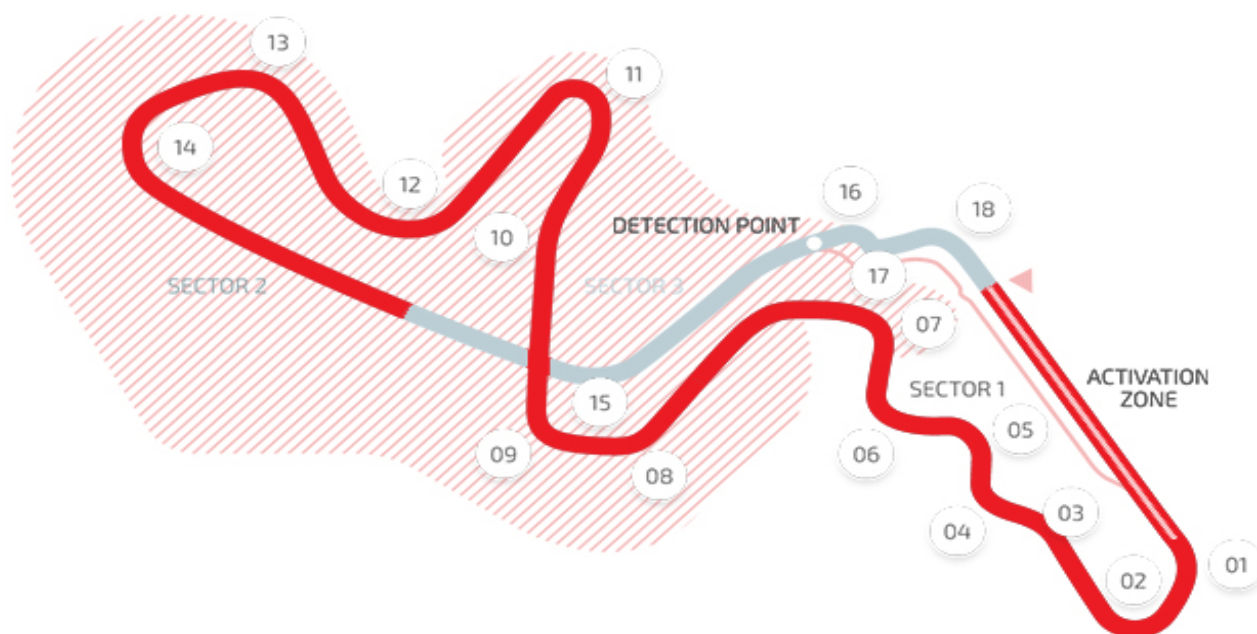




GP del Giappone

SUZUKA CIRCUIT

PREVIEW



Maranello, 8 ottobre 2019 – Quello che si corre domenica è il trentacinquesimo Gran Premio del Giappone. La corsa nella storia si è disputata su due piste, il Fuji Speedway (quattro edizioni) e il Suzuka Circuit (teatro di 30 gare). La Scuderia Ferrari si è imposta sette volte.

Debutto amaro. La Formula 1 esordì in Giappone nel 1976 e quella gara fu decisiva per l'assegnazione del titolo mondiale. Niki Lauda, tornato in pista a tempo di record dopo il terribile incidente del Nürburgring, aveva ancora tre punti di vantaggio su James Hunt, pilota della McLaren. Al Fuji però quel 24 ottobre dal cielo scese un diluvio senza sosta e l'austriaco si arrese, dopo soli due passaggi, rientrando ai box con la sua Ferrari rifiutando l'offerta del Direttore Tecnico, Mauro Forghieri di dichiarare che il ritiro era stato dovuto a un guasto meccanico. Hunt, che non aveva nulla da perdere, per contro decise di continuare centrando un

terzo posto che gli valse il titolo per una sola lunghezza.

L'otto più famoso del mondo. Dopo un'altra edizione disputata al Fuji, il Giappone sparì dai radar della Formula 1. Solo nel 1987, trascinato dai successi Honda, il Circus tornò nel Paese del Sol Levante, sulla pista di Suzuka, circuito a forma di "otto" di proprietà della Casa nipponica. La prima edizione nel nuovo teatro sorrise alla Ferrari che s'impose con Gerhard Berger sulla F1-87.

L'era Senna-Prost. Dall'anno seguente Suzuka divenne uno dei crocevia del Mondiale, con la lotta sempre tra gli stessi due protagonisti: Ayrton Senna e Alain Prost entrambi piloti McLaren. Nel 1988 Senna, partito malissimo, rimontò il francese e conquistò il suo primo titolo mentre l'anno seguente le McLaren si scontrarono alla chicane prima del traguardo, con Prost che divenne campione. La frattura all'interno del team era insanabile e Prost passò alla Scuderia Ferrari per il 1990. La stagione visse di un bellissimo testa a testa tra i due arcirivali che giunsero a Suzuka con il brasiliano in vantaggio. Per tenere viva la battaglia iridata Prost sarebbe dovuto arrivare davanti al rivale, autore della pole. Al via il francese scattò meglio, ma il brasiliano speronò Prost alla prima curva, vendicandosi per l'anno precedente e gettando nello sconforto i tifosi della Ferrari.

Le delusioni e l'alba rossa. La Scuderia tornò protagonista a Suzuka a fine anni Novanta, grazie soprattutto a Michael Schumacher. Nel 1997 Jacques Villeneuve fu squalificato, mentre Michael sul circuito giapponese vinse e passò in testa al Mondiale che però sfumò nell'ultima gara a Jerez de la Frontera. Il 1998 e il 1999 portarono altre due delusioni. Nella prima occasione Schumacher doveva recuperare quattro punti al finlandese della McLaren, Mika Hakkinen: Michael centrò la pole ma lasciò spegnere il motore in griglia e fu costretto a partire dal fondo dello schieramento. Recuperò fino alla terza posizione, ma al 31° giro una gomma esplose ponendo fine alla sua rincorsa. L'anno dopo in corsa per il titolo c'era Eddie Irvine, ma fu ancora una volta Hakkinen a imporsi. Per la Scuderia Ferrari ci fu comunque la gioia per il titolo costruttori, il primo dal 1983. Il giorno da incorniciare a Suzuka per la squadra italiana stava tuttavia per arrivare. L'8 ottobre 2000 il tabù del titolo piloti, che durava addirittura dal 1979, finalmente cadde. Merito di Michael Schumacher che si impose con una gara d'anticipo mandando in visibilio i tifosi in Italia che si riversarono nelle strade di Maranello nonostante fosse l'alba. Le campane suonarono e le immagini della festa fecero il giro del mondo e quel momento viene ancora ricordato come "l'alba rossa". Da quel momento per alcuni anni Suzuka divenne terra di conquista per Maranello: Michael e la Scuderia si imposero nel 2001, 2002 e 2004 e sempre qui arrivò il titolo 2003, il quarto da ferrarista del tedesco, quando a vincere il Gran Premio fu Rubens Barrichello.

Gli ultimi anni. L'idillio con Suzuka si interruppe nel 2006, quando Schumacher era appena passato al comando del Gran Premio ai danni della Renault di Fernando Alonso. I due erano arrivati in Giappone a pari punti, con due gare ancora da disputare. Purtroppo il primo motore rotto da oltre cinque anni appièdò il tedesco che dovette dire addio alle speranze di ottavo titolo.

Suzuka regalò un'ulteriore delusione alla Scuderia nel 2012, quando proprio Alonso venne a contatto con la Lotus di Kimi Raikkonen e fu costretto al ritiro. Sebastian Vettel, allora alla Red Bull, si impose e gettò le basi per la rimonta nei confronti del ferrarista. In anni recenti il Gran Premio del Giappone alla Scuderia Ferrari ha portato in dote appena un podio, il terzo posto ottenuto da Sebastian nella stagione 2015.

FERRARI STATS

GP disputati 986

Stagioni in F1 70

Debutto Monaco 1950 (Alberto Ascari 2°; Raymond Sommer 4°; Luigi Villorosi rit.)

Vittorie 238 (24,13%)

Pole position 226 (22,92%)

Giri più veloci 252 (25,55%)

Podi totali 767 (77,78%)

FERRARI STATS GP DEL GIAPPONE

GP disputati 34

Debutto 1976 (Clay Regazzoni 5°; Niki Lauda rit.)

Vittorie 7 (20,58%)

Pole position 9 (26,47%)

Giri più veloci 7 (20,58%)

Podi totali 22 (64,70%)

Charles Leclerc #16



"Il Giappone è un luogo speciale nel quale andare a gareggiare per tutti i piloti, in particolar modo per via dei tifosi locali che sono appassionatissimi e ci danno sempre un supporto enorme, il che rende unica questa tappa del campionato.

Detto ciò, non nascondo che lo scorso anno è stato molto difficile per me scendere in pista qui per la prima volta, perché nella mia mente c'era il ricordo di Jules che proprio a Suzuka ebbe l'incidente che gli fu fatale. Per me questo luogo è indissolubilmente legato a quel ricordo, ma dal punto di vista del circuito mi piace molto.

Il tracciato è molto impegnativo e tecnico, in tal senso direi uno dei migliori in assoluto in calendario dal momento che ci puoi trovare dalle curve da alta velocità ai tornantini e alle chicane molto lente, tutte caratteristiche che contribuiscono a rendere iconica questa pista.

Per quanto ci riguarda, ancora una volta si tratta di un circuito dalle peculiarità differenti da quelli su cui abbiamo gareggiato di recente.

Anche a Suzuka, dunque, sarà interessante verificare come si comporteranno gli upgrade che abbiamo introdotto di recente sulla SF90".

Sebastian Vettel #5



"Quello di Suzuka è con ogni probabilità il circuito che preferisco nell'intero calendario. Si tratta dell'unica pista del Mondiale ad avere il layout a "otto" il che in qualche modo mi ricorda le piste giocattolo con le quali giocavamo da bambini.

Solo che questo circuito è tutt'altro che banale dal momento che ci trovi curve da brivido come la 130 R o la sequenza che caratterizza il primo settore.

L'altro elemento che rende speciale il Gran Premio del Giappone sono i tifosi: sono incredibili! Non importa quanto presto ti rechi in circuito, loro sono lì prima di te e ti aspettano per trasmetterti un affetto senza pari, è bellissimo.

E infine, ma non per questo meno importante, a Suzuka la componente meteo è sempre imprevedibile per cui spesso le corse sono ricche di variabili e quindi particolarmente complesse ma anche affascinanti".

Mattia Binotto Team Principal

“

La nostra performance a Sochi è stata buona e questo ci ha permesso di conquistare la quarta pole position consecutiva, ma sappiamo che in Giappone per essere in condizione di combattere per le prime posizioni dovremo essere perfetti sotto ogni aspetto.

Sarà con questo approccio mentale che ci avvicineremo alla gara di Suzuka, per cercare di estrarre tutta la prestazione disponibile dal pacchetto vettura. Se ne saremo capaci speriamo di poter confermare i livelli di competitività espressi negli ultimi appuntamenti.

Sia Sebastian che Charles adorano questo circuito, con una sequenza di curve unica che ne caratterizza il primo settore e con i tifosi locali che ci dimostrano grande affetto ad ogni occasione. Speriamo di poter regalare loro un weekend di gara avvincente".

”



JAPANESE GP



SUZUKA INTERNATIONAL
RACING COURSE



Le immagini da scaricare sono gratuite per tutti gli scopi editoriali. Qualsiasi uso commerciale dovrebbe essere approvato dalla Scuderia Ferrari. Per scaricare immagini libere da diritti visitare media.ferrari.com

#essereFerrari

MISSION WINNOW



KASPERSKY



Lenovo

WEICHAI

HUBLOT

MAHLE



AMD



Eightcap

Leszmo

infor



SKF



NGK



RIEDEL

VISTA

STC

Apple

Palantir



Garrett



Motor Sport Press Office - press.office@ferrari.com - phone +39 0536.949450 - fax +39 0536.949049

[Ferrari.com](https://www.ferrari.com)

Formula1.ferrari.com

SF90.ferrari.com

Se non desideri più ricevere questa comunicazione [clicca qui](#)