza, s'era sentito tradito e non certo da Daniele Audetto, ma l'aveva detto a me perché il messaggio arrivasse bello chiaro al reale destinatario».*

Tempo un anno e mezzo e la profezia dell'Hotel Transamerica, almeno nella sua prima parte, diventa verità. Cinque telai della A23 restano a prender polvere a Leafiled, mentre un'asta online sta per decidere il loro destino.





LA SECONDA VOLTA COME MINARDI PS04

Inizio anno 2003. Ciò che resterebbe del team Arrows, ossia un fax, prova a iscriversi al mondiale di F.1, ma la richiesta viene immediatamente rigettata. Sulla faccenda scende la notte, rischiarata sei mesi dopo, il 17 giugno, dai bagliori dello schermo d'un computer, mentre la tastiera picchetta frenetica e nei momenti giusti.

Infuria un'asta on line organizzata da Dove Bid, dalla quale il liquidatore dell'affaire Arrows, la Vk Pkf, pone all'incanto tutti e cinque i teali A23, di cui due in perfette condizioni, più migliaia di pezzi di ricambio, tra cui gli apparati delle trasmissioni completi, set di utensili, disegni di tutte le parti meccaniche della A23 e l'intero archivio storico di 25 anni d'attività in F.1 della Arrows, compresi i relativi progetti di ciascuna monoposto.

Alla fine, ad aggiudicarsi l'asta e l'intero set, è Paul Stoddart, australiano, classe 1955, proprietario della European Aviation nonché dell'European Minardi regolarmente iscritta al mondiale di F.1.

E non solo. Perché Stoddart fa girare da anni le Minardi X2, ovvero le biposto da spettacolo, le quali altro non sono che Tyrrell 026 del 1998 alle quali è stato asportato il serbatoio per aggiungere un sedile in più.

Stoddart voleva pure comperare la Tyrrell per 25 milioni di dollari, ma s'è accontentato di fondare un team di F.3000 e dal 2001 ha rilevato il controllo della Minardi. Fin qui le cose belle.

Poi le brutte notizie. Il team economicamente è al lumicino, la proprietà non investe, la vecchia Ps03 va avanti come può e per il futuro non ci sono piani immediati per realizzare una nuova monoposto. Quindi le voci. Vere o no, non importa, i fatti parlano chiaro: pare che Bernie Ecclestone, giusto per dare una mano, abbia acquistato un po' di assett della Minardi e, sempre per stare sul si dice, con queste nuove energie Stoddart avrebbe partecipato all'asta. In ogni caso, non c'è niente di male. Anche se non fosse vero, i fatti dicono che ora le

QUEL TEST RUSTICANO E SPAGHETTI WESTERN

Sopra e a destra, la vecchia Arrows A23 in livrea Minardi e ribattezzata Ps04 scende in pista in un test privato comparativo al Mugello, con Jos Verstappen chiamato a confrontare le sue prestazioni con quelle della Ps03 realizzata a Faenza. A destra, un'immagine del paddock datata 2002, con un fitto colloquio tra Walkinshaw (artefice della A23) il successivo compratore Stoddart e, terzo incomodo, nientemeno che Niki Lauda





ex Arrows le ha l'European Minardi. Per fare cosa? Altre biposto? Macché, la risposta si avrà a metà settembre 2003 nel corso del primo e unico duello Spaghetti Western girato nella storia della F.1.

Giorno 13 settembre 2003, circuito di Santa Pod, situato a Podington, nel Bedfordshire, Inghilterra.

A sorpresa e senza clamore il pilota danese Nicolas Kiesa gira con un'Arrows A23 completamente riverniciata in livrea European Minardi, preparata nella sede inglese del team, a Ledbury.

Kiesa si dice molto impressionato della velocità di punta e le prime indiscrezioni recano un'altra notizia piuttosto sorprendente: il team avrebbe intenzione di effettuare un test comparativo tra la ex Arrows e la vecchia Minardi, per valutare quale strada intraprendere per il futuro. Con l'ipotesi di rimettere in pista le vecchie A23, ribattezzarle e mandare in pensione le monoposto made in Faenza.

Circuito del Mugello, 16 settembre 2003.

Lo Spaghetti Western comincia.

In pista, dopo un giorno di test, Jos Verstappen con la vecchia Ps03 di casa Minardi gira in 1'25"439, mentre con la Arrows riverniciata e pomposamente ribattezzata Minardi Ps04 stacca 1'25"622. Quanto a Kiesia, in Ps03 è su 1'28"455 e con la A23 fa 1'29"148. Ma è solo il primo round.

Jos Verstappen, sceso di macchina, parla chiaro: *«Le macchine non sono comparabili perché totalmente differenti, anche se sull'Arrows A23 c'è più potenziale di sviluppo, maggiore downforce e grip rispetto alla Ps03»*. Quanto a Kiesa: *«Sono molto sorpreso della maneggevolezza della Arrows»*.

Bene. Il resto della facenda evolverà così: due settimane di pausa e la Arrows verniciata European torna al Mugello, per un test collettivo che vedrà all'opera anche Ferrari e Bar e senza la vecchia Ps03 a fare da ulteriore raffronto.

Sole e 22 gradi di temperatura. Badoer e Massa con le Ferrari F2003 GA - che affinano le armi in vista della fase finale del mondiale che Schumi vincerà in volata - girano rispettivamente in 1'22"259



e in 1'22"841, mentre Sato con la Bar segue con 1'23"559 e il suo compagno di squadra Davidson è a 1'24"213. Quanto a Verstappen, con la vecchia Arrows modificata nel retrotreno e riassettata di fresco in Inghilterra, percorre ben 59 giri con il miglior crono di 1'24"707.

L'olandese parla chiaro: *«Grazie alle modifiche sul posteriore abbiamo guadagnato un secondo secco al giro»*.

Tutto chiaro, ormai.

Anzi, no. Perché improvvisamente le Arrows A23 vengono riparcheggiate a prendere polvere in un capannone a Leadbury e, per la seconda volta nel giro di un anno solare, terminano la loro carriera.

Perché? Che cosa è successo, realmente? E quali le spiegazioni dettagliate della scelta così strana? Tranquilli, le risposte ci sono e autentiche. Direttamente dalla fonte.

Nel frattempo, della seconda vita della Arrows A23 resta solo una showcar, ossia una monoposto finta che ne ricalca perfettamente le forme, fatta realizzare da Stoddart, che fa tuttora bella mostra di sé su un battello della SeaJets, in una rotta di collegamento con la Grecia.



LE VERITÀ DI TREDOZI

Gabriele Tredozi, classe 1957, opera alla Minardi dall'88 e fino alla fine dell'avventura in F.1, nel 2005, per un ciclopico totale di circa 300 Gran Premi. Direttore tecnico della European Minardi dal 2001 al 2005, è la persona al mondo che sa più cose sulla faccenda. Quindi, tanto vale chiedergli di rivelarle.

«La faccenda della Arrows A23 riverniciata coi colori della European Minardi - attacca Tredozi - *non l'ho gestita io, ma nasce nella sede dell'European a Ledbury, decisa dal proprietario Paul Stoddart e dal direttore sportivo, l'irlandese John Walton».*

Per capire bene il tutto, bisogna tornare allo stato di fatto di allora: *«Il 2003 è un anno drammatico nella storia European Minardi. Pensa, non andiamo più in galleria del vento da fine 2002 e tornerò a lavorarci solo da aprile 2004. Tutte le modifiche e le migliorie alla macchina vengono realizzate in scala 1:1. Logico, i problemi economici condizionano tutto e così spunta l'idea Arrows A23. Il titolare Paul Stoddart la fa mettere a punto nella sede dell'European a Ledbury per svolgere un test comparativo con la Ps03 made in Italy. La Arrows in realtà non appare neanche a Faenza, mai, viene riverniciata e assettata in Inghilterra solo per svolgere questa prova di raffronto al Mugello».*

Macchina inglese contro macchina italiana. Punto. Poi si vedrà. Una specie di shootout.

Ed è una storia particolare, perché quella, la A23, era la macchina dei sogni di Verstappen, licenziato dalla Arrows a inizio 2002 ancor prima di godersela e un anno dopo torna incredibilmente nelle sue mani. Quali sono i particolari del test comparativo? E come Tredozi vive la cosa? *«Loro, i ragazzi inglesi, vengono col bilico da Ledbury e noi, da Faenza, portiamo la Ps03 addirittura col camion piccolo.*





TREDOZI, IL TECNICO DEI MIRACOLI FRUGALI

Sopra, Gabriele Tredozi, direttore tecnico della Minardi dal 2001 al 2005, a lato la ex Arrows in un'altra rara immagine del test comparativo al Mugello nel 2003 e, sotto, Jos Verstappen a colloquio coi suoi ex datori di lavoro dell'Arrows, nella seconda parte della stagione 2002



Quanto a me, la cosa non mi dà alcun fastidio, non la gestisco io e in pratica mi limito a fare da spettatore. La prova è ovviamente a parità di benzina e gomme, per vedere come vanno le vetture. Jos fa un run con la Arrows e stabilisce un tempo base, quindi si mette al volante della nostra 03 e alla fine i tempi sono quasi uguali».

A dire il vero, con un lieve vantaggio della tua 03, non dico a sorpresa, ma quasi. *«Guarda, tanto per cominciare Jos, appena finito, dice una cosa che mi fa subito piacere:* "Come si sta in Minardi, non si sta da nessuna parte, perché l'Arrows è scomodissima!". E poi secondo me lui si dimostra molto onesto, perché analizza e guida le due macchine con molta imparzialità e senza preferire aprioristicamente una in particolare. Se solo avesse voluto, poteva far pendere la bilancia nettamente in favore dell'Arrows, visto che guidava lui, invece no*».*

Jos si rivela allo stesso tempo una bilancia e un arbitro in buona fede... *«Sì, anche perché di base l'idea del test era sua e di Walton, quindi magari poteva difenderla sul campo, cosa che poi in realtà non fa. Svolge il suo compito di tester e basta, alla fine con valutazioni equilibrate e tali da rimettere la decisione finale nelle mani del proprietario Paul Stoddart, facendogli soppesare i pro e i contro. Per questo apprezzo il pilota».*

E la scelta è di non adottare la Arrows, tanto che andrete avanti con la Ps04B la quale nel dna è un'altra Minardi pura e originalissima, made in Faenza. Gabriele, hai qualcosa da aggiungere?

«Mi viene in mente un particolare buffo: poco prima del momento della decisione, davanti a me, Riccardo Adami, poi ingegnere di macchina di Seb Vettel alla Ferrari, guarda Stoddart e gli dice... "*... And the winner is...*"*, proprio come nella notte degli Oscar!».*

E Stoddart apre la busta e decide d'accantonare l'Arrows. The Winner is Minardi. Perché? *«Perché in realtà la differenza nel test comparativo non si era rivelata reale e marcata, ma solo di lieve entità. Prestazioni simili, malgrado la A23 avesse in proporzione utilizzato la galleria del vento per una quantità di tempo superiore di 60 volte alla nostra, facciamo 540 ore contro le 10 nostre per la Ps03, ma far correre le Arrows avrebbe significato dover produrre da zero nuovi pezzi di ricambio, ossia un lavoro complicato, dispendioso e immane».*

Qual è la morale di questa storia, Gabriele? *«Che resto orgoglioso dei ragazzi con cui ho lavorato alla Minardi. In fondo, per certi versi, nei periodi che abbiamo ricordato, abbiamo fatto la F.1 praticamente in diciassette ma è stato bellissimo, siamo stati una gran bella squadra».*

Due anni sono ormai passati dalla stagione 2002. I cinque telai Arrows A23, momentaneamente ribattezzati Minardi Ps04 e subito dimenticati, tornano a prendere la polvere a Ledbury dopo aver subito un fallimento e uno showdown, una match race dalla quale sono usciti scartati.

Tanto che un paio subiscono una smobilitazione tipo vecchi aerei, finendo trasformati in showcar, tra supermercati e aeroporti.

Ma torneranno in pista e nei Gran Premi.

Oh, se torneranno.



LA TERZA VOLTA COME SUPERAGURI SA05

Il 22 dicembre 2005 il team SuperAguri appare a sorpresa nella entry list del mondiale di F.1 2006. Il 12 marzo partirà il campionato in Bahrain e la squadra al momento è una scatola vuota piena di mail. Però con qualche certezza. Mica piccola. Quattro, per esempio. La Honda è pronta a passare la fornitura ufficiale del motore V8, garantirà il suo pilota Takuma Sato, girato dalla Bar, e il suo appoggio politico-economico. Punto quattro, Bernie ci sta. E per andare avanti, col punto quattro dalla tua, sei già in carrozza. Ora però bisogna stabilire e azzeccare il come.

Il resto bisogna letteralmente improvvisarlo, in uno dei piani d'attacco più veloci e spettacolari nella storia della F.1.

A questo punto il boss della neosquadra Aguri Suzuki, classe 1960, ex pilota di F.1, opera la scelta più intelligente e decisiva immaginabile: ingaggiare l'italiano Daniele Audetto, che aveva conosciuto quando correva per la Larrousse-Lamborghini nel 1990-1991, in veste di managing director.

E la svolta fattiva e creativa arriva, alla grande. Audetto lavora ancora con un importante incarico nella vecchia sede Arrows di Leafield, che nel frattempo è passata all'imprenditore statunitense John Menard, e quando sente il piano pazzo di debuttare nel mondiale in quattr'e quattr'otto pensa ci sia una sola via praticabile: quella di montare i motori Honda su telai già costruiti ed esistenti. Però il Patto della Concordia ammonisce che non è possibile utilizzare vetture di un altro concorrente del mondiale ma, al limite, solo monoposto di un team "folded", ossia collassato, dissolto.

Per quanto l'idea possa sembrare folle e frutto d'un romanzo di fantascienza, il solo modo per uscirne vivi e marcianti è quello d'andarsi a riprendere i telai delle ex Arrows A23, riverniciati e ribattezzati provvisoriamente Minardi Ps04 da Paul Stoddart. Soldi da spendere ce ne sono e Stoddart, ormai in uscita dalla F.1, è ai saldi, così la SuperAguri entra

LA TERZA VITA CON UN CUORE HONDA

Per far correre Takuma Sato, sopra e nell'altra pagina, Aguri Suzuki forma in tempi record un team, soprattutto grazie all'acume e all'esperienza di Daniele Audetto. Con la fornitura ufficiale di motori e cambi Honda (ri)nasce la ex Arrows ed ex European Minardi Ps04 trasformandosi in Suzuki Sa05, in gara nel mondiale 2006, quattro anni dopo il suo debutto iridato



in possesso in un battibaleno dei telai ex Arrows A23 numeri 01, 03, 04 e 05.
Addirittura una macchina viene recuperata in una show room dell'aeroporto di Melbourne, Australia, dove è in esposizione per foto ricordo di bambini e nerd. E e alla bell'e meglio riparte imbarcata in direzione Leafield, Inghilterra, per tornare al natìo ostello dopo quasi quattro anni, pronta al maquillage in vista di ridisputare un Gran Premio.
Non è mai successo niente di simile, nella storia della F.1, né mai più succederà.
Il resto è corsa contro il tempo. E il giorno di San Valentino del 2016, sulla superficie aeroportuale di Kemble, Takuma Sato fa girare la ex Arrows modificata e ribattezzata SuperAguri Sa05, sempre con la sua doppia chiglia ma con ali, aerodinamica e retrotreno di nuova costruzione, naturalmente con tanto di ruggente motore Honda.
La settimana dopo le due SuperAguri ex Arrows e già Minardi provano contro le rivali a Barcellona. Sato non va neanche male, perché col telaio museale è di primo acchito a 2"5 al giro dalla Midland di Albers, mentre l'altro pilota prescelto, lo sconosciuto giapponese Yuji Ide, rema a 11" al giro dal poleman Raikkonen su McLaren-Mercedes, ma la colpa non è della macchina.
Morale della favola, pian piano le Sa05 incredibilmente crescono, s'aggiustano, si amalgamano con le componenti Honda e le evoluzioni del team, tanto che l'esordio puntuale nel mondiale in Bahrain diventa realtà. Non solo. Le Sa05 durano ben 11 Gran Premi, portando a termine dieci corse su 22 partenze in totale.
Il miglior piazzamento in gara è di Sato, 12esimo nel Gp d'Australia, mentre in qualifica il nipponico ottiene il top in Malesia, 17esimo su 22 in pista.
Quanto a Ide, dopo 4 gare gli ritirano la superlicenza perché ritenuto pericoloso, dopo aver fatto ribaltare la Midland di Albers a Imola, tanto che viene senz'indugio sostituito dal francese Franck Montagny.
Dal Gran Premio di Germania 2006 la SuperAguri fa debuttare la nuova e originale Sa06, così la 05 termina la carriera a Hockenheim, da muletto. Per uno strano gioco del destino proprio dove era finita la vicenda sportiva della Arrows A23.
Lo stesso luogo, a distanza di cinque anni, vede la fine sportiva della monoposto di F.1 che ebbe due chiglie e conobbe tre vite.





LE VERITÀ DI AUDETTO PARTE II

Daniele Audetto, ex Arrows, è l'artefice del fulmineo debutto SuperAguri nel mondiale 2006, che paradossalmente rappresenta al tempo stesso la nascita più veloce di un team e l'utilizzo più antico e duraturo di uno stesso telaio, nella storia della F.1 moderna, dopo Lotus 72 e McLaren M23. E adesso è pronto a svelare tutti i segreti del miracolo. *«Ho qui la data registrata di quando tutto ha inizio* - attacca Daniele -: *1 novembre 2005, con una conference call tra noi e Yasuhiro Wada della Honda. È il progetto più simpaticamente folle cui ho mai partecipato e nasce quando la Honda si ritrova a piedi il suo pilota Sato, non ci sta a perdere la faccia e vuole così salvargli il posto in F.1, decidendo di far nascere dal nulla un team nuovo assicurandogli motori, materiale e aiuto economico. E convogliando gli sforzi su Aguri Suzuki che già gestisce un team nel Super GT giapponese ed è figlio di un ex compagno di scuola e amico di Soichiro Honda, il fondatore del marchio. Così Aguri mi chiama e dice d'aver bisogno del mio aiuto, spiegandomi il suo target quasi impossibile di debuttare quasi subito con una macchina che ancora non c'è. Al tempo io lavoro per John Menard, sono messo bene e ci penso su, ma poi decido di accettare la sfida perché è quasi impossibile quindi mi piace tantissimo, spingendomi a dare il meglio».*

Perché scegli le museali ex Arrows? Sai che sono ancora buone davvero? *«Quella in realtà è una via obbligata. Non c'è altro da fare. Così in tre mesi mettiamo in piedi tutto, dopo aver raccolto nuovi dati alla galleria del vento ex McLaren, lavorando nelle strutture di Leafield ex Arrows che hanno ancora forni e autoclave. Ho la possibilità di mettere in piedi un team di prim'ordine laddove Mark Preston è direttore Tecnico, Peter McCool chief designer, Graham Taylor racing engineer, Mick Ainsley-Cowlishaw team manager, e Wayne Humphries direttore finanziario. Il capoingegnere è Mark Ellis, il race engineer Gerry Hughes, più Phil Spencer, capo meccanico, con Otmar Szafnauer a fare da snodo e collegamento tra noi e la realtà Honda. E c'è l'appoggio della Bridgestone, col responsabile Hiroshi Yasukawa. Dopo tre mesi, usando le ex Arrows per il crash test e impiantando cambi e motori nuovi di pacca più un'aerodinamica rivista, ci ritroviamo una creatura praticamente rinnovata e finalmente pronta, che tale e quale, rispetto alla Arrows A23, conserva la vasca del telaio».* Anche se la doppia chiglia resta e la forma generale pure, benché capisco tu ci tenga a valorizzare il vostro lavoro, ma la A23 è ancora lì, riveduta, rimotorizzata e corretta, ma viva e vegeta.

«Il 14 febbraio 2006 la macchina accende il motore a Kemble, e l'avventura comincia davvero. Noi ci comportamo benissimo con la macchina vecchia, anzi intermedia, in attesa che arrivi la nuova. Sostituiamo Ide con Montagny e il team si integra bene al Circus. E nel 2007 riceviamo le Honda dell'anno prima, le quali vanno meglio di quelle nuove della Casa madre. Entriamo nella top ten dei team coi piloti Sato e Davidson ma scoppiano le gelosie del team Honda e questo per noi sarà un male, perché il boss Nick Fry, infastidito, reagisce facendoci ritirare il suppor-

BERNIE INFINE FA LA PACE CON WALKINSHAW

Aguri Suzuki e Daniele Audetto, sopra e a lato, si godono l'eterna ex Arrows "Hondizzata" e diventata SuperAguri Sa05, in alto nell'altra pagina. A destra, l'immagine commovente con cui questa storia si chiude. Silverstone estate 2010, Bernie Ecclestone in persona consegna il pass a Tom Walkinshaw nel weekend del Gp di Gran Bretagna. La guerra tra i due è finita, i conti sono stati regolati, Bernie è ancora in sella e Tom ha solo quattro mesi di vita: si spegnerà in dicembre. Il gesto segna la pace tra i due. È l'abbraccio tra due racer combattenti nati, i quali hanno capito che la guerra è finita davvero...





«Già, una filastrocca incredibile, nella quale si intrecciano storie, destini e imprese di quasi tutti i protagonisti di quella e questa F.1, che in un modo o nell'altro abbiamo incontrato e nominato. E mai avrei immaginato, decidendo di salvare quella Arrows verniciata da Minardi e di toglierla dal ruolo di vecchia gloria in un aeroporto, di far compiere un passo decisivo a una vicenda così incredibile, vera, ramificata, ricca di conseguenze e, permettimi di aggiungere, bella e che sento anche tanto mia».

Stacco. Esterno giorno. Paddock del Gran Premio di Gran Bretagna a Silverstone, in piena estate 2010. Da lontano Bernie Ecclestone adocchia il suo antico nemico Tom Walkinshaw.

Un decennio è passato dall'inizio della guerra tra loro. Ecclestone ha vinto, Walkinshaw ha perso tante cose, oltre che la partita. Bernie è vecchio e guarito, Tom stanco, prostrato e malato terminale.

Mister E chiama da lontano l'ex proprietario della Arrows A23 e gli corre incontro davanti ai fotografi, come si fa con un vecchio e caro amico.

Poi prende un pass vip e glielo mette al collo, come farebbe una bella indigena con un turista appena sbarcato oltremare, per dargli il benvenuto.

Quel gesto, lento e quasi solenne nella sua spontaneità, contiene inatteso affetto e profonda dolcezza. Tom si fa cingere con gli occhi lucidi, tanto che quello diventa un conciliatorio abbraccio tra i due.

E d'un tratto, con un finale così, ciascuna delle esistenze della Formula Uno che visse tre volte, diventa retroattivamente degna d'essere vissuta. ●

to Honda. Così iniziamo il 2007 con un budget di sopravvivenza e poi smettiamo, anche se Fry e la Honda dureranno poco anche loro. La Honda, delusa, a fine 2008 abbandonerà il progetto 2009 trasformato e riciclato in BrawnGp 001, che con l'estrattore a doppio buco inventato dal nostro geniale Ben Wood vincerà a sorpresa il mondiale 2009, divenendo poi la sempre più imbattibile Mercedes. Vedi quant'è complicata questa storia? E ti rivelo l'indiscrezione bomba: quando siamo nei guai e sto cercando un salvagente, Lauda ha un amico da presentarmi. Uno serio. È un giovane austriaco e si chiama Toto Wolff. Vorrebbe rilevare tutta la SuperAguri, ma la Honda non ci sta. Pensa i casi della vita...». Caspita, dura dieci anni, dai problemi al cuore di Bernie al successivo fallimento Arrows, all'astensione dal salvataggio della Red Bull che decide d'entrare direttamente in ballo più avanti e in proprio, fino al mondiale vinto dalla ex Honda che finanziò la SuperAguri che fece correre le Arrows che Stoddart al mercato comprò. E la Arrows A23 è nel bel mezzo del sistema, fragile ma tenace bruco, crisalide e farfalla che infine sbattendo le ali crea spostamenti d'aria, capitali e destini tali da muovere telluricamente la scena della F.1.



A PROPOSITO DELLA RIVALITÀ TRA SCHUMI JR E SHWARTZMAN A SILVERSTONE

In F.2 la concorrenza è anche più libera



Scrivo per esprimere un parere non sulla Ferrari ma sulla sua squadra di formazione, ovvero la Prema. Gara sprint di formula 2, al palo Robert Shwartzman, in prima fila Mick Schumacher.
I due partono bene, Shwartzman davanti, e subito Schumacher comincia a spingere nel tentativo di superarlo al primo giro. Spingi spingi spingi. Nè a Schumacher, nè alla Prema viene in mente che la gara è su 20 giri secchi, senza previsione di cambio ruote, magari ci sarebbe da amministrare. Schumacher spinge, Shwartzman (uomo di classifica con possibilità di riagganciare il primo posto) resiste ma deve spingere anche lui per non farsi superare, Tsunoda li segue sornione (uomo Red Bull, squadra Carlin). Spingi spingi spingi. A quattro giri dalla fine Shwartzman ha le gomme finite, Schumacher continua a spingere, Tsunoda ride, il quarto è a 14 secondi dai tre di testa. Alla fine Schumacher decide di passare, butta fuori Shwartzman, si fa
superare da Tsunoda, arriva alla fine comunque secondo avendo eliminato il suo compagno di squadra e favorito la vittoria di una squadra avversaria. In tutto questo la potente Prema rimane a guardare, non dà ordini di squadra, non dice niente, e perde punti come se niente fosse. Non ricorda un po' quello che sta succedendo in F1? Ovvero le perplessità suscitate circa senso tattico, strategia e leadership sono forse congenite all'attuale Ferrari fino a coinvolgere anche le sue categorie formative?

Marco Guarato

La F.2 non è la F.1, in cui i piloti devono far squadra in nome di un marchio e accettare il principio di una ferrea disciplina che viene dall'alto. In F.2 avere un compagno di colori non significa che è né un amico né un gregario o un capitano. Nella formula cadetta e nelle categorie promozionali, molto più che in Formula Uno, ciascuno corre (e molto spesso paga) per sé.
Questo da un punto di vista generale, poi, scendendo nel particolare, la Prema resta un team top e i Rosin gente che sa fare stupendamente il proprio mestiere. E del comportamento in pista, nel bene e nel male, vale il principio di responsabilità individuale, riferito al singolo pilota: chi sbaglia e/o fa sbagliare devi assumersi, nell'episodio, serenamente le sue responsabilità. Quando la squadra ti mette in condizione di vincere, ha già ampiamente fatto il suo dovere. Il resto spetta alla ragionevolezza di chi corre. Nel contesto, l'episodio di Silverstone dovrebbe essere una bella lezione di crescita. Senza polemiche o che.

DALL'INIZIO DELLA FORMULA TURBOIBRIDA

Mercedes stradominatrice!

Mi viene un sospetto, forse fondato: non è che la Mercedes abbia fatto propria la furbata della Ferrari sulla power-unit 2019 appropriandosi della tecnologia per ottenere una più schiacciante superiorità? Le fumate agli scarichi non escludono tale ipotesi... Sarebbe necessaria un'inchiesta sullo strapotere della marca tedesca?

Maurizio Teruggi, Borgomanero (NO)

Caro Maurizio, come sai la Mercedes non si è messa a vincere all'improvviso e senza motivo plausibile, all'interno della F.1 turboibrida, ma la domina ininterrottamente dal 2014. Quindi dov'è la novità incredibile o il cambiamento sospetto? Questa lunghissima stagione tecnico regolamentare rappresenta la loro comfort zone e, a tali condizioni, non li schiodi, punto. È questo il vero nodo di una supremazia. Schiacciante, al di là dei singoli episodi, continua e immensamente stabile. Se vuoi combatterla davvero, non è facendo reclamo che ci si riesce, ma, verosimilmente, agendo in sede politico-regolamentare.

NON STRAVOLGIAMO IL DNA DEL CIRCUS

BoP nei Gp? Ma per carità!

Ciao AS, che senso ha il BoP in F.1? Fateci fare i test piuttosto (e assetti da pioggia... quando piove!) L'unico assurdo sport dove non ci si può allenare (Luca Cordero Di Montezemolo dixit). Sennò, dategli la coppa 2020 e 2021 e mettiamo fine a questa ridicola pagliacciata, dove chi insegue ha le mani legate!

Alfapaolo Pesenti Bergamo

Introdurre il BoP in F.1 sarebbe la più distruttiva delle pagliacciate. Si tratta di una filosofia assolutamente non applicabile a competizioni della massima formula, poiché a essa del tutto disomogenea. Il BoP ha senso nelle gare Turismo e Gt laddove si misurano vetture ispirate a criteri costruttivi completamente diversi e il riequilibrio serve a dare possibilità a tutti. Non alla F.1! E poi, vedi, storicamente, nel Dtm, l'utilizzo serve anche per rendere artificiosamente più divisibili le fette di gloria per la vittoria... In ogni caso, penalizzare di volta in volta chi vince non ha niente a che vedere col Dna dei Gp. Per carità.

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano
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, Gabriele Mutti, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi

Statistiche: Michele Merlino
Abbonamenti e arretrati: abbonati@tre-effe.net

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

CONTI EDITORE
Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 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 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 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.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK
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. - Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma.
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401.
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.

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

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

auto vi guida dentro

LA NEW MOBILITY

PER RACCONTARE IL FUTURO, SERVE UN MAGAZINE TUTTO NUOVO.

Auto si arricchisce
per accompagnare i lettori dentro
l'evoluzione del mondo automobilistico.
E nasce una nuova sezione dedicata
alle vetture a emissioni zero.
Non perdere la tua chiave d'accesso
alla mobilità sostenibile.

IN EDICOLA



* NUOVA GRAFICA
* CONTENUTI PIÙ COMPLETI
* FOCUS SULLE NUOVE TENDENZE
* NUOVI OPINIONISTI
* TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI
* L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

auto