

Luca Dal Monte Umberto Zapelloni
Il grande libro della Formula 1

La Rossa, le altre
e un romanzo lungo settant'anni

Prefazione *di Charles Leclerc*

Stagione 2020

Baldini+Castoldi





© 2020 Baldini+Castoldi s.r.l. - Milano

ISBN 978-88-9388-282-8

Seconda edizione Baldini+Castoldi - La nave di Teseo dicembre 2020

www.baldinicastoldi.it

info@baldinicastoldi.it

 BaldiniCastoldi
 BaldiniCastoldi
 baldinicastoldi
 baldinicastoldi

Stagione 2020

Lewis VII, il regno di Hamilton è senza limiti

È l'anno dell'aggancio. Lewis Hamilton raggiunge Michael Schumacher a quota sette Mondiali e mette la freccia per sorpassarlo. Esattamente come ha fatto nel numero di vittorie, raggiungendo Michael a quota 91 al Nürburgring e poi prendendo il largo. Il dominio Mercedes nell'era delle *power unit* ibride continua senza intoppi: sette mondiali *Costruttori* e sette mondiali *Piloti* di fila cancellano ogni vecchio record griffato Ferrari. La Mercedes made in U.K. e diretta da Toto Wolff è una squadra che resterà nella storia di questo sport. La stagione del settantesimo compleanno inizia a luglio in Austria con due gare sullo stesso circuito nel giro di una settimana. Non c'è il pubblico in tribuna, ma i motori si accendono per chi sta a casa davanti alla Tv. Non era mai accaduto nella storia del campionato che si corresse più di una volta sullo stesso circuito nel medesimo anno. Nel 2020 succede addirittura tre volte: a Spielberg, a Silverstone e in Bahrein, dove però vengono usate due configurazioni differenti della pista. Ma l'anno del Covid maledetto porta il *Circus* a scoprire piste nuove per il Mondiale come il Mugello e

Portimão e a riscoprirne alcune che mancavano da tempo come il Nürburgring e Imola. Sono piste più belle e impegnative di quelle dove si va a correre abitualmente. Bisognerà tenerne conto una volta che si potrà tornare alla normalità. Per l'Italia è un anno storico. Si corrono addirittura tre gare nei nostri autodromi: il gran premio d'Italia a Monza, il gran premio di Toscana e Ferrari 1000 al Mugello e il gran premio dell'Emilia Romagna a Imola. Un riconoscimento per la nostra passione, ma anche per la nostra capacità organizzativa.

La gara d'esordio dell'anno è in calendario nel primo weekend di luglio. Gran premio d'Austria la prima settimana e gran premio di Stiria in quella seguente. *Pole position* e vittoria a Valtteri Bottas, abituato a iniziare bene e poi a finire male. In un weekend in cui a Lewis Hamilton vanno tutte storte, a cominciare dalla penalizzazione di tre posizioni sullo schieramento per non aver rispettato le bandiere gialle, è il suo compagno di squadra finlandese a portarsi a casa il bottino pieno. Ma Lewis si conferma un uomo oltre che un pilota speciale. Sfrutta la sua popolarità per dare visibilità alla campagna «Black Lives Matter», costringe tutta la Formula 1 a indossare una maglietta nera contro il razzismo, convince molti suoi colleghi a inginocchiarsi con lui prima degli inni nazionali in una cerimonia che verrà ripetuta prima di ogni gara. Un uomo che va oltre il suo sport – per certi versi, il Muhammad Ali del motor sport.

La Ferrari riesce a non sprofondare all'inferno solo per la bravura di Charles Leclerc, che trascina sul podio la SF1000 grazie a due super sorpassi a Lando Norris e

Sergio «Checo» Pérez. Un risultato inaspettato dopo una qualifica disastrosa: «Charles ha fatto una bellissima gara, ha saputo difendersi quando c'era da difendere, ha saputo portare la macchina al traguardo e ha fatto dei sorpassi incredibili. Quindi, contenti per il secondo posto, ma non ci scordiamo i problemi di prestazione che abbiamo in questo momento. I risultati delle qualifiche li abbiamo ben chiari in testa: c'è molto da fare», è il commento di Mattia Binotto, già sotto pressione dopo la prima gara della stagione con Vettel separato in casa e già in crisi dopo un contatto (non sanzionato) con Carlos Sainz, il pilota che prenderà il suo posto nel 2021. Gli uomini in rosso hanno intuito fin dalle prove invernali che non sarà una stagione semplice, ma ancora non hanno capito quanto sarà profonda la crisi in una delle peggiori stagioni nella storia della Casa.

Prima di tornare in pista per la seconda gara stagionale, la Formula 1 ritrova un vecchio (e caro) protagonista. L'8 luglio la Renault annuncia infatti l'ingaggio di Fernando Alonso per il 2021. Fernando ha corso 312 gran premi, vinto 32 volte, conquistato 97 podi e 22 *pole position*. È stato due volte campione del mondo, proprio con la Renault, in un'epoca in cui a gestire il team c'era un italiano, Flavio Briatore. Oggi Briatore si occupa di altro, ma a gestire la Renault e non solo il team di Formula 1 c'è un altro italiano, Luca De Meo, il CEO appena tornato da dove era partito dopo una carriera straordinaria tra Fiat e gruppo Volkswagen. Il ritorno di Fernando è una bella notizia per la Formula 1 anche se nel 2021 compirà 40 anni. D'altra parte Kimi Raikkonen ci sta dimostrando

che la Formula 1 può ancora essere (anche) uno sport per vecchi.

La coppia Ferrari esplode

La coppia ferrarista esplode già alla seconda gara della stagione quando l'accrocchio rosso va in onda in mondovisione dopo tre sole curve del gran premio di Stiria, mentre Lewis Hamilton si riprende il mondo con *pole position* e vittoria. Il crash tra i due piloti di Maranello avrebbe fatto infuriare tutti i presidenti ferraristi venuti prima del serafico John Elkann. Il proprietario-presidente invece non si fa sentire. Vettel e Leclerc partono molto indietro. Il tedesco è decimo, staccato di oltre 2 secondi dalla *pole*; il monegasco è quattordicesimo, retrocesso di tre posizioni sullo schieramento per non aver rispettato le bandiere gialle. Quando al via vede un varco ci si butta senza pensarci troppo. Finisce addosso al suo compagno con uno *strike* che elimina in un colpo entrambe le Ferrari. Charles si scusa con Seb, si assume tutte le colpe pubblicamente. «Non ci sono scuse. Avevo tanta voglia di fare bene, forse troppa», commenta mentre Vettel non si arrabbia più di tanto. La sensazione è che l'incidente in famiglia abbia evitato alla Ferrari una figuraccia peggiore. Cosa che puntualmente avviene una settimana dopo in Ungheria quando le due SF1000 finiscono la gara doppiate da Hamilton. Seb è sesto, Charles undicesimo, ma l'umiliazione è uguale per tutti e due. «Era chiaro già prima della gara che saremmo finiti doppiati», l'ammissione di Seb,

che probabilmente non vede l'ora che la sua ultima stagione in rosso finisca il prima possibile. «Una domenica davvero deludente, un risultato difficilissimo da digerire, una prestazione inaccettabile», ammette Mattia Binotto, che ci mette sempre e comunque la faccia.

Il responsabile della Gestione Sportiva ferrarista prova a metterci anche dell'altro varando una rivoluzione soft a fine luglio, dopo i prime tre disastrosi gran premi della stagione. La comunicazione ufficiale recita così: «La Scuderia Ferrari annuncia di aver rivisto la struttura organizzativa dell'area tecnica al fine di renderla più efficiente e orientata allo sviluppo della prestazione, rivedendone l'impostazione in maniera da definire una catena di comando non più orizzontale e affidando ai responsabili di ciascuna area tutte le deleghe necessarie al raggiungimento degli obiettivi preposti. A tale scopo è stata creata anche una nuova area, denominata Performance Development, affidata alla responsabilità di Enrico Cardile. Le altre aree di competenza rimangono inalterate: Enrico Gualtieri è responsabile della Power Unit, Laurent Mekies è direttore sportivo e responsabile delle attività di pista mentre Simone Resta rimane a capo dell'area Ingegneria Telaio».

Un rimpasto di governo, verrebbe da dire. La fine dell'idea dell'organizzazione orizzontale voluta da Sergio Marchionne. Il ritorno a una catena di comando dove però sembra indispensabile l'inserimento di nuovi talenti. Mattia Binotto ora fa solo il *team principal*, non è più direttore tecnico, ma non ne viene ingaggiato uno anche perché si sostiene che ormai in Formula 1 non ci sono squadre dove un solo uomo sia responsabile di tutto il

progetto. L'esempio Mercedes, dove gli uomini vanno e vengono, ma i risultati restano, è lì da vedere. Là dove c'era Aldo Costa ora c'è James Allison, guarda caso due ex ferraristi. I tifosi però non devono attendersi miracoli.

Lo confessa anche il presidente John Elkann in un'intervista alla «Gazzetta dello Sport» il 28 luglio in cui conferma totale fiducia a Binotto: «Innanzitutto voglio dire che la Ferrari nel suo insieme gode di ottima salute. Sotto la guida di Camilleri è riuscita a esprimersi con grande forza e vitalità, affidando maggiore responsabilità ai singoli e lavorando più in squadra. Lo abbiamo visto dai risultati industriali, dai cinque nuovi modelli presentati l'anno scorso come non era mai accaduto, e non ultimo dalla gestione dell'emergenza sanitaria. Sono particolarmente orgoglioso del programma *Back on Track*, che è stato di esempio nel mondo su come tornare al lavoro in sicurezza in presenza del Covid 19. La Gestione Sportiva attraversa indubbiamente un periodo difficile che parte da lontano. Non vinciamo un mondiale *Costruttori* dal 2008 e uno *Piloti* dal 2007. Ci sono stati i cicli vincenti della Red Bull per capacità aerodinamica e della Mercedes per la grande abilità nelle tecnologie del motore ibrido. Quest'anno non siamo competitivi anche per errori di impostazione della macchina. Abbiamo avuto una serie di debolezze strutturali che esistono da tempo nell'aerodinamica e nella dinamica del veicolo. Abbiamo anche perso in potenza motoristica. La realtà è che la nostra macchina non è competitiva. Lo si è visto in pista e lo si vedrà ancora. Oggi stiamo mettendo le basi per essere competitivi e tornare a vincere quando cambieranno le regole nel 2022. Ne sono

convinto». Una resa, quasi incondizionata, un arrivederci al 2022 che non viene preso benissimo dagli appassionati.

Le prime tre settimane di agosto mettono in fila tre gare consecutive: due a Silverstone e una a Barcellona. Tocca all'ormai solito Charles Leclerc salvare la reputazione ferrarista con un quarto posto in qualifica e il podio in gara nella prima delle due corse e un quarto posto nel gran premio del 70° anniversario la domenica successiva. Fiammate dovute al pilota, agli assetti particolarmente azzardati più che a un reale progresso della SF1000 tanto che Sebastian Vettel entra in un tunnel, quello del mancato ingresso in Q3, da cui non uscirà più, collezionando 13 eliminazioni consecutive, 14 in tutta la stagione.

A Silverstone Max Verstappen e la Red Bull provano a incrinare il dominio Mercedes. Max conquista la gara dedicata al 70° compleanno della Formula 1 mentre il *Circus* discute il caso Racing Point. La ex Force India, in procinto di trasformarsi in Aston Martin grazie agli investimenti di Lawrence Stroll, è accusata di essere una copia della Mercedes dell'anno precedente. La FIA ammette il reato, ma punisce il team con il minimo della pena: 15 punti di penalizzazione nel mondiale *Costruttori* e una multa di 400 mila dollari. «Il verdetto è un punto di partenza importante: riconosce un'infrazione delle regole», afferma Mattia Binotto. «Siamo convinti che copiare non sia il processo giusto e lo abbiamo anche scritto in una lettera alla FIA. L'attuale giudizio riguarda solo le prese d'aria. Noi dobbiamo riflettere se allargare il concetto all'intera macchina... Siamo stati tutti a scuola e di solito quando uno copia e l'altro passa il compito l'esito è noto», conclude

alludendo alla Mercedes. La Ferrari sarà l'ultima a ritirare l'appello, disposta a posare le armi una volta avuta la garanzia che in futuro non saranno più ammesse copie, ma intanto la Racing Point continuerà a gareggiare con una Mercedes colorata di rosa e a portare in pista anche dei nuovi aggiornamenti. Sembra quasi che in tempi di emergenza si voglia chiudere un occhio, anzi due, pur di far continuare lo spettacolo. È un po' la scelta politica della Ferrari, che decide di privilegiare gli interessi collettivi piuttosto che pensare solo a se stessa. Un atteggiamento che porterà alla firma del nuovo Patto della Concordia, economicamente molto favorevole a Maranello, che conserverà il suo diritto di veto. Un Patto che però consentirà ai *Costruttori* di lasciare la Formula 1 con un anno di preavviso. Una via di fuga pericolosa che, a sorpresa, a fine estate verrà subito imboccata dalla Honda. Il motorista giapponese annuncia il ritiro a fine 2021 lasciando Red Bull e Alpha Tauri a piedi.

Il campionato intanto continua con il dominio di Hamilton che, dopo aver visto festeggiare Bottas (*pole*) e Verstappen (gara) nella seconda gara di Silverstone, si riprende il comando conquistando sia il gran premio di Spagna sia quello del Belgio e portando a 50 punti il suo vantaggio in un Mondiale che in realtà aveva già in mano fin dalla prima gara. A Spa, dove un anno fa partiva in *pole position* con Leclerc, la Ferrari continua la sua caduta senza fine. In un anno passa dalla *pole* alla settima fila, tanto che Toto Wolff si permette di metterci il naso commentando: «La Ferrari è un'icona. È brutto per la Formula 1 vedere che non è in grado di lottare per le posizioni

davanti. E non è bello nemmeno per la competizione. Bisognerebbe domandarsi quali priorità hanno stabilito alcuni membri del team e da dove venga questo calo di prestazioni. I tifosi non meritano questi risultati». Mattia Binotto ci mette la faccia, ma le sue spiegazioni diventano un tormentone che anche il noto comico Maurizio Crozza si diventerà a riproporre nel suo programma satirico in televisione. «Qualcosa ci sfugge, questa è la stessa macchina delle altre gare. Mi aspetto che i tecnici lo capiscano...» Dopo la gara, con Vettel tredicesimo e Leclerc quattordicesimo, le parole di Binotto sono ancora più rassegnate: «Non è crisi, ma siamo nella tempesta». E ancora non si vede il sereno all'orizzonte.

Un anno dopo, la triste Monza dei ferraristi

Un anno dopo il trionfo di Leclerc a Monza, la Ferrari torna al gran premio d'Italia senza ambizioni di vittoria. La mancanza di pubblico evita almeno i fischi. In tribuna ci sono solo duecento persone tra medici, infermieri e operatori della Protezione civile che hanno lottato contro il Covid. A far loro compagnia un pubblico di cartone con le sagome che i tifosi hanno potuto acquistare grazie all'iniziativa di FaceForFan in collaborazione con l'Automobile Club di Milano. Anche Vettel e Leclerc si mettono in tribuna accanto ai loro meccanici di cartone. Prima di scendere in pista a Monza, Mattia Binotto racconta il momento terribile della Ferrari al «Corriere della Sera»: «La SF1000 era nata per cercare più carico aerodinamico sa-

pendo di contare su un motore superiore. Poi ci sono state le direttive tecniche e ci siamo trovati una macchina con alta resistenza all'avanzamento e pochi cavalli. Dalla somma delle due cose è nato il problema... Nel 2019 coprivamo i limiti della vettura con il motore... Tra fine 2019 e inizio 2020 abbiamo saputo che non avremmo più potuto usare il motore previsto per le nuove regole FIA... e quando avremmo potuto cominciare a correggere sono arrivati Covid e congelamento delle regole e ci siamo trovati in questa situazione». Le nuove regole FIA sono uguali per tutti, ma vanno a colpire soprattutto le auto motorizzate Ferrari. L'accordo raggiunto con la Federazione non è stato svelato, ma è chiaro che il motore di Maranello non ha superato tutti gli esami di conformità. Per evitare una lunga battaglia legale si è deciso di confezionare un accordo segreto che, pur non accusando palesemente la Ferrari di irregolarità, ha messo fuori gioco la sua *power unit*, facendole perdere in un colpo 40/50 cavalli.

L'unica consolazione ferrarista nel mesto weekend di Monza è la vittoria di Mick Schumacher in Formula 2. La prima del figlio di Michael, che cambia passo e diventa leader del campionato aprendosi un futuro tra i grandi. Al Mugello girerà con la monoposto del 2002 di papà regalando ai pochi tifosi presenti un brivido di nostalgia. Schumacher jr a parte, a Monza va in onda l'ennesima puntata nera del 2020 ferrarista. In qualifica Leclerc non va oltre il 13° posto. Vettel è ancora più indietro (17°). In gara nessuna delle due Rosse vede il traguardo. Tradito dai freni, Vettel deve ritirarsi prima di farsi male. Leclerc esagera per tentare un miracolo dopo la *Safety Car* e fini-

sce fuori a 220 all'ora alla Parabolica rischiando di farsi davvero male: «È stato un errore mio, non ci sono scuse. Forse ho chiesto troppo. Ma è stata una corsa complicata dall'inizio. La macchina era difficile da guidare». Ferrari lenta e pure fragile. Un'annata davvero maledetta.

A Monza suona comunque l'inno di Mameli. Il merito è di Pierre Gasly, francese con residenza a Milano, ma soprattutto pilota dell'Alpha Tauri, che è la vecchia Toro Rosso e ancora prima l'originaria Minardi *made in* Faenza, creatura di quel piccolo genio che è Giancarlo Minardi, oggi prezioso *talent scout* di giovani promesse. Senza Mercedes, senza Verstappen (azzoppato dal motore) e senza Ferrari (una costanza quest'anno) la Formula 1 diventa folle e divertente e porta sul podio tre facce che non lo frequentano abitualmente: Gasly, Sainz e Stroll. Un milanese d'adozione, un ferrarista del futuro e il figlio di papà che poi così scarso non è. Nel 2008 a Monza aveva vinto la sua prima e unica gara l'allora Toro Rosso con un giovanissimo Sebastian Vettel. Quella volta Seb dominò sotto il diluvio fin dal sabato. Questa volta Gasly, con una bella battaglia fin sotto la bandiera con Sainz (ci credeva più lui della McLaren), ha approfittato della penalizzazione di Hamilton rientrato in regime di *Safety Car* quando la corsia box era chiusa. Colpa del team più che di Lewis. Ma lui ha pagato con uno *stop and go* di 10 secondi, impossibile da recuperare senza il *Party Mode*, escluso da questa gara in poi. E nella sua rimonta furiosa si è visto per la prima volta in tutto il weekend che cosa significhi non poter cambiare le mappature del motore. Un incidente di percorso per Hamilton, che deve così ri-

mandare il suo appuntamento con la storia e le 91 vittorie di Michael Schumacher.

Non potrà raggiungerlo la settimana successiva al Mugello e i ferraristi tirano un sospiro di sollievo anche perché quello del Mugello è il gran premio numero 1000 della Scuderia e il sabato della vigilia, in Piazza della Signoria a Firenze, è in programma una grande festa con mascherine, distanziamento sociale e tanta passione. Nella dolce serata fiorentina il presidente Elkann prende la parola e legge un lungo discorso ringraziando chi ha scritto la storia della Scuderia, ricordando anche l'ex presidente Montezemolo, che è in sala con suo figlio Lupo, colpevolmente dimenticato in altre occasioni. «Stasera celebriamo una storia fatta da mille gare», legge il presidente. «Un numero eccezionale: siamo l'unica Scuderia che ha preso parte a tutti i Mondiali di Formula 1 sin dal 1950, e che non ha eguali nel mondo. Come non ha eguali il numero di vittorie (16 titoli *Costruttori*, 15 titoli *Piloti* e 238 successi in gara). Domani, sul tracciato di casa nostra, il Mugello, che fa la sua prima comparsa in Formula 1, parteciperemo alla nostra millesima gara. Mille gran premi che hanno rappresentato altrettante emozioni, trionfi e delusioni, a volte drammi. Mille gare unite però dal filo rosso della passione Ferrari. La Ferrari tornerà a essere competitiva in Formula 1. E tornerà a vincere. Ci sarà da lavorare sodo. Impareremo dai nostri errori. E ci vorrà del tempo. Ma il nostro impegno è chiaro: lavoriamo sul futuro, da subito. Il nostro Fondatore diceva: la Ferrari è fatta prima di tutto di persone. E sarà proprio grazie alle persone di oggi e di domani, alla loro passione, alla loro

competenza e alla loro determinazione che torneremo a vincere. Per i nostri tifosi e per l'Italia.»

A disturbare la festa ferrarista ci prova l'Aston Martin (come si chiamerà la Racing Point dal 2021), annunciando l'ingaggio di Sebastian Vettel per il 2021. Seb, licenziato a sorpresa prima di cominciare la stagione, ha aspettato un po' prima di decidere se proseguire. Poi si è lasciato convincere dalla corte di Lawrence Stroll, dal fascino di un marchio comunque prestigioso come l'Aston Martin resa famosa da James Bond. Proverà a far crescere una scuderia con motori Mercedes e a far da balia al giovane Lance. A rendere meno triste la festa Ferrari ci pensa il solito Leclerc con un miracoloso quinto posto in qualifica. In gara poi non ci sarà nulla da fare. Charles scivola indietro fino all'ottavo posto e Vettel chiude al decimo. La Ferrari, che celebra la storia con il millesimo gran premio, deve piegarsi alla cronaca che, come ha ripetuto il presidente Elkann, «è dolorosa e ci fa soffrire.»

In pista torna un po' di paura con un incidente terrificante (ma senza conseguenze) alla ripartenza dopo la *Safety Car*. Nel giorno delle cifre tonde di Maranello, fa novanta Lewis Hamilton. Bottas riesce a sorprenderlo al primo via, ma non gli basta. Al secondo via Hamilton lo passa alla prima curva, al terzo lo passa anche Ricciardo. Mercedes imbattibili, solo le interruzioni impediscono che in tanti (non solo le Ferrari) finiscano doppiati. Su una pista dove il pilota conta un po' di più, Hamilton ha fatto la differenza sul suo compagno di squadra. Prima in qualifica, poi in gara. Ormai Lewis è a una sola vittoria da re Schumacher. La Ferrari si consola con le belle parole di

tutti i piloti per il Mugello, la sua pista. Metterla in calendario per la prima volta, correrci il gran premio numero 1000 è stato comunque un successo.

Hamilton rimanda l'appuntamento

L'appuntamento di Lewis Hamilton con la vittoria numero 91 e dunque con la storia viene rimandato anche a Sochi, in quel gran premio di Russia che chiude il mese di settembre e che, al pari di Monza e Spa, è una delle poche gare a essere disputata nella stessa data originariamente annunciata quando il calendario era stato varato in inverno e prima che il Covid sconvolgesse il pianeta rivoluzionando nel mentre anche il campionato del mondo di Formula 1. Sotto alla bandiera a scacchi Lewis è soltanto terzo, preceduto non solo dal compagno di squadra Bottas, ma anche dal sempre veloce Verstappen.

In qualifica Hamilton ottiene la *pole position* numero 96 e stabilisce il nuovo record della pista con un fantastico ultimo giro nel quale rifila mezzo secondo di distacco al compagno di squadra. Al suo fianco partirà Verstappen, che sul filo di lana batte Bottas nella lotta per il secondo posto, ma non si fa illusioni per la gara: «Il mio obiettivo resta il terzo posto», dice, «perché le Mercedes sono oggettivamente impendibili». Deludente e deluso Bottas, che è stato a lungo più veloce di Lewis nelle prove libere del venerdì, ma che il sabato viene messo in riga dall'implacabile compagno di squadra. Il quarto miglior tempo nelle qualifiche viene stabilito da Ricciardo, l'u-

nico tra i piloti top a non migliorarsi nell'ultimo tentativo. Alle sue spalle, col quinto miglior tempo, un fenomenale Checo Pérez con la sua Mercedes Rosa. Per lui questa è una stagione eccezionale e, prima della fine del campionato, centerà il tanto agognato (e rincorso) primo successo. Sesto è Ocon, a testimonianza della crescita della Renault, che da poco ha l'ex *enfant prodige* Fiat Luca De Meo al timone.

Non pervenuta la Ferrari. Entrambi i piloti non sono riusciti a raggiungere il Q3. Vettel è stato protagonista di un incidente verso la fine del Q2, incidente che ha peraltro portato all'esposizione della bandiera rossa e alla temporanea sospensione delle qualifiche. Leclerc è stato escluso per una manciata di centesimi. «Ovviamente sono dispiaciuto, perché è un weekend difficile per me e non ho guidato bene fino alle qualifiche», afferma Charles al termine della sessione. «Adesso sono arrabbiato e devo calmarmi. Comunque la gara è domani e i punti si fanno lì.» Avrà ragione perché il giorno dopo arriverà sesto e porterà a casa 10 punti, che per la Ferrari, in questa stagione, non sono un bottino di piccola entità.

La domenica di Hamilton è un disastro. Uscito dai box per andare a schierarsi sulla griglia, Lewis simula due volte la partenza. Ma lo fa all'uscita della pit-lane, in una posizione considerata pericolosa. La manovra gli costerà cara. Per l'esattezza, gli costerà dieci secondi di penalizzazione (cinque per ciascuna infrazione) e vittoria. In aggiunta a due punti sulla superlicenza. Leggerezza da parte sua? Poca concentrazione da parte della squadra? Forse un misto delle due cose. È chiaro che Lewis da una parte

considera la Formula 1 attuale come una proprietà personale all'interno della quale può fare (quasi) tutto quello che desidera. Ma è altrettanto evidente che la mancanza di un vero avversario per il primato – in gara così come in campionato – lo privano di quello stimolo essenziale per mantenere alta la concentrazione. Nonostante la rabbia e una inconcludente quanto polemica visita alla direzione di gara, Lewis cerca di restare positivo – del resto, il settimo sigillo mondiale è comunque a portata di mano: «Oggi non è stata una grande giornata per me, ma è andata così. Mi prendo i 15 punti che ho conquistato e mi concentro sulla prossima gara. Complimenti a Valtteri per il successo». Meno sottile la reazione di Toto Wolff: «A mia memoria nessun pilota era mai stato penalizzato per una cosa del genere e questo non fa altro che rafforzare il sospetto che si stia facendo di tutto per colpirci».

Vince dunque Bottas, che ha la meglio su Verstappen. «Sapevo che la partenza sarebbe stata la prima opportunità per attaccare», commenta Valtteri. «Ho avuto un piccolo problema prima dello *start* a causa di un'ape che mi è finita sulla visiera e per questo motivo ho dovuto alzare leggermente il piede. Sapevo comunque che la gara era ancora lunga e potevo sfruttare la mia gomma media. Poi Lewis ha avuto la penalità e mi sono ritrovato leader. A quel punto ho controllato facilmente la situazione con un buon passo.» È la nona affermazione in carriera. Quest'anno non vinceva dal gran premio di apertura, in Austria ai primi di luglio, quando i soliti ottimisti avevano pronosticato che quest'anno Valtteri sarebbe stato un contendente per il titolo, solo per essere smentiti da

un parziale di sei vittorie a zero in favore di Hamilton da Zeltweg in poi. «Vittoria meritatissima. Ha disputato una gara eccellente, senza commettere alcun errore e gestendo alla perfezione le sue gomme fino alla fine. Bravissimo.» Sono i complimenti di Toto Wolff che, comunque vadano le cose, riesce anche oggi a mettere una Mercedes davanti a tutti. Con il successo a Sochi, Bottas accorcia a 44 punti il disavanzo nei confronti del compagno di squadra. «Devo cercare di mantenere questa inerzia, mancano ancora tante gare», dice Bottas appena sceso dal podio. Ma a credere nel titolo mondiale a questo punto è rimasto da solo.

Una mezza soddisfazione arriva per Giovinazzi, undicesimo e soprattutto davanti al compagno di squadra Raikkonen. «È stata una gara positiva in cui abbiamo ottenuto il massimo», dice il pilota pugliese. «La partenza è stata davvero buona, abbiamo recuperato ancora una volta buone posizioni e sentivo di poter spingere e combattere le vetture intorno a me. Ero contento del nostro passo e di sicuro abbiamo accorciato un po' di più il *gap*. Dobbiamo continuare così.» L'undicesimo posto finale lo ha portato a sfiorare la zona punti. «È sempre frustrante finire un solo posto fuori dalla zona punti», ammette con molta onestà, «ma sono comunque contento del risultato di oggi e della fiducia che ci dà andando avanti.»

Per Mattia Binotto in Russia la Ferrari ha compiuto «un passo in avanti, almeno rispetto alle ultime gare, sia in termini di risultato sia di competitività. Il sesto posto di Charles è arrivato al termine di una gara molto solida in cui ha tirato fuori il possibile dal pacchetto a disposizione: ag-

gressiva nelle primissime battute e poi gestita con grande maturità per un pilota che deve ancora compiere 23 anni. Sebastian», aggiunge, «non è riuscito a finire in zona punti, rimanendo imbottigliato nel traffico nelle decisive fasi della partenza». Vettel, tredicesimo sotto alla bandiera a scacchi, non è esattamente d'accordo con il responsabile della Ges: «Non sono soddisfatto, non avevo il passo e ho finito presto le gomme. Ho fatto il massimo per quello che avevo, ma sono rimasto bloccato. Non perdo solo dal posteriore, perdo da tutta la macchina».

Nei giorni successivi alla gara divampa la polemica scaturita dalla doppia penalizzazione di Hamilton. A bocce ferme si scopre che le due penalizzazioni sono state decretate per due infrazioni differenti anche se legate tra loro. I primi cinque secondi sono arrivati per la posizione pericolosa in cui Lewis ha effettuato la prova di partenza. I secondi cinque gli sono stati inflitti per il mancato mantenimento di una velocità costante all'uscita della pit-lane. A cercare di raffreddare gli animi pensa Michael Masi, il direttore degli eventi di gara della Formula 1 su incarico della FIA. «In Russia è stata commessa un'infrazione e non importa se sia stato Lewis Hamilton o uno qualsiasi degli altri 19 piloti. Da regolamento si considera la corsia di uscita dai box come il tratto che va dai semafori posti alla fine della pit-lane fino alla linea della *Safety Car*», dichiara Masi. Che aggiunge: «Se Lewis ha problemi e vuole dei chiarimenti, la porta è sempre aperta. Tuttavia, come FIA siamo lì con un compito: stilare un regolamento e farlo rispettare. I commissari di gara sono i membri di una magistratura indipendente che ha l'incarico di giu-

dicare questi episodi». Ma poi, dopo aver sottolineato la legittimità dei dieci secondi di penalizzazione, per Lewis arriva lo sconto e gli vengono tolti i due punti di penalizzazione sulla superlicenza.

Si arriva così al Nürburgring, undicesima gara del Mondiale 2020. E ci si arriva in una data inusuale, il secondo fine settimana di ottobre. Per un circuito situato nel mezzo di una foresta millenaria dove il gran premio si è tradizionalmente corso nel cuore dell'estate, arrivarci in autunno inoltrato è un azzardo. Qui in estate una volta si corse nella nebbia. E una sessione di prove non venne disputata a causa della neve che aveva ricoperto la sede stradale. Correre al Ring in ottobre è una delle tante stranezze di una stagione incredibilmente anomala. La foresta dell'Eifel che circonda il tracciato dà peraltro il nome alla gara: gran premio dell'Eifel, appunto. In una stagione dove le gare ripetute sullo stesso circuito come a Zeltweg e a Silverstone, o disputate su circuiti non più (o non ancora...) parte del calendario mondiale, vedrà la disputa dei gran premi di Stiria, Toscana, Emilia Romagna e Sakhir e del 70° anniversario della Formula 1, quasi nessuno ricorda che qui, al Nürburgring, negli anni Trenta i grandi dello sport di allora – da Nuvolari a Varzi, da Caracciola a Rosemeyer – si sfidavano (anche) in una gara dal nome del tutto simile: *Eifelrennen*. Ad ogni modo il circuito del Nürburgring torna a ospitare una gara mondiale dopo un'assenza di sette anni. E con questa sono 40 le prove del campionato del mondo che questo una volta leggendario circuito ha ospitato nel corso dei primi settant'anni di Formula 1.

Il venerdì, primo giorno di prove libere, l'azzardo di disputare una gara da queste parti in autunno è evidente a tutti. Una fitta nebbia è scesa nella notte sulla foresta. Dal momento che, in caso di necessità, l'elicottero del servizio medico non sarebbe in grado di alzarsi in volo, le due sessioni di prove vengono annullate. Il sabato la nebbia non c'è più, ma in compenso la temperatura dell'asfalto non supera gli 8 gradi. Nell'unica sessione di prove libere, il più veloce è Bottas. Alle sue spalle ci sono Hamilton e Leclerc – la Ferrari, che aveva portato alcuni sviluppi a Sochi, ne ha altri anche qui. Salta invece le libere Lance Stroll, risultato positivo al Covid. Viene sostituito in fretta e furia da Nico Hülkenberg, che aveva già preso il posto di Pérez nelle due gare di Silverstone per lo stesso identico motivo.

Nelle qualifiche Bottas e Hamilton confermano la supremazia mostrata in mattinata. Leclerc appare in forma anche se deve cedere una posizione a Verstappen. Ma la seconda fila per Charles e la Ferrari sono un risultato più che apprezzabile quest'anno. Meglio del solito fa Albon, alle prese con una stagione quantomeno complicata: è quinto e partirà dalla terza fila. Al suo fianco scatterà Ricciardo, con la prima delle due Renault. A Hülkenberg non riescono le magie di Silverstone, dove nella seconda gara aveva stabilito il terzo miglior tempo in qualifica, e prende il via dal fondo dello schieramento. Vettel si ferma una volta ancora al Q2.

Alla partenza, domenica pomeriggio, il cielo è carico di nuvole minacciose, ma l'asfalto è asciutto. Nonostante la pandemia che sta rapidamente ritornando a farsi sen-

tire in tutta Europa, sulle tribune ci sono gli spettatori, per quanto in numero limitato. Anche questo è un azzardo e il numero di casi che presto tornerà ad aumentare in tutto il continente dimostrerà ancora una volta, se ce ne fosse stato bisogno, la saggezza degli organizzatori di Monza. Hamilton parte bene, guadagna su Bottas i metri perduti in prova e poi lo spinge fin quasi fuori dalla pista alla prima curva per evitare che il compagno di squadra passi al comando. Ma col fatto che la curva successiva è a sinistra, Bottas, che adesso si trova all'interno, passa comunque in testa. Verstappen prova ad approfittarne a sua volta, ma Hamilton ora chiude la porta. Leclerc resiste in quarta posizione, che dovrà cedere a Daniel Ricciardo, non senza aver combattuto, nel corso del nono giro.

Al tredicesimo passaggio Hamilton supera Bottas e si porta in testa alla gara. Bottas resta secondo fino a quando, al giro numero 18, un problema di potenza sulla sua *power unit* non lo obbliga a un mesto ritiro. Nel frattempo, col cadere di qualche goccia, la pista diventa viscida e la gara diviene una sorta di autoscontro: Raikkonen butta fuori pista Russell e si prende 10 secondi di penalizzazione; Albon urta Kvjat e distrugge l'ala anteriore dell'Alpha Tauri del russo. Per qualche tornata si procede in regime di *Virtual Safety Car* per recuperare auto o pezzi di auto disseminati lungo il circuito e sull'asfalto. Poi tutto torna normale. Al 34° giro Leclerc è costretto a lasciare il quarto posto a Pérez. Il monegasco non ci sta e al termine del rettilineo dei box ripassa il messicano. Resisterà un giro. Poi Pérez gli tornerà definitivamente davanti.

Per recuperare la McLaren di Norris, ferma lungo il

percorso per mancanza di potenza alla *power unit*, entra in pista la *Safety Car*. E quando la corsa riprende, le prime cinque monoposto sono già nell'ordine in cui termineranno la gara: Hamilton in testa, Verstappen e Ricciardo al secondo e al terzo posto, Pérez e Sainz al quarto e al quinto. Solo Leclerc, sesto, perderà una posizione a beneficio di Gasly e concluderà settimo. Per Hamilton l'appuntamento è con la storia. Con la vittoria di oggi eguaglia il record di 91 successi di Michael Schumacher. E forse c'è qualcosa di simbolico nel fatto che ciò accada in Germania.

Mick Schumacher regala ad Hamilton un casco di papà

Ad aspettare Hamilton ai piedi del podio c'è Mick Schumacher, il figlio di Michael. Il giovane pilota, che sta disputando una grande stagione in Formula 2, aspetta l'inglese per congratularsi. In un ideale passaggio del testimone, Mick regala a Lewis uno dei caschi del padre – naturalmente è uno di quelli utilizzati nelle tre stagioni in cui Michael ha corso con la Mercedes. Hamilton è commosso. «Per me è un onore enorme. Apprezzo molto questo bellissimo gesto», dice al figlio di Schumi. Hamilton non solo accetta il dono, ma lo porta con sé sul podio e lo agita più volte in favore di telecamera. «Non so cosa dire», dichiarerà più tardi. «Quando cresci guardando qualcuno che diventa un idolo per la qualità del lavoro che fa gara dopo gara, non pensi di poterlo addirittura avvicinare, figurarsi eguagliarlo. Mi sono reso conto di averlo eguagliato solo quando rientravo nella pit-lane.»

Che Hamilton sia al settimo cielo lo testimonia il fatto che lui, salutista fino forse all'eccesso, accetta senza grossi problemi di bere champagne dalla scarpa di Riccardo, che sale sul podio per la prima volta dal gran premio di Monaco 2018. Anche per un pilota freddo e spietato come Lewis questo non è un giorno come gli altri – anche se di distinguo, sulla sua grandezza, nel mondo della Formula 1 se ne sentono parecchi. Qualche giorno prima, il tre-volte campione del mondo Jackie Stewart aveva affermato: «Facile vincere con quella macchina. Può anche conquistare dieci titoli ma non sarà mai il più grande, al livello di Fangio. Con la Mercedes gli riesce tutto semplice. È una macchina che sta dominando e questo aspetto segna la differenza con il passato. Lewis è bravissimo, non sbaglia mai. Non metto in dubbio le sue capacità. Ma mi resta difficile analizzarlo dal momento che spesso un pilota si vede quando non ha la macchina migliore. E comunque non lo reputo il più grande di sempre». Già che c'era, Stewart aveva stilato anche la classifica dei migliori di tutti i tempi: Fangio, Clark, Senna. Ad Hamilton aveva riservato il quarto posto. Gli fa eco Bernie Ecclestone: «Schumacher era più o meno solo in macchina, così come Alain Prost, un altro per cui provo grandissima ammirazione. Lewis invece ha gente che lo aiuta indicandogli la velocità da tenere in curva o la pressione dei pneumatici». E se Stewart aveva messo Hamilton al quarto posto in una ipotetica graduatoria di tutti i tempi, per Ecclestone Lewis è tra i migliori cinque degli ultimi trent'anni.

Faccia scura nel paddock per Leclerc. «Come abbiamo visto tante volte da inizio anno», ha dichiarato Charles

mentre sul podio Hamilton festeggiava il suo record, «con poca benzina in qualifica andiamo al massimo e poi in gara facciamo fatica. Con le *soft* è stato un disastro. La seconda parte di gara, con le medie, è andata meglio.» Onesto e realistico come sempre. «Credo che il quarto posto di sabato sia stato un po' un'illusione. Mi aspettavo di più nel primo *stint*. Però siamo andati in crescendo e questo è positivo.» Nonostante la gara incolore e la penalizzazione di dieci secondi, anche Raikkonen oggi entra nella storia. Con quello odierno sono 323 i gran premi di Formula 1 che ha disputato, uno in più di Rubens Barrichello. A punti Giovinazzi, decimo.

Due settimane e Hamilton si lascia Schumacher alle spalle. Domenica 25 ottobre, con il successo nel gran premio del Portogallo, Lewis porta a 92 le vittorie personali in Formula 1. E anche se si tratta solo di una formalità, mette un'ipoteca definitiva sul settimo titolo mondiale – eguagliando una volta ancora Schumacher.

Si corre a Portimão e anche questa è una novità in una stagione ricca di prime volte. Su questo circuito dell'Algarve non si era mai disputata in precedenza una prova di Formula 1. Il gran premio del Portogallo manca dal Mondiale dall'autunno del 1996 e non era in realtà stato inserito nel calendario ufficiale stilato prima dello scoppio della pandemia. Come il Mugello, come Imola, come il Nürburgring, anche Portimão entra per tappare buchi che l'emergenza internazionale ha disseminato in Formula 1. Detto per inciso, nonostante la pandemia stia tiranneggiando l'Europa e il Portogallo sia in stato di emergenza, sulle tribune ci sono spettatori che gli organizzatori affer-

mano essere in sicurezza ma che, a guardarsi, raccontano una storia che pare molto diversa.

La stessa storia di sempre va invece in onda in pista, dove Hamilton è il più veloce in qualifica e poi in gara. Secondo un copione che sembra disegnato apposta per sbriciolare l'autostima di Bottas o perlomeno quel che ne rimane, il finlandese è il più veloce nelle tre sessioni di prove libere del venerdì e del sabato mattina, ma deve poi arrendersi al compagno di squadra in qualifica. Per Hamilton è la partenza al palo numero 97, altro numero da capogiro, quella che gli consente di fare suo il Trofeo Pole FIA. Ed è la quinta volta che succede da quando il riconoscimento è stato istituito nel 2014.

Alle spalle delle impendibili Mercedes c'è ancora una volta la Red Bull di Verstappen – anche questo secondo copione. Chi sorprende, invece, è di nuovo Leclerc che, così come al Ring, parte dalla seconda fila con il quarto miglior tempo. L'anno scorso il Trofeo Pole FIA l'aveva vinto lui. Solo quindicesimo Vettel per una Ferrari che, pur nelle difficoltà oggettive di questa stagione, procede chiaramente a corrente alternata. Quinto è un sempre più costante Pérez, che malgrado l'ottima stagione sembra essere rimasto senza un volante per la prossima. Sesto è Albon, il cui futuro è nelle mani di Helmut Marko anche se nessuno riesce a leggere nella sfera di cristallo dell'ex pilota diventato *deus ex machina* della Red Bull. A gran voce si chiede un nuovo avvicendamento tra lui e Gasly, questa volta a favore del francese che ha vinto a Monza, ma Marko non si esprime. In quarta fila ci sono le due McLaren del neo-ferrarista Sainz e di Norris, ragazzi che

scalpitano, assecondati da una vettura che è cresciuta nel corso della stagione. In ombra rispetto alle ultime gare le Renault, in quinta e sesta fila. In settima c'è Russell, che con la Williams fa quello che può, ma avrà presto modo di far vedere quanto vale.

Il cielo è coperto da nuvole grigie. Poco prima della partenza comincia a scendere una leggera pioggia, soprattutto alle curve 2 e 3. I piloti partono con le gomme da asciutto e i primi due giri sono resi spettacolari dalle condizioni viscido dell'asfalto. Hamilton si porta al comando, ma prima del termine della prima tornata è superato da Bottas. Al secondo giro le due McLaren accerchiano la Mercedes di Hamilton: Sainz gli è subito davanti, Norris subito dietro. «Al via Lewis ha frenato presto e io sono quasi andato a sbattere contro di lui», dirà a fine gara Sainz. «Poi l'ho agguantato. Gli ho mostrato il muso anteriore per farlo innervosire e lui ha mancato l'apice e l'ho passato. Credo che mostrargli il musetto della macchina sia servito.» Sulla sua Sauber-Alfa Raikkonen sta nel frattempo facendo un eccellente inizio di gara. La classe non è acqua e, quando ne ha la possibilità, il campione del mondo 2007 è ancora capace di far vedere grandi cose. Kimi è sesto, dietro a un Verstappen che si è toccato con Pérez nel corso del primo giro. Il messicano è andato in testa-coda ed è stato costretto a rientrare ai box. Ma Sainz non ha ancora finito e prima del termine del secondo giro supera Bottas e si porta al comando.

Il sogno arancione dura lo spazio di quattro giri. Nella sesta tornata Bottas riprende il comando. Verstappen, che nel frattempo stabilisce il giro più veloce, scavalca Nor-

ris, ora quinto. Il giro successivo, e siamo solo al settimo, Hamilton passa a sua volta Sainz e si porta alle spalle di Bottas. Il giro dopo è Verstappen a superare lo spagnolo. La gerarchia dei valori è ripristinata. Le due Mercedes sono davanti al resto del plotone, agevolate anche dal fatto di montare gomme di mescola media. La terza forza in campo è al solito Max Verstappen. Al ventesimo giro Hamilton supera Bottas in fondo al rettilineo dei box e si porta in testa. Meno di un terzo di gara e Hamilton ha già in tasca la vittoria. Terzo è Leclerc sulla Ferrari numero 16. I primi tre non hanno ancora effettuato la sostituzione dei pneumatici.

Ai box si aspetta la pioggia, che sembra incombere sul tracciato. Ma quando arriva non è così forte da costringere le vetture a montare le gomme da bagnato. Quello che inizia a dare pensieri è piuttosto il vento, che è forte. Vento che non sembra impensierire i due piloti della Mercedes, che sul finire della gara si soffiano più volte a vicenda il primato sul giro, che dà diritto a un punto in più in classifica. Alla fine la spunterà Hamilton. Dietro alle due Mercedes e a Verstappen e a Leclerc, saldamente al terzo e al quarto posto, la gara vive di duelli entusiasmanti come quello di Pérez con Ocon. O quello di Gasly con Ricciardo e poi con Pérez. Il messicano resiste come può alla furia del francese. È in crisi con le gomme, ma si batte come un leone. Nel corso del penultimo giro è però sfilato tanto da Gasly quanto da Sainz. Sarà solo settimo. Undicesimo è Raikkonen, che anche quando è sprofondato nella parte bassa del plotone ha continuato a sfoderare altre perle della sua classe.

Decimo e quindi a punti Vettel. Ma il tedesco non è soddisfatto. «Per me è stato difficile», ammette al termine della gara. «Ho subito alcuni alti e bassi, con alcuni giri che sono andati bene e altri no. Devo dire che ho faticato parecchio. In generale tutto quest'anno è stato molto difficile.» E a chi gli fa notare che Leclerc sembra supplire con la guida alle manchevolezze della sua monoposto, Vettel risponde: «Non credo. Penso che stia facendo molto bene, ma non mi sembra che stia nascondendo i problemi della macchina. È molto veloce e sembra a suo agio quando spinge: se spingo io, invece, gran parte delle volte la macchina va fuori pista. Le sto provando tutte e continuerò a provare, ma pur lavorando tanto non troviamo soluzioni con gli ingegneri».

Nonostante non sia riuscito a salire sul podio, Leclerc è radioso. «È stata la miglior Ferrari della stagione», dice il monegasco. «Avevo messo il podio nel mirino, poi ho visto che Verstappen era più veloce. È una prestazione che ci dà fiducia. Anche nell'ultima gara eravamo andati forti in qualifica, ma non la domenica. Ci aspettavamo delle risposte e le abbiamo avute, sono fiero del lavoro del team.»

Nuovo record e titolo ormai prossimo. Hamilton è sempre più lanciato verso la settima corona mondiale. Ma potrebbe non essere tutto oro quel che luccica. Prima di lasciare il Portogallo, Lewis mette un grosso punto di domanda sul suo futuro. «Nella mia carriera ho sempre discusso contratti triennali», dice in sala stampa, «ma stavolta è diverso, perché nel 2022 entreremo in un'era diversa e ci sono molte domande da porsi.» E a chi lo spinge a fare luce sulla sua situazione contrattuale e su un

rinnovo che non è ancora stato definito, risponde sibillino: «Il futuro del mondo è luminoso, e anche la Mercedes sta andando verso auto sempre più elettrificate, ecologiche». Tutto bello e tutto (forse) vero. Ma con il rinnovo del contratto con la squadra di Toto Wolff c'entra poco. Messo alle strette, Hamilton se la cava con un: «Vedremo. Certamente nel giro di un paio di mesi prenderemo una decisione». Se non è mal di pancia, poco ci manca.

A fine ottobre il Mondiale torna a Imola dove non si gareggiava dal 2006, l'ultimo anno dello Schumacher ferrarista, che sulla pista dedicata a Enzo e Dino Ferrari è stato un vero re con sette vittorie. Lewis Hamilton vorrebbe lasciare il segno anche per questo motivo. Non si sa se e quando si tornerà ancora a correre da queste parti e Hamilton vuole lasciare il suo nome su una pista che ha fatto la storia della Formula 1. Per chi ha una certa età Imola è un pozzo di ricordi. Belli e brutti. Dolci e tragici. Un posto che entra di diritto nel cuore degli appassionati anche se da quattordici anni non compariva più sul calendario di un campionato che è andato a cercare piste assurde in posti assurdi dove la passione che si respira in riva al Santerno non avrebbero potuto averla neppure pagandola a peso d'oro. Imola è il gran premio dei tortellini e dello squacquerone, del lambrusco che sostituisce la coca-cola anche nelle lattine (sigh!). Lo hanno chiamato il piccolo Nürburgring, poi lo hanno dedicato a Enzo e Dino Ferrari. Lewis ci terrebbe a prendersi la *pole* sulla pista in cui Ayrton Senna era partito davanti a tutti otto volte. Vorrebbe lasciare un segno sulla pista dove il suo idolo ha lasciato la vita ventisei anni fa. Tutto in questi

giorni è rivissuto nel segno di Ayrton, le scritte luminose in centro città, il pellegrinaggio al monumento nel parco dietro al Tamburello, perfino il casco di Pierre Gasly. Imola parte sempre dal pensiero per Senna, che proprio su questa pista nel 1984 aveva incassato l'unica mancata qualifica della sua vita. Lewis, che alla vigilia delle prove aveva spiegato come suo padre gli avesse raccontato della morte di Ayrton, ricordando ogni particolare di quel giorno in cui era ancora un bambino di nove anni, ma già sognava un futuro da pilota, voleva onorarlo con una *pole*. All'ultimo giro Bottas lo ha invece lasciato indietro di 97 millesimi. «Bottas ha fatto un ottimo lavoro», ha detto Lewis, «io ho fatto un giro da schifo nell'ultima sessione. Questo è un circuito bellissimo, puoi spingere la macchina a velocità assurde. Abbiamo ritrovato più aderenza rispetto alle altre gare. Questa pista è molto bella, ma penso che la gara sarà un po' noiosa. Il rettilineo è piuttosto stretto e non c'è un vero punto di sorpasso. Siamo racchiusi in poco tempo, comunque sarà difficile superare. Il circuito di Imola? Non capisco perché non si possano fare più gare in questi posti così pieni di storia.» Per il finlandese è la quarta *pole* stagionale contro le nove di Lewis: comunque vada, la Mercedes ha monopolizzato le partenze al palo, tredici su tredici.

Lewis Hamilton si rifà in gara: riesce a riprendersi una vittoria che sembrava essergli sfuggita dopo le prime curve quando non solo aveva perso lo sprint contro il compagno che scattava in *pole*, ma aveva perduto anche una posizione su Verstappen, rischiando addirittura il contatto con Gasly. Invece, dopo essersi lamentato via

radio («È impossibile restare in scia su questa pista»), si è tranquillizzato e ha aspettato il momento giusto, arrivato quando i due in testa sono rientrati ai box per il cambio gomme. Con la pista libera ha infilato un giro veloce dietro l'altro, ha aggredito l'asfalto e i doppiati. Il resto lo ha fatto una *Virtual Safety Car* che ha reso ancora più dolce il suo cambio gomme. Sarebbe rientrato in pista davanti, anche senza l'aiutino, ma così si è ritrovato con un ulteriore margine di sicurezza. Hamilton ha eguagliato un altro record di Schumi sulla pista dove Michael era un re: ha incassato la 72esima vittoria con la stessa squadra. Ne aveva di più di Bottas, oltretutto penalizzato da un detrito che ha rovinato il fondo della sua Mercedes. Gara deprimente e penalizzata quella di Bottas, che si è visto passare anche da Verstappen, prima che un frammento della Ferrari di Vettel gli tagliasse una gomma mandando nella sabbia il povero Max. Sul podio (dopo una *Safety Car* che ha rimescolato le posizioni di rincalzo) è salito così Ricciardo. E qui è andata in scena l'unica caduta di stile di Lewis quando ha ancora una volta accettato di brindare bevendo lo champagne dalla scarpa del pilota Renault, che l'anno prossimo potrebbe soffrire di più con la McLaren...

Lewis VII, il titolo arriva in Turchia dopo una grande rimonta

Per la Mercedes è il giorno della conquista aritmetica del titolo *Costruttori*: festeggia il settimo Mondiale di fila proprio sulla pista dedicata a Enzo e Dino Ferrari. Gara

dopo gara le Freccie Nere stanno polverizzando i record della Rossa. Inarrestabili. Da quando è iniziata l'era delle *power unit* ibride, la squadra di Toto Wolff ha vinto 100 delle 134 gare disputate, un dominio senza precedenti nella storia della Formula 1 cominciata settant'anni fa. Per la Ferrari, un'altra domenica da dimenticare: la Rossa ha chiuso al quinto posto con Leclerc e al tredicesimo con Vettel, penalizzato da un errore ai box che gli ha fatto perdere almeno 10 secondi. Quando alla ripartenza Charles era quarto, incollato a Ricciardo, ci si poteva aspettare di più. Invece ha perso una posizione su Kvjat, bravissimo a passarlo alla Piratella. Ha guadagnato due posizioni rispetto al via, è riuscito a gestire bene nei primi giri le gomme rosse, ma se finisci dietro a Renault e Alpha Tauri significa che qualcosa non ha funzionato.

L'appuntamento con il settimo titolo mondiale di Hamilton è rinviato al gran premio di Turchia di metà novembre. All'Istanbul Park non si mette bene per Lewis dopo le qualifiche disputate non solo sul bagnato, ma su un asfalto scivolosissimo che sembra una pista di pattinaggio. La Mercedes, per la prima volta nella stagione, fallisce l'assalto alla *pole*, che va a Stroll con la «Mercedes Rosa» bravissima ad assecondare i suoi piloti passando per prima alle Pirelli Intermedie e scegliendo un assetto particolarmente adatto alle condizioni: primo Stroll e terzo il licenziato Pérez. In mezzo a loro il più arrabbiato del sabato, Max Verstappen, che dopo aver dominato ogni sessione si è perso per strada sul più bello. Addirittura non pervenuto, almeno per le prestazioni a cui ci ha abituati sul bagnato, Lewis Hamilton, soltanto sesto e co-

munque in rotta perfetta per conquistare aritmeticamente il titolo. I ferraristi restano addirittura tutti e due fuori dai primi dieci. «È stato un disastro. Non avrei mai pensato di restare a 6 secondi dai migliori. Non so spiegare perché in qualifica siamo andati così male. Anch'io non sono stato perfetto, però non capisco perché non riesco a stare in pista», il commento di Charles, mentre Binotto per la prima volta diserta la gara restando a Maranello a seguire il gran premio dal *remote garage*.

Hamilton non fallisce l'appuntamento con il titolo. E se lo va a prendere a modo suo. Il settimo lo ha voluto vincere alla Schumacher. Non si vincono sette Mondiali soltanto perché si guida la macchina migliore, basta vedere che fine hanno fatto quelli che avevano una Mercedes come la sua... Vince in pista, anzi stravinca anche in un giorno in cui si sarebbe potuto accontentare. Disputa una delle gare più concrete della sua carriera risalendo dalla sesta alla prima posizione per poter mettere il punto esclamativo alla fine di una giornata che entrerà nella storia della Formula 1. È partito indietro, ha sbagliato, non si è fatto prendere dalla voglia di strafare al contrario di qualche ragazzo attorno a lui (vedi Max e Charles), ha aspettato il momento giusto, ha sferrato l'attacco vincente e poi ha gestito lo stesso set di Intermedie per 50 giri. Probabilmente non la sua vittoria più bella, ma una delle sue vittorie più significative. Schumacher aveva vinto il suo settimo Mondiale con un ottavo posto, Hamilton ha voluto festeggiarlo dal gradino più alto del podio dopo aver ricevuto i complimenti di tutti gli avversari che aveva appena battuto. Parla come un profeta o come un capo

di Stato. «Una forza trainante per me quest'anno è stata quella di dare l'esempio per le prossime generazioni, non dobbiamo mai rinunciare ai nostri sogni. Molti mi hanno detto che il mio era un sogno impossibile, eppure eccomi qui. Voglio che sappiate che potete farlo anche voi. Non mollate mai, continuate a combattere...» Vincere un titolo mondiale è importante, vincerne sette è mostruoso, ma Hamilton ha in mente di vincere altre battaglie: «Quest'anno sono stato spinto non solo dal mio desiderio di vincere in pista, ma dal desiderio di contribuire a spingere il nostro sport e il nostro mondo a diventare più diversificati e inclusivi. Vi prometto che non smetterò di lottare per il cambiamento. Abbiamo una lunga strada da percorrere, ma continuerò a spingere per l'uguaglianza nel nostro sport e nel mondo più grande in cui viviamo».

Nel giorno della consacrazione di Hamilton, il suo vecchio rivale Vettel (ricordate, qualche anno fa erano 4-4 nei titoli) ritrova la via del podio. La sua rivincita arriva quando meno ce l'aspettavamo. La serve fredda come tutte le vendette che meritano un certo rispetto. Ma Vettel è prima di tutto un gentiluomo e, anche in un giorno in cui avrebbe potuto togliersi qualche soddisfazione, ha voluto vedere soltanto il lato positivo della vita. Anzi ha pure girato un super spot pubblicitario per il ragazzo che lo ha accompagnato alla porta con il sorriso. «Charles ha superato la Racing Point, ma ha bloccato le ruote in curva 12, così mi sono infilato», ha detto Seb a fine gara, «e per poco non riuscivo anche a prendermi il secondo posto. Mi spiace per lui, e capisco che sia molto arrabbiato per quello che è successo perché, per molti aspetti, mi rivedo

in lui. Ma è talmente forte che presto questa giornata avrà nella sua mente un peso irrilevante. Ha disputato una grande gara.» Tutto questo pochi minuti dopo che Charles in radio aveva sbroccato gridando in monodivisione: «Sono un cogl... sono un cogl... ho rovinato tutto». Sebbene sul podio, dove mancava dal gran premio del Brasile dello scorso anno, ma prima dello champagne va da Hamilton, che è ancora in macchina, si toglie i guanti e si abbassa a fargli i complimenti. Un tocco di classe.

Grosjean scappa dall'inferno in 28 secondi

Con il Mondiale in tasca Lewis Hamilton non si ferma. Si inventa nuove sfide, nuovi traguardi come la centesima *pole position*... Quando arriva a 98, nella prima delle due gare in programma una dietro l'altra in Bahrein, lo ferma il Covid. Prima vince la gara, l'undicesima della sua stagione, poi due giorni dopo risulta positivo a un tampone. Il gran premio del Bahrein non è una gara normale perché in pista torna la paura, torna il fuoco. Per saltare fuori da una palla di fuoco in meno di 30 secondi, dopo aver preso una botta a 180 all'ora contro un guardrail che si era trasformato in ghigliottina, bisogna essere degli atleti veri. Romain Grosjean non è un campione da prima fila. Non ha mai conquistato un gran premio e chiuderà la sua carriera senza riuscirci, ma dopo 179 partenze e 10 podi, in Bahrein ha vinto la gara più importante della sua vita. C'è riuscito perché la FIA ha lavorato bene sulla sicurezza in tutti questi anni, ma anche perché lui, che non è Hamil-

ton, ma uno degli ultimi dello schieramento, già lasciato a casa dalla sua scuderia per la prossima stagione, ha dimostrato di essere un atleta vero, di essere in forma a 34 anni come un ragazzino di 20. Perché provateci voi a prendere una botta di quella portata e a realizzare che, se in pochi secondi non ti slacci le cinture, non ti liberi dalle protezioni e non schizzi fuori come un razzo, rischi di fare una brutta fine. Ogni tanto ci si dimentica che dentro quelle monoposto ci sono degli atleti veri che non rischiano una caviglia o un muscolo, rischiano la vita. Lo hanno salvato la cellula di sopravvivenza, l'Halo, l'Hans, la tuta ignifuga, l'intervento dei commissari di pista con gli estintori (ma se ci fossero stati i Leoni della CEA l'incendio sarebbe stato estinto molto, ma molto prima), il pilota dell'auto medica che è subito arrivato ad aiutarlo ad allontanarsi dall'inferno. Ma senza la sua preparazione, senza quel salto olimpico dall'inferno in fiamme, tutto sarebbe stato inutile. Si è ustionato mani e piedi, si è incrinato delle costole, ha respirato l'indicibile, ma davvero avrebbe potuto finire in tutt'altro modo.

Il lavoro della Federazione Internazionale in questi anni è stato ammirevole, anche se quello che è accaduto in Bahrein, una delle piste più moderne, ci ricorda che non sarà mai abbastanza perché dietro a un guardrail posizionato male e lasciato senza protezioni davanti c'è sempre un pericolo in agguato. Ci sarà un'inchiesta per capire ed è giusto così perché lì, in quella protezione, qualcosa non ha funzionato, come quando, nei giri finali dietro la *Safety Car*, qualcuno ha attraversato la pista davanti a Lando Norris. Ad aver funzionato alla grande, oltre alla cellula

di sopravvivenza che ormai è una garanzia di successo, è stato l'Halo, quella bruttissima «infradito» che sta sopra l'abitacolo delle monoposto. Introdotta solo tre stagioni fa (nel 2018) dopo una campagna fortemente promossa dalla FIA, ha protetto la testa del pilota dall'impatto che sarebbe stato fatale, così come l'Hans (Head And Neck Support) che ha impedito che la decelerazione violenta gli facesse perdere come minimo conoscenza. Ma decisivo è stato soprattutto l'Halo, un angelo custode in titanio la cui introduzione è dovuta soprattutto alla testardaggine (e alla lungimiranza) di Jean Todt. Il resto lo hanno fatto gli indumenti ignifughi che i piloti sono obbligati a indossare anche quando si corre a temperature assurde e vorrebbero salire in auto in bermuda per non soffrire il caldo. Anche qui il progresso è stato enorme, pure se restano dei punti critici, come si vede bene quando Romain balza fuori dalla sua Haas senza la scarpa sinistra. Pur sommando tutto questo, la preparazione del pilota, gli sforzi della tecnologia, le ricerche degli ingegneri, va riconosciuto che dobbiamo parlare di miracolo. Un miracolo pilotato dall'uomo e dai suoi sforzi. Ma pur sempre un miracolo.

Il racconto di quei 28 secondi all'inferno è tutto da sentire. Grosjean torna in pista con le mani fasciate, pochi giorni dopo il dramma sfiorato: «Per me non sono trascorsi solo 28 secondi, mi sembrava fosse passato più di un minuto e mezzo. Quando la macchina si è fermata, ho aperto gli occhi e mi sono subito slacciato la cintura di sicurezza. Non avevo più il volante e solo nei giorni successivi la squadra mi ha spiegato che lo sterzo era entrato

tra le gambe, che tutto si era rotto ed è andato giù. Non ho dovuto preoccuparmi di tirarlo via così ho provato a saltare fuori. Ma sentivo che qualcosa mi toccava la testa, così mi sono seduto di nuovo e il mio primo pensiero è stato: “Aspetterò”. Sono a testa in giù contro il muro, quindi aspetto che arrivi qualcuno ad aiutarmi. Poi mi sono guardato attorno e ho visto tutto arancione. E ho pensato: no, quello non è il tramonto... è il fuoco... La visiera del casco si sta sciogliendo... Mi è venuto in mente Lauda, che era il mio pilota preferito. Mi sono detto: qui mi devo sbrigare, non ho proprio il tempo di aspettare. Ho cercato di salire un po' di più a destra, ma non riuscivo a uscire. Allora vado di nuovo a sinistra, e non funziona. Mi siedo di nuovo e ripenso a Niki, al suo incidente, e penso, sì, non può finire così. Non poteva essere la mia ultima gara. Non poteva finire così. Non può essere. Così ci provo di nuovo. E sono bloccato. Riuscirò a uscire? Soffrirò? Mi risiedo, e il mio corpo comincia a rilassarsi. È stato il momento meno piacevole, mi sentivo in pace con me stesso e ho pensato che stavo per morire. Mi sono chiesto: “Brucerà la mia scarpa, il mio piede o la mia mano? Sarà doloroso? Da dove inizierà il dolore?” Ho visto davvero la morte in faccia, era lì di fronte a me, l'ho chiamata Benoit, non chiedetemi perché... Poi ho pensato ai miei figli. Non possono perdere il loro papà oggi. Quindi, non so perché, ma ho girato il casco a sinistra, sono salito e ho provato a girare la spalla. Ha funzionato». Tutto questo è accaduto in soli 28 secondi. Grosjean vorrebbe tornare subito in macchina e salutare la Formula 1 dall'abitacolo della sua Haas, ma non ci riesce. La Mercedes gli offre un

test d'addio per la prossima stagione, Jean Todt un ruolo nella commissione per la sicurezza.

Esplode la stella Russell, ma festeggia per la prima volta Pérez

La seconda gara in Bahrein si corre sul circuito esterno, quasi un ovale ad alta velocità, la pista più corta di questa strana stagione. Un circuito di 3543 metri che farà crollare il vecchio record di giro più veloce del campionato che dura da Digione 1974 sotto i 55 secondi. Lewis Hamilton, fermato dal Covid, viene sostituito da George Russell, pilota della Williams, ma da anni sotto contratto con la Mercedes. Russell sta facendo i miracoli con la Williams dove ha un 15-0 in qualifica sul suo compagno di squadra Latifi. È uno dei giovani prodigio con Verstappen, Leclerc, Norris. La sua avventura con la monoposto di Lewis comincia con un venerdì da favola, quando è subito più veloce di Bottas (53"377). Sabato manca la *pole* per soli 26 millesimi, ma gli basta per far capire a tutti di che pasta è fatto. Poi domenica in gara succede di tutto e alla fine piangono in due. Di gioia Sergio Pérez, di rabbia George Russell. In quello che poteva diventare il giorno della nuova generazione della Formula 1, vince la prima gara della sua vita al 190° gran premio della carriera uno dei (quasi) nonni in pista, il trentenne Checo Pérez, ancora senza un volante per la prossima stagione. Da cinquant'anni, dai tempi di Pedro Rodríguez, un messicano non vinceva una gara. Oltretutto ha festeggiato un pilota che alla fine del primo giro era ultimo, coinvolto nell'incidente che alla quarta

curva aveva messo fuori gioco Leclerc e Verstappen, gli uomini del futuro. Pérez è stato bravo e fortunato. Bravo a non sbagliare nulla e a non abbattersi dopo la botta presa da Leclerc al primo giro. Fortunato perché senza il suicidio al box della Mercedes alla fine avrebbero vinto le Freccie Nere e non la Mercedes Rosa, che oltretutto ha portato due macchine sul podio, con il figlio del padrone terzo, dietro a Ocon.

Colpo di scena prima dell'ultimo show

Nel giorno in cui la Formula 1 stava entrando in una nuova era grazie all'impresa di George Russell che in un colpo solo stava mandando in manicomio Bottas e incrinando l'immensità di Hamilton, la Mercedes si è prodotta nel più grande pasticcio visto negli ultimi anni ai box. Un filmino che ha ricordato quanto accadde al box di Magny-Cours alla Ferrari di Irvine... Per approfittare della *Safety Car* entrata in pista, la Mercedes ha richiamato al cambio gomme tutti e due i suoi piloti... peccato non le avesse pronte! Ha montato a Russell una gomma di Bottas e a Bottas un vecchio treno di gomme usate. A quel punto George è dovuto rientrare subito ai box per montare un set giusto (e finendo sotto investigazione). Non gli è rimasto che rimontare e, dopo il rientro della *Safety Car*, ha bruciato Bottas (il sorpasso del giorno), Stroll e Ocon e, quando stava aggredendo Pérez, è stato bloccato da una foratura. Allora è ripartito dal 14° posto, ma si è fermato al 9°. Primi punti della sua vita. Ma quando dimostri

di poter vincere, di saper vincere, non puoi accontentarti. Può però essere fiero di quello che ha fatto vedere. È all'altezza di Verstappen e Leclerc. Sarebbe un avversario vero per Hamilton, quello che Bottas non potrà mai essere. E comunque, senza Hamilton, la Mercedes non ha vinto. Anzi, ha pasticciato come mai.

Il pasticcio della Mercedes non cancella quello di Leclerc alla curva 4. Charles ha esagerato, ha visto un passaggio impossibile e ci si è buttato senza calcolare che all'interno Pérez sarebbe rientrato verso il centro della pista. Quando lo ha capito, era troppo tardi per frenare. Lo ha colpito mandandolo in testa-coda, ma non k.o. Al tappeto con Charles è finito invece Max Verstappen, che per evitare Pérez si è incagliato nella ghiaia e non è più riuscito a rientrare in pista. Per Charles è il secondo errore stagionale al via. Troppa foga. Non può sempre andargli bene come la settimana prima con Vettel. Per la cronaca, in gara è rimasto Seb. Non lo si è visto mai se non quando lo hanno sorpassato un po' tutti. Ha chiuso dodicesimo.

Lewis Hamilton si rimette in forma giusto in tempo per partecipare all'ultima gara della stagione. Quattro tamponi negativi di fila lo riammettono nella bolla ricacciando Russell alla Williams. Nelle prove del venerdì mattina esordisce in Formula 1, in attesa di arrivarci in pianta stabile dal 2021, Mick Schumacher, fresco campione di Formula 2. La Haas gli fa assaggiare quella che diventerà la sua auto l'anno prossimo. Il nome di Schumacher è di quelli che colpiscono al cuore, lavorano con i sentimenti soprattutto di chi ha vissuto l'epopea di papà. In Ferrari è il momento dei saluti. A quello di Vettel, che lascia dopo

sei anni, 118 gare e 14 vittorie (terzo ferrarista di ogni epoca dopo Schumacher e Lauda) si aggiunge quello inaspettato dell'amministratore delegato Louis Camilleri in carica dal 2018, dalla fine dell'epoca Marchionne. Motivi di salute dopo esser stato colpito dal Covid gli consigliano di fermarsi ai box. Questa almeno la motivazione ufficiale. Ha fatto correre la Ferrari in Borsa, questo gli va comunque riconosciuto.

L'ultima *pole* dell'anno è anche l'unica che non va a un motore Mercedes: se la prende Max Verstappen che supera di 25 millesimi Bottas e di 86 Hamilton non ancora ripresosi del tutto dopo aver contratto il Covid: «Non mi sento al cento per cento. Ho la sensazione di avere ancora qualche traccia nei polmoni». Vettel comincia dal 13° posto la sua ultima gara in Rosso. La disputa con un casco pieno di grazie: per i ragazzi, la Ferrari, Maranello, i tifosi, l'Italia. I Ferrari club lo sommergono di affetto, anche Charles Leclerc si unisce indossando un casco che ricorda i suoi con una dedica: «Danke Seb». La sua gara, come aveva previsto alla vigilia, è molto dolorosa. Chiude doppiato al 14° posto, intonando una bella canzoncina sull'aria di *Azzurro* per ringraziare i suoi ragazzi e la Ferrari... Il podio strappato all'ultimo giro in Turchia (regalo di Leclerc) resta l'unica fiammata di una stagione nata male e finita peggio. Ripartirà dalla Aston Martin, almeno avrà un motore Mercedes. La Ferrari, invece, chiude al sesto posto nel mondiale *Costruttori*, il peggior risultato dal 1980. Un anno con tanti doppiaggi e nessun giro in testa. Uno dei peggiori nella sua storia lunga ormai più di 1000 gran premi.

L'ultima gara dell'anno è anche la più monotona. La domina Max Verstappen, che lascia Bottas e Hamilton a più di 15 secondi. Qualcosa di mai visto prima in stagione. Per Max sono già 10 le vittorie in Formula 1 a poco più di 24 anni. Già il doppio di Hamilton alla stessa età. Dieci in più di Schumacher, che non aveva ancora cominciato a vincere. Dieci come mostri sacri di questo sport come Peterson, Hunt e Scheckter. Ma lui è un campione di precocità. La Formula 1 chiude così una stagione difficile per colpa della pandemia, una stagione vissuta in una bolla che in fin dei conti ha retto. Non era facile portare in fondo un campionato con 17 gare in questa situazione mondiale. Per questo alla fine, oltre ad Hamilton e alla Mercedes, va detto che a vincere è stata tutta la Formula 1.