

MONDIALE RALLY 2019 A BIRMINGHAM I TOP TEAM SVELANO I PIANI

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - MC COTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT 5,50 € - ES 5,50 €
CH QT 7,70 CHF - CH 8,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 3

Anno LVIII Settimanale 15-21 gennaio 2019

3 Euro (Italy only)



FORMULA E



Bmw getta alle ortiche una doppietta. In Marocco gode solo D'Ambrosio



DOSSIER FERRARI



La RINASCENTE

Sale **Binotto** e scende **Arrivabene** su un **Cavallino** che cerca nuovi stimoli per rilanciare la **sfida alla Mercedes**. Ecco cosa bolle in pentola a **Maranello**

MBE

MOTOR BIKE EXPO

THE ONE EVENT
FOR REAL
MOTORCYCLISTS



DAL 17 AL 20 GENNAIO 2019 IN FIERA A VERONA

ultima edizione:



167.000 visitatori



700 espositori



2.000 moto



8 padiglioni

MAIN PARTNER

MOTUL



OFFICIAL CAR

 **HONDA**

 veronafiere



Un uomo solo al comando: **Binotto**

Maranello, via Abetone Inferiore. Ci sono ancora tanti silenzi che fanno rumore ora che s'è consumato un ribaltone inevitabile.

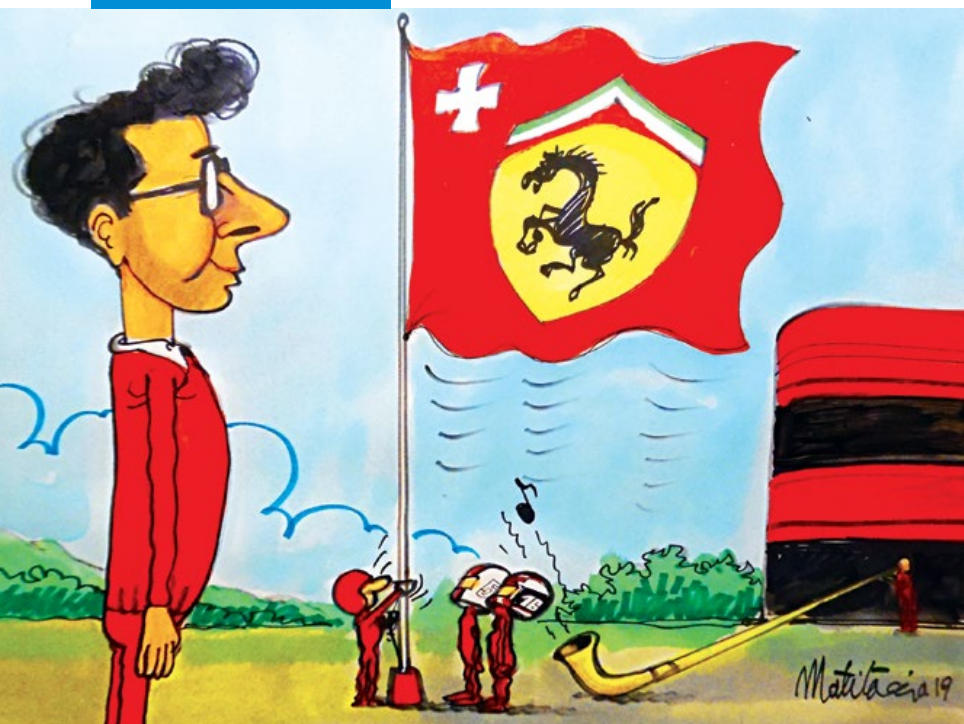
Questa settimana l'amministratore delegato Louis Camilleri - dicono - tornerà in azienda. Non è un mistero. Negli ultimi giorni anche intorno al nome dell'Ad le voci si sono rincorse moltiplicandosi. Ma per ora non sarebbe prevista nessun'altra rivoluzione. «Io dico che bisogna concedere il tempo sufficiente per lavorare a Louis Camilleri che è arrivato da poco in Ferrari e ha indubbiamente un suo stile, diverso da quello di Marchionne, a sua volta unico e inimitabile», ha raccontato alla Gazzetta dello Sport Piero Ferrari. Ma l'argomento è ancora caldo.

C'è un uomo solo al comando adesso a Maranello. Si chiama Mattia Binotto e la sua maglia è stata sempre quella rossa. Rossa Ferrari. Nell'ultima salita, quella più ripida, ha staccato Maurizio Arrivabene. L'ultimo colpo di pedali è stato decisivo. Sulle rampe del Reparto Corse del Cavallino si presenta ora davanti a tutti. Con i suoi capelli impazziti e gli occhialini. Un altro ferrarista lettore di Autosprint che dal 1995 a Maranello ha scalato tutta la piramide. Ci

sarà lui al muretto di quella F1 2019 che sta nascendo oltre un ribaltone inevitabile. Siamo già quasi in zona rossa: il prossimo 15 febbraio cadranno i veli sulla nuova vettura, tre giorni più tardi scatterà la prima sessione di test collettivi a Barcellona, col via del Mondiale fissato per il 17 marzo. I primi riscontri sono positivi. Quest'anno la forbice del gap tra team di prima e seconda fascia dovrebbe allargarsi ulteriormente ma l'unica cosa che conta adesso è diminuire il distacco dalla Mercedes dove la fame resta sempre altissima con Toto Wolff che alla Reuters ha dichiarato: «I vincitori seriali perdono un po' di appeal. Quello che stiamo cercando di fare è di avviciarci al nostro sport e alla nostra partecipazione con modestia e umiltà, non dando nulla per scontato. Non dovremmo mai avere la sensazione di avere il diritto di vincere».

Un rivale davvero incredibile, la Mercedes che come numeri, organizzazione e risorse è ancora più potente di quella Ferrari con la quale adesso condivide il record di titoli mondiali piloti consecutivi. Un rivale che per essere battuto ha bisogno di una Rossa coesa, dove tutti remano dalla stessa parte. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 18** DOSSIER FERRARI LA BORSA È ANCHE LA VITA!
- 24** DOSSIER FERRARI AMMINISTRATORE DELICATO
- 28** DOSSIER FERRARI IRON MAURI DICE CIAO
- 32** DOSSIER FERRARI WEHRLIN ARMA IN PIÙ
- 34** DOSSIER FERRARI INTERVISTA A MINARDI

VELOCITÀ

- 48** DAYTONA LA SFIDA È APERTA
- 64** TCR NASCE L'OPZIONE ENDURANCE
- 66** 24 ORE DI DUBAI AUDI FA IL VUOTO
- 68** FERRARI GT3 A QUOTA 200
- 69** FORMULA E GARA IN MAROCCO
- 76** FORMULA E ROOKIE TEST

RALLY

- 54** DAKAR CACCIA ANCORA APERTA
- 58** WRC MONDIALE BELLO DA IMPAZZIRE
- 62** ROC SEB E MICK PRESENTI
- 63** UN ATTESO COLPO DI SKODA

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8** IN BOCCA AL LEO DI LEO TURRINI
- 12** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 14** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 36** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 44** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 46** DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 81** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

MAGNETI
MARELLI

ORSI

La prima volta di **Binotto** su Autosprint

Una foto, una storia. Quella del nuovo team principal Mattia Binotto in Ferrari comincia così. Aprile 1995, Mugello. Per la prima volta l'ingegnere nato a Losanna appare su Autosprint. In questa immagine è assieme all'ingegner Mazzola e a Jean Alesi sulla pista toscana dove la squadra test di cui lui fa parte è impegnata in quattro giorni di prove con il francese e Gerhard Berger sulla 412 T2 in vista del Gp di Imola. Entrato a Maranello 24 anni fa come ingegnere motorista prima alla squadra test e poi di quella corse, rimarrà in quel ruolo fino al 2003. Da allora un crescendo: nel 2004 ingegnere dei motori di gara, capo ingegnere corse (2007) responsabile delle operazioni motore (2009) vice direttore motori (2013), direttore motori (2014) e direttore tecnico (2016). Fino all'ultimo passo, quello di team principal. In bocca al lupo da Autosprint, ingegnere!





Robe da Mattia

RITRATTO DI UN UOMO CHE SI È FATTO DA SOLO CON L'IDEA CHE SIA IL LAVORO L'ETICA E IL BUON SENSO A PORTARE AVANTI. ECCO CHI È DAVVERO BINOTTO

Descrivere Mattia Binotto, per molti versi, non è difficile. Il motivo è connesso ad una quotidianità simile a quella di molte persone che conosciamo. Persone per bene, intendo, quelle che hanno ricevuto dai genitori una educazione molto precisa a proposito di come ci si deve comportare nel mondo, a cominciare dai doveri per finire, in seconda o terza battuta, ai diritti. In aggiunta qui abbiamo un ex bambino, ex ragazzino, tirato su nell'ordine semplice piuttosto che nella bambagia; nei valori essenziali piuttosto che nei vizi. Un senso del fare che deve aver riguardato la sua famiglia in movimento tra l'Appennino reggiano e la Svizzera. Con l'idea che sia il lavoro, l'etica, il buon senso a portare avanti, esami di coscienza compresi. Dunque un uomo che ha costruito ogni patrimonio da sé. Studiando e dedicandosi. In aggiunta, fosforo, attitudine a prendere responsabilità, una curiosa intraprendenza. È cresciuto, in questi anni. E, paradossalmente, l'aumento dei carichi ha generato una ulteriore presa di coscienza delle proprie forze, delle risorse da mettere a disposizione di se stesso e di chi sta al suo fianco. Concretezza, ecco, per vie dirette. Oddio, non stiamo mica parlando di un santo, intendiamoci: avrà i suoi nodi, i suoi lati ruvidi, ciò che serve per abbinare morbido e duro. Ma la visione d'insieme di Binotto, per storia, carattere e stile, presenta un ritratto lontanissimo da quello offerto da Maurizio Arrivabene. Con evidenti, inevitabili incompatibilità. Naturali, s'intende, non frutto di un calcolo. Sono due persone che funzionano, dentro se stesse e verso l'esterno, in modi molto, molto diversi.

In questi anni, passando da motorista, a Team Principal, si è occupato della ristrutturazione della Gestione Sportiva (i "suoi" motoristi lo chiamavano affettuosamente, ironicamente "l'architetto"), ha appreso da Martinelli prima, da Marmorini poi. Ha imparato come gestire con tenacia ma anche una straordinaria, salutare leggerezza da Stefano Domenicali; si è trovato su una lunghezza d'onda molto ascoltata da Sergio Marchionne, una persona che su alcuni principi cardine del senso del fare, appunto, dall'etica alla concretezza, aveva antenne sensibili e lunghissime.

BINOTTO È UNA PERSONA CHE HA COSTRUITO OGNI PATRIMONIO DA SÉ. STUDIANDO E DEDICANDOSI

Il resto, oltre al lavoro? Famiglia. Sua moglie, Sabina, ha le sue stesse radici, terre di Canossa. Due figli, Marco, che studia a Venezia; Chiara, che fa il liceo. Legatissimi tra loro. Casa a Selvapiana, che poi è un piccolo borgo con grandi tradizioni gastronomiche, tanto è vero che sulla gamma di ravioli disponibile, Mattia la sa lunga. Stesso dicasi per i vini. Bianchi, francesi, se possibile, una cultura messa assieme durante gli anni di università a Losanna. Stanno insieme il più possibile (sempre meno, viene da dire), insieme vanno in vacanza. Liguria oppure viaggi in Europa. Niente di eclatante eppure tutto in un equilibrio condiviso con





COLOMBO

una quantità ancora enorme-per fortuna- di famiglie italiane.

Credo non abbia mai avuto l'ambizione di diventare ciò che è diventato. O, meglio, l'ambizione l'ha utilizzata per spingere il più possibile pensando di contribuire in modo sostanziale al successo della Ferrari. Una Casa - maiuscolo - molto simile alla casa, intesa come luogo privilegiato, come posto

UNA SCALATA INARRESTABILE

In 24 anni di Ferrari, Mattia Binotto, classe 1969 a Maranello dal 1995, ha scalato tutta la piramide gerarchica all'interno del Reparto Corse

del cuore. Ed è stato questo attaccamento, l'orgoglio che prova ad indossare quella divisa lì, a trattenerlo sino all'ultimo prima di accettare proposte altre, una delle quali molto alettante, in tutti i sensi, così come a convincerlo di poter affrontare questa avventura con i gradi di capitano. Un incarico affidatogli in quanto responsabile, appunto, di una scelta. Non penso che Binotto abbia mai chiesto una nomina ma è comprensibile che John Elkann, Piero Ferrari e Louis Camilleri - gli uomini che hanno determinato il cambio al vertice - abbiano pensato a lui. Con la speranza che questa nomina non contenga un briciolo di sfida, un piccolo, implicito ricatto. Piuttosto, è bene segnalarlo, nel scegliere Binotto credo che abbia avuto un ruolo non semplicemente il solo contrasto con Arrivabene -un contrasto nel merito, come detto. Piuttosto il modo di relazionarsi con gli altri, dentro la Ferrari, sostanzialmente diverso e, se possibile, più proficuo. Sto dicendo che le ragioni che avrebbero portato dell'allontanamento di Arrivabene non possono risiedere semplicemente sulle critiche allo staff tecnico o sulla gestione dei piloti a Monza o altrove, questi sono tutti dati in piazza da tempo, niente che richiedesse una ricognizione dentro la Gestione Sportiva da parte di Elkann per giungere ad una decisione su tempi lenti. Forse le problematiche erano più diffuse, non semplicemente legate ad una singola persona.

Non importa, non più. Importa che Binotto, ancora una volta, abbia svelato a se stesso e quindi a chi gli ha dato l'incarico di essere pronto, di sentirsi in grado. La parte di se stesso più arretrante, liberata non con premeditazione ma nel momento in cui è chiamata a determinare un solco, una differenza. Magari con una ispirazione contagiosa, con una visione larga, luminosa e con un sorriso in più, ciò che serve a chi si fa il mazzo, a chi guarda, a chi tifa, ciò che francamente è mancato del tutto in questi anni tanto positivi quanto cupi.

Sì, ma da ora importerà il peso agonistico della nuova macchina, con la quale si tratterà di far muovere Vettel per un verso; Leclerc per un altro, lungo una sfida doppia e fondamentale. Poi verrà il resto, a cominciare, dal fronte delle politica sportiva e non, e da una modalità di comunicazione più solare, corrispondente ed efficace. Abbiamo un Team Principal che è anche il responsabile tecnico della Ferrari. Il che significa solitudine, forse, per molti versi, ma anche una vicinanza più costante e immediata con chi opera minuto per minuto. E se c'è una cosa che non spaventa Binotto è il campo. Che sia una officina, un banco motore, una pista. Sono tutti luoghi che portano buoni profumi. Non resta, nei momenti difficili, che chiudere gli occhi per osservare Enzo Ferrari aggirarsi tra un reparto e un computer, chioma candida, occhiali neri, come vecchio padre ancora capace di indicare, di tracciare una rotta buona per ogni burrasca. ●

” SE C'È UNA COSA CHE NON SPAVENTA IL NUOVO TEAM PRINCIPAL DELLA FERRARI È IL CAMPO. CHE SIA UN'OFFICINA, UN BANCO MOTORE, UNA PISTA



LA PRESSE



Insieme si vince

E ADESSO BISOGNA BATTERE I RIVALI

Binotto in griglia di partenza butta interrogativo lo sguardo sulla rivale Mercedes. Proprio le Freccie d'Argento restano a oggi il nemico da battere...



VIAGGIO DENTRO IL PERIODO PIÙ DELICATO E TELLURICO NELLA STORIA RECENTE DEL CAVALLINO. CON ARRIVABENE CHE SCENDE E BINOTTO CHE SALE, ANCHE SE NON VA MAI DIMENTICATO CHE L'UNITÀ RESTA IL VALORE PIÙ GRANDE DI UN TEAM...

Meglio dirlo subito, a scanso di equivoci. È una sconfitta per tutti, questo ribaltone maturato in casa Ferrari subito dopo il panettone e lo zampone. È una sconfitta per tutti per la semplice ragione che è stata pubblicamente certificata l'incapacità di garantire stabilità ai vertici del reparto corse. Spiegherò più avanti, ammesso e non concesso che i miei quattro lettori abbiano voglia di seguirmi sul tortuoso pensiero di una riflessione "postuma", perché credo che la continuità sia un bene prezioso.

Ma prima ci tengo a contestare una versione dei fatti che fa a pugni con la realtà. Non è giusto sostenere che Maurizio Arrivabene, alias da qui in poi Finisemiale, sia stato mandato a casa per aver perso l'ultimo mondiale.

Non è giusto perché, ragionando così, banalmente non ne usciremo mai. La Ferrari è stata sconfitta nel campionato del 2018 perché la Mercedes è stata più brava. E quella sconfitta, indiscutibilmente dolorosa, appartiene a chiunque abbia avuto un ruolo di responsabilità all'interno della Scuderia. Appartiene a Finisemiale ma anche a Binotto, che della squadra era il direttore tecnico. Appartiene a Vettel come a Raikkonen. Io sto invecchiando e recupero la saggezza plastica degli antichi: si vince assieme, si perde assieme. Punto. Non a caso, nei periodi peggiori della sua storia la Ferrari è stata dilaniata da conflitti interni, dalle guerre di potere, dalla perenne ricerca di un capro espiatorio. Lo scaricabarile è un giochino di società purtroppo spesso di moda tra Maranello e Torino. E mi viene in mente un racconto del grande Julio Velasco, coach di pallavolo. Narra che in un team di volley lo schiacciatore dava la colpa della sconfitta all'alzatore, costui replicava che aveva sbagliato il tizio in ricezione e allora il difensore accusava l'addetto alle pulizie di non avere tolto le chiazze di sudore dal parquet. Morale dell'apologo: quella squadra continuò a perdere, tanto il responsabile era sempre un altro...
.....▶

**”
COMINCIAMO
COL DIRE
CHE QUESTA
RIVOLUZIONE
NEL REPARTO
CORSE È UNA
SCONFITTA
MICA UN
TRIONFO**

**me
e si perde**

«Ecco, non voglio dire che nel periodo più recente, facciamo da fine estate in poi, l'esempio riportato sopra si adattava perfettamente alla Rossa, ma insomma. Era completamente venuta meno, man mano che Hamilton accumulava successi, la voglia di individuare una interpretazione condivisa delle cause della sconfitta.

Soprattutto, era svanita la consapevolezza che soltanto sommando le energie sarebbe stato possibile cercare di risalire la corrente.

E pensare che all'inizio di tutto quanto, cioè nel momento in cui Sergio Marchionne buon anima aveva deciso di affidare a Mattia Binotto il compito di gestire l'area tecnica, e pensare, dicevo, che allora, nel pieno di un'estate e tumultuosa, quella del 2016, era stato proprio Maurizio Arrivabene, alias Finisemiale, a spiegarmi che si trattava di una soluzione brillantissima, destinata a valorizzare le risorse interne, uscendo dallo schema disfattista del tipo "ah, ma senza cervelloni stranieri la Ferrari non sarà mai in grado di tornare a vincere" e bla bla bla.

Qui mi permetto un inciso cui tengo molto. Conosco Maurizio da una vita. Me lo ricordo ai box negli anni Novanta. Mi colpiva la sua fede ferrarista, il suo entusiasmo per la Causa del Cavallino, a prescindere dalla dimensione professionale di rappresentante dello sponsor tabaccaio. Se fate una ricerca su YouTube, potete scovare un filmato di Barcellona 1996, prima vittoria di Schumi in Rosso. L'esultanza di Arrivabene sotto il podio della premiazione è uguale a quella di un qualunque tifoso. È una bella cosa, è un brandello di memoria felice.

Per questo, anche per questo, a fine 2014 sono stato contento quando mi dissero che Marchionne l'aveva scelto come team principal della ricostruzione. Serviva un uomo di radicate convinzioni per un pieno di fiducia: e Arrivabene non ancora Finisemiale lo è stato, è stato a lungo un leader generoso, animato da istinti sani. Mi convinceva meno la sua ossessione per nemici veri e presunti: ho sempre immaginato che in una azienda come la Ferrari di tensione ce ne sia già troppa, dunque drammatizzazioni ed esasperazioni non servono, complicano dannatamente la vita di chi fa un mestiere comunque difficile.

Ma torniamo a bomba. Perché, in poco più di due anni, la coabitazione tra Maurizio e Binotto si è trasformata in una impossibile ipotesi? Cosa ha logorato una relazione tra Gemelli Diversi (uno esplosivo, l'altro introverso, uno esperto in comunicazione e l'altro silente, eccetera) che proprio perché distinti e distanti potevano essere complementari?

Mi dispiace, ma qui debbo tirare in ballo Sergio Marchionne. Non voglio cadere in un classico del giornalismo italiano deterioro (il Morto che parla, tanto non può mica smentire le cose che gli vengono attribuite, ehm ehm), eppure non era e non è un mistero l'idea che il compianto presidente aveva del reparto corse. Arrivabene lo aveva scelto lui, Bi-



SUTTON-IMAGES.COM

”
AL GP DI SPAGNA 1996 SI VEDE ARRIVABENE ESULTARE COME UN TIFOSO PER IL PRIMO TRIONFO DI SCHUMI IN FERRARI: È UN FRAMMENTO DI MEMORIA FELICE

notto idem: ma nell'ottica dell'amministratore delegato di Fiat Chrysler il direttore tecnico era il vero interlocutore.

Potremmo discutere all'infinito sulla bontà di una tale impostazione. A Montezemolo, per fare un esempio classico, non sarebbe mai venuto in mente di anteporre Ross Brawn a Jean Todt: anzi, l'avvocato partiva dal concetto che tra team principal e direttore tecnico la cooperazione dovesse essere perfetta.

A questo punto i miei quattro lettori inizieranno a sospettare che, a proposito di scaricabarile!, io intenda attribuire al Caro Estinto la colpa di quanto accaduto. No, invece: io sommessamente ritengo che toccasse ai diretti interessati privilegiare la comunione d'intenti. A maggior ragione quando il neo arrivato Camilleri, che chiaramente non sapeva di cosa stava parlando, si presentò a Monza a proclamare che sulla F1 a Maranello comandava in esclusiva Arrivabene. Informarsi prima sullo stato dell'arte no, eh?...

Sono un povero ingenuo? Esatto, lo sono, i fatti hanno dimostrato che lo sono. Sono andato avan-

” **NON SI PUÒ CHE PROVARE DISPIACERE PER IL SOGNO SPEZZATO DI ARRIVABENE E NELLO STESSO TEMPO AUGURARE A BINOTTO DI ESSERE PRONTO A SOSTITUIRLO...**



LA PRESSE



ti per mesi a scrivere, anche in questa sede per la disperazione del direttore, che la Ferrari non poteva concedersi il lusso di incomprensioni interne. Settimane e settimane di prediche nel deserto: era evidente che il treno era partito e che alla fine, dei Duellanti, ne sarebbe rimasto uno solo.

Mi dispiace. Conosco Binotto da quando portava i calzoncini corti. È una persona moderna, tenace, umile ma legittimamente ambiziosa. Ha costruito tutto il suo percorso professionale all'interno della azienda. Come si dice, ha fatto la gavetta. Ed è salito man mano che gli altri fallivano: Marmorini ai motori, Allison alla direzione tecnica, adesso Arrivabene alias Finisemiale al vertice del reparto corse...

MOMENTI DI GLORIA PER DUE ROSSI VERI

Sopra, Arrivabene esulta in nome e per conto della Rossa quando ancora era uomo Marlboro e Schumi guidava il team verso la rinascita. Nell'altra pagina, Binotto meritocraticamente sul podio e, in alto, lo stesso Mattia a colloquio con Maurizio, prima che le loro strade divergessero così clamorosamente

Domanda, che tutti mi fanno, anche al bar quando faccio colazione: sarà in grado Mattia di gestire il doppio incarico? L'ultimo a sobbarcarsi un tale peso, nella storia Ferrari, fu Mauro Forghieri da giovane. Poiché non so rispondere, proprio a Furia ho chiesto consulto. Mi ha detto: "No, è impossibile, era già dura ai tempi miei, figuriamoci oggi, fra Liberty Media, regolamenti da cambiare, eccetera". E allora? Allora, come sempre ho fatto per chi è andato a sedersi su quella scomodissima seggiola, sarà il caso di tifare per l'Harry Potter reggiano. È il quarto team principal della Rossa in meno di cinque anni, una media da Palermo Calcio di Zamparini. Non va bene, non funziona e così mi riapproprio del concetto di partenza.

La stabilità è un valore. Ciò non significa che se ti imbatti in un imbecille devi tenerlo al suo posto, ci mancherebbe. Ma nemmeno si può immaginare di andare lontano tra ribaltoni, rimozioni, dimissioni, mancati prolungamenti contrattuali come nel caso di Arrivabene/Finisemiale.

Maurizio aveva in mente un finale diverso. Il sogno di una vita, la sua, era vincere con la Rossa. Ho a lungo sperato ce la potesse fare. Non ho capito e non capirò mai talune scelte ed esternazioni dell'ultimo periodo. O meglio: ho capito benissimo, purtroppo.

Unica consolazione: se non altro, non farà come Aldo Costa, James Allison e l'ingegner Sassi, cioè non andrà in Mercedes (anche se da Toto Wolff ci si deve aspettare di tutto).

Da Binotto mi aspetto faccia comprendere a tutti quella banalità antica cara a noi vecchi ferraristi.

Si vince assieme.

Si perde assieme.

Ricordatevi di comunicarlo anche a Seb Vettel e a Charles Leclerc, già che ci siete. ●



Sliding doors

SIAMO DI FRONTE A IMPORTANTI SVOLTE DEL DESTINO:
PER VETTEL E LECLERC E, DI PIU', PER SEB VS LEWIS...



COLOMBO

Le rivoluzioni ai vertici, come quella recente Rossa che potrebbe tra l'altro riservare ancora delle importanti sorprese, in genere non dovrebbero preoccupare più di tanto i piloti. Forti di un ruolo aziendale diverso possono vivere relativamente serenamente l'attesa del debutto alla guida, nel caso di Vettel e Leclerc ovviamente della nuova Ferrari. Della serie "zitto e guida". Tutto vero se non fosse che Vettel è uno che controlla ogni singolo dettaglio e non riesce a restare estraneo a tutto ciò che lo circonda. Sicuramente la vicenda Arrivabene, nel

bene o nel male, questo solo lui lo sa, l'ha seguita, vissuta e forse anche "decisa". Ecco rispetto a Leclerc ha sicuramente più pensieri. Il monegasco infatti è totalmente nuovo e quindi di quello che è stato ne ha solo respirato i contorni, ma ha davanti un foglio completamente bianco da scrivere. Per il 4 volte campione del mondo invece potrebbe essere tutto più complicato, ma al tempo stesso anche estremamente stimolante, quel che è certo che dipenderà da lui. Intanto deve dimostrare che lui è quello delle magie 2018 e non quello dei tanti erro-



ri che gli sono costati il titolo o quantomeno la possibilità di giocarsela fino alla fine. In cima ai suoi pensieri però c'è la novità più importante, quella del compagno di squadra. Vettel, in Formula 1, in poco meno di 12 stagioni, ha corso al fianco di 6 piloti diversi.

Heidfeld per solo un Gran Premio, quello del debutto a Indianapolis, nel 2007, Liuzzi dall'Ungheria fino a fine stagione, Bourdais nel 2008, anno del primo successo, Webber dal 2009 al 2013, anni di pole, vittorie e mondiali a raffica, Ricciardo nel 2014, an-

UN CAMPIONE ALLO SPECCHIO

Per la Rossa è tempo di guardarsi allo specchio e fugare i dubbi su Vettel. Tocca a Seb dimostrare di che pasta è fatto confrontandosi col compagno Leclerc e col rivalissimo Hamilton

no del ridimensionamento e del divorzio da chi l'ha fatto grande, Raikkonen dal 2015 a "ieri", anni di risalita e rilancio, ma non certo di consacrazione.

L'unica volta in cui ha avuto a che fare con un pilota più giovane (di due anni), proveniente da un team meno competitivo, è stato nel 2014, con Ricciardo, annata che si è chiusa con 3 vittorie a 0 per l'australiano e 71 punti in meno. L'unica stagione in cui, in classifica, Vettel non è stato il migliore del suo team di appartenenza.

Allora si diceva che la posizione in campionato e il distacco dal leader erano determinanti dalla clausola contrattuale che gli avrebbe consentito di divorziare da Red Bull, adesso con Charles, a 5 anni e più dall'ultimo titolo vinto, di scuse non potranno essercene. Certo questo dovrebbe portare pressione anche su Charles, ma di fatto lui non ha nulla

da perdere, considerando anche o soprattutto i 10 anni di età in meno, Vettel tutto!

Per Seb, con ancora due anni di contratto, è una stagione da sliding doors. Tenere a bada il ragazzino vorrebbe dire probabilmente essere in lotta per il titolo, da capitano della Rossa, ruolo che dovrà conquistarsi sul campo, a differenza degli altri anni, viceversa, salvo un testa a testa per il mondiale tra compagni di squadra, sarà un totale ridimensionamento. Le sue qualità sono indubbie, non avrebbe vinto 13 gare in Ferrari contro 1 di Raikkonen e non avrebbe avuto 69 punti in più di Raikkonen lo scorso anno quando ancora oggi tutti dicono che lui ha fatto un'annata mediocre e Kimi invece straordinaria, qualcosa ancora mi sfugge su questi pensieri. Le chiacchiere adesso stanno a zero. Leclerc darà a Vettel la chance di dimostrare di che pasta è fatto e alla Ferrari la possibilità di crescere con una sfida interna che tra Seb e Kimi non c'era (69 punti di differenza appunto nel 2018). Ben venga la concorrenza! Binotto la vuole per mettere alla frusta sempre la macchina che ovvio dovrà essere quantomeno sui livelli 2018 e per mettere entrambi davanti alla realtà che in Ferrari non ci si può addormentare, ma andare al massimo sempre.

Per questo Vettel deve essere come non mai un pilota "zitto e guida" perché sarà la pista a decretarne il futuro.

Hamilton vorrà demolire la concorrenza per rendersi indispensabile alla causa Rossa, altrimenti anche lui avrà la sua sliding door che si chiuderà in faccia alla possibilità di vincere anche alla guida della Ferrari...

Non dimenticando la fame di Verstappen, c'è un altro elemento che porrebbe turbare o viceversa spingere ancor di più Vettel, cioè Alonso alla finestra... Ma questo è un altro capitolo che, se necessario, vi racconteremo strada facendo... ●



VETTEL DOVRÀ CORRERE MOLTO IN MODULAZIONE "ZITTO E GUIDA" PERCHÉ DEVE FUGARE I DUBBI ADDENSATISI SU DI LUI



Ora pure gli antife devono dire **Forza Fer**

**QUELLA 2019
NON È UNA
STAGIONE COME
LE ALTRE: NO,
SIAMO A UN
GUADO EPOCALE.
LA ROSSA DEVE
FAR BARRIERA
ALLA MERCEDES,
METTERLA
IN DIFFICOLTÀ
E CAMBIARE IL
CORSO DELLA
STORIA RECENTE,
SENNO NULLA
SARÀ MAI PIÙ
COME PRIMA...**

Non so se sarà un anno bello o brutto per la Ferrari, questo al momento non può immaginarlo nessuno, neppure Branko con l'oroscopo. Però sono sicuro che, finalmente, sarà un anno vero. Uno di quelli in cui non ti puoi nascondere, appellare alla pazienza del buon cuore altrui o ai premi per l'impegno profuso che prima o poi arriveranno, non importa quando.

Stavolta importa, il quando. Eccome. E non può che essere presto. Dalle parti di subito. E per varie ragioni.

Per esempio perché nella stagione 6 dell'era turboibrida la Mercedes può attaccare il record di titoli mondiali consecutivi della Ferrari nell'era Schumi. Quella Rossa, tra Costruttori e Piloti, ne vantava undici, questa Mercedes, rifacesse il pieno per la sesta volta consecutiva, volerebbe a dodici, riscrivendo per sempre la Storia, quella con la S maiuscola.

Ecco, può permetterselo questo, la Ferrari?

O, comunque, può permetterlo senza dare battaglia senza quartiere, dall'accensione della prima Fp1 fino allo spegnimento post gara dell'ultimo Gp? Certo che no. Non può. Non deve. Mai. Sarebbe tristissimo, perché, su, diciamocelo chiaro: storicamente, culturalmente e simbolicamente la Mercedes francamente manco lo merita, un primato del genere.

Rispetto alla F.1, la Ferrari è stato e resta un coniuge innamorato, creativo e fedele, presente giorno per giorno, dal primo momento, assumendosi mille attenzioni e responsabilità portanti. Peraltro, certo, ben contraccambiate e ripagate dalla F.1 stessa, ma la verità è che la Rossa, raffrontata alle Freccie d'Argento, rappresenta un'altra cosa, anzi, ben altra cosa per il mondo dei Gran Premi. Verso il quale la Mercedes sembra tanto uno sgamato playboy che va e viene. Dopo i fasti Anni '30 rieccola nel 1954 e sbanca, poi se ne va, traumatizzata dalla storiaccia di Le Mans. Riappare

” QUESTO NON È NÉ POTRÀ ESSERE IL CLASSICO ANNO DI TRANSIZIONE. È UNA STAGIONE SPARTIACQUE, CHE COMUNQUE VADA CAMBIERÀ LA STORIA DELLA F.1

Ferraristi Ferrari!



VA RISCOPERTO L'ORGOGGIO FERRARI
Tanti sono i modi per manifestare la fede ferrarista. Quali che siano ora vanno riscoperti, perché siamo alle porte di una sfida determinante nel mondiale di F1... Con Binotto nuovo timoniere della Rossa chiamato a un compito entusiasmante ma duro...



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



HUBLOT

← quarant'anni dopo legandosi in avanscoperta alla Sauber, prima in endurance poi un pochino in F.1, quindi approda alla McLaren limitandosi a fornire motori, fino a che, a fine 2009, acquista la BrawnGp che Ross Brawn s'era fatto regalare dalla Honda, che aveva acquistato dalla Bar, la quale aveva rilevato la Tyrrell, che al mercato mio padre comprò. Dai, è tradizione, questa? È discendenza nobile, pura e coraggiosamente diretta?

E poi la Mercedes non raccapezza niente all'inizio, mangia gomme come panettoni perfino graffiando la carriera del grande Schumacher, fino a che si fa concedere un test in camuffa ai limiti se non oltre il regolamento calmierato, e da lì in poi prende ossigeno, esce pian pianino dal kappaò tecnico, evita il lancio della spugna e inizia a mettere a posto le cose.

Facendo contare lì per lì più il peso politico, cioè le spinte, che quello meritocratico del know-how. E poi, dal principio dell'era turboibrida, la Mercedes sbanca. Bingo. Fine, riga. Non ce n'è più per nessuno. Con una power unit Mercedes perfino Force India diventa un razzo a tre stadi.

In altre parole Ross Brawn, che nel 2009 aveva vinto un mondiale da neocostruttore con la BrawnGp soprattutto perché aveva saputo interpretare il nuovo regolamento aerodinamico meglio degli altri - in fondo era tra coloro che l'avevano studiato oltre che tra quelli che ci avrebbero corso, un po' come se un candidato all'esame di maturità partecipa anche alla commissione che sceglie i temi e alla fine è il solo a prendere otto +, pensa te -, sì, Ross Brawn, dicevo, resta team principal Mercedes fino al 2013, giusto in tempo per far partire il team col nuovo regolamento turboibrido che lo lancia anni luce avanti a tutti gli altri.

Anzi, voglio essere più preciso. Tempo fa ho parlato con un ingegnere - non anziano - di F.1, un valente motorista, il quale mi ha confidato che nel 2014, cioè a inizio dell'era turboibrida, appunto, e con Ross Brawn appena partito, la Mercedes vantava - bontà sua e a suo onore e merito -, rispetto ai rivali un vantaggio di cavalleria pura di un secondo, un secondo e mezzo sul giro secco, traducibile in due anni abbondanti sugli avversari in termini d'evoluzione tecnologica. E, occhio, checché se ne dica, questo stacco abissale, benché progressivamente eroso, ha ancora dei resti attivi difficilissimi da colmare.

E poi c'è un altro aspetto difficilmente sopportabile, nell'idea stessa del dominio Mercedes: l'asse anglo-tedesco. Questo operare tra Brackley e Brixworth, tra complesso vettura e power unit, e andare all'incasso mostrando nell'immagine l'orgogliosa imperforabilità germanica, peraltro simbolizzata dalla gestone austriaca di Toto Wolff, dai, merita stima, allure e tanti sportivi applausi, per carità, ma mica è così esaltante, alla fin fine.

Voglio dire, tutto regolare, tutto legittimo, tutto bello, però, oltretutto, che due palle...



SUTTON-IMAGES.COM

PER ORA SONO TUTTE ROSE E FIORI

Vettel e Leclerc sorridenti e felici ma qui siamo ancora nel 2018. Stavolta, pur vestendo gli stessi colori, si troveranno ciascuno con target distinti e daranno vita a una vibrante sfida tutta interna al Cavallino

Vado oltre. Se la Ferrari per correre in F.1 avesse acquistato, che so, la Arrows, si facesse fare i telai a Poole e i motori trenta chilometri oltre Bardonecchia, con la galleria del vento in Bassa Baviera, anche se vincessero fitto fitto verrebbe puntualmente massacrata dalla critica togata nonché dall'opinione pubblica, in quanto la purissima heritage Ferrari sarebbe tutt'un'altra cosa, svanita al prezzo di quattro coppe e un po' di champegne sul podio... Questo lungo ragionamento per dire un paio di cose che adesso butto là.

” DELLE DUE L'UNA: O VETTEL RECUPERA COMPLETAMENTE SE STESSO, OPPURE LECLERC PUÒ METTERE IN DISCUSSIONE LA SUA LEADERSHIP. E ALLORA...



La prima. Più vado avanti e più capisco e condivido la buonanima di Marchionne quando diceva che a questi è ora di togliergli il sorriso dalla faccia. Cristo, è ora, sì. La Ferrari orizzontale e a trazione italiana deve riprendersi il posto che le spetta in F.1, difendendo se stessa, il record di Schumi, la sua storia, il suo ruolo guida nel motorsport e spiegando agli argentati autori del più colossale e grandioso spezzatino tecnologico della storia che le monoposto cucinate a Maranello ancora fanno scuola e vanto.

Poi se così pensando sono retorico, retrogrado o parasovranista, toh, cavoli miei.

La seconda. Resto dell'avviso che quella della nuova Ferrari con Binotto in plancia di comando ormai non è più solo una sfida, ma una missione vera e



**VETTEL
E LECLERC
PER CERTI
VERSI DARANNO
VITA A UNA
SFIDA NELLA
SFIDA
ALL'INTERNO
DELLA QUALE
UNO CEDERÀ!**

propria. Un sacro ruolo che merita da parte di tutti i veri appassionati della Rossa, italiani e non, un tifo da Italia-Germania - calcistico quanto a cuore in gola e nell'entusiasmo, ma mai nelle interemperanze e nei sottotesti a tratti beceri, eh -, un'attenzione vissuta, mobilitata e fortissima, perché il Ferrari Vs Mercedes annata 2019 è e sarà un confronto diverso dagli altri, in quanto più drammatico, determinante e capace di sovvertire - forse per sempre - certi equilibri della F.1.

Poi c'è un altro aspetto fondamentale, a proposito della stagione 2019 vissuta come momento della verità. E riguarda una realtà tutta interna alla Ferrari.

Attenzione, la coppia Vettel-Leclerc non è una combinazione di comodo che potrà andare in scena per chissà quanti anni. Non siamo di fronte alla solita alchimia della punta pura e del suo scudiero nato, comodo e appositamente imbolsito, ministerialmente compatibile per anni e anni al suo capitano capostruttura. Per come sono messi e vengono percepiti, Sebastian e Charles non appaiono due destinati a collaborare a lungo insieme, ma rappresentano l'uno la possibile nemesis dell'altro.

Sebastian Vettel sta vivendo il momento più difficile della carriera all'indomani della stagione più catastrofica mai disputata da un pretender d'un titolo mondiale. Ove Leclerc si dimostrasse ben presto complessivamente più efficace di lui, la storia agonistica in Ferrari del tedesco sarebbe di fatto conclusa. E senza appello. Da lì in poi, ove volesse continuare a correre ovunque, Seb lo farebbe a un quinto dello stipendio e praticamente alle condizioni di Bottas.

Di converso, lo stesso Leclerc deve stare molto attento, perché, pur vantando tutte le dovute attenuanti del giovane talento, da lui ci si aspetta molto, moltissimo e prima di subito. In questo momento tutti sanno, Vettel compreso, che Seb non vale Lewis. Pertanto avere un Charles che non vale Seb, non servirebbe a niente.

Parliamoci chiaro: si voglia o meno, quello in atto tra Vettel e Leclerc è uno shootout nello shootout, una sfida nella sfida che ben presto rivelerà contorni spietati e durissimi. Perché comunque vada, i due strutturalmente - oltre che non vogliono -, non possono dare vita a una convivenza lunga, serena e felice, al di là dei contratti. Uno dei due è di troppo. Punto. Chi, dai e dai, lo si scoprirà e la cosa provocherà conseguenze pratiche, non certo accomodamenti enotarallucanti.

Molto, tuttavia, tanto, se non tutto, dipenderà come sempre dalla nuova monoposto in arrivo a metà febbraio. Mai come ora nella storia della Rossa c'è bisogno di un modello bello aguzzo e ignorante oltre che nato bene, perché senza il razzo cattivo non si va da nessuna parte e i discorsi fatti fin qui valgono un cremino in padella al sole di mezzogiorno nella valle della morte, tra la California e il Nevada. In ogni caso, tutto considerato, in una situazione globalmente del genere, datemi retta, per il bene della F.1 in caduta libera d'appetibilità e soffocata dal semi-monopolio Mercedes, stavolta Forza Ferrari hanno il dovere di urlarlo perfino gli antiferraristi. ●



Ci sono tre aspetti che hanno deciso la sorte di Maurizio Arrivabene: i cattivi risultati sportivi degli ultimi sei mesi, la scadente gestione manageriale della squadra evidenziata dalla spaccatura che si è creata fra lui e lo staff tecnico, e soprattutto il drastico calo del valore delle azioni Ferrari in borsa. Tre aspetti fortemente interconnessi fra loro. La borsa direte voi? E che c'entra la finanza con una squadra di F.1? C'entra pesantemente, perché la Ferrari è una società quotata su ben due piazze finanziarie, Milano e New York, ovvero Piazza Affari e Wall Street. Il valore finanziario della Ferrari dipende dalla quotazione delle sue azioni in borsa. Queste valevano 127 euro a inizio estate, quando Marchionne era ancora in auge e sono precipitate a 85 euro sotto Natale. Un calo superiore al 30%. Non solo colpa di Arrivabene, per carità. Ma visto che le vendite di auto stradali vanno bene ed i fatturati sono in crescita, una delle poche cose che possono spiegare tale calo è una sorta di senso di sfiducia che si è diffusa nel mondo degli investitori sulle potenzialità del Cavallino di supera- ▶



fotografie GETTY IMAGES

La borsa è anche la vita!

DIETRO LA SOSTITUZIONE DI ARRIVABENE C'È ANCHE LA CADUTA LIBERA DEL TITOLO FERRARI, CAUSA SFIDUCIA DEGLI INVESTITORI





UNA LEZIONE DI STRATEGIA PURA

Sotto, la controversa partenza di Monza che ha visto i piloti ferraristi contrapposti in un dannoso "si salvi chi può". Sopra, il via coordinatissimo in Brasile tra gli alfieri Mercedes, pronti ad aiutarsi. Ben altri automatismi e strategie, a sottolineare la differenza di gestione tra i due team rivali in due momenti fondamentali della stagione 2018



re il trauma del dopo-Marchionne e sulle capacità di tornare a vincere in F.1.

L'incognita della borsa

La Ferrari rappresenta un caso molto particolare fra tutte le società di Wall Street (o Piazza Affari): perché in questo caso il valore delle sue azioni non dipende soltanto dal successo commerciale, cioè da quante automobili l'azienda riesce a vendere ogni anno sul mercato e da quanti soldi incassa, ma anche dalle vittorie in F.1. Il motivo è semplice: la borsa premia non solo i risultati finanziari di un'azienda ma la fiducia nelle prospettive future che quest'azienda riesce a generare fra gli investitori. Chi acquista azioni di un'azienda quotata in borsa lo fa per ottenere a medio termine una cifra più alta di quella investita e ricavare un guadagno. Per cui un'azienda deve ispirare fiducia e sicurezza ai potenziali investitori per avere successo. Questa fiducia dipende dai risultati ma anche dalla forte leadership di chi la comanda. Dalla consapevolezza fra gli investitori che chi la guida riesca a risolvere i problemi strutturali e organizzativi. Le sconfitte in F.1 del 2018, il disorientamento e gli errori di Vettel, e soprattutto la scarsa coesione della squadra e le spaccature che si sono create all'interno della team fra Arrivabene e Binotto, hanno alimentato un'immagine negativa. Hanno fatto perdere agli investitori fiducia nel potenziale di successo del marchio del Cavallino. Una Ferrari che non vince nelle corse incrina quell'immagine di supremazia tecnologica che alimenta le sue auto sportive. Le sconfitte hanno messo in dubbio la fiducia nei confronti della capacità del team di Maranello di risollevarsi dalle sconfitte. Quella stessa fiducia che invece ai tempi di Marchionne non si era mai incrinata grazie alla sicurezza che la leadership di Sergio trasmetteva. Con Marchionne c'era entusiasmo e sicurezza per il futuro. Si sapeva che, grazie alla sua determinazione, prima o poi la Ferrari ce l'avrebbe fatta. Senza di lui, quella fiducia nel futuro è venuta meno. E la borsa ha sottolineato questo calo di fiducia. Questo spiega perché John Elkann abbia deciso il "ribaltone".

Il momento negativo di Monza

Ci sono due momenti precisi in cui la carriera di team principal di Maurizio Arrivabene ha ricevuto i colpi mortali che hanno finito per abbatterla. Monza e Suzuka. Uno è stato il pasticcio in partenza al Gp d'Italia dei due piloti ferraristi che monopolizzavano la 1ª fila, ma che sono stati mandati allo sbaraglio senza indicazioni tattiche favorendo Hamilton. Quello è stato il primo vero momento in cui la sedia di capo di Arrivabene ha iniziato a traballare. In quell'occasione, Arrivabene ha trasmesso alla gente l'immagine di un capo che non sa gestire una situazione complessa. Generata dal nervosismo di Raikkonen per non essere stato confermato e sfociato in una sorta di vendetta contro il team e contro Vettel. Che per la prima volta, nel momento più cruciale della stagione, non è stato agevolato dal compagno ma piuttosto ostacolato. Ricordate? I due ferraristi si sono marcati a vicenda dopo il via, rallentandosi, col risultato di favorire indirettamente



IL VERDETTO DELLA BORSA

Sopra, le immagini che hanno simbolizzato il benvenuto della borsa verso la Ferrari, in piena era Marchionne. Sotto, Vettel e Raikkonen in azione, in un finale di stagione non certo positivo

te Hamilton. Due mesi dopo, la partenza delle due Mercedes in Brasile che si sono aperte a ventaglio a far da tappo ai rivali alla prima curva, ha dimostrato invece come si sarebbe potuto attuare un gioco di squadra perfetto a differenza di quello monzese.

La spaccatura Arrivabene-Binotto a Suzuka

L'altro terremoto che ha fatto tremare ancor più fortemente la poltrona di comando di Arrivabene è stato il disastro di Suzuka. Quando, dopo la 4ª sconfitta consecutiva condita dall'ennesimo errore in corsa del pilota che ha fatto precipitare Vettel a 67 punti di distacco da Hamilton in classifica, il capo ha "sbroccato" clamorosamente. E invece di tenere i piedi per terra e "fare squadra", come aveva

COLOMBO





tecnici. Ed esplose in tutta la sua enormità il dissidio che lo divideva da Binotto. Dissidio sviluppato già sotto la gestione Marchionne. Si sa che ormai da più di un anno Sergio all'interno della squadra aveva scelto come punto di riferimento solo il tecnico reggiano nato in Svizzera, non più Arrivabene. E l'avvicendamento annunciato dalla Ferrari il 7 gennaio scorso Marchionne l'avrebbe voluto attuare ancora prima, se non fosse scomparso a luglio. Il nuovo amministratore delegato succeduto a Sergio, Louis Camilleri, vecchio capo di Arrivabene in Philip Morris, aveva invece riconfermato fiducia e pieni poteri al team principal in agosto. Ma anche lui ha dovuto cambiare idea quando quest'inverno il dissidio Arrivabene-Binotto si è fatto più caldo e il direttore tecnico ha posto una sorta di aut aut: o io o lui. Per questo Elkann, per salvare l'unità della struttura tecnica, la più importante e strategica per un team di F.1, ha preferito sacrificare il team principal. In questo quadro si è indebolita anche la figura dell'a.d. Camilleri, che ha visto sconfessate la sua prime decisioni: la scelta sportiva (Arrivabene) e anche il suo piano industriale presentato a settembre che fra le altre cose prevede una svolta decisa verso Ferrari stradali ibride e il rinvio del Suv Ferrari che tanto auspicava invece Marchionne. Una strategia che ha destato qualche perplessità. Ecco perché gira la voce di un possibile cambio anche al vertice del management e circolano i nomi dei due grandi ex, Stefano Domenicali e Amedeo Felisa.

sempre predicato nei tre anni precedenti, è esploso in una serie di dichiarazioni contro i suoi stessi uomini. Accusandoli di inesperienza e sottolineando poi, fra lo stupore di tutti, la debolezza tecnica della macchina, che pure un mese prima era unanimemente considerata la più competitiva fra tutte. Accuse allo staff sportivo e a quello tecnico. Inespugnabili per un manager che fino al giorno prima era solito far quadrato e ripetere il motto che "si vince o si perde tutti insieme" e che non ci sono responsabilità singole. Suona ancora l'eco delle parole di Arrivabene e della figura del "pistaiolo" che mancherebbe a Maranello, evocato come ideale rimedio all'inesperienza dello staff Rosso che siede al muretto. Arrivabene lanciò anche forti accuse ai suoi

UN EPILOGO 2018 DAVERO NEGATIVO

Il finale di stagione 2018 si è rivelato davvero negativo per la Ferrari. L'immagine, sotto è il simbolo di un epilogo davvero deludente in chiave iridata, solo in minima parte mitigato dal trionfo di Raikkonen nel Gp Usa ad Austin, quando il mondiale era però ormai sfumato...

L'andamento in borsa rispecchia la crisi sportiva

Se andiamo a guardare i numeri scopriamo che i grafici di borsa, col loro andamento altalenante, fotografano impietosamente questi momenti. E offrono la riprova del periodo difficile di Maranello. Dal giorno della morte di Marchionne - 25 luglio - e dal momento in cui Arrivabene ha ottenuto da Camilleri i pieni poteri, il percorso sportivo della Ferrari si è inceppato. Da fine luglio in poi, a partire dal Gp Germania simboleggiato dal drammatico sbaglio di Vettel che ha buttato via per un errore da principiante sull'umido la vittoria e la leadership iridata, la Ferrari ha imboccato un tunnel negativo senza fine. Nei Gp successivi il Cavallino ha vinto 2 sole gare (Belgio e Usa) contro le 8 della Mercedes; ha raccolto 284 punti contro i 388 della marca tedesca e Hamilton è riuscito a passare da un parziale di -8 in classifica rispetto a Vettel a +67. Ma è ancora più interessante andare a sovrapporre l'andamento del mondiale con il valore della quotazione in borsa della Ferrari: in questo caso scopriamo quanto le due realtà - quella sportiva e quella finanziaria - siano fortemente interconnesse. In primavera il valore del titolo Ferrari era all'apice, sotto la spinta dei successi commerciali e delle vittorie in F.1: la quotazione a inizio giugno oscillava fra 113 e 120 euro toccando il massimo della sua storia, 127,6 euro, il 15 giugno. Rimane stabile sopra i 115 fino a luglio. Poi nel week end 20-22 luglio inizia la crisi: Vettel quella domenica commette l'errore nel Gp Germania e perde la leadership del campionato mentre il mercoledì successivo Marchionne, che era ricoverato in coma da qualche giorno all'ospedale di Zuri-

GETTY IMAGES





COLOMBO

go, muore all'improvviso: il titolo Ferrari, da 120 euro del venerdì 20 luglio, precipita a 112 euro 4 giorni dopo, nel giorno della morte del manager italo-canadese. Ma anche nel momento più drammatico gli investitori non perdono la fiducia nel Cavallino. La quotazione di borsa si stabilizza poco sotto i 110 euro, anche perché la F.1 va in vacanza e tutti sperano che, morto Marchionne, il nuovo a.d. Camilleri per la parte industriale e Arrivabene nel settore sportivo, sappiano gestire bene questi momenti travagliati. Alla ripresa del mondiale la Ferrari vince a sorpresa il Gp del Belgio, ma tracolla 7 giorni dopo a Monza. L'errore gestionale di non aver saputo tenere a freno l'esuberanza dei suoi piloti fa scendere il titolo di qualche punto: l'azione cala a 109 euro, ma non è un crollo perché in quel momento la situazione pare recuperabile. Si spera ancora. Anzi, nei Gp successivi il titolo azionario si risollewa vistosamente. Merito del piano industriale presentato il 18 settembre che rilancia le quotazioni sopra i 117 euro e delle nuove eccitanti auto stradali presentate al salone di Parigi di inizio ottobre. Le "barchette" SP1 e SP2 che saranno costruite in serie limitata in soli 500 esemplari, dal costo di 1,8 milioni di euro l'una, esauriscono subito le prenotazioni e fanno presagire un incasso di quasi un miliardo dalla vendita. E l'ultima coda delle decisioni di Marchionne e grazie a quella ventata di ottimismo sui futuri guadagni, il titolo Ferrari sale ancora a quota 120 euro (26 settembre).

Il calo in borsa inizia dopo il Gp Giappone

Col titolo azionario alle stelle, arriva il Gp Giappone, con la nuova disastrosa sconfitta di Vettel e il rimpallarsi di accuse fra Arrivabene e lo staff tecni-

TRE VOLTI DEL POTERE IN CASA FERRARI

ieri, oggi e domani del potere alla Ferrari. Sotto, l'amministratore Camilleri, sopra, il nuovo team principal Binotto e, a destra, il timoniere che ha ceduto il posto, ossia Arrivabene. Sono loro i protagonisti della svolta tale da cambiare volto al management Rosso in Formula Uno

co. A sorpresa il team principal, invece di puntare il dito contro gli errori del pilota, accusa l'impreparazione della sua stessa squadra e i mancati sviluppi tecnici. La squadra si spacca. L'umore crolla sotto le scarpe. I tecnici si rivoltano, Binotto sentendosi al centro delle accuse, medita di lasciare Maranello. La classifica iridata langue e il valore del titolo in borsa rispecchia questa crisi: in due settimane la quotazione precipita da 120 euro a sotto i 100 arrendendosi a 99,14 euro. Un calo del 20% secco in 15 giorni. Nemmeno la vittoria di Raikkonen ad Austin, in Usa dove la Ferrari è quotata a Wall Street, fa risalire il titolo che rimane frenato sotto quota 100 euro. È lo specchio del problema: gli investitori stanno perdendo fiducia nella leadership del Cavallino. Il picco negativo autunnale la borsa lo toccherà il 12 novembre: guarda caso il lunedì dopo il Gp del Brasile, quando la Mercedes conquista matematicamente il Mondiale F.1. Quel 12 novembre il titolo scende a quota 95,34 euro: il valore più basso della Ferrari in borsa da 10 mesi a quella parte. E da lì la discesa continuerà fino a dopo Natale quando,

LA PRESSE



il 27 dicembre, il valore del titolo Ferrari scende sotto la soglia psicologica dei 90 euro: 89,3. Che vuol dire? Che la Ferrari, che nei giorni di metà estate con Marchionne in auge valeva complessivamente qualcosa come 24,7 miliardi di euro - tanta era la sua capitalizzazione di borsa - con l'azione scesa a 85 euro è invece al valore di 16,5 miliardi. Vale a dire 8 miliardi in meno.

Bilancio di successo, crisi di immagine

Il calo nel valore di borsa avviene nonostante le vendite e il bilancio vadano a gonfie vele: nei primi 9 mesi 2018 (l'ultimo dato pubblico) la Ferrari ha venduto 6.853 vetture con un ricavo di 2,57 miliardi e un utile netto di 841 milioni di euro.

Vuol dire che in previsione il Cavallino chiuderà l'anno con una vendite di circa 9000 auto e un utile netto di oltre un miliardo. Allora perché la borsa non la premia di più? Proprio perché c'è poca fiducia nelle capacità dell'azienda di confermarsi in futuro a livello industriale e sportivo. Gli investitori pensano che il nuovo management non abbia le stesse eccezionali capacità di Marchionne.

Starà a Elkann e Camilleri per la parte industriale, a Binotto per quella sportiva, convincerli con i fatti. Per adesso la Ferrari 2019 riparte dalla squadra che voleva Marchionne: fuori Arrivabene e via Raikkonen, dentro Leclerc al fianco di Vettel e Binotto al muretto di comando. Quasi lo stesso dream team che sognava il manager italo-canadese. Quasi, perché manca un ultimo tassello: quell'uomo di grande esperienza F1 che Marchionne voleva aggiungere alla formazione 2019 per rafforzarla e che invece per adesso resta dov'è. Ma John Elkann sa chi è e come reclutarlo in caso di necessità. ●

GETTY IMAGES



VUOI AVERE DI NUOVO CAPELLI FORTI E VITALI?

RITROVA LA TUA IMMAGINE IDEALE, GRAZIE ALLE ULTIME NOVITA' DELLA RICERCA MEDICA E SCIENTIFICA



Istituto Helvetico Sanders®



TEST GENETICO PER LA PREDISPOSIZIONE ALLA CALVIZIE
per identificare e prevenire i fattori di rischio



TRATTAMENTI SPECIFICI, 100% NATURALI
per rallentare la caduta e irrobustire i capelli presenti



AUTOTRAPIANTO CAPELLI CON TECNICA FUE (MONOBULBARE)
per ottenere risultati naturali e permanenti, senza lasciare segni visibili

Per ottenere il miglior risultato possibile è fondamentale affidarsi agli esperti del settore: Istituto Helvetico Sanders, attualmente tra i principali network di riferimento in Europa, mette a tua disposizione oltre 100 specialisti della calvizie (chirurghi, assistenti sanitari e biologi), strutture all'avanguardia e controlli periodici, direttamente nella sede della tua città.

Prenota la tua visita specialistica GRATUITA chiamando il numero verde 800 283838 o tramite il sito web WWW.SANDERS.IT

LE NOSTRE SEDI SONO IN TUTTA ITALIA!



Amministratore delicato

LA POSIZIONE DELL'AD CAMILLERI, DAI MODI GALANTOMISTI, VANTA PUNTI POSITIVI MA NELLO STESSO TEMPO, COL PASSARE DEI MESI, NON SI RAFFORZA, ANZI... PERCHÉ SI GUARDA A POSSIBILITÀ DI FIGURE MANAGERIALI PIÙ IN GRADO DI INCARNARE UNA DIRIGENZA GENETICAMENTE E INTIMAMENTE PIÙ FERRARISTA. I NOMI ALTERNATIVI CERTO NON MANCANO, TRA QUESTI DOMENICALI...





CAMILLERI RESTA IN PLANCIA

A sinistra, Louis Carey Camilleri, maltese, amministratore delegato della Ferrari in un momento di fermento e cambiamento per il Cavallino Rampante

Eh eh eh. Non abbiamo ancora deciso ma state tranquilli, sarete i secondi a saperlo». Era molto compiaciuto con se stesso Louis Carey Camilleri, il 30 agosto scorso a Monza, in occasione del suo debutto in pubblico come successore di Sergio Marchionne nel ruolo di amministratore delegato della Ferrari. La battuta, calata sul tavolo come pezzo forte dell'incontro con la stampa scritta, gli era piaciuta così tanto da essere ripetuta pochi minuti più tardi davanti a microfoni e telecamere.

La domanda era stata chiara: «*Terrete Raikkonen o prenderete Leclerc?*». La risposta - in realtà una non-risposta - era stata sardonica. Eh eh, intendeva il supermanager maltese: noi sappiamo bene cosa fare, noi prenderemo decisioni forti, noi annunceremo a nostro piacimento perché la nostra comunicazione funziona e voi, in anticipo, non saprete nulla.

È andata in maniera leggermente diversa, e cioè come segue.

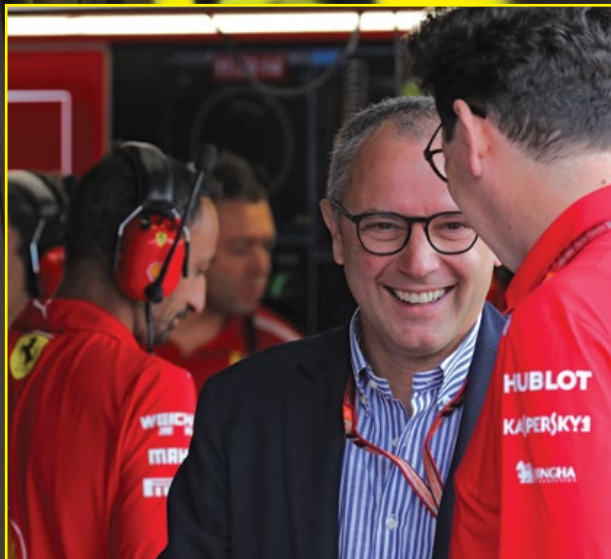
1. L'11 settembre la Ferrari annuncia l'arrivo di Charles Leclerc, che sostituirà Kimi Raikkonen: nulla che non fosse stato già pubblicato dall'universo mondo.

2. Il 18 settembre viene presentato al mercato il nuovo Piano Industriale, a questo punto solo ispirato da Marchionne, il quale non è più un player, tragicamente. Saranno altri a dover eseguire, sicché la Ferrari in borsa (soprattutto sull'indice Dow Jones, dove Maranello pesa molto più che sul MIB) cresce per altri nove giorni, ma appena cessa l'effetto emotivo, la situazione peggiora. Il cuore lascia spazio alle fredde analisi tecniche, strutturali e finanziarie; entrano in azione investitori importanti, non senza manovre speculative, e il trenino sulle montagne russe - anche un po' rosse - prende a scendere. Il 27 settembre le quotazioni erano risalite quasi ai livelli del 20 luglio, ultimo giorno "normale" prima della tempesta legata alle gravi condizioni di Marchionne, ma oggi sono calate di un quinto. Una perdita di valore che preoccupa gli azionisti.

3. Nei cento giorni (che non sono una narrazione giornalistica, ma un periodo sul quale le grandi aziende focalizzano gli interventi più importanti, prima di annunciarli) la cassetta degli attrezzi di LCC è poco utilizzata. Silenzio sull'intero fronte mentre nelle retrovie - soprattutto nel team - non si annuncia nulla di buono. Anzi, vengono a galla i dissidi tra Maurizio Arrivabene e Mattia Binotto, fino a poco prima gestiti dal domatore Marchionne, frusta in una mano e sedia nell'altra.



SUTTON-IMAGES.COM



LA PRESSE

4 Il SUV annunciato nel Piano Industriale diventa un PUF: sparito. Non nel senso che il progetto è annullato, ma rallenta: non è più una priorità.

5 Nel week end del Giorno del Ringraziamento (18 novembre) Camilleri si assenta per un po', dopo aver raccomandato ad Arrivabene di stare tranquillo, che al suo rientro si sarebbe firmato il prolungamento del contratto. Ma qui arrivano i punti 6 e 7.

6 Il 19 dicembre l'aut aut di Binotto nei confronti di Arrivabene (o io o lui) è definitivo, ed Elkann sceglie di non sfilare l'architave tecnica del team (che peraltro avrebbe portato in Mercedes tutti i segreti della power unit di Maranello!).

7 Il 7 gennaio viene annunciato che Mattia Binotto è il nuovo Team Principal, con saluti e grazie ad Arrivabene. Anche in questo caso la Ferrari è «la seconda a saperlo», visto che la notizia dell'avvicendamento esce sulla Gazzetta dello Sport, dando certezza a tre mesi di rumours. A tutto questo si sommano le percezioni che arrivano dall'interno della fabbrica: c'è delusione perché LCC viene avvertito lontano, rinchiuso

QUELL'IPOTESI CON DOMENICALI

Sopra, Domenicali con Binotto: è solo una foto di cronaca o pure un mezzo presagio? In alto, l'attuale Ad Ferrari, Camilleri, in compagnia del compianto Marchionne

nella torre d'avorio. Sapete com'è, erano abituati a Montezemolo che il Cavallino rampante ce l'ha tatuato sul cuore, e ad Amedeo Felisa, l'ad che metteva la testa sotto i cofani. Ingegnere, era sempre in fabbrica. «Lui scendeva», ricorda oggi nelle mura di Maranello. E non si erano certo trovati male con Marchionne, che anche lui le mani se le sporcava: aveva modi spicci e spesso rudi, ma aveva dimostrato di amare la Ferrari molto più di quanto ci si fosse immaginato.

Ecco il problema. Camilleri «non scende», dicono oggi, non parla con la gente, non viene a confrontarsi. D'accordo avrà fatto bene alla Phillip Morris, ma la Ferrari è una realtà diversa. E poi: viene percepita una mancanza di linea, abbinata a una totale mancanza di comunicazione. Il ponte levatoio sollevato non fa una bella impressione, visto da fuori. Il presidente John Elkann capisce di dover prendere in mano la situazione e si appoggia molto a Piero Ferrari. Che ha sempre avuto un peso all'interno dell'azienda, ma oggi più che mai. Piero non rappresenta solo il suo 10% di partecipazione ma ha «quel» cognome, è storia, è esperienza.

È la voce del fondatore, la voce di Enzo Ferra-



Serve una **guida** ferrarista per cultura

CAMILLERI VANTA BUONE FRECCHE AL SUO ARCO, TUTTAVIA SI AVVERTE L'ESIGENZA DI AVERE UNA LEADERSHIP MENO DISTANTE E PIÙ VICINA ALL'IDENTITÀ DELLA ROSSA

Marchionne è ancora in tutte le foto, nelle stanze della Ferrari. Con l'apparenza bonaria che gli conoscevamo - lui che bonario non era per nulla - guarda passare per i corridoi della palazzina presidenziale il nuovo ad Louis Carey Camilleri, la maschera greca. Commedia e tragedia, con istantaneo passaggio dall'una all'altra (prevalentemente: commedia in pubblico, tragedia con i sottoposti).

Non c'è stata la damnatio memoriae toccata a Luca di Montezemolo, che fu rimosso da foto ricordo e brochure informative. Anche lui aveva un suo modo

di porsi e un suo stile, molto diverso da quello dei successori. La linea è differente anche per ciò che riguarda la filosofia produttiva.

Montezemolo voleva che fossero prodotte poche macchine per tutelare l'esclusività del marchio, con grandi margini di guadagno. Aveva anche deliberatamente scelto, nel 2013, di far scendere la produzione sotto le 7000 auto.

Marchionne seguiva una filosofia opposta: pochi modelli costosissimi, ma più numeri (8.400 nel 2018) con leggera rinuncia all'esclusività.

Camilleri ha una linea intermedia: elevare ul-

teriormente il numero di auto previsto da Marchionne, non aumentando la produzione dei singoli modelli, ma proprio i prodotti in portafoglio. Il Piano Gamma prevede 15 nuovi modelli in quattro anni, il che rappresenta uno sforzo senza precedenti: un'industria manifatturiera che si muove con l'agilità di una start up, e in perenne innovazione tecnologica (il cui livello, per chiarirci, rimane nettamente superiore a quello della Lamborghini). Un bel piano, se non si blocca nel collo di bottiglia dell'organico (3500 dipendenti) perché l'aumento dei modelli comporta la moltiplicazione delle attività di ricerca, sviluppo, test e produzione.

Questo per capire chi sia Louis Carey Camilleri: non certo uno sprovveduto. Restano però in piedi, con lui, pochi ma non trascurabili problemi.

Uno è la crisi di leadership della Ferrari. Che ha avuto guide forti, fortissime, nel fondatore Enzo Ferrari, in Montezemolo e in Marchionne. Ma oggi chi è il leader della Ferrari? Oh no, non Camilleri; non il presidente John Elkann che da qualche parte c'è, esiste davvero, ma non compare; non altri.

Serve anche una guida che sia ferrarista per cultura e questo l'ex

capo di Phillip Morris non lo è, indubbiamente. Infatti non si confronta con la maestranza, mai. Rinchiuso nella palazzina presidenziale, preferisce relazionarsi con cinque persone di numero: Enrico Galliera (MCO, ovvero Direttore Commerciale e Marketing), Michael Leiters (CTO, il Direttore della Tecnologia), Luka Trapic (direttore degli acquisti che riferisce a Leiters), Antonio Picca Piccon (CFO, Direttore Amministrazione Finanze e Controllo), Vincenzo Regazzoni (CMO, Direttore della Produzione). Questi i suoi interlocutori privilegiati - pochi -, anche se registriamo quanto riferisce il portavoce di Maranello: Camilleri parla con tutti gli Executive Officers (che sono una dozzina).

Non «scende giù», però, non ha contatti con quegli uomini e quelle donne della Ferrari che Montezemolo e Marchionne hanno sempre portato in palma di mano. Ciò che fa oggi di Camilleri, a Maranello, un efficiente corpo estraneo. Si potrebbe anche andare avanti così, ma nel lungo termine l'azionista di maggioranza - fortemente appoggiato da Piero Ferrari - vuole altro. Non un amministratore delegato che faccia il ferrarista, ma uno che lo sia. ●

ri. Camilleri traballa, e la decisione da prendere è pesante.

Non c'è una figura interna pronta a sostituirlo, né è facile che i cacciatori di teste trovino in giro un ferrarista per cuore e per cultura.

Così Elkann fa contattare il presidente e ad della Lamborghini, che risponde al nome di Domenicali Stefano.

Vi dice nulla? Una virata clamorosa, ma seria e sensata. L'ex team principal dimessosi nel 2014 è forse l'unico che possa rendere non traumatica la successione di Camilleri: conosce tutto dell'azienda, con cui si risintonizzerebbe nel tempo di un caffè ristretto; sta avendo successo in Lamborghini (vendite +51% nel 2018), che sul fronte della produzione, del marketing e della comunicazione è molto aggressiva; sarebbe padre nobile del team, potendo peraltro prendere in mano le delicatissime trattative con Liberty Media per la nuova Concordia e con la FIA per i regolamenti 2021.

Domenicali non sarebbe dentro la Ferrari: ha la Ferrari dentro.

Un contatto il cui esito, però, non è per nulla scontato. ●



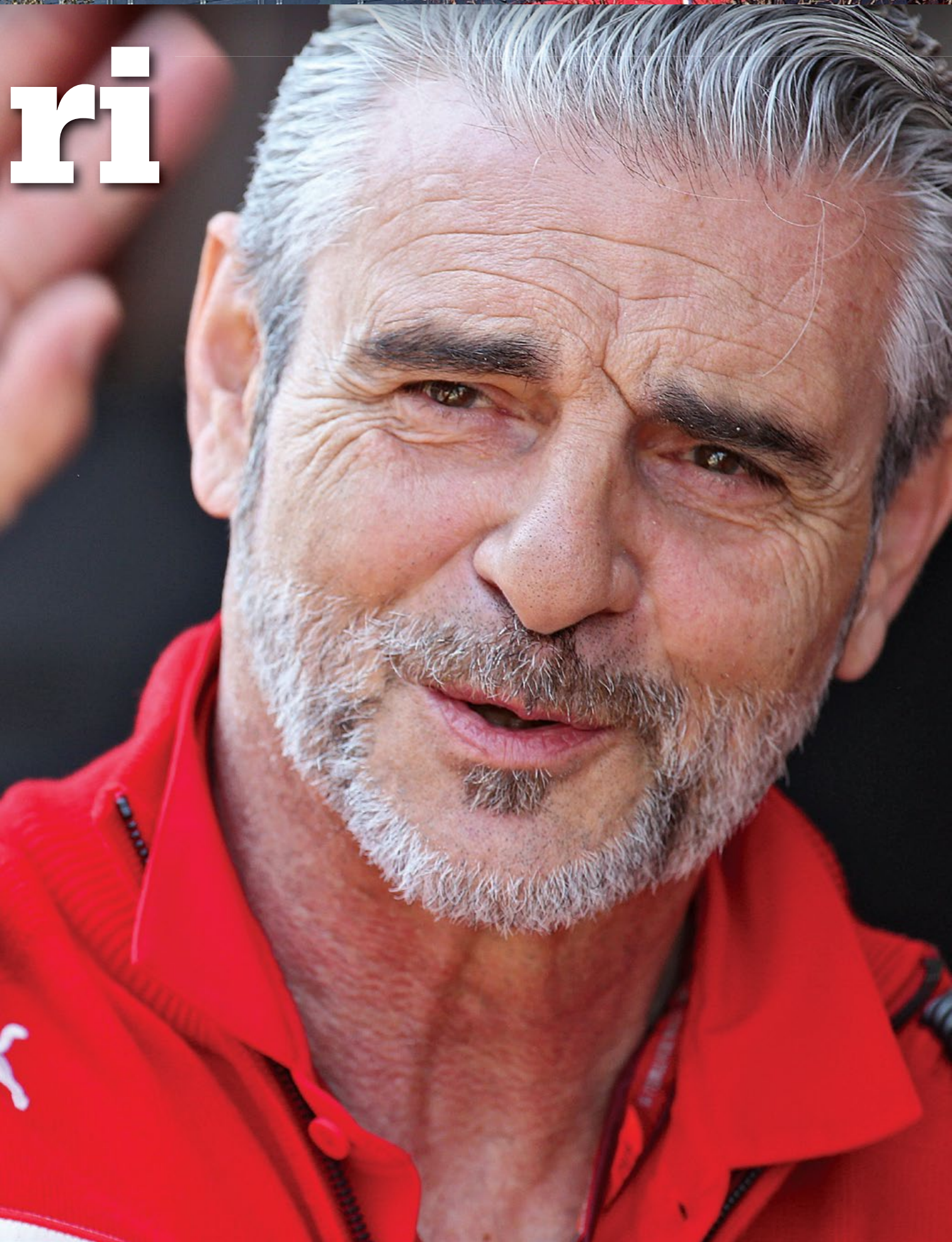
Iron Mau dice ciao

ARRIVABENE SE NE VA E VALE LA PENA ANALIZZARE COME E PERCHÉ MA ANCHE CONCEDERGLI L'ONORE DELLE ARMI PER CIÒ CHE HA FATTO PER LA ROSSA

Stanco di fare così fatica a far passare la sua visione delle cose. Lo ha ripetuto spesso, negli ultimi giorni, ai suoi più stretti collaboratori Maurizio Arrivabene, poco prima che a Maranello scoppiasse la rivoluzione e lui lasciasse quell'ufficio ai piani alti del Reparto Corse con le poltrone, divani, cactus e ai muri foto con grandi citazioni del Drake. Una visione molto personale delle cose. Nonostante fosse team principal del Cavallino dal 24 novembre 2014, Iron Mau era rimasto molto focalizzato sul metodo Philip Morris dove le risposte erano sempre più immediate; al metodo Cavallino ha sempre faticato ad abituarsi.



ri



«Vuoi che ti racconti della prima volta che sono entrato qua dentro da team principal Ferrari? Posso dirti che se ci penso mi vengono ancora i brividi», svelò ad Autosprint due giorni dopo il Gp d'Italia, quello che avrebbe dovuto fare da trampolino di lancio per la Rossa ed è stato invece l'inizio della fine.

Avrà tempo per ripensarci, ora, che si è consumato un ribaltone condito da silenzi che fanno rumore e giganteschi spifferi in chiave futura. Mattia Binotto è adesso un uomo solo al comando della Ges. La frattura insanabile tra il manager bresciano e l'ingegnere nato a Losanna ha condotto a un cambio inevitabile dentro a un confronto tra due personalità molto forti. Due uomini che non dividono volentieri potere e autorità. Due opposti che non si sono mai attratti, fin da quando l'ex manager della Philip Morris aveva messo piede a Maranello ed era andato a occupare il posto più importante nella Ges. Due uomini che si sono fatti da sé con percorsi e storie diverse. Approcci alla vita agli antipodi ma sullo sfondo la cultura del lavoro: l'unico collante.

Un conflitto di personalità e non di potere dentro rapporti difficili. Fratture divenute sempre più insanabili. Posizioni inconciliabili all'interno di una stessa squadra, come se nel calcio l'allenatore e il capitano fossero distanti anni luce anche sul modo di bere il thè caldo d'inverno alla fine dell'allenamento pomeridiano. Situazioni limite non più sostenibili e decisioni improcrastinabili dovevano essere prese dai vertici del Cavallino prima che fosse troppo tardi, con la necessità di dare ovviamente una continuità tecnica al Reparto Corse a poco più di un mese dalla presentazione della Rossa 2019 con l'inizio del Mondiale di F1 quasi dietro l'angolo. Azzerare il reparto tecnico sarebbe stata follia e quindi uno dei due ha dovuto per forza abbandonare la nave. È toccato a Maurizio farsi da parte.

Quelle pacche sulle spalle

Non è mai stato un mistero per nessuno, neanche e soprattutto per Arrivabene, che il compianto presidente Marchionne avesse un debole per Binotto. Era evidente. Chi scrive ricorda ancora le pacche sulle spalle assestate al riservato ingegnere con la chioma impazzita, imbarazzato per quel calore umano che si era acceso accanto a lui crescendo ogni giorno di più assieme alla fiducia, figlia del lavoro, della competenza, del silenzio, testa bassa e pedalare. Nell'organizzazione orizzontale esaltata da Marchionne, l'ingegnere nato in Svizzera ma con l'anima rimasta sempre a Selvapiana di Canossa, la terra natia della madre, era divenuto imprescindibile. E poi in Binotto rivedeva un po' anche se stesso e il suo passato da emigrato in Canada e soprattutto capacità di gestione, formazione multiculturale e un'intelligenza innata.

Interessato e coinvolto nella gestione delle cose, Marchionne trovava in Binotto il giusto braccio operativo: lo avrebbe voluto team principal proprio per questo se il destino non avesse deciso diversamente e lui come annunciato fosse rimasto solo al comando della Ferrari, perché nel suo famoso piano Marchionne aveva compreso anche se stesso.



GETTY IMAGES



BINOTTO ERA IL PUPILLO DI MARCHIONNE

Binotto, a sinistra, si ritrova a guidare "idealmente"

la macchina Rossa, sopra, dopo essere stato un elemento fondamentale nell'establishment voluto da Marchionne, a destra (la foto risale al weekend del Gp d'Ungheria 2017), dove vediamo il tecnico insieme allo stesso compianto uomo forte della Rossa, ad Arrivabene e a Piero Ferrari



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Zero titoli ma non solo

Si dice che chi perde paga. Anche alla Ferrari. Ma sarebbe troppo semplicistico liquidare la questione così. Quando Arrivabene è stato nominato a capo della Ges il Reparto Corse stava attraversando un momento di grande difficoltà. Il vertice tecnico era inesistente. Alcuni ingegneri si facevano la guerra. C'era da ricostruire tutto. O quasi.

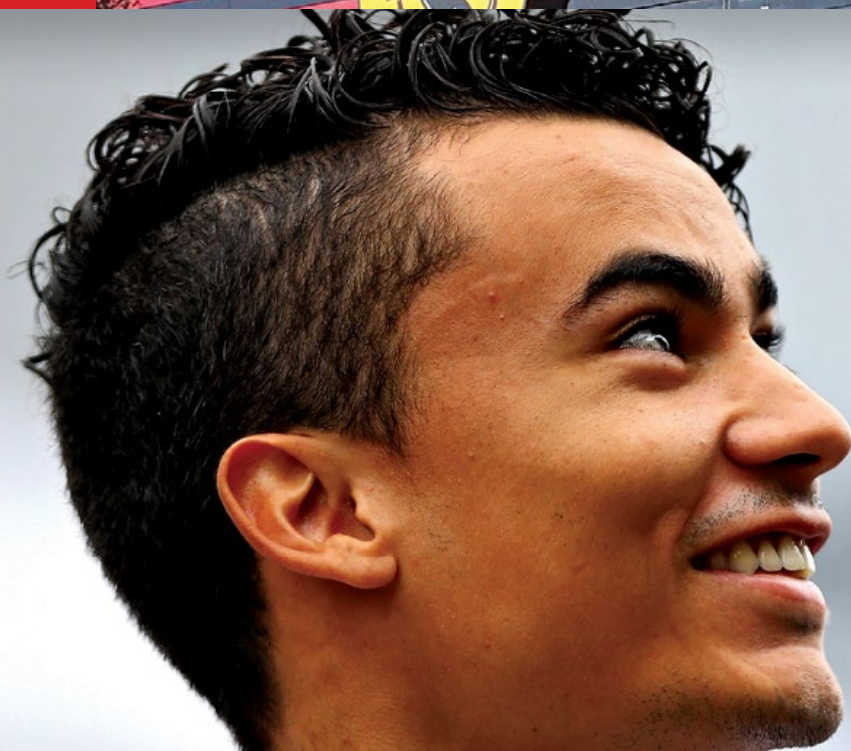
Se la Ferrari è diventata l'unica avversaria credibile di una Mercedes vincitutto, qualche merito andrà dato pure al manager bresciano. Se da un lato con Arrivabene team principal in Rosso non è arrivato nessun titolo iridato, dall'altro è altrettanto vero che la Rossa è stata l'unica avversaria degna di tal nome di una rivale più forte anche della Ferrari dei record in fatto di organizzazione, risorse e uomini a disposizione. Ora però serve fare di più. Quelle Freccie d'Argento, occorre batterle.

Juve e il nipotino Leonardo

Ma ora questo non è più un problema di Arrivabene. Lui di sicuro continuerà a tifare Ferrari, certe passioni non possono mai finire. Sul suo futuro c'è una ridda di ipotesi che si rincorrono. La Sauber? No, grazie. La Juventus? Molto possibile. Poi c'è anche una certezza: da quando è diventato nonno, potrà apparire strano ma non lo è, la sua vita è cambiata. Nel giugno scorso sua figlia Stefania ha dato alla luce un bel pargolo e Iron Mauri è diventato nonno di Leonardo. È anche soprattutto per questo che in ottica futura aveva chiesto un impegno con meno trasferte per i prossimi tre anni, in particolare dal 2020, per avere quel tempo che con Stefania troppo spesso gli era mancato negli anni precedenti.

Un piano, però, difficilmente conciliabile con l'incarico di team principal. La notizia che rimbalza dalla Germania e parla di un Arrivabene che potrebbe andare alla Sauber non ha trovato conferma. Non sarà a Hinwil il futuro di Iron Mauri ma piuttosto alla Juventus. Dove occupa già un posto nel consiglio d'amministrazione e dove in futuro potrebbe andare a prendere un ruolo importante nel club bianconero. Così l'unica certezza, adesso, in attesa di annunci ufficiali da Torino è che sarà un nonno più disponibile pronto a stare vicino a quel nipotino che tanto gli fa battere il cuore. Forse basterebbe per chiudere la parabola; ma questo (e non solo questo) è anche il paese degli analisti a posteriori e soprattutto dei leoni a scoppio ritardato. E così, fra tanti giudizi onesti ed equilibrati, sono spuntati i commenti e gli aggettivi dei coraggiosi del giorno dopo. Accuse di "bullismo aziendale", per un uomo che "spacciava leadership".

Accuse alle quali Arrivabene, in queste situazioni sempre in bilico fra la querela e la pietosa indifferenza, ha preferito la seconda. Limitandosi, pare, a confidare a un amico che si, in effetti in gioventù aveva spacciato: qualche salame nostrano e svariate bottiglie di vino, destinate agli amici per Natale. Nessuno dei benissimo informati, però, ha scritto che pochi giorni dopo l'addio, Maurizio ha mandato una mail ai suoi ormai ex collaboratori. Per ringraziarli di questi anni passati insieme, nell'impossibilità di farlo di persona. Tutti, nessuno escluso, allo stesso modo. ●



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

Due stagioni in F1 al volante di Manor e Sauber per il 24enne Pascal Wehrlein nuovo development driver della Ferrari che quest'anno corre anche in F.E dove ha debuttato nello scorso week end con Mahindra

Wehrlein arma in più

INGAGGIATO COME DEVELOPMENT DRIVER, IL TEDESCO SI PORTA IN DOTE UN KNOW-HOW MERCEDES NON TRASCURABILE

di Alessandro Gargantini

Con Pascal Wehrlein, ingaggiato nel ruolo di development driver, la Ferrari ha certamente fatto una buon mossa, che ci si aspetta confermi la buona tradizione che si è creata tra i piloti tedeschi e la Casa di Maranello. Il 24enne driver di Sigmaringen, ex pupillo di Toto Wolff, sarà impiegato nel 2019 come test driver e uomo di riferimento al simulatore, un ruolo che nella passata stagione si è rivelato spes-

so decisivo nel risolvere enigmi di natura tecnica nel corso del fine settimana di gara. Non è certamente passata inosservata una prassi consolidatasi dal Gp del Canada 2018, quando Sebastian Vettel, visibilmente appannato nella prima giornata di prove, ebbe una sorprendente reazione che gli permise di siglare la pole-position il girone successivo ed aggiudicarsi la corsa di Montreal.

Una scelta davvero valida per un ruolo che può essere decisivo

È sempre più evidente il concetto che questa attività ai più invisibile e svolta anche in ore notturne ed a migliaia di chilometri dalle piste non può essere sottovalutata. E a Maranello sono in consoci di quanto sia importante proseguire in una strategia assai proficua che li ha visti tra i precursori. Ora che Antonio Giovinazzi ha trovato spazio nel line-up della Sauber e Daniil Kvyat è rientrato nell'universo Red Bull riappropriandosi dei ruoli di prima guida alla Toro Rosso, non deve essere stato semplicissimo per gli uomini della Rossa individuare un candidato con i requisiti in regola per dare continuità al lavoro dei due predecessori. La scelta ricaduta sul tedesco con mamma proveniente dalle Mauritius, molto probabilmente caldeggiata dallo stesso Sebastian Vettel, pare certamente felice. In primis, perché i risultati ottenuti qualificano Wehrlein come un pilota vincente e, senza dubbio, di qualità. Non è un caso che alla fine del 2016, quando Nico Rosberg decise di fare un passo indietro, Toto Wolff lo prese seriamente in



SUTTON-IMAGES.COM

considerazione per la sostituzione del neo campione del mondo. Poi la scelta ricadde in extremis sul più esperto Valtteri Bottas e la carriera di Wehrlein si complicò. Per la stagione 2017 al tedesco è stato comunque garantito un volante in Formula Uno. Wehrlein ha trovato spazio in Sauber a seguito di un importante investimento della Casa di Stoccarda, che è riuscita a piazzare il suo protetto in una scuderia ai tempi motorizzata Ferrari e che aveva individuato nel team zurighese una possibile destinazione per Giovinazzi, fresco runner-up nella GP2 Series. Nel 2018 Wolff non è riuscito a piazzarlo in Williams ma ha comunque assicurato a Wehrlein un volante nel DTM nell'ultima stagione della Casa della Stella nella seguitissima serie tedesca, della quale Wehrlein è stato il più giovane Meister nel 2015. Dopo aver celebrato il titolo ancora da teenager, Wehrlein disputò un test in GP2 Series a Yas Marina con la Prema Racing, senza però lasciare il segno.

Ex prodigio Mercedes in Rosso dopo essere stato molto vicino alla Toro Rosso

I due mondiali disputati con Manor (2016) e Sauber (2017) in aggiunta al lavoro di tester driver svolto in Force India e, dal 2014 al 2016 in Mercedes, gli garantiscono un know-how non trascurabile. Soprattutto

se si considera che Wehrlein è stato considerato a lungo il più promettente junior driver della Casa della Stella e la sua esperienza è stata accumulata principalmente in seno al più diretto competitor della Rossa. Il nuovo arrivato in Ferrari non costituisce una minaccia, se non altro imminente, per le prime guide della Rossa Vettel e Leclerc, che ci si attende possano aver dal suo contributo un tangibile beneficio. C'è da sottolineare che Wehrlein non è riuscito a liberarsi dal contratto con la Mercedes se non soltanto all'inizio del 2019, circostanza che gli ha impedito di disputare la prima corsa stagionale della Formula E con la Mahindra, con la quale avrà tutti gli occhi puntati addosso all'esordio di Marrakech. L'approdo alla Formula E, anche se la cosa non è mai stata ammessa direttamente dal tedesco, era vissuta come un piano B per Wehrlein, che è stato a lungo in concorrenza con Alex Albon per un posto in Toro Rosso, dove avrebbe affiancato Daniil Kyat. Lo scorso mese di settembre, in occasione della corsa del DTM al Red Bull Ring, per evitare gli occhi indiscreti il pilota tedesco si è incontrato con Helmut Marko nel motor home di una scuderia del campionato di Formula 3. L'accordo per un volante in Toro Rosso pareva cosa fatta quando il manager austriaco ha stretto la mano del pilota di Sigmaringen

proprio sugli scalini che consentono di scendere dal motorhome dell'equipe legata alla Volkswagen. Alla Red Bull in questo momento sono alle stelle le aspettative nei confronti del due volte vincitore di Macao Dan Ticktum, che sarà schierato nella F3 Asian Series con il Team Hitech prima di iniziare la stagione 2019 nella nipponica Superformula. E non è da scartare l'eventualità che Ticktum possa subentrare al thailandese di Londra qualora le sue performance nella prima parte della stagione non fossero convincenti. E' possibile che sia stato proprio la predilezione di Marko verso il ribelle teenager inglese ad aver spinto Wehrlein a orientarsi verso una soluzione differente. Caratterialmente, Wehrlein è tutt'altro che remissivo. Chi ha lavorato a stretto contatto con il tedesco nelle categorie minori ce lo ha sempre descritto come un ragazzo molto determinato e sicuro dei propri mezzi, con il rischio di passare per presuntuoso. Un ragazzo con la cultura del lavoro e abituato a faticare duramente per raggiungere i suoi obiettivi. C'è da attendersi che Pascal cercherà di sfruttare al cento per cento l'opportunità che gli viene data dalla Casa del Cavallino, che se lo saprà sfruttare nella maniera corretta ne trarrà certamente utilità.

Saranno Hartley e Sirotkin i prossimi nomi nella lista della Ferrari?

Ci si attende che Wehrlein non sarà l'unico development driver Ferrari per il 2019. Secondo voci raccolte anche Brendon Hartley e Sergey Sirotkin si sono fatti avanti con la Casa Italiana, che li tiene nel proprio radar. Non è nemmeno escluso che allo stesso Giovinazzi, data l'esperienza e la sensibilità del pilota pugliese, possa essere richiesto di effettuare una decina di giornate al simulatore della Rossa. ●



Mekies

l'uomo giusto

GIAN CARLO MINARDI NON HA DUBBI: «LAURENT VANTA ESPERIENZE IMPORTANTI FARÀ BENISSIMO IN FERRARI». ECCO IL RITRATTO DELL'ENNESIMO TECNICO CRESCIUTO NEL GRANDE VIVAIO DEL TEAM FAENTINO

di **Alessandro Bucci**

Salutato ufficialmente il team principal Maurizio Arrivabene senza troppi complimenti nel giorno del 34esimo compleanno di Lewis Hamilton, il Cavallino Rampante ha dato il via ad un nuovo corso maggiormente improntato sulla conduzione tecnica, affidando il ruolo di "Iron Maury" a Mattia Binotto, tra i principali artefici delle creature SF70H e SF71H, in grado di reggere (e talvolta superare) una concorrenza mostruosa come quella Mercedes. Che i rapporti tra Arrivabene e Binotto si fossero logorati sempre più dal Gran Premio d'Italia non è certo un mistero, ma a rivelarsi determinante nell'avvicendamento (avvenuto con lauto anticipo nel mese di gennaio) sono state le pressioni di John Elkann, desideroso di creare un clima maggiormente sereno dopo due anni burrascosi culminati amaramente. Designato il nuovo team boss per la stagione 2019, a Maranello non hanno atteso nemmeno 24 ore per annunciare la spalla di Binotto, affidando a Laurent Mekies la gestione dei piloti e le briglie della conduzione sportiva.

Un incarico per il quale, il francese originario di Tours, ha tutti i numeri per ben figurare, come sostenuto dall'ex patron del team faentino Gian Carlo Minardi, uno che Mekies lo conosce bene avendolo "allevato" in seno alla sua squadra a metà del primo decennio degli anni duemila. Abbiamo colto l'occasione del rimpasto Ferrari per scambiare quattro chiacchiere con Minardi, tra i principali sostenitori del nuovo corso a Maranello.

- Gian Carlo, come vedi Laurent Mekies alla conduzione sportiva della Ferrari?

«Lo vedo piuttosto bene. Mekies vanta esperienze importanti, come l'ultima spesa in FIA dove ha potuto concretizzare la sua conoscenza del regolamento. Laurent è anche un ingegnere meccanico molto valido, ci tengo a sottolinearlo. Il nostro primo incontro risale al 2002, quando ini-

ziò a lavorare in Minardi. All'epoca Mekies proveniva da Asiatech, ex Peugeot, e restò con noi sino al 2005. Negli ultimi due anni passò da motorista ad ingegnere di pista, seguendo Christian Albers. In seguito si accasò in Toro Rosso e poi, come detto, in FIA. Mekies è un partner giusto per quanto riguarda la gestione sportiva della Ferrari».

- Il Cavallino ha operato un cambiamento molto importante al vertice. Condividi la scelta?

«Lo ritengo un avvicendamento positivo. In Ferrari occorre un miglioramento e, quindi, in un'ottica di guardare avanti piuttosto che indietro, penso che avrei compiuto la stessa mossa. Ho sempre avuto molta fiducia in Binotto, oltre che negli ingegneri che hanno una predisposizione manageriale. Considerando quanto di buono è riuscito a fare Mattia a livello tecnico, gestendo bene una squadra di ingegneri italiani, mi sembra l'ideale».



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM



Gian Carlo Minardi in versione riflessiva, sembra quasi dire: "ma guarda quanta strada ha fatto uno dei miei tanti ragazzi". Sopra Laurent Mekies ai tempi della Minardi nelle altre immagini ecco il francese nella sua prima uscita di rosso vestito



- È curioso pensare che il ruolo di direttore sportivo manca in Ferrari dall'epoca di Stefano Domenicali e Massimo Rivola. Pensi che Maranello abbia optato per una linea maggiormente tecnica rispetto agli ultimi anni?

«Sì. Ora al posto di Stefano c'è un tecnico, ma potremmo pensare a situazioni come Jean Todt e Ross Brawn o addirittura a Forghieri-Ferrari, con le dovute differenze del caso naturalmente. È un asset che abbiamo già visto e la storia ci insegna che ha dato frutti positivi. Quanto a Ross Brawn, in grado di vincere al primo colpo con la sua squadra omonima nel 2009, in Mercedes ha poi preparato al meglio quello che si è dimostrato un ciclo vincente e devastante, fornendo basi solidissime».

- Che ricordi hai della collaborazione professionale in Minardi con Mekies durata sino al 2005?

«Bei ricordi. Laurent è un ragazzo serio, con i piedi per terra e molto preparato. Mekies sarà utilissimo a Mattia Binotto per dare il via ad un nuovo ciclo con serenità e tranquillità, la classica persona giusta al momento giusto insomma».

- In Toro Rosso Mekies ha ricoperto il ruolo di ingegnere capo, prima di passare a

quello di responsabile di gestione del veicolo. Dopodiché l'approdo alla corte di Maranello. Che effetto ti fa la progressione di Laurent?

«Mi inorgoglisce. Mekies, in Minardi, come tanti altri validi tecnici passati da noi, ha ricevuto una preparazione variegata (a 360°, non solo di settore) che è tornata loro utile per farsi strada. Penso a Massimo Rivola, ad Aldo Costa, a Simone Resta ed a Gabriele Tredozi. Minardi è sempre stata una buona scuola considerando

la realtà e, purtroppo, stanno scomparendo le piccole squadre in grado di formare tecnici e piloti validi che poi possano fare il grande salto».

- Collaborerai ancora con Mekies?

«Lo spero. Sto lavorando per averlo con me nella commissione velocità in Aci Sport. Naturalmente non dipende da me, ma mi farebbe molto piacere che Laurent prendesse l'incarico di Massimo Rivola. In passato ho incontrato Mekies in diverse riunioni e

credo possa essere un valore aggiunto molto importante per la Federazione Italiana dell'Automobile. Non dimentichiamo, inoltre, che Laurent era il braccio destro di Charlie Whiting, per cui non avrà

MEKIES, COME TANTI ALTRI VALIDI TECNICI PASSATI DA NOI, IN MINARDI HA RICEVUTO UNA PREPARAZIONE A 360° MOLTO UTILE

GIAN CARLO MINARDI



certo problemi a instaurare discussioni costruttive su fronti regolamentari e tecnici. Cosa non da poco».

- La coppia Vettel-Leclerc quanto impensierirà Laurent?

«Credo poco. Mekies ha già lavorato con Sebastian in Toro Rosso e Charles è stato cresciuto dalla scuola Ferrari, per cui sono ottimista circa la convivenza serena tra i due piloti».

- Mekies negli ultimi anni ha lavorato per la FIA sul fronte sicurezza, contribuendo alla supervisione dell'Halo. Che ne pensi dell'introduzione del sistema di sicurezza?

«Credo che abbia sia aspetti positivi che negativi, ma una sola stagione non è sufficiente per trarre delle conclusioni importanti. Il caso di Leclerc in Belgio è stato vagliato attentamente dalla FIA e credo che Halo, come protezione, non abbia guastato affatto. Tuttavia, i piloti si sono lamentati a più riprese che il sistema di sicurezza, spesso, abbia causato una visibilità non ideale dei semafori durante la partenza. Come Aci, considerando che nel 2019 avremo la Formula Regional con l'Halo, lavoreremo al massimo per far sì che il sistema di sicurezza fornisca una visuale corretta al pilota mentre fissa il semaforo prima del via».

- Come vedi i cambiamenti regolamentari del 2019 in Formula Uno?

«Mi auguro che abbiano studiato bene e che le modifiche operate per migliorare lo spettacolo si concretizzino. Ben venga questo cambiamento e mi risulta che i tecnici abbiano abbondantemente recuperato quello che poteva essere una perdita di carico aerodinamico. Vedremo i risultati già nei primi test invernali in Spagna, sono davvero molto curioso».

SUTTON-IMAGES.COM





Dentro la rivol **Ros**

DA TAVONI A D'AGOSTINO
PASSANDO PER FORGHIERI,
ARNOUX, AUDETTO E FIORIO:
SEI BIG DELLA STORIA FERRARI
NE SPIEGANO IL CAMBIAMENTO

di Mario Donnini

Ieri, oggi e domani. In seguito alla rivoluzione che ha interessato nei giorni scorsi la Ferrari, con Mattia Binotto divenuto gran timoniere al posto di Maurizio Arrivabene, l'idea stuzzicante è quella di andare a sentire alcune tra le personalità più autorevoli, stimate e influenti nella storia del Cavallino Rampante. Per trarre considerazioni ispirate e belle toste al fine di meglio capire il tutto e analizzarlo tenendo conto della storia stessa, della cronaca e delle prospettive che questa scelta comporta nelle dinamiche manageriali e agonistiche della Casa più prestigiosa, amata e storicamente legata al mondo dei Gran Premi.

L'idea di partenza si è quindi sviluppata fino a diventare una specie di kolossal dialettico impreziosito da un cast che non è esagerato definire come minimo eccezionale. Abbracciante non meno di sessanta anni di storia della Rossa, fino a toccarne l'epopea più vincente. Da Tavoni a D'Agostino passando per Forghieri, Audetto, Arnoux e Fiorio, assumendo a piene mani i contributi d'opinione di personaggi simbolo dotati di esperienze tra loro diverse ma tutte complessivamente utilissime per fil-



BINOTTO AL POSTO DI ARRIVABENE AL TIMONE DELLA FERRARI. È QUESTO IL COLPO DI SCENA CHE RIDEFINISCE STRATEGIE ED EQUILIBRI ALL'INTERNO DELLA ROSSA. PER INQUADRARE QUESTA DELICATISSIMA FASE ABBIAMO DATO VOCE A SEI ECCELLENZE ASSOLUTE NELLA STORIA DEL CAVALLINO: TAVONI, FORGHIERI, AUDETTO, ARNOUX, FIORIO E D'AGOSTINO IN VESTE DI ESCLUSIVI E ISPIRATI ANALISTI

uzione sa

trare, valutare e raccontare da posizioni privilegiate cosa sta accadendo in questi giorni così intensi alla Ferrari.

Marchio che guarda al 2019 con molte ambizioni e con l'imperativo categorico di rilanciare sui campi di gara la sfida alla Mercedes di Hamilton nell'anno sesto dell'era turboibrida. Quello più critico e delicato, perché se la Stella a Tre Punte riuscisse a fare l'en plein anche stavolta, riscriverebbe la storia della Formula Uno riuscendo addirittura a sommare più iridi - ossia dodici di fila -, di Schumacher nell'era di Montezemolo, Todt e Byrne. Al di là di questo resta interessante collocare la vicenda di Maurizio Arrivabene e avere una valutazione circa le motivazioni e i contesti che hanno portato al suo addio in Rosso.

Spazio quindi all'inesauribile giacimento dell'intelligenza esperta di alcune tra le eccellenze più strategicamente conosciute e apprezzate nelle varie ere Ferrari. Partendo da chi il Drake l'ha conosciuto e gustato, nel bene e nel male da una posizione prospettica invidiabile quanto privilegiata. Fino ad arrivare all'ingegnere Pino D'Agostino, che in questa rassegna si distingue quale fine conoscitore e profondo estimatore di Mattia Binotto, l'uomo nuovo in plancia di comando della Rossa, nel ruolo di team principal, potendo ora sommare la leadership tecnica a quella gestionale pura. Tutto è pronto quindi per questo viaggio in prima classe nelle varie epoche del Cavallino, dai primordi al presente per arrivare alle possibili proiezioni future

BINOTTO AL POSTO DI ARRIVABENE

Maurizio Arrivabene, a lato, e Mattia Binotto si confrontano.

È quest'ultimo a rilevare il posto da team principal in chiave 2019. Una mossa tutta da decifrare alla luce delle nuove sfide





della recente scelta relativa alla punta di diamante. Quindi allacciate le cinture, state ben attenti alle riflessioni che potrete gustare e soprattutto buon divertimento.

Tavoni: «Occhio, la vera chiave è Vettel»

Romolo Tavoni è tra gli ultimi testimoni apicali della Ferrari di sessant'anni fa. Classe 1926, già segretario particolare di Enzo Ferrari, ex direttore sportivo della Rossa iridata con Hawthorn nel 1958 e con Phil Hill nel 1961, sfoggia con nonchalance meravigliosa 92 anni lucidi e preziosi che vanno per 93 e dice senza mezzi termini che: «Si sapeva che c'erano delle frizioni interne, Arrivabene ha voluto scaricare un po' di responsabilità che aveva su Binotto e Binotto ha puntato i piedi. Alla fine, chi era nella necessità di prendere una decisione, l'ha presa».

L'analisi va avanti e riguarda lo stesso Binotto analizzato per curriculum: «Si tratta di un tecnico e tra l'altro di livello molto alto - spiega Tavoni - . Tuttavia questo suo nuovo ruolo di Team Principal comporta, tra le altre cose, anche tenere i rapporti con gli altri team, fare politica sportiva e relazionarsi con Liberty Media, ossia l'entità proprietaria del marchio F.1 dal punto di vista commerciale. Complessivamente si tratta di un compito molto complesso e assai gravoso, per cui penso che Mattia Binotto si farà aiutare da qualcuno e l'individuazione di questo qualcuno - vedi Mekies, ndr -, si rivelerà molto importante per la buona riuscita del suo mandato. In ogni caso resto un po' perplesso».

Si spieghi meglio, Tavoni... «Sinceramente credo che questa che ha riguardato Arrivabene sia solo la prima scossa di un sommovimento che potrebbe presentare più



avanti aspetti tellurici ulteriori. Non dimentichiamo che Vettel nel 2018 ha fatto un brutto campionato, compiendo alcuni errori e neanche pochi che non sono da lui. E io credo che la chiave di volta del futuro immediato di questa Ferrari passa proprio sulla situazione di Vettel. Su, lo scorso anno in pista ha fatto delle boiate e in macchina c'era lui. Si sono viste delle imperfezioni non accettabili e adesso non ci resta che vedere cosa accadrà».

In altre parole, lei dice che la politica non è tutto e che poi, in concreto, bisogna osservare con attenzione quanto Seb saprà riprendersi, giusto? «Esatto. È così. Una chiave fondamentale per il 2019 è proprio questa. Io penso il meglio circa le capacità

di Vettel, come possibilità ne possiede ancora tante e il talento ce l'ha, mica lo scopro io, visto che è un quattro volte campione del mondo. In altre parole, ora la Ferrari ha un nuovo capo ma bisogna anche che Vettel, la sua punta di diamante in pista, riacquisti la testa».

Forghieri: «Paga chi è lì per pagare»

Mauro Forghieri, classe 1935, ne ha viste tante, in vita sua, quasi troppe. Alla Ferrari dal 1961 al 1985, di fatto responsabile tecnico dal 1962 al 1984 fatte salve piccole pause e lievi castighi nel 1973, è uno dei tecnici più geniali e vincenti in tutta la storia dell'automobilismo e allo stesso tempo resta fine conoscitore delle segrete cose di

DALLA SCUDERIA FERRARI ALLA ROSSA IN VESTE DI CASA VERA E PROPRIA: QUASI UN SECOLO DI DIRIGENTI APICALI

I NOMI	DIRETTORI TECNICI E PROGETTISTI	DIRETTORI SPORTIVI E GES
	Vedi Schede Progettisti	Vedi Schede Direttori Sportivi
Vittorio Jano	1923 /A.R.- 1938 /S.A.S.F.	
Saracco Ferrari		1930 - 1931 /S.A.S.F.
Mario Lollì		1932 - 1933 /S.A.S.F.
Federico Giberti		1934 /S.A.S.F. e 1947 - 1951 / S.E.F.A.C.
Alberto Massimino	1938 /S.A.S.F. - 1944 /A.A.C.	
Giuseppe Busso	1946-1947 / S.E.F.A.C.	
Gioachino Colombo	1948 - 1950	
Aurelio Lampredi	1950 - 1955	
Nello Ugolini		1934 - 1939 e 1952 - 1955
Eraldo Sculati		1956
Girolamo "Mino" Ferrari Amorotti		1957
Andrea Frascchetti	1956 - 1957	
Carlo Chiti	1958 - 1961	
Romolo Tavoni		1957 - 1961
Mauro Forghieri	1962 - 1971 / 1973 - 1984	
Eugenio Dragoni		1962 / S.E.F.A.C. - 1966 /FERRARI S.E.F.A.C.
Franco Lini		1967
Franco Gozzi		1968 - 1970
Peter Schetty		1971 - 1972
Alessandro Colombo	1971 - 1973	1973
Luca di Montezemolo		1973 - 1975
Guido Rosani - Daniele Audetto		1976
Roberto Nosetto		1977
Marco Piccinini		1978 - 1988 / FERRARI S.P.A.
John Barnard	1987 - 1990 / 1992 - 1996	-
Pier Giorgio Cappelli	1988	1988
Cesare Fiorio		1989 - 1991 (DS) / 1990 - 1991 (DGeS)
Claudio Lombardi		1991 (DS) / 1991 - 1992 (DGeS)
Sante Ghedini		1992 - 1993 (DS)
Jean Todt		1993 - 2006 (DS) dal 2008 lascia cariche sportive
Harvey Postletwaite	1984 - 1987 / 1992 - 1993	1993 (DGeS)
Enrique Scalabroni	1990 - 1991	
Gustav Brunner	1986-1987 / 1993 - 1997	
Aldo Costa	dal 1995 progettista e resp.di progetto dal 2008 al 2011 (DT)	
Nikolas Tombazis	Chief Designer dal 2006	2015
Ross Brawn	1997 - 2006	
Rory Byrne	1999 - 2005 (*2006/2008 consulente)	-
Stefano Domenicali	-	2002 - 2007 (DS) / 2008 - 2014 (DGeS)
Mario Almondo	2007 (DT) dal 2008 Direzione Operativa	-
Luca Baldisserrì	-	2008-2009 Team Manager e Resp. Pista
Chris Dyer	-	2009-2010 TM
Massimo Rivola	-	2009 - 2016 TM
Pat Fry	2010 (DT) - 2013 - Direzione Ingegneria	
James Allison	2013 -27/7/2016 - Direttore Tecnico	
Mattia Binotto	27/7/2016 - Direttore Tecnico	dal gennaio 2019 (Team principal F.1, DGeS)
Marco Mattiacci		aprile - novembre 2014 (DGeS)
Maurizio Arrivabene		novembre 2014 - gennaio 2019 (DGeS)
Laurent Mekis		dal novembre 2018 TM



Maranello nonché dei risvolti politici che inevitabilmente si nascondono dietro i più grandi segnali di cambiamento. Premesso questo, gustatevelo: «Non sono mica sorpreso, si trattava di un cambio al vertice che era previsto. Se guardo alla storia della Ferrari e faccio una comparazione con quel che è capitato, dico che di solito alla Rossa rimuovevano uomini che contavano molto, invece stavolta no, non è successo qualcosa di quel genere. Semplicemente Arrivabene non aveva uno spessore racing ed era funzionale al sistema. Nel senso che in caso di vittoria, i grandi meriti li avrebbero presi altri, quelli che stavano sopra Maurizio, in caso di sconfitta il conto avrebbe potuto pagarlo lui e così è stato. Aggiungo che umanamente mi dispiace ma la descrizione della vicenda asetticamente è questa».

In altre parole, ingegnere... «Arrivabene era lì per prendersi le colpe. In questa fase si delineava come l'uomo adatto per essere rimosso, era purtroppo per lui il capro espiatorio perfetto, così facendo quel che esiste di buono in Ferrari rimane. In ogni caso non è un dramma. Maurizio avrà altre cose da fare e vedrai che se gli capiterà l'occasione non avrà difficoltà a trovarsi spicci in tasca per offrirci un bel caffè». Sa, adesso che ci penso è dai tempi suoi, quindi da inizio Anni '80, che un tecnico puro non aveva così tanto potere anche d'impronta manageriale, in Ferrari... «A-

LA SEQUENZA DEI PRESIDENTI, DALL'AUTO AVIO ALLA FERRARI VERA E PROPRIA

1 settembre 1939 - 30 giugno 1960	Enzo Ferrari	AUTO AVIO COSTRUZIONI
23 maggio 1960 - 12 novembre 1965	Enzo Ferrari	S.E.F.A.C.*
13 novembre 1965 - 19 marzo 1977	Enzo Ferrari	FERRARI S.E.F.A.C.
10 giugno 1978 - 20 giugno 1980	Nicola Tufarelli	
26 giugno 1980 - 31 gennaio 1984	Giovanni Sguazzini	
31 gennaio 1984 - 16 dicembre 1988	Vittorio Ghidella	
23 dicembre 1988 - 15 novembre 1991	Piero Fusaro	FERRARI SPA FERRARI NV (24 maggio 2013)
15 novembre 1991 - 12 ottobre 2014	Luca di Montezemolo	
13 ottobre 2014 - 21 luglio 2018	Sergio Marchionne	
dal 21 luglio 2018	John Elkann	

hahah ma scherzi? Io mica comandavo, ai miei tempi! No, no, dai, avevo solo responsabilità! Che potere potevo mai avere, io, che dovevo interfacciarmi con Enzo Ferrari, ossia col proprietario di tutto? Io avevo dei pensieri, di giorno e pure la notte, lui legittimamente e giustamente, il vero potere gestionale, altroché!».

Be' scherzando-scherzando sta dicendo la verità, ma lei in quella Ferrari contava tantissimo e meno male. Comunque andiamo avanti e torniamo al presente della Rossa: «Mattia Binotto è una brava persona e un ragazzo molto capace. È appunto un tecnico, ma avrà poi gente al suo fianco, quindi andremo più avanti nel dettaglio a vede-

re e capire quale strada si sta prendendo. Adesso è prematuro valutare gli aspetti più consequenziali a questa scelta. Piuttosto non bisogna perdere di vista un dato di fatto che con la politica non c'entra e cioè questo: in questo momento Hamilton di grinta e forza ne ha ben di più di Vettel. Non sbaglia mai, vince e mette in difficoltà tutto e tutti i rivali. È un figlio di buona donna che ci sa fare, da ogni punto di vista. Il vero problema ora è quello...».

Audetto: «In Ferrari se non vinci, salti»

Daniele Audetto è stato "Diesse" della Ferrari nell'apice dell'era maranelliana di Niki Lauda e di politiche Rosse ne mastica come pochi, quindi sul caso Arrivabene/Binotto ha idee sue e ben chiare: «Se non si vince, dopo quattro anni è difficile rimanere in una posizione di comando, c'è poco da fare. Mi spiace per Maurizio che è un amico, ma ha pagato anche il fatto di non avere un puro pedigree di gestione racing. Comunque già è un gran bel risultato essere restato in quella posizione per tutto quel tempo in una fase come questa».

E su Binotto cosa puoi dire? «Non lo conosco a fondo per azzardare nulla, ma so che è un buon tecnico e so anche che alla Ferrari è molto, molto difficile fare il team principal o anche il direttore sportivo. Ora Mattia ha bisogno di due cose fondamentali: di una buona macchina 2019 e di avere tutti i membri della squadra che tirino positivamente dalla stessa parte, ossia dalla sua. Nello stesso tempo, spero e gli auguro di avere la personalità, il carisma e l'esperienza per gestire il complesso di cose di cui dovrà interessarsi».

Come inquadrare quanto è successo rispetto ad altri momenti simili nella storia della Ferrari? «La fine della gestione Arrivabene mi fa pensare che, non c'è niente da fare: a Maranello se non vinci, non resisti. Anche il mio grande amico Cesare Fiorio aveva fatto molto bene alla Ferrari ma non era supportato da tutti e alla fine purtroppo





foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

po si è ritrovato a pagare il conto e per colpe non sue. Va così, se una squadra come quella, nata per vincere, non vince, cambia automaticamente il responsabile. È la dura legge della F.1, che per la Rossa vale in modo speciale ed esclusivo, visto che vige un aspetto non valido storicamente per le altre squadre, nella fattispecie i famosi rivali anglosassoni...». Cosa vuoi dire, Daniele? «Intendo dire che anche Chapman alla Lotus, Williams, Dennis alla McLaren e Ken Tyrrell hanno passato periodi lunghissimi senza combinare granché, ma non hanno avuto problemi perché loro di fatto erano team owner, ossia i padroni delle squadre. E, se il team è tuo, fai come ti pare, duri senza problemi. Se invece sei a casa d'altri, hai mille pressioni e devi rispondere ogni giorno a qualcuno, la faccenda cambia e di molto. In altre parole, sei in zona Ferrari, che non è mica un posto tranquillo. E attenzione, è vero che Arrivabene rispetto al primo periodo di Todt ha fatto bella figura, ma bisogna considerare che Jean è sempre stato supportato e difeso da un grande uomo mediatico e cioè il Presiden-

te Luca Cordero di Montezemolo, il quale per anni e anni ha fatto scudo alle sue scelte, tra le quali c'era lo stesso Schumi che i primi 4 anni non vinse titoli Piloti. E in questa fase in Ferrari non c'è un Montezemolo a difendere nessuno e a incantare i media...».

VICE PRESIDENTI

dal 8 giugno 1988	Piero Ferrari	FERRARI S.E.F.A.C. FERRARI SPA FERRARI NV
-------------------	---------------	---

L'ALTERNARSI DEGLI AMMINISTRATORI DELEGATI

15 novembre 1961 - 8 maggio 1968	Enzo Ferrari
3 settembre 1969 - 25 giugno 1976	Francesco Bellicardi
25 giugno 1976 - 6 giugno 1986	Giovanni Sguazzini
3 dicembre 1988 - 11 aprile 1989	Giovanni Battista Razelli
8 maggio 1989 - 5 novembre 1991	Piero Fusaro
15 novembre 1991 - 25 ottobre 2006	Luca di Montezemolo
25 ottobre 2006 - 18 marzo 2008	Jean Todt
18 marzo 2008 al maggio 2016	Amedeo Felisa
maggio 2016 - 21 luglio 2018	Sergio Marchionne
dal 21 luglio 2018	Luis Carey Camilleri

Arnoux: «L'addio più strano resta mio!»

Stando all'anagrafe René Arnoux ha settant'anni ma è come se avesse i soliti trentacinque, a vederlo. A parte gli occhiali da vista, il sorriso e la verve son quelli di sempre e sui cambiamenti nella Scuderia Ferrari non è neppure più di tanto stupito:

«Mah, cosa vuoi, ormai avere contratti di mille pagine serve a poco. Quando dall'alto intendono cambiarti e sostituirti devi solo prendere atto e andare avanti altrove. Sai, per quanto mi riguarda voglio evitare giudizi personali su questo o quello e limitarmi a ciò che si vede in pista, quindi ragiono e analizzo le cose da pilota. Da questo punto di vista dico che l'anno scorso la Ferrari aveva finalmente una macchina molto competitiva e così potevano arrivare risultati migliori e assai più entusiasmanti se la squadra e soprattutto il pilota - si, il pilota molto più della squadra, in verità - non avessero commesso così tanti errori. Anzi, il team è senz'altro al top ma per colpa di Vettel purtroppo questo potenziale non è stato tradotto nei risultati che sarebbe stato lecito aspettarsi. Anche perché nella stagione passata la Mer-



cedes W09 era una monoposto valida ma tutto sommato attaccabile rispetto ai modelli quasi imbattibili che l'avevano preceduta. Vedi, le macchine adesso rispetto ai miei tempi hanno un vantaggio immenso ed è quello dell'affidabilità: se una monoposto è potenzialmente vincente hai tutto ciò che ti serve in mano, perché, al contrario della mia epoca, sai che la tua vettura non ti tradirà e tu dovrai solo portarla al traguardo traendone il massimo senza sbagliare. Una confortante e confortevole situazione che però l'anno scorso non è stata sfruttata bene. Per la Rossa e specie per Vettel è stata un'occasione non colta e questo è un grande peccato. Quindi qualcuno è stato chiamato a risponderne e si è pensato al futuro, immettendo forze nuove nel posto di maggiore responsabilità: non vedo nulla di strano né di inspiegabile, tutto corrisponde anzi a una logica ben precisa. Mi auguro solo che tutto ciò equivalga al bene della Ferrari, che ho nel cuore. In ogni caso, visto che quello che è accaduto resta spiegabilissimo, non mi resta che riconoscere che il divorzio più misterioso nella storia della Ferrari, resta il mio!».

Fiorio: «Ora Binotto va supportato!»

Cesare Fiorio, classe 1939, leggenda del Gruppo nei rally e alla Ferrari F.1 da timoniere per due annate piene, il folgorante 1989 e il quasi iridato 1990, più uno scampolo di 1991 con tanto di addio forzato, dice la sua ripensando all'esperienza che ha vissuto: «Quando arrivai io per avere un posto di responsabilità alla Ferrari F.1 avevo un'esperienza di trenta anni di corse, nei quali avevo vissuto tutti i giorni scervellandomi su quale poteva essere il modo per stare davanti ai nostri avversari. Arrivabene, invece, proveniva dalla Marlboro, quindi fondamentalmente dalla pubblicità, pertanto mi sembra umano che abbia incontrato delle difficoltà a svolgere il suo compito in questi anni, compito che comunque, ovvio, è oggettivamente molto difficile e impegnativo. Maurizio poteva in ogni caso vantare una buona amicizia con Andrea Agnelli e questo lo ha aiutato



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



BINOTTO, ESPERTO SUI CAMPI DI GARA

Sopra, Arnoux su Ferrari nel 1984 e, in alto a sinistra, in un'immagine recente. A sinistra, Fiorio oggi e nel 1990, a destra, con Mansell. In alto a destra, l'ingegnere D'Agostino in festa con Schumacher in piena epopea Montezemoliana. Sotto, Binotto a podio con Barrichello nel 2004, a testimonianza della lunga militanza sui campi di gara nel neo timoniere della Ferrari in F1





a farsi dare fiducia, poi nell'ultimo periodo qualche errore lo ha commesso. Ed è è andata come è andata...».

Passiamo a Mattia Binotto, il neopromosso, del quale Fiorio comunque qualcosa di interessante può dire. «Di lui so che è un grandissimo tecnico e vedremo se avrà la capacità di gestire la Ferrari F.1 dal punto di vista manageriale senza farsi mettere i piedi addosso».

Fiorio, riveli un problema seccante che si incontra quando si va a fare il manager della Ferrari. «Ci sono spazi anche per persone che non vantano competenze specifiche nel settore delle corse e costoro tendono a dare problemi a chi questa com-

petenza ce l'ha. Nel mio caso il presidente di allora, Fusaro, mi creò dei guai tanto da farmi fuori. Poi, però, poco tempo dopo hanno fatto fuori lui, quindi la sua mossa fu una scelta che a conti fatti non portò bene a nessuno. Al di là del mio vissuto - conclude Cesare Fiorio - io auguro di tutto cuore a Mattia Binotto di poter essere competitivo e illuminato sia nella gestione globale della squadra che negli aspetti tecnici. Ed è fondamentale che in questo momento tutti i membri del team Ferrari gli stiano davvero vicino per evitargli errori di management».

D'Agostino: «Mattia farà bene!»

Mescolando passato con presente e futuro si arriva all'ingegnere Pino D'Agostino, mago dei motori Ferrari sui campi di gara dal 1997 e per tutta l'era Schumi. Grande protagonista d'un patrimonio unico fatto d'esperienze, trionfi e umane virtù con ben pochi eguali, nel mondo delle corse. Sentiamolo, dunque, perché lui Mattia Binotto lo conosce bene... «Per me è perfino difficile essere obiettivo parlando di lui, perché gli sono molto legato. Il 1997 fu il suo primo anno nella squadra ufficiale Ferrari F.1, ed era motorista di Irvine. Ha studiato e si è laureato in ingegneria meccanica in Svizzera, quindi ha ottenuto un Master in ingegneria automobilistica a Modena. Quando, giovanissimo, è approdato in Ferrari, ha passato i primi sei mesi dell'esperienza lavorativa addirittura all'ufficio personale, per avere la possibilità di meglio conoscere l'essenza strutturale della Casa del Cavallino. Quindi è entrato a far parte della squadra test per due anni. Io in Ferrari arrivo nel novembre 1996 - prosegue l'ingegnere D'Agostino -, e lui nel 1997 svolge sia un ruolo nel test team che nelle gare, mostrandosi un ragazzo infaticabile nell'impegno, dispo-

nibilissimo, umile, intelligente e con una dote stupenda: la capacità d'ascoltare».

Con una presentazione così, viene spontaneo chiedere a Pino D'Agostino se era possibile prevedere al tempo un così luminoso avvenire per il giovane Binotto... «Che sarebbe tanto cresciuto ero certo, perché Mattia è un elemento che non tende mai a entrare in contrasto, avendo la non comune capacità di cercare sempre buone soluzioni per superare i problemi. È di indole sincera e non è un ambizioso. Peraltro conosco molto bene anche Maurizio Arrivabene, che ai miei tempi era sempre al nostro fianco come uomo forte della Marlboro sui campi di gara».

Tornando a Binotto, qual è la sua previsione circa le sue potenzialità in questo ancor più pressante e qualificante ruolo? «Farà benissimo, secondo me, perché, oltre al suo riconosciuto valore di tecnico ha un approccio umano positivo e costruttivo. Ha dalla sua il saper sentire le campagne altrui e un'immensa esperienza concreta, avendo seguito sui campi di gara Irvine, Barrichello e Schumacher. Mattia sa perfettamente cosa vuole un pilota per potere andare forte e pure sul piano del dialogo non avrà problemi. Sul versante politico sarà non forte, ma fortissimo, vedrete! Non è un uomo che causa divisioni anzi, posso dire che sa unire, coordinare, mediare. È uno che non cerca lo scontro ma lo evita, individuando la strada giusta per vincere. Riassumo la mia analisi dicendo che il suo profilo di dirigente e di tecnico ha tutto per condurre in porto il compito che gli è stato affidato. In F.1 il 50% è politica, il 35% è tecnica e il 15% psicologia: lui possiede i dosaggi giusti per farcela, uniti a una perfetta conoscenza degli uomini. Per questo dico che Mattia Binotto, al di là del fatto che gli voglio bene, come team principal Ferrari lo vedo benissimo». ●



Potere concentrato

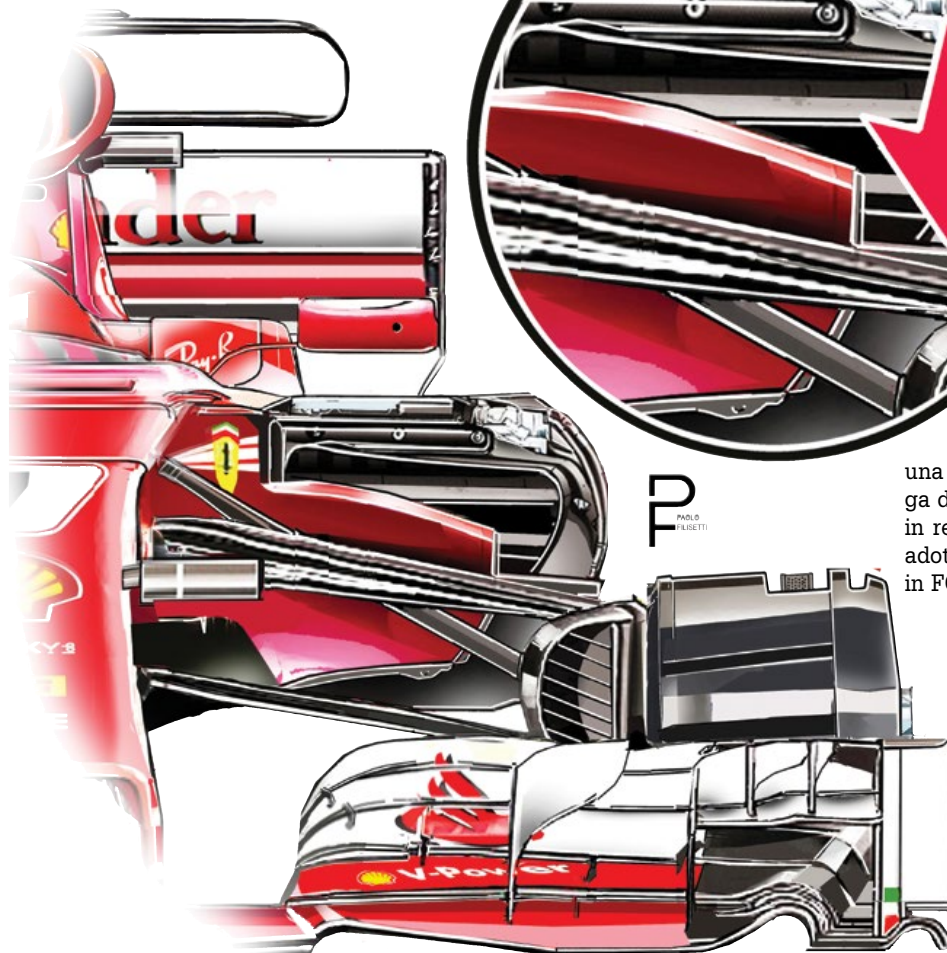
**IN BINOTTO ORA VENGONO CONVOGLIATE LE RESPONSABILITÀ
SIA TECNICHE CHE MANAGERIALI: SCOPRIAMO COSA COMPORTA**

L'avvicendamento tra Maurizio Arrivabene e Mattia Binotto a capo della Scuderia, con l'ingegnere svizzero che da una settimana ricopre il doppio incarico di direttore tecnico e team principal merita, proprio per questo, un'attenta analisi. Non sulle cause, bensì sulla possibilità di concentrare in una sola figura responsabilità che, viste dall'esterno, possono apparire inconciliabili e talvolta, addirittura, conflittuali. In effetti, anche ripercorrendo la storia della Formula Uno degli ultimi

30/40 anni, è praticamente impossibile trovare una situazione corrispondente. Un'eccezione, può essere trovata in Colin Chapman, che però era coadiuvato da Peter Warr, ed un'altra, ma solamente parziale, si può identificare nella figura di Pa-

trick Head, il tecnico inglese co-fondatore della Williams con patron Frank, quindi con un ruolo quasi paritetico, ma comunque ben distinto da quello di team principal ricoperto, invece, egregiamente dal suo socio. Ciò ha fatto ritenere a diversi osservatori, profondi conoscitori della realtà della F1, che la soluzione adottata a Maranello non sia l'ideale e nasconda insidie che potrebbero palesarsi nel lungo periodo.

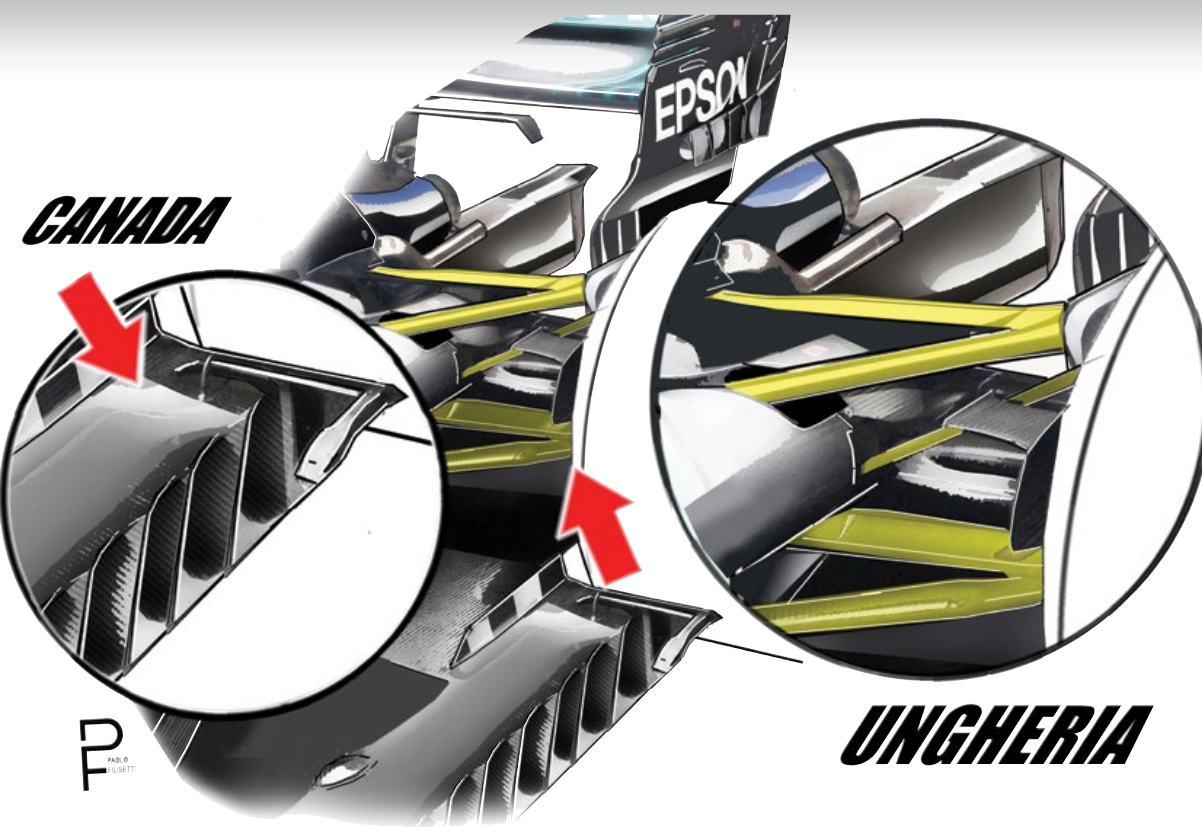
Ma sarà proprio così? A partire dal 2015, quindi proprio dall'inizio dell'avventura di Arrivabene, come team principal, la Gestione Sportiva Ferrari è stata protagonista di un profondo rinnovamento strutturale a livello di ambiti operativi, responsabilità, deleghe e comunicazione interna. Un terremoto silenzioso, molto meno appariscente a livello mediatico di quello che ha coinvolto i vertici la scorsa settimana, ma non per questo meno importante. La ristrutturazione di cui stiamo parlando ha riguardato soprattutto l'area tecnica della Scuderia, che ha progressivamente assunto come modello organizzativo e decisionale, quello della matrice singola, ovvero una struttura "orizzontale". In pratica, non si è avuta, ovviamente, l'eliminazione di una struttura gerarchica, ma ne sono stati ridotti gli "snodi", i rami, creando una più snella interazione/comunicazione tra i vari reparti, e nel rapporto con la direzione tecnica. In questo modo è stata responsabilizzata ogni area operativa, come fosse una sorta di isola produttiva, sulla falsariga di quanto accade a livello industriale, in realtà di ultima generazione. Principi, adottati a livello macroscopico di gruppo, in FCA, da Sergio Marchionne, e divenuti



© P. Filisetti 2017

L'APPORTO DI RESTA

CON SIMONE RESTA, CAPO PROGETTISTA, SONO STATE REALIZZATE LA SF70H, LA SF71H, DUE MONOPOSTO ORIGINALI ED INNOVATIVE. LE FIANCATE, LE PRESE D'ARIA SONO STATI GLI ELEMENTI DISTINTIVI E LA RAFFINATEZZA DELLE SOLUZIONI.



COSTA UOMO DELLA W09

ALDO COSTA, HA SEGUITO MOLTO DA VICINO, L'EVOLUZIONE DELLA W09. PROTAGONISTA DEL RIFACIMENTO DELLE CINEMATICHES INTERNE DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE, FATTORE DETERMINANTE NEL RISCATTO DELLA MERCEDES NELLA SECONDA PARTE DEL 2018.

ti poi modus operandi ben radicato, nella gestione industriale Ferrari. La "semplificazione" della struttura, per quanto riguarda la GeS, ha fornito benefici tangibili nell'iter decisionale, in fase di stesura dei progetti, loro revisioni, soluzione dei problemi. In pratica tra pensiero ed azione, potremmo dire, intercorra un tempo inferiore rispetto a quanto possibile con la precedente struttura piramidale, a tutto vantaggio della rapidità di sviluppo delle monoposto. L'interdipendenza tra i vari reparti, e nel contempo la loro quasi "autogestione", operata dai singoli responsabili, ha poi permesso di snellire, o meglio condividere le responsabilità di alcuni ruoli chiave. Non va infatti dimenticato, a metà del 2018, il passaggio di Simone Resta, che a Maranello ricopriva il ruolo di capo progettista (chief designer), all'Alfa Romeo Sauber, promosso direttore tecnico del team di Hinwil.

Le competenze di Resta sono state "splitate" tra il responsabile dell'aerodinamica/telaio, Cardile, e quello della power unit Iotti. Nei fatti, i due tecnici sono stati in grado di gestire la progressione degli sviluppi pianificati nel corso della stagione, senza subire contraccolpi a livello di competitività della monoposto (fatta eccezione per Singapore e Sochi, ma questa è un'altra storia). La realtà della Ferrari, appare quindi fondata su principi che paiono diversi da quelli dei team rivali, già prima dei fatti più recenti. Anche Mercedes

è strutturata diversamente, ma si avvicina più che altri all'impostazione lasciata in eredità da Marchionne in Ferrari. I ruoli, o meglio le qualifiche in ciascuna squadra, infatti, corrispondono a responsabilità operative diverse, legate alla diversa realtà aziendale. Vero è, che a Brackley è netta, la separazione tra la gestione manageriale strategica, nella persona di Toto Wolff, e quella tecnica di James Allison. Ma è altrettanto vero che si ha una posizione paritetica tra Allison e Andy Cowell, responsabile della struttura di Brixworth, dove nascono le power unit. Una figura di vice team principal, nel recente passato della Mercedes, è stata quella di Paddy Lowe, di fatto una connessione manageriale tra il reparto tecnico, e il top management, più funzionale alla determinazione del budget di sviluppo, e valutazione delle priorità strategiche, che alla conduzione operativa quotidiana.

Non è casuale, che Mercedes, pur mantenendo profonde differenze sia il team strutturalmente meno lontano dalla Ferrari. La casa di Stoccarda, infatti, ben prima del gruppo FCA con Marchionne, ha sfruttato metodologie, processi e conoscenze maturate nell'ambito industriale. I detrattori della recente scelta operata da John Elkann, potrebbero però argomentare che proprio Mercedes fosse con Renault, uno dei team che si era fatto avanti con Binotto, associato cioè anche all'uscita di Aldo Costa, ora consulente esterno

del team. In realtà, come anche per la Renault l'inserimento (non immediato) di Binotto, avrebbe rappresentato un rafforzamento anche a livello metodologico, e il contemporaneo indebolimento di un team rivale. Con questo, non intendiamo dire che la precedente separazione tra il ruolo di team principal e di direttore tecnico, a Maranello, generasse "ridondanza gerarchica" ma che proprio ora sia il momento più favorevole per accorparli. La presenza a livello politico di un tecnico, in vista della discussione sulle regole in vigore dal 2021, può rappresentare un vantaggio e in concreto la certezza di non subire decisioni altrui.

A livello di gestione degli sviluppi, i singoli responsabili riportando comunque a Binotto, saranno in grado di procedere senza sussulti. Insomma, una scelta che nel breve periodo dà stabilità alla GeS piuttosto che indebolirla. Un esempio che potrà essere seguito? Difficile dirlo, l'insidia non è rappresentata dalle difficoltà operative di gestione del doppio incarico, ma nel momento in cui a livello manageriale/sportivo si effettuassero scelte sbagliate. In tal senso sul campo, al muretto, Binotto non sarà solo, avendo al suo fianco Laurent Mekies (ex Toro Rosso e FIA), direttore sportivo da Abu Dhabi 2018, rappresentando l'anello della struttura che a Maranello mancava da quando Massimo Rivola (ora all'Aprilia) passò alla Driver's Academy. ●



Ferrari ai raggi X

RIPERCORRIAMO I RECENTI 25 ANNI DELLA ROSSA PER MEGLIO INQUADRARE L'ULTIMA RIVOLUZIONE NELLA SUA GESTIONE

Per comprendere al meglio la valenza assoluta delle stagioni di un team – i rapporti di forza che si creano con gli avversari e le situazioni organizzative ed emozionali che condizionano inevitabilmente i risultati sportivi – bisogna sempre allargare la visuale collocandosi nel periodo storico di riferimento. E quindi, per capire bene come si è arrivati a questa Ferrari – compresi gli avvenimenti di questi giorni che hanno portato ad una nuova organizzazione gestionale – proviamo a ripercorrere questi ultimi 25 anni di Storia della Ferrari e della F1.

Ripartiamo infatti dal 1993, anno in cui un certo Jean Todt prese le redini di una Gestione Sportiva abbastanza disastrosa nei risultati sportivi. Si veniva infatti da un '92 in cui la Ferrari si era classificata 4ª nei Costruttori ma, quel che è peggio, ad anni luce da Williams, McLaren e Benetton che la precedevano. Con la distribuzione punti di allora, Williams era stata iridata con 164 punti e la Ferrari 4ª a 21. Una debacle senza mai la possibilità di giocarsi qualche chance.

E fu così che il neo presidente Montezemolo affidò al manager francese la ricostruzione organizzativa, tecnica e sportiva del team. I successi li ricordiamo bene tutti. Sei Mondiali Costruttori e 5 titoli Piloti vinti di fila. Però, ciò che forse rimuoviamo troppo spesso dalla memoria è che

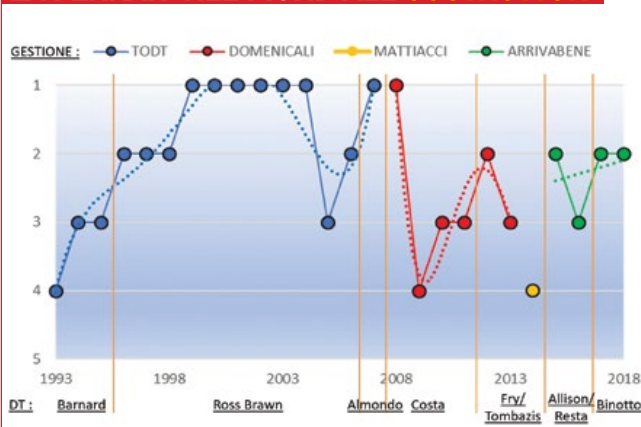
per tornare a vincere ci vollero 7 stagioni, dal 1993 al 1999. Tassello dopo tassello, Todt costruì un'armata invincibile di talenti di valore assoluto e plasmò un'organizzazione forte e funzionale. Ognuno per le proprie competenze che sono, di fatto, i pilastri fondamentali di una sana ed efficiente Squadra Corse. In primis, Ross Brawn e Rory Byrne nel settore tecnico e un certo Michael Schumacher a finalizzare il tutto. Ci misero comunque 7 anni per completare la "remuntada". Perché le competenze, da sole, non bastano. E perché gli altri – Williams, McLaren, Benetton – avevano preso un bel vantaggio e non si erano certamente messi in ferie. Fu un ciclo di vittorie entusiasmanti dal '99 al 2004. Poi, dopo due anni a bocca asciutta e prima di sciogliersi completamente, quello squadrone lanciò nella Storia ancora un fuoco d'artificio finale con una doppietta Costruttori-Piloti nel 2007, con Raikkonen che nel frattempo aveva sostituito Schumi. Sulla scia di quei successi formidabili arrivò ancora un ultimo titolo Costruttori nel 2008 sotto la guida gestionale di Stefano Domenicali. A cui si accompagnò, ma solo per qualche istante, anche il titolo Piloti di Massa prima che Hamilton, a Interlagos, glielo strappasse sorpassando Timo Glock a 2 curve dalla fine dell'ultimo giro. Nel frattempo però, uno dopo l'altro, se n'erano andati tutti. Todt, Brawn, Schu-



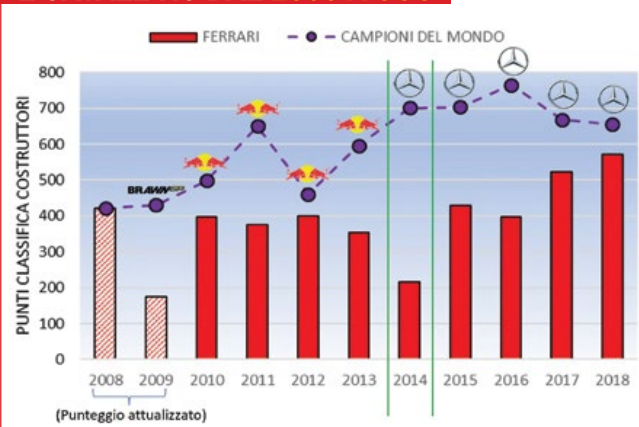
GETTY IMAGES

mi, solo Byrne rimase part time a fare da consulente ai nuovi capi-progetto. Ed allora Domenicali fu costretto ad avviare una ricostruzione tecnico-organizzativa che andò a cozzare sportivamente con il predominio dell'emergente Red Bull che sincronizzando le qualità tecniche di Newey col talento del giovane Vettel vinse per 4 stagioni di seguito. La Rossa fu competitiva solo nel 2010 e nel 2012 quando sfiorò molto da vicino il titolo Piloti, perso da Alonso rispettivamente per soli 4 e 3 punti e per una serie di circostanze non solo tecniche. All'inizio del 2014 Domenicali rassegnò le dimissioni e fu sostituito da Mattiacci, scelto da Marchionne che nel frattempo aveva sostituito Montezemolo alla Presidenza. Fu un'annata pessima in cui la Ferrari tornò a navigare nelle acque tempestose che aveva lasciato vent'anni prima. Una stagione sportiva che, non va dimenticato, inaugurò la rivoluzione tecnica delle motorizzazioni ibride in cui Mer-

LA FERRARI NEL MONDIALE COSTRUTTORI



IL CAVALLINO DAL 2008 A OGGI





SCHUMACHER IL GRAN SOVRANO

Tutti i grafici nella storia Ferrari, recente o meno, si impennano quando prendono in considerazione l'era Schumi, che va dal 1996 al 2006

cedes ci si tuffò da protagonista assoluta. Uno stradominio tecnico e organizzativo che, lo sappiamo, non è ancora terminato oggi.

Dopo il disastroso 2014, riparti un'altra ricostruzione tecnico-organizzativa, stavolta indirizzata dall'autorevolezza autoritaria del presidente Marchionne. Si puntò su risorse interne iniziando via via a comprendere qualcosa in più delle tematiche "ibride". Ed il gap dai Campioni del Mondo della Mercedes si ridusse progressivamente, pur non consentendo mai di riportarsi lassù, sulla terrazza del mondo, superando i migliori né in termini di singoli né come squadra. Dopo la gestione Todt, la Ferrari ha affrontato due rivoluzioni organizzative facendo contemporaneamente i conti con due cicli vincenti. Quello Red Bull e quello Mercedes. Due scenari che hanno visto prevalere il mix migliore, considerando competenze tecniche, organizzazione e lucidità sportiva. Proprio come

successes con il Super Team di Maranello dei primi anni Duemila. Perché alla fine vince sempre solo uno...

È un dato di fatto che negli ultimi dieci anni la Ferrari non è mai più riuscita a produrre una vettura che fosse competitiva come allora, né nel giro secco in qualifica né come rendimento in gara. Lo vediamo bene anche dando uno sguardo all'andamento cronologico del distacco medio registrato in qualifica dalla migliore delle Ferrari rispetto alla pole. E dalla percentuale di pole colte in ogni campionato. Negli anni d'oro le pole sono state conquistate all'incirca nel 50-60% delle gare, mentre nelle ultime due annate non si è arrivati al 30%.

Carenza di competitività delle vetture portate in pista negli ultimi dieci anni, dunque. Almeno rispetto alla migliore concorrenza, che si è chiamata per un po' Red Bull e poi Mercedes. Che poi vuol dire carenza di competenze tecniche nel pensarla, realizzarla e svilupparla durante la stagione. Questo emerge dai "numeri". Ma è davvero tutta qui la spiegazione dietro l'assenza della Ferrari dalle vittorie assolute?

Ebbene, le competenze sono la regola, l'ingrediente fondamentale col quale costruire un team vincente. Soprattutto in F1 che è una delle massime espressioni tecnologiche. Però poi sono essenziali anche i valori emozionali, coniugati con l'organizzazione. Un team funziona quando si va d'accordo. Quando obiettivi e metodi sono chiari e condivisi e quando tutti procedono coesi alla medesima velocità e con la stessa determinata convinzione verso l'obiettivo comune. Coesione dunque, che è una qualità altrettanto fondamentale quanto le competenze. Perché un team che non è coeso, un team dove non c'è fiducia e stima reciproca, non sarà mai in grado di essere competitivo. Anche se mette insieme le migliori competenze. Questo è un assioma del Motorsport. Una verità assoluta

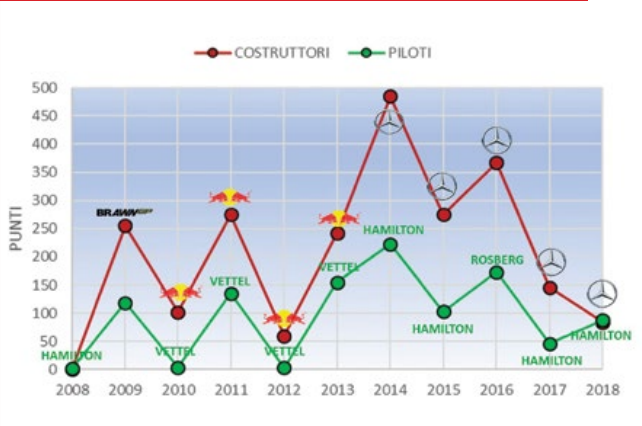
che non va mai messa da parte. La serenità non ha sempre avvolto benevolmente la struttura di Maranello. Sicuramente non negli ultimi mesi, quando è venuta a mancare la mano - autorevole ma anche autoritaria - di Marchionne. E come nella migliore tradizione dei partiti politici italiani, sono prevalse le correnti che sono tutto meno che l'espressione di una coesione di intenti. Tutto meno che foriere di risultati positivi. E infatti abbiamo visto com'è finita... Nonostante fosse da dieci anni che la Ferrari non si portava così vicina al top nella Classifica Costruttori.

Ora in Ferrari si riparte con una nuova organizzazione, basata sulla scelta di una tra le correnti che erano in contrasto. Viene dato il massimo potere a Mattia Binotto che da Direttore Tecnico diventa anche Team Principal, assumendo così anche le responsabilità sportive, gestionali interne e politiche verso le istituzioni. Un uomo solo al comando. Compito assolutamente non facile. E probabilmente proprio per questo, va detto, scelta non così ortodossa nel Motorsport dei nostri tempi, soprattutto ai massimi livelli. Vedremo se a Maranello tornerà il sereno. Soprattutto se Binotto sarà in grado di coniugare quelle qualità emozionali che abbiamo sottolineato prima con le competenze tecniche che non sembrano al momento essere inferiori al top. Non è un mestiere facile quello del Team Manager e non è solo della tecnica che ci si deve curare.

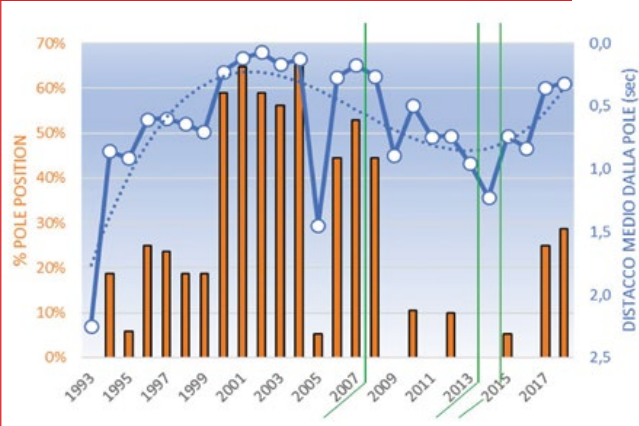
Che poi, se guardiamo a casa degli altri, Toto Wolff dirige il team Mercedes dal gennaio del 2013 ed ha contribuito a cementare una squadra di alto livello il cui nucleo stabile è stato via via impreziosito dai migliori tecnici fuoriusciti da altre squadre (anche dalla Ferrari, tra l'altro dopo aver occupato per un tempo più o meno lungo il ruolo di Direttore Tecnico). Squadra stabile, dunque, da anni. Molto coesa e competente.

Ed i risultati sono lì che parlano. ●

DISTACCO FERRARI DAL 1° CLASSIFICATO



LE PERFORMANCE ROSSE IN QUALIFICA



TEST PRE 24 ORE



Daytona

la sfida è aperta

LA MAZDA DI JOEST TIRA LA COLTELLATA SUL GIRO SECCO, MA IL VENTAGLIO DEI FAVORITI È AMPIO CON ALONSO IN AGGUATO SULLA CADILLAC DI TAYLOR. MAX ANGELELLI SPIEGA LA MARATONA 2019



di Diego Fundarò

I test pre 24 Ore di Daytona hanno emesso un verdetto nella classe regina: ognuno degli 11 equipaggi Dpi avrà la possibilità di giocarsi la vittoria. Ma ai Roar Before sotto i riflettori sono finiti soprattutto il Team Joest ed il Wayne Taylor Racing. Il primo ha impressionato per il livello di competitività raggiunto dalle Mazda Riley Multimatic, capaci di svettare in 4 delle 7 sessioni e di segnare con Jarvis la pole virtuale nella simulazione di qualifica. Il pluri-titolato team tedesco inizia a raccogliere i frutti del lavoro iniziato a metà '17, passato attraverso il recente addio alla direzione di Ralf Juttner a favore di Jan Lange, l'inserimento di due tecnici ex Audi LmP1 come Leena Gade e Brad Kettler e la collaborazione allo sviluppo della RT-24P di George Howard-Chappell. Il WTR ha invece presentato una line up stellare, con Alonso e Kobayashi aggregati a Jordan Taylor e Van der Zande. I due piloti Toyota hanno completato oltre 40 giri a testa, con Kobayashi subito al top nella seconda sessione ed Alonso accreditato del 2° cronometro nella terza. Per avere un quadro più completo della situazione abbiamo chiesto una valutazione a Max Angelelli, socio di Taylor e trionfatore 2 volte a Daytona, l'ultima delle quali ha sancito nel 2017 il suo abbandono alle vesti da pilota. ➔

ALONSO CON TAYLOR PUNTA A VINCERE

Sopra, la Cadillac del team di Wayne Taylor che nutre non nascoste ambizioni di vittoria assoluta, con Max Angelelli ai box in veste di capitano non giocatore, a destra, e in pista individualità di spicco quali Nando Alonso, qui, sotto, con un altro ex pilota di F1, il suo neo-compagno di squadra Kamui Kobayashi



←-----
- **Max, come si sono inseriti in squadra Fernando e Kamui?**

«Nessuna sorpresa, sono piloti di altissimo livello, in fondo sai già chi ti arriva in casa. Sono stati subito velocissimi. Kamui, appena entrato in macchina era già in cima alla lista dei tempi; e fa una certa impressione vedere Fernando lavorare con noi, che rimaniamo pur sempre un piccolo team rispetto alle grandi realtà in cui ha lavorato nella sua carriera. Ma il suo approccio è appunto impressionante, molto attento e si applica al massimo. Ho la fortuna di potergli parlare in italiano e ciò rende tutto ancora più particolare. Penso che abbiamo i 4 piloti più veloci nel paddock e ora tutta la responsabilità è sulle nostre spalle».

- **Vi aspettavate le Mazda Joest ad un tale livello? Nel finale della scorsa stagione avevano già mostrato progressi, ma non prestazioni paragonabili a quelle viste al Roar...**

«Non sono sorpreso, Imsa gli ha concesso modifiche di aerodinamica che avrebbero per forza aumentato la loro performance. Poi dietro c'è un team forte e ci aspettavamo che sarebbero arrivati. Meglio che i loro tempi siano usciti già nei test che scoprirli più veloci di 1" in gara».

- **Quindi pensi che abbiano già mostrato il loro potenziale, che abbiano scoperto le carte?**

«Sì, penso sia così! E mi fa piacere che abbiano agito in maniera onesta mostrando quello che valgono».

- **Rispetto agli stessi test dello scorso anno avete migliorato di quasi 2 secondi e mezzo, tutto merito del passaggio alle Michelin?**

«Per chi, come noi, ha le stesse macchine dello scorso anno, la differenza è tutta lì. Forniscono una miscela sola uguale per tutti ma che garantisce prestazioni superiori».

- **Dopo la grande stagione dell'Oreca del Core Racing, Imsa ha deciso la separazione tra Dpi e LmP2, che sono anche state rallentate nelle prestazioni. Scott Atherton, manager del campionato, si è detto meravigliato della scarsa risposta dei team europei LmP2 e che si augura una partecipazione più alta. Condividi la scelta fatta dagli organizzatori?**

«Credo sia la scelta giusta. Sono business diversi e bisogna distinguerli. Non si può pensare che una Casa che investe tanti soldi si veda poi battuta da un team che ha comprato una vettura standard. Mi meraviglio che Scott sia sorpreso, ma si è sempre saputo che per un team europeo queste gare sono molto costose. Lo scorso anno c'è stato il fattore novità, ma le novità spesso non durano. Credo che difficilmente in futuro avremo squadre europee in Imsa».

- **Voi, intesi come Gm-Cadillac, siete in controtendenza rispetto alle altre Case, che si affidano ad**

NON MI
SORPRENDE
DI VEDERE FORTE
LA MAZDA DI JOEST.
È MEGLIO SAPERLO
DA SUBITO

MAX ANGELELLI

”





**MAZDAL AL TOP
MA NON E' DETTA...**

Sopra, una Ferrari in una fase delicata; a lato, la promiscuità tra Gt e prototipi e, in basso, Alex Zanardi sorridente dopo aver provato la Bmw M8, al centro. Nell'altra pagina, due noti ex F.1, Rubens Barrichello e, in basso, Fernando Alonso, qui col proprietario del team Wayne Taylor. Nell'altra pagina a sinistra la Mazda di Joest, al top in prova



un solo team. Quest'anno sono ben 6 le Cadillac by Dallara in Imsa: è un vantaggio o uno svantaggio?

«Se lo guardo con gli occhi di una Casa automobilistica, che avevo fino all'anno scorso quando ero direttamente coinvolto, è indubbiamente un vantaggio, perché si moltiplicano le possibilità di vincere il titolo costruttori. Con gli occhi di un proprietario di team, che sono quelli che ho ora, vedo un chiaro svantaggio: è una dispersione di energie che finisce per far dividere la torta in troppe parti, scontentando un po' tutti».

- La fetta sarà più piccola, ma voi siete comunque molto abili nel trovare nuove risorse, come mostrano i nuovi sponsor presentati a Daytona...

«Il mio socio Wayne Taylor è particolarmente abile nel marketing, è l'unico nel paddock Dpi a saper trovare gli sponsor. Se guardi le altre macchine, nessuna ne ha come noi. Action Express ha due loghi: uno è il proprietario della vettura (il pilota Eric Curran col marchio Whelen n.d.r.), l'altro è il Mustang

Sampling e non so il loro livello di coinvolgimento. Posso dirti che abbiamo executive anche dal Giappone presenti a ogni gara; Kamui ora ha in programma un tour a Tokio alla sede di Koni-Minolta. Ed il merito è tutto di Wayne, che riesce a instaurare una collaborazione seria con i nostri partner, mentre a me spetta quella che è la gestione tecnica».

- Era tuo acerrimo rivale ai tempi delle formule, dove vi divideva anche il fatto di essere entrambi bolognesi. Come vedi l'arrivo in Imsa di Zanardi, hai avuto modo di incontrarlo, avete scambiato qualche parola?

«L'ho visto un attimo e mi ha detto: "Oh, sono venuto a trovarti a casa tua!" e ci siamo detti di rivederci con calma. A Daytona c'era anche Francesco "Checco" Ravera, mio ingegnere quando vinsi l'Italiano di F3, che lo seguiva a suo tempo quando correvamo contro. Ora Checco lavora con Amato Ferrari, lo sono andato a prendere per andare a trovare Alex e fare una rimpatriata dell'RC Motorsport, il team più vincente di allora dove tutti e 3 abbiamo militato. Ma al suo box non c'era e non ho più avuto modo di cercarlo. Alex in Italia è un Supereroe e qui è conosciuto da tutti nel paddock, il suo ritorno in America fa molto bene all'ambiente. Mi piacerebbe che non fosse solo per una gara. Anzi, sono sicuro che quello che riesce a fare con una Gt potrebbe anche farlo con un prototipo».

- Ti piacerebbe farlo correre con la vostra Dpi?

«Alla grande! E farei di tutto per farlo andare forte e per vederlo combattere con piloti con talento del suo livello. Sono sempre favorevole a nuove sfide!». E chissà se ad Alex l'idea non stuzzichi, così tanto da convincere anche Max a tornare al volante per fare equipaggio con lui. Sarebbe una nuova e intrigante pagina da scrivere. Non male... vero Alex? ●

Corvette subito ipercompetitiva

NELLA GTLM LA VETTURA USA È AL TOP CON MAGNUSSEN SR, ANCHE SE IL BOP PRIMA DELLA GARA PUÒ RIVOLUZIONARE ANCORA TUTTO

GTLM con una lotta senza quartiere

I tempi ottenuti dalle Gtlm confermano che la categoria sarà come sempre agguerritissima. Jan Magnussen ha portato la Corvette campione uscente in cima alla lista dei tempi con 1'42"651, ma con 9 Gt racchiuse in 0.640" è meglio non sbilanciarsi in pronostici, anche perché il Balance Of Performance potrebbe entrare in azione prima della gara, modificando l'equilibrio emerso nei test. Ferrari ha lo svantaggio di avere la sola 488 Gte Evo del team di Giuseppe Risi contro le due vetture di Bmw, GM, Ford e Porsche. Ma presenterà alla 24 Ore un equipaggio di valore assoluto, con i Campioni del Mondo Wec Pierguidi e Calado che si uniranno a Rigon e Molina, incaricati dei test pre gara. Il veneto ha svolto una gran parte del lavoro di messa a punto con ben 98 giri (secondo solo a Bamber con 102) mentre altri 60 li ha chiusi lo spagnolo, terminando il suo programma la seconda giornata. Soddisfazione e fiducia nelle parole di Davide a test conclusi: «Abbiamo provato tanto e su più fronti, soprattutto le nuove gomme soft e medie, con qualche novità di setup ed il bilanciamento della macchina è OK. Ora vedremo come sarà il B.o.P, ma se gli altri non si sono nascosti siamo tutti sulla stessa linea».

GRAN TURISMO EFFERVESCENTE

Varietà di classi. Case in pista e sfide nella categoria Gran Turismo, qui con Lamborghini, sotto, Acura, bell'altra pagina al centro, e Ferrari, in basso



Zanardi brilla con la Bmw M8 Gte ufficiale

Dopo il primo assaggio fatto in dicembre, Alex Zanardi ha partecipato al Roar Before con la Bmw Gte ufficiale del team RLL. Alex, che ha diviso il volante della M8 #24 con Jesse Krohn, John Edwards e Chaz Mostert, ha saltato il primo giorno di test per poi scendere in pista nel secondo e terzo, concludendo il suo programma con un totale di 48 giri ed un miglior crono di 1'44"340 segnato nel corso della 5° sessione, a poco più di un secondo dal tempo ottenuto da Edwards con la M8 in condizioni di qualifica.

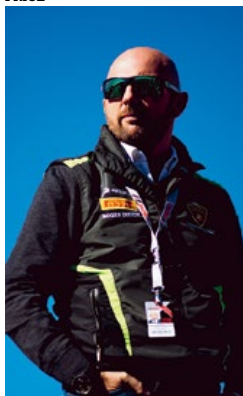
Soddisfatto del lavoro svolto, Alex si è poi diretto a New York, dove si è impegnato nella promozione del campionato Imsa, giunto all'edizione del Cinquantenario, in una intensa due giorni presso i più importanti network media di Manhattan, conclusa nella giornata di martedì con il suono della campana di chiusura del mercato azionario NASDAQ, con tanto di video trasmesso su maxischermo a Times Square.

GTD con la Lamborghini in prima linea

23 Gtd hanno animato i primi 2 giorni del Roar, con ben 8 marchi rappresentati e 89 piloti in pista. Impossibile avere un'idea precisa dei valori in campo ed il miglior tempo segnato da Hindman con la Acura Nsx del Meyer Shank non può essere considerato troppo indicativo, visto che ben 36 piloti sono racchiusi in meno di 1" e che la minaccia di una variazione del Balance of Performance ha consigliato a tutti di non uscire allo scoperto. Resta il fatto che la Gt giapponese by Jas Motorsport è ormai costantemente al top della categoria ed è sembrata l'unica a girare a pieno potenziale, come conferma anche il 2° tempo di classe di Ana Beatriz Figueredo, pi-



PRICE



**OTTIMI RISCONTRI
IN LAMBO
SIA PER IL KIT EVO
CHE SUL VERSANTE
DELL' AFFIDABILITÀ
PURA**

GIORGIO SANNA



lota più veloce di un equipaggio tutto rosa che allinea anche Katherine Legge, Christina Nielsen e Simona De Silvestro. Di certo le Lamborghini Huracan saranno ancora protagoniste della 24 Ore, forti del primo successo ottenuto un anno fa, del debutto della nuova versione Evo e del numero più alto di vetture in pista, salito a 5 con il ritorno di Ebimotors con Fabio Babini "Gold" dell'equipaggio.

La #11 del Grt Grasser vincitrice dello scorso anno ha portato a termine il programma pianificato per i test, con Bortolotti e compagni che non hanno mai dato l'impressione di cercare la prestazione cronometrica. Stesso discorso per Mapelli e Caldarelli, sulle Huracan di Magnus e Paul Miller Racing, mentre il team PPM, al debutto in Gtd e proveniente dal Super Trofeo North America, necessita di fare esperienza. A Giorgio Sanna, capo del motorsport Lambo, il punto della situazione: *«Abbiamo usato il kit Evo con B.o.P. 2018 con ottimi riscontri sia dai piloti Pro che dai gentleman. Anche l'affidabilità è stata ottimale, visto che non abbiamo riscontrato nessun problema tecnico. Ora guardiamo alla gara, dove sarà fondamentale arrivare bene alle ultime 2 ore, quelle decisive per giocarsi la vittoria».*

Tre le Ferrari 488, con la new entry brasiliana Via Italia Racing che si è aggiunta alla Spirit Of Race di Amato Ferrari e Scuderia Corsa. Porsche ha schierato la nuova 911 Gt3 R, subito competitiva nelle mani di Seefried e Cairoli, mentre la sorpresa è stato il 3° crono di Montecarlo con la Lexus del team AIM, di proprietà delle leggende Indycar Jimmy Vasser e Danny Sullivan. In vista della 24 Ore sarà importante per tutte le squadre la gestione dalle gomme Michelin, di cui il costruttore francese ha inizialmente dichiarato una durata non superiore a 120 Km, correggendo poi il tiro a 120 Miglia (193 Km) per i 25 treni deliberati per la gara.

Ciò porterà inevitabilmente a cambi più frequenti, in quanto una tenuta così bassa renderà un azzardo tentare il doppio stint con gli stessi pneumatici, possibile solo in caso di safety car; ed il divieto di poterli scaldare prima ai box creerà altri problemi, soprattutto di notte quando la temperatura scenderà notevolmente (anche attorno ai 5°C a fine gennaio). Ripartire dalla pit lane col buio ed a gomme fredde renderà la curva di uscita ed il muretto che la separa dalla pista l'insidia peggiore da cui dovranno guardarsi i piloti della Gtd.





Caccia ancora aperta



AL-ATTIYA SALDAMENTE AL COMANDO DELLA DAKAR. IL QATARIOTA GUIDA LA GARA DAVANTI A LOEB, CHE HA SCAVALCATO PETERHANSEL NELLA TAPPA DOPO IL GIORNO DI RIPOSO

di **Daniele Sgorbini**

Le noie, neppure troppo grosse visto quel che è capitato agli altri, le ha patite soltanto il giorno due. Nei 442 km di prova speciale tra Pisco e San Juan de Marcona, Nasser Al-Attiya ha lasciato in giro poco più di 7 minuti e mezzo e ha per ora chiuso lì i conti con la donaccia bendata. Già, perché da quel momento in poi, la Dakar del qatariota, che divide l'abitacolo della Toyota Hilux ufficiale numero 301 con Mathieu Baumel, è stata praticamente perfetta: passato in testa nella terza tappa, da San Juan de Marcona ad Arequipa, che tante polemiche ha creato per le imprecisioni nel road-book, il principe mediorientale non ha più mollato il colpo e anzi ha seguito ad attaccare ogni volta che ne ha avuto l'occasione. Lo ha fatto - e bene - pure dopo il giorno di riposo, nella lunghissima tappa che domenica ha ridato fuoco alle polveri dopo le due frazioni marathon che hanno preceduto la pausa di sabato. Negli oltre 800 km che hanno riportato i concorrenti da Arequipa di nuovo a San Juan de Marcona, Al-Attiya è partito subito lancia in resta e ha ulteriormente allungato in classifica, capitalizzando al massimo la giornata storta capitata a Stephane Peterhansel: Monsieur Dakar è infatti rimasto bloccato per oltre venti minuti sulle dune di Tanaka, proprio all'inizio della sesta speciale. Per uscirne, il francese ha pure dovuto far ricorso all'aiuto del compagno di squadra Przygonski e dopo essersi levato d'impaccio è ripartito a tutta, cercando di recuperare il tempo perduto con una frazione in rincorsa e prendendosi pure qualche rischio. Alla fine, grazie anche alle incertezze di Al-Attiya e Loeb all'ultimo way point, ha limitato i danni, perdendo il secondo posto ma rimanendo comunque sul podio provvisorio.

Altra tappa sugli scudi invece per Sébastien Loeb, di nuovo davanti a tutti proprio come due giorni prima. Secondo in classifica, nonostante il ritardo sia piuttosto pesante, il bicchiere non può che essere considerato mezzo pieno per il francese, che al via con la 3008 Dkr privata gestita dalla Ph Sport, ha finora francamente tratto il massimo dai mezzi a sua disposizione. Chi invece ha dovuto rivedere ben presto i propri piani è stato, suo malgrado, Carlos Sainz. Il trionfatore della passata edizione, al via con la Mini in versione Buggy, ha pagato un prezzo altissimo nella terza frazione, quando è finito in un fosso dopo nemmeno 40 km di speciale. Uscita che,

PRIMA PARTE TRA LE POLEMICHE

Al Attiya inseguito da Peterhansel: la prima parte della Dakar tutta peruviana si è consumata tra le polemiche con il qatariota al comando e che insegue il sogno vittoria



con oltre 4 ore di ritardo accumulate per risistemare l'avantreno della sua vettura, gli è costata la gara e nella quale non è stato indifferente, secondo il madrileni, il ruolo giocato da un'impresione del road-book. Sorte simile è toccata lo stesso giorno a Giniel De Villiers: il pilota Toyota, al comando della generale dopo la seconda tappa, nel giorno tre è uscito di classifica dopo aver perso una vita per un problema tecnico alla sua Hilux. Idem per il compagno di squadra Ten Brinke, che il grosso del tempo lo ha perduto il giorno dopo. Entrambi tagliati fuori dalle posizioni che contano, potranno però essere fondamentali come assistenze veloci per gli ultimi giorni di gara di Nasser Al Attiyah, sempre più lanciato verso la sua terza vittoria alla Dakar.

La Toyota vuole Alonso!

Vada come vada, la sua Dakar la Toyota l'ha già vinta. Non fosse altro per l'enorme attenzione che i giapponesi stanno catalizzando sul proprio marchio con l'interesse, ormai dichiarato apertamente, di portare Fernando Alonso a correre sulle dune a bordo di una Hilux! Che l'asturiano due volte Campione del Mondo di F1 sia un eclettico è noto, così come è risaputo il suo desiderio di rincorrere la Triple Crown, al cui completamento manca giusto la 500 Miglia di Indianapolis. Ma correre la Dakar, per un pilota mai uscito da cordoli e circuiti, è decisamente un'altra cosa. Eppure l'operazione procede: partita su input dello stesso Alonso, che ha chiesto a Nasser Al-Attiyah di fare un test con un suo mezzo, si è poi sviluppata e sta coinvolgendo la filiale sudafricana della Toyota, che dovrebbe organizzare la prima presa di contatto di Nando con il mondo del cross country. Il test insomma si farà e potrebbe rappresentare davvero il primo gradino della scala di Alonso verso la Dakar.

Elena durissimo per gli errori sul road book

È stata una prima settimana decisamente agitata alla Dakar e non solo per la lotta al vertice. Gli organizzatori e la direzione gara sono stati duramente contestati da molti equipaggi a causa di alcuni errori sul road book. Da un lato gli uomini diretti da Etienne Lavigne hanno cercato di mostrare un rigore assoluto, mettendo al bando i "map men" e sottolineando il divieto di integrare i radar forniti dall'organizzazione, dall'altro però in tanti hanno trovato da ridire sull'accuratezza delle mappe. A far da "portavoce" per tutti è stato Daniel Elena, che alla fine della terza tappa è stato durissimo: «Quando io faccio un errore, lo riconosco. L'ho sempre fatto e posso ritenermi fiero di esserne in grado. Ma sono enormemente deluso di vedere che le persone che gestiscono un evento della portata della Dakar non ne siano capaci». Ancora il copilota di Loeb: «Fosse per me, avremmo lasciato perdere e saremmo subito ripartiti per preparare al meglio il Montecarlo. Con la testa, io sono già là. Di certo il prossimo mese di gennaio non lo passeremo più qui ma all'Africa Eco Race». Successivamente dall'Asso hanno riconosciuto che nella 3ª tappa ci fosse un'indicazione non perfettamente chiara sul road-book, con una torre dell'elettricità riportata un paio di km oltre la posizione reale. Il tempo perduto da



TROPPI SBAGLI
PER GLI
ORGANIZZATORI. DI
CERTO IL PROSSIMO
GENNAIO NON LO
PASSEREMO QUI
MA ALL'AFRICA
ECO RACE

DANIEL ELENA



chi ha sbagliato strada affidandosi a quell'indicazione, non è stato però restituito. Assai discutibile anche il trattamento riservato al nostro Nicola Dutto, il coraggioso motociclista paraplegico che puntava al traguardo di Lima: nella 4ª tappa, autorizzato dai commissari e dal regolamento, ha lasciato la speciale per raggiungere direttamente il bivacco, dopo che due dei suoi tre "ghost riders" (i motociclisti accompagnatori) avevano avuto un problema tecnico. All'arrivo la doccia fredda dell'esclusione. Il mattino dopo, resasi conto dell'errore la direzione gara lo ha riammesso, ma ormai la moto e il materiale di Nicola erano già stati caricati sul camion.

Italiani in chiaroscuro

Delusione enorme per due equipaggi tricolori. Quello formato da Gianpaolo Bedin e Guido Toni, al via con il buggy Raitec auto costruito, si è arreso già nella prima tappa. Poco oltre sono andati Fabio Del Punta e Stefano Sinibaldi, finiti fuori tempo massimo dopo il cedimento di una sospensione: «Ci siamo presentati al via con un Can-Am allestito per il regolamento Dakar giusto in tempo per l'imbarco a Le Havre, avevamo fatto 3 giorni di test in Tunisia che erano andati bene ma evidentemente le modifiche apportate dopo i test - che non abbiamo avuto modo di provare - hanno peggiorato la macchina anziché migliorarla. Dopo 20 km ha ceduto





RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

A sinistra, Loeb ed Elena attualmente al 2° posto: sotto eccoli al lavoro sulla 3008 Dkr. Sotto al centro, Camelia Liparoti. In basso nell'altra pagina Bedin, out. E sotto Sainz, finito in un fosso al debutto sulla Mini



un triangolo di una sospensione senza aver preso botte o fatto salti particolari. Il pezzo di ricambio era al bivacco e il team appena ha potuto è partito per portarcelo, ma eravamo in una posizione scomoda tra le dune molto alte e difficile da raggiungere, così abbiamo fatto notte e siamo andati fuori tempo massimo».

Del Punta è deluso, ma c'è la Dakar...: «Una severa lezione, alla Dakar non si può improvvisare, si deve arrivare preparati in ogni dettaglio. Vorrà dire che inizieremo sin da ora la preparazione per il prossimo anno includendo qualche gara test». L'equipaggio toscano ha deciso di non sfruttare la possibilità offerta dal regolamento 2019 e di non ripartire dopo la giornata di riposo: «In tutta sincerità ci siamo resi conto che il divario tecnico con gli altri mezzi è troppo elevato e le possibilità che si ripresenti il problema sono elevate. L'auto deve essere modificata per essere sufficientemente robusta ed all'altezza di una competizione come la Dakar, ce ne siamo resi conto qua. E poi chi parte per la seconda settimana non avrà neanche l'onore di risalire sulla pedana d'arrivo se riesce a terminare, il sogno Dakar è ormai svanito». Prosegue invece l'avventura di Camelia Liparoti, giunta a giorno di riposo in 52. piazza e quella del trio Schiumarini-Salvatore-Succi, 61° nella generale con il loro Raptor dopo la prima metà di gara. ●



CLASSIFICHE

La classifica generale dopo la 6° tappa: 1. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) in 21.01'31"; 2. Loeb-Elena (Peugeot 3008 Dkr) a 37'43"; 3. Peterhansel-Castera (Mini John Cooper Works Buggy) a 41'14"; 4. Roma-Haro-Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 45'24"; 5. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 1.23'35".

TAPPA PER TAPPA

7 gennaio: tappa 1, Lima-Pisco (331 km, 84 di prova speciale): 1. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) in 1.01'41"; 2. Sainz-Cruz (Mini John Cooper Works Buggy) a 1'59"; 3. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 2'00"; 4. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota Hilux) a 2'18"; 5. Al Rajhi-Gottschalk (Mini John Cooper Works Rally) a 2'28"; 6. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 2'40"; 7. Peterhansel-Castera (Mini John Cooper Works Buggy) a 2'57"; 8. Ten Brinke-Panseri (Toyota Hilux) a 3'19"; 9. Hunt-Rosegaar (Peugeot 3008 Dkr Maxi) a 3'25"; 10. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 4'25".

8 gennaio: tappa 2, Pisco-San Juan de Marcona (554 km, 442 di prova speciale): 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008 Dkr) in 3.26'53"; 2. Roma-Haro-Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 8"; 3. Ten-Brinke-Panseri (Toyota Hilux) a 1'20"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 1'31"; 5. Al Rajhi-Gottschalk (Mini John Cooper Works Rally) a 2'33"; 6. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 3'14"; 7. Hunt-Rosegaar (Peugeot 3008 Dkr Maxi) a 3'24"; 8. Sainz-Cruz (Mini John Cooper Works Buggy) a 4'40"; 9. Fuchs-Mussano (Proto Frt Proto) a 5'01"; 10. Vasilyev-Zhiltsov (Toyota Hilux) a 5'36".

9 gennaio: tappa 3, San Juan de Marcona-Arequipa (799 km, 331 di prova speciale): 1. Peterhansel-Castera (Mini John Cooper Works Buggy) in 3.54'31"; 2. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) a 3'26"; 3. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 1'147"; 4. Al Rajhi-Gottschalk (Mini John Cooper Works Rally) a 12'50"; 5. Roma-Haro Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 18'12"; 6. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 28'04"; 7. Ten Brinke-Panseri (Toyota Hilux) a 31'45"; 8. Domzala-Marton (Toyota Hilux) a 33'16"; 9. Prokop-Tomanek (Ford Raptor) a 34'39"; 10. Vanags-Rozwadowski (Toyota Hilux) a 39'24".

10 gennaio: tappa 4 (Marathon), Arequipa-Tacna (664, 352 di prova speciale): 1. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) in 3.38'49"; 2. Peterhansel-Castera (Mini John Cooper Works Buggy) a 1'52"; 3. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 8'32"; 4. Roma-Haro Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 8'49"; 5. Loeb-Elena (Peugeot 3008 Dkr) a 12'23"; 6. Al Rajhi-Gottschalk (Mini John Cooper Works Rally) a 18'11"; 7. Sainz-Cruz (Mini John Cooper Works Buggy) a 24'44"; 8. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 25'51"; 9. Garafalic-Palmiero (Mini All4 Racing) a 32'33"; 10. Hunt-Rosegaar (Peugeot 3008 Dkr) a 37'58".

11 gennaio: tappa 5 (Marathon), Tacna-Arequipa (714 km, 452 di prova speciale): 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008 Dkr) in 4.56'34"; 2. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) a 10'22"; 3. Roma-Haro Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 24'04"; 4. Peterhansel-Castera (Mini John Cooper Works Buggy) a 26'09"; 5. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 26'17"; 6. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 32'38"; 7. Hunt-Rosegaar (Peugeot 3008 Dkr) a 32'40"; 8. Prokop-Tomanek (Ford Raptor) a 36'28"; 9. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 37'55"; 10. Ten Brinke-Panseri (Toyota Hilux) a 42'31".

12 gennaio: riposo ad Arequipa

13 gennaio: tappa 6, Arequipa-San Juan de Marcona (810 km, 291 di prova speciale): 1. Loeb-Elena (Peugeot 3008 Dkr) in 3.39'21"; 2. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) a 2'17"; 3. Sainz-Cruz (Mini John Cooper Works Buggy) a 6'56"; 4. Despres-Cottret (Mini John Cooper Works Buggy) a 13'05"; 5. Roma-Haro-Bravo (Mini John Cooper Works Rally) a 13'08"; 6. Peterhansel-Castera (Mini John Cooper Works Buggy) a 18'49".

LE ALTRE TAPPE IN PROGRAMMA

14 gennaio: tappa 7, San Juan de Marcona-San Juan de Marcona (387 km, 323 di prova speciale).

15 gennaio: tappa 8, San Juan de Marcona-Pisco (576 km, 361 di prova speciale).

16 gennaio: tappa 9, Pisco-Pisco (410 km, 313 di prova speciale per moto, quad, vetture e SxS, 408 km, 311 di prova speciale per i camion).

17 gennaio: tappa 10, Pisco-Lima (358 km, 112 di prova speciale)

Mondia bello da imp



A BIRMINGHAM PRESENTATA LA STAGIONE 2019. ECCO TUTTO QUELLO CHE C'È DA SAPERE IN VISTA DEL VIA DEL CAMPIONATO A MONTECARLO

di [Marco Giordo](#)

A Birmingham è stato infatti presentato sabato il Mondiale Rally 2019. I 4 team ufficiali partecipanti alla serie, Citroen, Ford MSport, Hyundai e Toyota hanno presentato le nuove livree delle vetture, con la novità più importante che riguarda la C3, che orfana della partnership con Abu Dhabi avrà lo sponsor Red Bull e una bella scritta 1919 per ricordare il centenario della casa francese. La Fiesta sarà invece azzurra, mentre colori simili a quelli del 2018 avranno sia la Yaris che la i20, con alcune innovazioni cromatiche per la vettura coreana. Tutti i piloti ufficiali, eccetto Loeb che era alla Dakar, hanno partecipato all'evento: tutto è pronto quindi per il "kick-off" di questa

nuova stagione, che prenderà il via sul tavolo della roulette dell'87° Rally di Montecarlo giovedì della prossima settimana. Dal 24 gennaio vedremo dunque all'opera a giocarsi i titoli iridati piloti e marche i principali protagonisti della serie, in un mondiale che si preannuncia già ricco di colpi di scena sin dalla vigilia. Anzitutto con l'esordio di ben due nuovi team manager su 4, vale a dire Andrea Adamo alla Hyundai Motorsport e Richard Millener alla MSport Ford. Particolare curioso, visto che Pierre Budar è stato nominato esattamente un anno fa alla guida della Citroen, Tommi Makinen è diventato il più longevo tra i team principal in attività dopo soli due anni alla guida della Toyota. Se non è un

Le azzire



record poco ci manca. Sarà questo però soprattutto l'anno del grande ritorno di Ogier in Citroen, dopo ben 7 stagioni di diaspora, e sarà questa anche la prima volta di Loeb al volante di una vettura non francese e non del gruppo PSA, visto che il 9 volte iridato ha firmato per 2 anni e per 6 gare a stagione per i coreani della Hyundai. Il team con base ad Alzenau punta stavolta a riscattarsi ed a vincere il primo titolo iridato, dopo le troppe delusioni maturate in questi anni che hanno portato al recente divorzio con Nandan, che si è saputo a Birmingham era stato già messo in cantiere in Corea subito dopo la sconfitta in Australia. Bisognerà vedere cosa ne penserà a riguardo oltre che la Citroen anche la Toyota, visto che i francesi puntano forte sul sei volte "world champion" Sébastien Ogier e sul finlandese Esapekka Lappi, ma i giapponesi non sono da meno. Schierano infatti un "panzer team" con la conferma di due piloti velocissimi come l'astro nascente Ott Tanak e l'esperto Jari-Matti Latvala, a cui si

E IL 46° MONDIALE RALLY DELLA STORIA

Quella che scatta giovedì 24 gennaio da Montecarlo è l'edizione numero 46 del campionato del mondo. Sopra, i 4 team ufficiali al via della stagione 2019

aggiungerà quest'anno il "redivo" ed imprevedibile Kris Meeke, l'altra grande novità della stagione, fortemente voluto al volante della terza Yaris da Mäkinen, che punta senza però dirlo in giro al bottino pieno, al Grande Slam. In casa Ford M Sport il patron Malcolm Wilson ha due driver promettenti e veloci come Elfyn Evans e Teemu Suninen, a cui si affiancherà a Montecarlo e in Svezia Pontus Tideband, ed in Svezia e Cile Lorenzo Bertelli. Ma dopo aver perso prima Tanak e poi Ogier, Wilson dovrà di sicuro rivedere stavolta drasticamente i suoi obiettivi dopo i tre titoli mondiali vinti nelle due ultime stagioni.

Parla il promoter del Wrc Olivier Ciesla

Chi punta forte invece sulla roulette in vista del prossimo mondiale è Olivier Ciesla, che a Birmingham ha presentato con enfasi e passione la stagione 2019. «Dopo l'incredibile volata finale dello scorso anno – ha detto – ci avviamo a viverne un altro»



CITROËN RIVOLUZIONATA

Completamente rivoluzionata la squadra in casa Citroën con il ritorno del figliol prodigo Ogier e l'arrivo del promettente finlandese Esapekka Lappi

ancora più emozionante. Perché molte cose sono cambiate in meglio per noi con l'avvento di "All Live", che ha avuto un successo importante e che da quest'anno sarà diffuso anche in spagnolo, visto che abbiamo in calendario ben 4 prove che si corrono in nazioni come Messico, Argentina, Cile e Spagna dove si parla il castigliano. Il Sud America è poi una regione dove il Mondiale Rally riscuote un elevato interesse su circa il 44% dei giovani, mentre in Europa è invece attestato sul 30%, e quindi è giusto investire su quel mercato. Il costo dell'abbonamento mensile scenderà inoltre di un euro, da 9,99 a 8,99 euro. Sotto l'aspetto televisivo siamo passati poi da 600 milioni di spettatori nel 2013 a 850 milioni nel 2018, mentre la nostra produzione è passata dalle 40 ore del 2013 alle 150 dello scorso anno. Avremo poi da questa stagione il ritorno di Canal Plus in Francia e della tv pubblica YLE in Finlandia, il che significherà per noi un'importantissima crescita di ascolti, visto che Montecarlo e Tour de Corse andranno in diretta integrale in Francia, così come la stessa cosa avverrà in Finlandia per la gara di casa. Per l'Italia sarà DAZN ad avere l'esclusiva come nella seconda parte del 2108. Ci è stato assicurato che quanto prima il commento sarà in italiano, mentre la RAI trasmetterà come l'anno scorso live il Rally Italia Sardegna e gli highlights dopo ogni gara. Dal 2018 ci siamo poi portati a casa l'importante esperienza del Rally di Turchia, il più compatto della storia, che è piaciuto molto sia agli addetti ai lavori che ai piloti, mentre dal 2019 ci attendiamo lo stesso successo dal Cile. La gara si svolgerà a Concepción, 500 km a sud di Santiago, sulle strade di parchi forestali ubicati sulle montagne nelle vicinanze della città. Quanto alle nuove tecnologie da introdursi in futuro nel Mondiale, sappiamo be-



ABBIAMO UN TEAM FORTE CON 3 PILOTI DI ALTO LIVELLO CHE SONO TUTTI E TRE DAVVERO MOTIVATISSIMI

TOMMI MAKINEN



ne che è compito della FIA. Per noi le Wrc Plus sono state un successo per l'equilibrio che abbiamo oggi nel campionato, che ci ha permesso di superare senza problemi l'addio della Vw, che tra l'altro investiva tanto anche sotto l'aspetto commerciale. Questo format attuale delle gare a noi piace molto, si può migliorare qualcosa ma nella sostanza va benissimo».

Gli altri

Assente il neo pilota della Hyundai Sébastien Loeb, impegnato alla Dakar, all'Autosport International Show di Birmingham i protagonisti assoluti sono stati tutti gli altri piloti delle 4 squadre ufficiali ed i vari team principal. Tutti gli equipaggi si sono intrattenuti a firmare autografi e a fare foto per la gioia degli appassionati accorsi a vederli, oltre a sottoporsi alle interviste di rito con la stampa internazionale. Tra i vari team manager, Andrea Adamo appena nominato a capo della Hyundai Motorsport, ha salutato i giornalisti evitando di sbottonarsi sui programmi futuri e su quelli tecnici della squadra, spiegando che è lì da troppo poco tempo per poter dare delle novità. Ha però confermato che la Hyundai non intende al momento partecipare al mondiale Wrc 2 Pro. Sul suo arrivo alla guida del team di



Alzenau, significativa è stata una frase di Thierry Neuville. «Sia io che Mikkelsen – ha commentato il belga – avevamo chiesto a fine stagione dei cambi tecnici, la squadra aveva bisogno di novità, e siamo stati così molto contenti dell'arrivo di Adamo». Vediamo ora cosa hanno dichiarato gli altri team manager presenti sabato a Birmingham.

Malcolm Wilson

Patron Ford MSport

«Quest'anno non sarò il team principal della squadra, ho lasciato l'incarico a Richard Millener, ma sarò comunque presente a quante più gare possibili. Devo dedicarmi di più alla MSport, al programma della nuova Fiesta R5, a quelli con Jaguar e Bentley, e poi a seguire l'andamento di alcune prove di sviluppo sulla Fiesta Wrc. Sotto l'aspetto commerciale oggi però troppe cose sono cambiate e devo guardare i bilanci della mia azienda. In pratica non vendiamo più vetture Wrc e di meno le R5, ciò significa che abbiamo avuto un calo di fatturato di 5 milioni di sterline (circa 5.7 milioni di euro) a fronte di oltre 2 milioni di sterline (circa 2.3 milioni di euro) l'anno che investiamo in test di sviluppo. Ecco perché con l'assenza di un grande sponsor non ho potuto insistere nella mia trattativa con Loeb: non c'erano i soldi. Faremo la stagione con due soli piloti, Evans e Suninen, quanto a Tidemand correrà per noi a Montecarlo ed in Svezia. In Svezia ci sarà poi il gradito ritorno di Lorenzo Bertelli su una quarta Wrc Plus, che poi correrà anche in Cile. Greensmith, che con la Fiesta R5 partecipa al Wrc 2 Pro, farà invece il suo esordio sulla Fiesta Wrc Plus in Portogallo. Il nostro obiettivo quest'anno è quello di finire quante più gare possibile sul podio, se poi arriverà qualcosa di più meglio ancora».

Tommi Makinen

Team principal Toyota

«Siamo ovviamente soddisfatti del titolo marche che abbiamo conquistato lo scorso anno, ma partiamo in questa stagione senza un obiettivo preciso ma solo con l'impegno di dare il massimo per raccogliere quanti più punti possibile gara dopo gara, poi vedremo strada facendo. Vedo che nel team c'è un buon feeling, tutti dobbiamo essere coordinati nel lavoro per riuscire quanto più a concentrarci sul nostro progetto e sul campionato. Abbiamo un team forte con tre piloti di alto livello che sono tutti e tre motivatissimi. Tanak e Latvala li conosciamo già, Meeke ha bisogno di lavorare con tranquillità, ha il nostro massimo supporto e non gli è stata messa alcuna pressione addosso. E' un pilota che mi piace molto e lo vedo molto motivato. Per il resto ci aspetta una stagione lunga, difficile e tirata, la Yaris avrà a Montecarlo una piccola evoluzione al motore, in Messico ci sarà qualche novità nella trasmissione, stiamo poi lavorando per migliorare la vettura sotto l'aspetto aerodinamico ma i "joker" importanti li giocheremo solo a metà stagione. Quanto alle voci su Alonso al volante della Yaris, il campione spagnolo mi ha chiesto di poter provare la vettura quando ci siamo visti in Giappone. Cercheremo di accontentarlo durante un test, presto di sicuro lo vedrete al volante della nostra Wrc Plus».

84 al via del Montecarlo

IL PRIMO ROUND DEL MONDIALE 2019 PRESENTA NUMERI IN AUMENTO. SONO 21 GLI EQUIPAGGI ITALIANI ISCRITTI

Sono 84 gli equipaggi iscritti all'87° Rally di Montecarlo (l'anno scorso erano stati 68 e due anni fa 73) pronti a giocarsi la vittoria finale nella prova del Principato. Il plateau della gara monegasca evidenzia, come lo scorso anno, la partecipazione di 11 Wrc Plus, mentre saranno 3 le Wrc 2 Pro al via, 7 le Wrc 2 e 2 le vetture in classe GT. Confermata la presenza di tutti i principali top driver del momento sulle velocissime Wrc Plus, con le grandi novità di Ogier e Lappi alla guida della Citroen C3, di Loeb sulla Hyundai i20 e di Meeke sulla Toyota Yaris, mentre all'esordio del mondiale Wrc 2 Pro sarà invece interessante la sfida tra la Skoda Fabia R5 ufficiale di Kalle Rovanpera, la Ford Fiesta R5 della MSport di Gus Greensmith e la Citroen C3 R5 ufficiale di Yoan Bonato. Da seguire nel Wrc 2 le prove di Ole Christian Veiby e Nicolas Ciamin sulla VW Polo GTI R5, e in veste di outsider del promettente francese Adrien Fourmaux (Ford Fiesta R5), del belga de Mevius (Citroen C3 R5) e del nostro "Pedro" (Hyundai i20 R5). In classe GT il campione del mondo Wrc 3 Enrico Brazzoli (Abarth 124 Spider) dovrà invece vedersela con il canadese Crerar (Porsche 997 Carrera). Da seguire inoltre anche la gara di Mauro Miele (Citroen Ds3 Wrc) e di alcuni importanti outsider non iscritti stavolta al mondiale Wrc 2, vale a dire Stéphane Sarrazin (Hyundai i20 R5), Andrea Nucita (Hyundai i20 R5), Manuel Villa e Olivier Burri (entrambi su Skoda Fabia R5). Da segnalare infine che in totale sono ben 21 gli equipaggi italiani iscritti alla prova monegasca, davvero parecchi, un fatto che non accadeva da diverso tempo, decisamente un'ottima notizia sullo stato di salute del rallyismo tricolore. ●



Pierre Budar

team principal Citroen Racing

«Stavolta non possiamo davvero nascondervi, abbiamo in squadra il campione del mondo e quindi l'obiettivo quest'anno è quello di vincere titolo piloti. Per quello che riguarda invece il mondiale marche, abbiamo fatto una scelta ben precisa di correre con sole 2 vetture, quindi abbiamo qualche arma in meno rispetto ai rivali. Comunque non ci tiriamo indietro, tutt'altro. Per noi sarà una nuova avventura, con nuovi piloti e nuovi colori, insomma abbiamo tante novità. Nel 2018 abbiamo pensato soprattutto alla parte tecnica. La vettura è cresciuta, abbiamo lavorato bene soprattutto con Ostberg, dedicandoci a sospensioni, ammortizzatori e set up. Resta del lavoro da fare: quest'anno ci saranno delle novità sulla C3 che presenteremo durante la stagione su aerodinamica, motore, trasmissione e sospensioni. Per il 2019 abbiamo innanzitutto pensato ai piloti, e siamo contenti della nostra scelta ricaduta su Ogier e Lappi che ci hanno fornito delle indicazioni molto interessanti nei test. Tra l'altro hanno una scelta di assetto molto simile, ci stanno dando praticamente gli stessi feedback sulla vettura: ci faciliterà parecchio le cose nello sviluppo durante l'anno. Ora vedremo cosa riusciremo a fare a Montecarlo: sia per Ogier che per Lappi sarà la prima gara al volante della C3. Certo, Séb ha vinto le ultime 5 edizioni del Rally di Montecarlo e che conosce bene la gara, speriamo bene». ●

**NEL 2018 ABBIAMO
PENSATO ALLA
PARTE TECNICA,
QUEST'ANNO
ABBIAMO PUNTATO
SUI PILOTI**

PIERRE BUDAR





Seb e Mick alla Roc

NEL PROSSIMO WEEK END A CITTÀ DEL MESSICO VA IN SCENA LA CORSA DEI CAMPIONI. NELLA NATION CUP VETTEL CON SCHUMI JR

Trenta edizioni di Race of Champions. Una manifestazione unica nel suo genere, che mette insieme piloti F.1, del Rally, Indycar e della Nascar passando per gli specialisti di Endurance, Gt e Turismo. Un menu che affascina ogni anno e che da quando nel 2004 ha lasciato i percorsi all'aria aperta stile rallycross per infilarsi negli stadi, ha raccolto sempre maggiore attenzione. Questo weekend sarà il Messico ad ospitare la ROC. Il percorso è stato ricavato all'interno del circuito di Città del Messico, che tradizionalmente ospita la F1, in quel tratto finale denominato Foro Sol, in cui altissime tribune circondano la pista e dove al termine dei Gp avviene la premiazione. Il programma è quello standard, con le sfide ad eliminazione per la ROC Nations Cup (sabato) e poi per la ROC dei singoli piloti che si terrà domenica. Il campione in carica è David Coulthard (sarà presente anche in Messico) che dodici mesi fa si è imposto nell'evento tenuto a Riad, in Arabia Saudita, e che già aveva vinto alle Barbados nel 2014. Per quanto riguarda la Na-

tions Cup invece, la detentrici della coppa è la Germania grazie a René Rast e Timo Bernhard. Germania che dal 2008 al 2012 aveva dominato senza sosta grazie ad una coppia impossibile da battere, composta da Vettel e Schumacher. L'attuale ferrarista si era poi ripetuto nella Nations Cup, in solitaria, nel 2017 mentre nel 2016 aveva fatto sua la ROC per piloti singoli. Ebbene, l'edizione messicana ci regalerà una coppia assolutamente inedita per il team Germania: avremo infatti il ritorno di Vettel mentre il suo compagno sarà niente che po' di meno Mick Schumacher. Sì, proprio lui, il figlio di Michael. Si va così a ricomporre una più che suggestiva coppia nella Nation ROC dove Mick cercherà di riprendere con Sebastian quel filo spezzato qualche anno fa. Vettel non sarà l'unico pilota di F.1 che vedremo al via nel Mondiale 2019. Proprio nei giorni scorsi è stata annunciata la presenza di Pierre Gasly, neo compagno di squadra di Verstappen in Red Bull. Gasly difenderà i colori del team Francia nella Nations Cup e il suo compagno è Loic Du-

val a lungo riferimento dell'Audi nell'Endurance e nel 2018 impegnato nel DTM. L'inossidabile Tom Kristensen tornerà ad infilarsi il casco per non mancare alla ROC che da anni lo vede protagonista. Il 9 volte vincitore della 24 Ore di Le Mans isserà la bandiera del team Nordic per la Nations Cup e come compagno si ritroverà Johann Kristofferson, iridato rallycross nel 2017 e 2018. Due eccellenze della Indycar saranno schierate per il team USA, ovvero Ryan Hunter-Reay e Josef Newgarden mentre sempre dalla Indycar avremo Helio Castroneves che con Lucas Di Grassi (Formula E) vestirà i colori del Brasile. Stranamente, al momento di mandare in stampa questo numero di Autosprint, non vi è traccia tra gli iscritti alla ROC di Città del Messico degli idoli locali Sergio Perez, unico pilota messicano a correre in F1. Gli organizzatori hanno avviato al problema chiamando una serie di indigeni che daranno vita a una sorta di selezione per definire il nome del sesto pilota che andrà a comporre l'equipe Messico; trattasi di Ruben Garcia, Pancho Name, Abraham Calderon, Martin Fuentes, Ricardo Trivino, Ruben Rovelo, Ricardo Sanchez, Michael Dorrbecker, Ricardo Cordero. Tra questi, uscirà appunto il sesto nome che andrà ad aggiungersi ai confermati Esteban Gutierrez, ex F1, Memo Rojas, Daniel Suarez, Benito Guerra, Patricio O'Ward.

Massimo Costa

Un atteso colpo di Skoda

L'USCITA DI SCENA DAL CIR NON È UN FULMINE A CIEL SERENO. SCANDOLA: «NEL 2019 CORRERÒ O NEL TERRA O ALL'ESTERO»

No, non è stato un fulmine a ciel sereno e non è vero nemmeno che la decisione di Skoda Italia di abbandonare il Cir sia in qualche modo legata all'arrivo sulla scena della Vw Polo R5 clienti. Che il rapporto tra gli Scandola e la filiale italiana della casa ceca fosse quantomeno in bilico si sapeva da settimane e del resto lo avevamo scritto già prima di Natale: l'unica vera certezza del veronese era legata alla partnership stretta con la DMack, che dopo l'accordo con Marangoni e la produzione spostata nello stabilimento di Rovereto, vuol continuare a investire. Per il resto la nebbia era fitta. Nei giorni scorsi si è diradata, ma non nel modo sperato, visto che è arrivato lo stop definitivo di Skoda Italia al supporto verso S.A. Motorsport (il team diretto da Riccardo Scandola) per correre nel Cir. Un sodalizio ini-

ziato nel 2012 (anche se Skoda correva in Italia già prima ma con un altro team, con cui aveva vinto pure il Trofeo Terra nel 2011 grazie a un certo Andreas Mikkelsen), che ha visto il suo apice con lo scudetto del 2013 e che ha portato anche tre argenti (2012, 2017 e 2018).

Le ragioni dello stop non vanno però ricercate in attriti tra Skoda Motorsport e Vw o nella volontà di lasciar spazio sul mercato alla neonata Polo R5. No, la spiegazione è molto più semplice e anche – se vogliamo – più difficile da digerire. Semplicemente in Skoda Italia hanno ritenuto che il Campionato Italiano non garantisce un ritorno adeguato all'investimento. Dunque fine dei giochi. Un investimento che, a dire il vero, negli ultimi anni si era ridotto: la squadra godeva sì del supporto ufficiale, ma non certo in

IL CIR AVEVA SENSO QUANDO SKODA LO VOLEVA, MA IO DA PRIVATO NON HO INTENZIONE DI FARLO

UMBERTO SCANDOLA

”

modo paragonabile a quello di altre realtà. Non è tutto: da parte dell'attuale management non si è mai visto un grande interesse per il motorsport e nessun rappresentante della casa ha fatto sentire il proprio peso politico negli ultimi mesi, decisivi per tracciare l'assetto del Tricolore. Skoda Italia non ha mai spinto davvero – ad esempio – per avere nell'Italiano 4 gare su terra e 4 su asfalto, lasciando Umberto Scandola e il fratello Riccardo soli a combattere la battaglia, poi persa.

Adesso cosa accadrà per il pilota e per la squadra veronesi? Di certo Umberto non ha in mente di presentarsi ancora al via del Tricolore: «L'Italiano aveva senso quando Skoda lo voleva, ma io da privato non ho alcuna intenzione di affrontarlo. La suddivisione tra terra e asfalto a mio avviso non è equa e fatto così è un campionato che non mi interessa. Se dovessi mettere sul piatto un budget oggi, lo destinerei o al Terra o a un programma all'estero». Il WRC2 è una delle opzioni al vaglio e dopo le sortite in Svezia e Germania del 2018, un programma più esteso nella serie iridata potrebbe essere il futuro: «Dicono che quando si chiude una porta si può aprire un portone – filosofeggia Riccardo Scandola – e magari nel nostro caso andrà proprio così. Qualcosa apriremo: abbiamo clienti e amici che ci supportano, troveremo il modo di imbastire qualcosa di buono, anche se di certo non nell'Italiano».

Daniele Sgorbini

Non ci sarà più Skoda Italia al via del Cir dopo una presenza che durava dal 2012 e ha portato alla conquista di un tricolore nel 2013 e tre argenti con Umberto Scandola





Nasce l'opzione Endurance

ECCO IL TRICOLORE RISERVATO ALLE TURISMO CON CAMBIO DSG. DINDO CAPELLO, CORRERÀ IN UNA GARA SPOT NELLA NUOVA SERIE. E ARRIVA ANCHE LA REALTÀ AUMENTATA

di **Fiammetta La Guidara**

«**L**e gare endurance hanno un fascino particolare. Io le considero l'università dell'automobilismo», così ha dichiarato Dindo Capello alla presentazione del nuovo Tricolore TCR DSG Endurance che si è svolta giovedì scorso nella Sala della Regione dell'autodromo di Monza. Da quest'anno, infatti, i piloti avranno a disposizione un'opzione in più per scendere in pista con le vetture turismo, grazie all'introduzione del nuovo campionato italiano TCR DSG Endurance, organizzato da ACI Sport col supporto tecnico della Scuderia del Girasole di Tarcisio Bernasconi. Sei i weekend di gara in calendario, il primo a Monza (6 e 7 aprile), poi si andrà a Vallelunga, Misano, Imola e due volte al Mugello. Nel paddock arriverà anche un villaggio dedicato e alcuni fortunati spettatori potranno seguire le gare con la

realtà aumentata, esattamente come se fossero seduti nell'abitacolo del pilota. A tenere a battesimo il nuovo campionato, il 'gotha' dell'automobilismo nazionale e non solo: c'era anche l'ideatore del concetto TCR Marcello Lotti, patròn di WSC.

**HO ACCETTATO
VOLENTIERI
DI RIMETTERE
IL CASCO DOPO TRE
ANNI DI INATTIVITÀ
IN PISTA**

DINDO CAPELLO

”



Una serie di Livello

«Nella nostra strategia TCR abbiamo sempre evitato di dare autorizzazione a campionati per le DSG, che appartengono solo al Gruppo Vw. ACI Sport e Bernasconi ci hanno però presentato un progetto molto allettante. Le premesse per organizzare una serie di livello e interessante c'erano tutte, dunque si è deciso di fare questo esperimento che è una novità mondiale - ha detto Lotti - C'è tutto per avere successo: le auto DSG hanno un'ottima performance e costi gestionali accessibili. Siamo curiosi e vicini a questo

campionato in questa prima esperienza». Grande soddisfazione da parte di ACI Sport. «Nel 2019 abbiamo varato un progetto sulle gare endurance che coinvolge sia il campionato GT sia il TCR. Riteniamo siano molti i piloti ai quali piace questo tipo di gare - ha detto Marco Rogano, direttore generale di ACI Sport - Un campionato di questo tipo mancava. Ci serviva un supporto forte a livello tecnico e quando abbiamo iniziato a parlarne è stato trovato facilmente un accordo con la Scuderia del Girasole. A questo punto ci aspettiamo l'appoggio di Marcello Lotti, il grande ideatore del TCR, ma quello non ci è mai mancato, e di vedere in pista tanti piloti e auto considerando anche i costi accettabili».

Una gara sprint nelle qualifiche

«Con questo nuovo campionato italiano vogliamo portare il motorsport alla gente - ha detto Bernasconi - Abbiamo pensato a far guidare tanto i piloti, che con due ore di gara e due soste obbligatorie possono correre da soli o in equipaggio con uno o due compagni di squadra. Ma stiamo pensando anche allo spettacolo, con formule nuove. Così abbiamo inventato una gara sprint, di 5 giri, al termine della prima mezz'ora di qualifiche, che andrà a determinare la griglia di partenza della gara endurance. Stiamo lavorando per poter dare al campione 2019 la possibilità di fare un test per la stagione successiva con una vettura TCR sequenziale, per confermare



A MONZA LA PRESENTAZIONE

La presentazione del nuovo Tricolore TCR DSG Endurance è andata in scena all'autodromo di Monza

questa serie come rampa di lancio, formativa per i più giovani. Il TCR DSG Endurance avrà un villaggio dedicato che vuol diventare un nuovo punto di incontro fra gli appassionati». Con l'obiettivo di riavvicinare il pubblico al motorsport - e ai circuiti - Bernasconi ha pensato di introdurre nelle gare la realtà aumentata. Il primo esperimento è stato fatto proprio con i presenti (oltre 150) alla conferenza stampa, invitati a passarsi uno speciale visore per condividere l'abitacolo di una CUPRA con il campione del TCR Italy Salvatore Tavano, che ha girato sulla pista di Monza per alcuni minuti. Durante la stagione la realtà aumentata darà modo ad alcuni fortunati di entrare virtualmente in macchina con i piloti, beneficiando della stessa visuale a 360°. Lo spettatore che avrà scelto l'equipaggio vincente salirà sul podio insieme ai piloti.

Un campionato per tutti

«Quella che parte nel 2019 è una bella novità, ACI Sport è sempre presente sui campi di gara e crediamo che questo campionato possa incrementare la partecipazione di piloti e team grazie all'ottimo lavoro di Bernasconi», ha aggiunto Gian Carlo Minardi, presidente della Commissione Velocità di Acì Sport. Presenti anche i rappresentanti di due Marchi attesi protagonisti del TCR DSG Endurance. «Apprezziamo l'impegno nel realizzare questo campionato - ha detto Alexander

Hecker di Audi Sport Customer Racing - Era qualcosa che mancava nel panorama del motorsport internazionale e potrà portare in pista sia i piloti giovani sia i gentlemen. Penso che ce ne fosse bisogno e che il livello di competizione potrà essere molto alto». «È importantissimo portare il pubblico a contatto con il mondo del motorsport, è un valore aggiunto e ce n'è bisogno. Per Cupra il 2019 è un anno importante perché siamo impegnati in prima persona e presenti sulle piste», ha aggiunto Stefano Tagliapietra, di Cupra Italia.

È intervenuto anche il direttore del Monza Eni Circuit Pietro Benvenuti, che ha portato il suo saluto: «Pare essere un campionato molto bello, importante e con macchine stupende. Sono molto contento che questa serie parta da Monza». Sotto il profilo sportivo, al termine di ogni gara ci saranno una classifica assoluta, una per i Gentlemen Driver (Over 49), una Junior (Under 25), una per i team e una femminile, più l'assegnazione dei Trofei di Marca.

Alla fine della stagione, oltre ad esserci un campione italiano, il primo classificato di ciascuna graduatoria vincerà la Coppa ACI Sport. Ogni round avrà una diretta esclusiva su una emittente nazionale e via internet live-streaming, con l'utilizzo della pagina Facebook ufficiale Campionato Italiano TCR DSG Endurance dove sarà possibile sempre possibile vedere il round anche.

La parola ai piloti

«Anch'io come tutti ho iniziato con i kart, con le monoposto, dove il tuo primo avversario è il tuo compagno di squadra - ha detto Dindo Capello - Quando ho iniziato ad approcciare le gare endurance per me è stata una scuola di vita, ho imparato che il compagno di squadra va rispettato ed è il tuo primo scudiero, amico e partner, perché si vince e si perde tutti insieme. Il nuovo campionato TCR DSG Endurance è il primo approccio a gare di lunga durata, e racchiude una platea veramente ampia, dai piloti più giovani ai più anziani. La consiglio a tutti, l'endurance oltre ad essere una scuola in pista è anche una scuola di vita». Dindo Capello ha anche accettato la sfida di tornare a correre, su una macchina VIP, in una delle tappe della stagione del TCR DSG Endurance. «Ho avuto questa richiesta da parte di Tarcisio Bernasconi, di partecipare ad una gara spot, e ho accettato molto volentieri di rimettere il casco dopo tre anni di inattività in pista - ha detto Dindo - Mi fa piacere perché magari dividerò la macchina con qualche personaggio fuori dal nostro

mondo... e poi se arriva anche il risultato tanto meglio, perché la competitività rimane sempre dentro».

«Questo campionato endurance riservato alle TCR DSG va a colmare un vuoto nel panorama internazionale - ha detto Salvatore Tavano, campione in carica del TCR Italy - Sono di parte, essendo un pilota CUPRA, ma posso dire che con il cambio DSG i tecnici del Gruppo Vw sono riusciti a fare un ottimo lavoro, perché ha velocità di cambiata incredibili. Deriva dalla serie, ma non si differenzia più di tanto dal cambio sequenziale. Quindi le vetture sono prestazionali e competitive con costi contenuti. Secondo me il punto forte di questo nuovo campionato sono le iniziative che puntano a portare il motorsport e i piloti vicini al pubblico».



CREDIAMO CHE QUESTO CAMPIONATO POSSA INCREMENTARE LE PARTECIPAZIONI

GIAN CARLO MINARDI





In questa foto l'Audi vincitrice con Parhofer-Haase-Vervisch-Breukers. A destra il via della gara con Bortolotti scattato dalla pole. Sotto ancora in trentino in azione e in basso a destra la Lambo di Lind-Altoé-Costantini-Boguslavskiy e Autumm

Audi fa il vuoto

di **Dario Lucchese**

DUBAI - Audi inaugura la stagione, centrando dopo due anni di digiuno la vittoria e una doppietta nella 24 Ore di Dubai. A riportare al successo nella gara degli Emirati una vettura della casa dei quattro anelli (nella fattispecie l'ultima evoluzione della R8 Lms) è stato l'equipaggio della Car Collection Motorsport formato da Rik Breukers, Christopher Haase, Dimitri Parhofer e Frédéric Vervisch. Questi ultimi hanno dominato per gran parte delle 607 tornate completate dopo avere preso il comando nelle fasi iniziali, con Vervish autore anche del giro più veloce.

Di quasi tre minuti il "gap" che al traguardo ha pagato nei loro confronti la vettura gemella della Ms7 by Wrt, quella divisa da Christopher Mies, Mohamed Saud Fahad Al Saud, Dries Vanthoor e Michael Vergers. Podio per la Ferrari e Matteo Malucelli, migliore degli italiani, che una volta di più ha svolto un ruolo fondamentale nel portare fino alla terza posizione assoluta la 488 Gt3 della Scuderia Praha

CON UNA DOPPIETTA LA CASA DEI QUATTRO ANELLI INAUGURA IL 2019. FERRARI SUL PODIO

sulla quale si è dato il cambio con i due cechi Josef Král e Jirí Píšarik.

Occasione mancata invece per la Lamborghini e Mirko Bortolotti, il quale si è alternato su una Huracán Gt3 del Grasser Racing Team con Christian Engelhart ed i fratelli Mark e Rolf Ineichen. In attesa di portare all'esordio la versione Evo (attesa nella 24 Ore di Daytona che si disputerà a fine mese), il trentino è stato superlativo in qualifica, bisando la pole ottenuta lo scorso anno e rifilando 189 millesimi proprio alla Audi di Haase. Ma a rovinare i piani della squadra austriaca è stato un contatto avuto durante la prima ora con la Porsche di un doppiato.

Da ciò ne è risultata una lunga sosta per la sostituzione della sospensione posteriore destra, cui ha fatto seguito una rimonta che ha consentito al campione Blancpain Gt 2017 e ai suoi compagni di concludere quarti. Dietro di loro ancora due Audi di nuova generazione: nell'ordine quella di Bachler-Dienst-Foster-Minsky-Schothorst (Attempto Racing) e la R8 Lms del Bwt Mücke Motorsport



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Parhofer-Haase-Ver-visch-Breukers; 2. Saud Fahad Al Saud-Vergers-Mies-Vanthoor; 3. Písarik-Král-Malucelli.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 81



affidata all'equipaggio Feller-Mücke-Ortmann-Weishaupt-Winkelhock. Fuori dalla lotta per le posizioni di vertice le Mercedes. In particolare quelle del team Black Falcon, che si era imposto nell'edizione dello scorso anno.

Un problema ai freni ha inesorabilmente relegato quindicesima la Amg-Gt3 di Abdulaziz Al Fasal, Saud Al Faisal, Yelmer Buurman, Adam Christodoulou e Hubert Haupt, che si erano avviati dalla terza fila.

Costretta invece al ritiro l'altra vettura portata in pista da Khaled Al Qubaisi, Jeroen Bleekemolen, Ben Keating, Manuel Mezger e Luca Stolz. Unica consolazione per la stella a tre punte è stata la vittoria nella classe Am ottenuta da Brice Bosi, Indy Dontje, Alexander Hrachowina, Martin Konrad e Bernd Schneider, al via con i colori della Htp. Un successo che si è concretizzato solo nelle battute conclusive, al termine di un duello con la Porsche della Herberth Motorsport di Daniel Alleman, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer, al traguardo distanziati di un solo giro. ●



Italiani in primo piano

NELLA PRIMA SFIDA STAGIONALE DEL CAMPIONATO CREVENTIC I NOSTRI SI SONO POSTI SOTTO AI RIFLETTORI. SCOPRIAMO COME

La gara di Dubai, come da tradizione, ha dato il via al calendario della 24H Series, che a fine marzo approderà al Mugello. L'autodromo toscano tornerà ad ospitare dopo un anno di "stop" la 12 Ore, secondo appuntamento del calendario del campionato Creventic e primo round dell'European Championship, nonché unica tappa tricolore. A tal proposito va evidenziato il fatto che negli Emirati Arabi a svolgere un ruolo di primo piano sono stati team e piloti italiani. A parte Malucelli e Bortolotti, impressionante è stato il debutto della Target Racing con l'altra Lamborghini divisa da Dennis Lind (da quest'anno inserito tra i factory driver della casa di Sant'Agata Bolognese), Giacomo Altoè, Stefano Costantini ed i due "gentleman" Timur Boguslavskiy e Alex Autumn. Lo stesso Lind in prova ha iniziato stabilendo il quinto responso assoluto e la pole della Am. Poi ha mantenuto a lungo la stessa posizione e lo stesso hanno fatto Altoè, per alcuni giri issatosi al comando, e Costantini, che ha guidato per quasi il 50 per cento di gara. Un problema alla pistola per il rifornimento ha fatto rimanere a secco la vettura dopo una delle soste e alla fine è arrivato l'11. posto assoluto ed il quinto di classe. Secondo e terzo piazzamento nella A3, pur non essendo giunte al traguardo, per le due Lotus della Pb Racing, quelle di Cordini-D'Aste-Deflorian-Liana e Fortina-Fumagalli-Guastamacchia-Speakerwas-Utzieri. ●



Ferrari Gt3 a quota 200

TANTE SONO LE VITTORIE (TRA ASSOLUTE E DI CLASSE) SU 408 CORSE DISPUTATE PER LA 488. TITOLO IN VISTA NELL'ALMS

Inumeri non mentono: 3 gare, 3 vittorie. È questo lo straordinario ruolino di marcia della Ferrari 488 Gt3 del team Car Guy che con James Calado, Kei Cozzolino e Takeshi Kimura intravede ormai il titolo Gt del campionato Asian Le Mans Series, che dà diritto ad un invito alla prossima 24 Ore di Le Mans.

Il successo assoluto alla 4 Ore Buriram è andato a Di Resta-Hanson con la Ligier LMP2 dello United Autosports, al top anche in LMP3 con Buncombe-Boyd-Grist, mentre in Gt la gara è stata tutt'altro che lineare. Dalla pole erano partiti Alessandro Pier Guidi, Francesco Piovannetti e Oswald Negri Jr sulla Rossa del Spirit of Race, ma prima un drive through rimediato da Piovannetti, poi due testacoda, uno suo ed uno di Negri, hanno tolto la #51 dai giochi per la vittoria. Ne ha quindi approfittato la #11 gialla di Calado-Cozzolino-Kimura, nonostante un incidente nella prima parte di gara con la Ligier Algarve di Pizzitola ed una penalizzazione pagata a pochi giri dal termine, quando Calado ha superato la linea bianca uscendo dalla pit lane. Contrattamenti che non hanno impedito all'inglese iridato in Gte-Pro e ai suoi due compagni giapponesi di aggiudicarsi la categoria Gt, davanti all'Audi R8 Lms del Tianshi di Alex Au, Chen Wei An e Jean-Karl Vernay, con la Ferrari Spirit of Race a completare il podio. La si-

tuazione di classifica vede ora il team Car Guy comandare con 25 punti di vantaggio ed a Calado-Cozzolino-Kimura sarà sufficiente concludere la gara malese per avere la certezza del titolo. La gara thailandese ha avuto anche una valenza storica per la 488 Gt3, giunta alla vittoria numero 200 (tra assolute e di classe) su 406 gare disputate, con l'impressionante percentuale del 49,25% mantenuta nei 3 anni di attività della berlinetta 8 cilindri turbo in configurazione Gt3. Un risultato incredibile, in una classe con oltre 10 Costruttori coinvolti in 4 diversi continenti. La 488 Gt3 aveva esordito in Australia e in America nello stesso weekend del 17-20 marzo 2016 e fu subito doppietta. In quel fine settimana si disputavano il primo round del campionato australiano Gt, a Melbourne in concomitanza con il GP di apertura del Mondiale F1 e la 12 Ore di Sebring, classico appuntamento primaverile dell'Imsa. Un esordio memorabile, con la 488 Gt3 del team DeFelice Homes di Benny Simonsen



ed Andrea Montermini che calò il poker nelle quattro gare disputate. Ed in Florida Christina Nielsen, Alessandro Balzan e Jeff Segal portarono alla vittoria la Rossa di Scuderia Corsa, primo acuto di una stagione che culminò col titolo in classe Gtd. Versatile e performante, la 488 Gt3 ha il suo punto chiave nella facilità di guida, mix perfetto tra aerodinamica ed un motore potente ma gentile nell'erogazione, oltre che estremamente affidabile. Caratteristiche che ne hanno sancito uno straordinario successo commerciale: finora è stata scelta da 45 team e guidata da 231 piloti ed il totale delle vittorie è costantemente aumentato di anno in anno. La numero 100 è arrivata a Austin nel marzo 2018, grazie a Toni Vilander e Miguel Molina nel Pirelli World Challenge e per raddoppiare quel numero è bastato attendere meno di un anno, con la gara di Buriram. A oggi sono già 43 i titoli vinti dalla 488 Gt3, il 44° non si farà attendere molto.

Diego Fundarò

A Buriram la vittoria tra le Gt è andata a Calado-Cozzolino-Kimura, in alto, che sono ora a un passo dal titolo nell'Asian Le Mans Series. A destra in azione, la 488 di Pier Guidi-Piovannetti e Negri



AUTO SPRI NT

D'AMBROSIO
RINGRAZIA VINCE
ED È LEADER



Bmw patatracc!

UN CONTATTO TRA DA COSTA E SIMS A 9 MINUTI DALLA
FINE FA SFUMARE UNA CLAMOROSA DOPPIETTA



Jerome coglie l'occasione

Un regalo inaspettato da parte della coppia BMW ha spalancato le porte della vittoria a Jerome D'Ambrosio che dopo il 3° posto di Riad, ha colto il primo successo di Stagione 5 e ora comanda nella classifica Piloti della serie full electrics

D'Ambrosio

IL PATATRAC BMW REGALA LA VITTORIA AL BELGA DI MAHINDRA CHE ADESSO È IL NUOVO LEADER

Fulvio Cavicchi



ingrazia



A Monaco di Baviera saranno rimbombate le grida di disappunto della sede della Casa automobilistica della città per l'occasione mancata sabato, quando una sicura doppietta nella prima gara del 2019 della Formula E è stata gettata alle ortiche a soli nove minuti dal termine della corsa di Marrakech. Il vincitore in Arabia Saudita António Félix Da Costa stava guidando con sicurezza ed ampio merito, seguito dal debuttante e veloce compagno di squadra Alexander Sims, e le due vetture bianco-azzurre della Casa dell'elica avevano allungato sugli inseguitori e nessuno pareva di essere in grado di dividerle dai festeggiamenti dopo la bandiera a scacchi. Ma l'inglese era più veloce e lo si percepiva facilmente guardandoli in azione, visto che da diversi giri era con il musetto molto vicino all'estrattore della vettura del portoghese.

Evidentemente ai box questo non lo hanno visto come un pericolo ed hanno deciso di lasciare libertà di gara ai piloti non dando divieti di sorpasso. Sims ha affiancato il compagno all'esterno in fondo al rettilineo più lungo del tracciato marocchino ed entrambi si sono attaccati ai freni bloccando le gomme in staccata. Ma da Costa era all'interno ed in un cittadino in Africa la polvere sulle traiettorie più sporche non lascia molte possibilità. Il vincitore del 1° round di stagione 5 a Riad si è poi preso tutte le responsabilità: «Sono dispiaciuto, è stato un errore che ho commesso io. Mi sento davvero frustrato perché abbiamo perso la possibilità di un successo, di una doppietta, e se non avessi vinto io sarebbe stato Alex a salire sul gradino più alto del podio. A causa di quel contatto gli ho negato la vittoria ed ho impedito al team di conquistare una doppietta. Mi sento davvero giù psicologicamente».

Da Costa ha ammesso di essersi reso conto della maggiore velocità di Sims: «È stato decisamente più veloce e soprattutto negli ultimi quindici giri aveva un passo migliore del mio. Avrei dovuto accettare questa superiorità e lasciarlo passare, ma non l'ho fatto e quando ci siamo scontrati avrei voluto sprofondare nella buca più profonda di Marrakesh».

A festeggiare sul podio sono così stati gli increduli Jérôme D'Ambrosio ed i due della Virgin Robin Frinjs e Sam Bird. Grazie a questo pacco dono spedito in India dalla Germania, la Mahindra sale in vetta alla classifica piloti con l'esperto belga e diventa seconda in quella squadre, nonostante l'ottimo debutto di Pascal Wehrlein nella categoria sia durato solamente un battito di ciglia, tam-

”
È stata una fine fantastica per la gara e una vittoria epica per noi
Dillbagh Gill



Bmw che pasticcio!

Sopra, ecco il contatto tra Da Costa e il compagno di squadra Sims che è costato alla Bmw una sicura doppietta nella trasferta marocchina. Per la gioia di Gill patron Mahindra, in alto a destra





”
Sono
dispiaciuto
perché
è stato
un errore
che ho
commesso io

A. Felix Da Costa



ponato da Lucas di Grassi alla prima staccata. Infatti il tedesco che arriva dalla Formula Uno aveva saltato per motivi contrattuali il primo weekend di gara, ma nonostante questo ha dimostrato di avere capito subito auto e stile di guida, arrivando ad appena due centesimi dalla Super Pole in qualifica e la coppia di piloti pare promettere davvero tante soddisfazioni alla Mahindra Racing.

LA GIOIA INDIANA

Parlando con e-racing365.com, il boss della squadra Dilbagh Gill ha elogiato il suo pilota per il successo: «Ci è cascata in mano, è vero, ma l'anno scorso alcune vittorie ci sono state tolte e quindi è un dare ed un avere in egual misura, è il motorsport. In un certo senso lo rende più dol-



ce perché eravamo forti, ma mi immaginavo un quarto od un quinto posto al massimo, visto dove eravamo in griglia». Gill ha poi descritto gli ultimi momenti della corsa al cardiopalma, mentre D'Ambrosio era impegnato a respingere gli attacchi di Frijns nell'ultimo giro: «Alejandro [Agag] era in piedi dietro di me e stava augurandosi che la gara non finisse sotto Safety Car, mentre io speravo esattamente l'opposto. È stata una conclusione fantastica per la gara e per noi una vittoria epica».

Gill ha spiegato che la strategia di Mahindra di conservare l'Attack Mode è stata chiave per assicurarsi il massimo di punti per la classifica. «La squadra ha gestito le cose benissimo ed il passo gara è stato molto buono e ci siamo difesi bene quando abbiamo dovuto. Jérôme può condurre una gara molto bene, lo ha dimostrato nella sua carriera, ed è bravo a mantenere dietro le altre macchine nei momenti cruciali. Devo dargliene credito, ha guidato alla grande ed ha fatto un grande sprint all'ultimo giro».

Ma il boss Mahindra non si lascia esaltare dal risultato, che lancia D'Ambrosio in testa al campionato piloti per 12 punti: «È troppo presto per fare previsioni, perché ricordo l'anno scorso quando



abbiamo lasciato Marrakech in testa sia al campionato piloti che quello squadre. È ancora in incubo ricorrente, e spero che questa stagione non lo dilapideremo!».

IMPRESSIONI CONFERMATE

La prima tappa di Stagione 5 si era svolta su una pista per la prima volta in calendario e con vetture completamente nuove, per questo le impressioni di forza emerse analizzando l'evento potevano non rivelarsi azzeccate. Quindi si è aspettato il primo weekend su un tracciato conosciuto da piloti e squadre per fare delle valutazioni. Ma evidentemente le squadre ormai lavorano così bene con i simulatori che non ci sono stati particolari scossoni e cambi di posizione tra la prima e seconda gara, quindi ormai pare corretto poter definire i powertrain di Bmw e Ds come i più efficaci della stagione.

Anche questa volta non si riesce a valutare correttamente il sistema Audi, che è arrivato a podio con entrambe le vetture della squadra clienti Virgin Racing mentre le due auto ufficiali di Ingolstadt hanno concluso solamente settima e decima. Non è chiaro se sia a pari livello con i primi due o solo un piccolo passo indietro, comunque l'esperienza di Stagione 4 insegna che la Casa degli anelli è la migliore a lavorare durante la stagione ed a porre rimedio alle situazioni. Quindi, se nel campionato 2017-2018 sono riusciti a stravolgere completa-

mente una situazione che li vedeva in fondo alla classifica fino ad arrivare a vincere il titolo squadre, chissà cosa potranno fare questa con un insieme motore-inverter-cambio che è già in vetta. Ovvio calcolare anche Mahindra tra i sistemi più efficaci, visti la terza posizione di Riad e la vittoria di sabato, anche se non al livello dei primi due, mentre i powertrain Nissan e Penske della Dragon sono difficili da valutare esattamente. Col primo efficace ma non al passo dei primi della classe ed il secondo che appare efficace ma non ancora riuscito ad ottenere risultati alla pari della velocità mostrata.

Confermato anche il passo indietro rispetto alla stagione passata per Jaguar e Nio, mentre la Venturi continua a faticare.

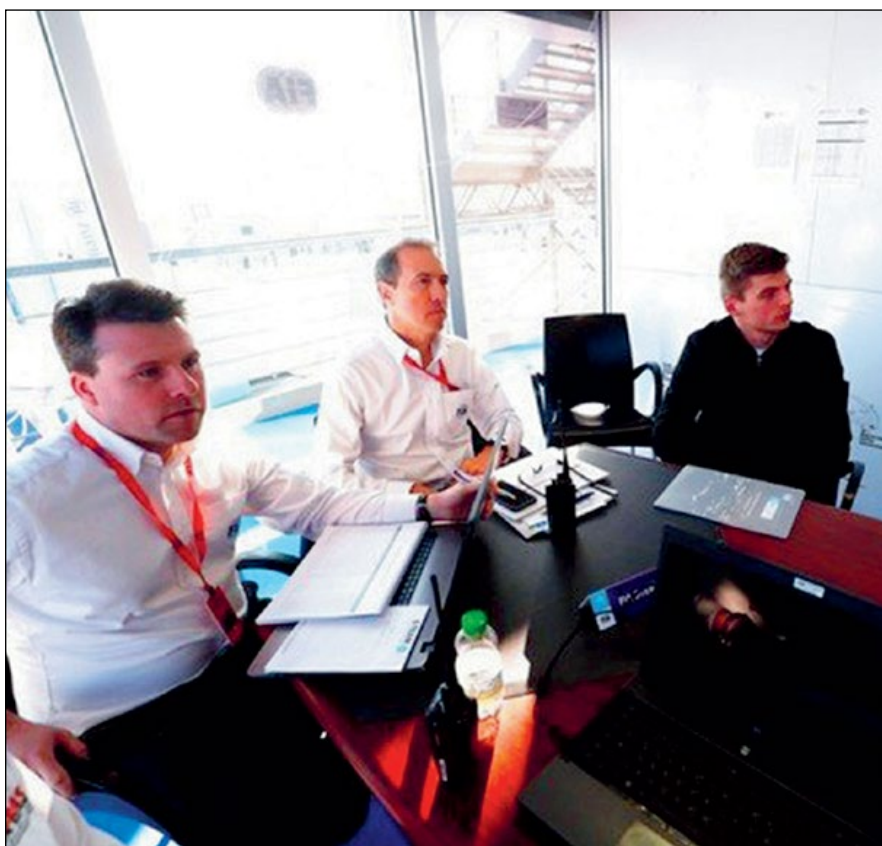
L'ERRORE DEL CAMPIONE

A Marrakech si è visto l'errore più grande della carriera in Formula E del campione in carica Jean-Éric Vergne. La scorsa stagione il francese è arrivato pian piano alla vetta della classifica ottenendo risultati concreti con costanza e rac-



Non sono riuscito a fermare la monoposto e sono finito contro Sam

J.E. Vergne





Verstappen in direzione gara

A fianco, Max Verstappen segue la sfida di F.E in direzione gara in compagnia di Tonio Liuzzi. A destra, Frijns giunto 2°. Sotto, Vergne e Piquet, in basso Massa. Sopra, patron Agag con Elizabeth Hurley



coogliendo sempre il massimo possibile ogni gara. Invece la tappa marocchina si è aperta con la Ds Techeetah nera e oro partita in terza posizione ad affiancare il poleman Sam Bird alla staccata della prima curva, finendo poi in testacoda. Una mossa "senza paura" che aveva poca ragione di essere fatta visto che era comunque in buona posizione, ed in più lo scatto meno efficace della Nissan di Sébastien Buemi avrebbe significato una probabile seconda piazza dopo il tornante sinistro.

E se ne è reso conto anche lui, come si percepisce chiaramente dalle sue parole dopo la gara: «Sono stato un idiota. Cerco sempre di tenere un margine di sicurezza, come ho fatto lo scorso anno a New York con Buemi, ma credo che quest'anno la vettura sia un po' differente. Non sono riuscito a fermare la monoposto e sono finito contro Sam. Non volevo rovinare la sua e la mia gara ed ho ricevuto una penalità per il prossimo round. Sono andato tutto all'interno ed ovviamente mi sono girato. È stata una manovra sconsigliata perché avevo il passo per vincere. Sono riuscito a recuperare sulle Bmw nonostante abbia dovuto superare 15 vetture. Questo ha dimostrato come il mio passo gara fosse davvero al top».

Infatti Vergne è ripartito dal testacoda in ultima posizione, e nonostante questo è risalito fino in quinta posizione, a dimostrazione di quanto la Ds pare avere azzeccato il sistema motore. «Ho lottato duramente con tutti. Nessuno mi ha lasciato passare agevolmente ed ho dovuto prendere molti rischi. È stata una bella lotta. Nella

scorsa stagione ho pensato a difendermi, mentre quest'anno sono stato il re dei sorpassi».

VERSTAPPEN IN MAROCCO

Nel paddock è comparso un altro viso conosciuto, dato che Max Verstappen ha scontato a Marrakech la prima delle due giornate di servizi pubblici che gli sono state comminate in Formula Uno come punizione per la rissa con Esteban Ocon in Brasile. L'olandese della Red Bull ha detto di essere rimasto affascinato dalla Formula E e dal lavoro dei commissari. Infatti Max ha vissuto la giornata al circuito Moulay El Hassan osservando il comportamento della Direzione Gara. In un comunicato emesso direttamente della FIA Verstappen ha dichiarato: «È stato interessante vedere tutto dall'altro lato. Di solito non trascorro un intero giorno con i commissari. Tutti svolgono il loro lavoro durante il weekend di gara ed è stato interessante vedere cosa li spinge a prendere delle decisioni importanti. In alcuni casi sono scelte non semplici, ma devono essere fatte perché si devono seguire le regole». Ha poi aggiunto: «Credo che sia stato un bene vivere una simile esperienza fuori dall'abitacolo. Essere qui e comprendere come si svolge questo tipo di lavoro è stato costruttivo». Commentando la Formula E, l'olandese ha elogiato il campionato: «Ovviamente avevo già visto alcune gare in tv, ma non ero mai venuto nel paddock e mi sono davvero divertito. Prima di tutto è stata davvero una gara eccitante. Il campionato sta crescendo così come il numero di costruttori coinvolti. Credo che sia una serie cool!».

CLASSIFICHE

Marrakech,
12 gennaio 2019

Classifica: 1. D'Ambrosio (Mahindra Racing) 31 giri in 46'45"884, alla media di 118 km/h; 2. Frijns (Envision Virgin Racing) a 0"143; 3. Bird (Envision Virgin Racing) a 0"461; 4. Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 0"740; 5. Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 1"232; 6. Lotterer (Ds Techeetah Formula E Team) a 1"457; 7. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 1"633; 8. Buemi (Nissan e.dams) a 2"455; 9. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 2"980; 10. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 4"014; 11. López (Geox Dragon) a 4"528; 12. Günther (Geox Dragon) a 6"034; 13. Mortara (Venturi Formula E Team) a 6"790; 14. Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) a 6"833; 15. Rowland (Nissan e.dams) a 7"529; 16. Turvey (Nio Formula E Team) a 9"241; 17. Dillmann (Nio Formula E Team) a 9"665; 18. Massa (Venturi Formula E Team) a 10"250.

Giro più veloce: il 31° di Bird in 1'22"101, alla media di 130,273 km/h

Classifica Piloti: 1. d'Ambrosio 40 punti; 2. Da Costa e Vergne 28; 4. Lotterer 19; 5. Frijns e Bird 18; 7. Evans 14; 8. Sims e Buemi 12; 10. di Grassi 9; 11. Rowland 6; 12. Abt 5; 13. Piquet Jr. 1.

Classifica Squadre: 1. Ds Techeetah Formula E Team 47 punti; 2. Bmw I Andretti Motorsport e Mahindra Racing 40; 4. Envision Virgin Racing 36; 5. Nissan e.dams 18; 6. Panasonic Jaguar Racing 15; 7. Audi Sport Abt Schaeffler 14.



Rookie sugli scudi

NICO MULLER FA SEGNARE IL MIGLIOR TEMPO NEI DUE TURNI DI TEST RISERVATI AGLI ESORDIENTI. IN LUCE ANCHE LA CALDERON

Antonio Caruccio

Nico Mueller svetta nei rookie test della Formula E a Marrakech. Lo svizzero ha segnato il miglior tempo in entrambi i turni, chiudendo col primato di 1'17"074 confermando uno stato di grazia delle vetture Audi, emerse nella corsa, affidate però al team Virgin. Audi Sport, che ha riportato in pista anche Jaime Green, che non saliva su una monoposto dai tempi della F.3, nel 2004, ha così sfruttato il talento dello svizzero: «Avevamo tante cose da provare nel corso della mattinata, completandone il 90% e questo ha significato caricare maggiormente il pomeriggio. L'obiettivo principale era anche quello di provare delle soluzioni innovative per le prossime gare, e siamo sulla strada giusta. La nuova generazione di vetture ha una ricarica molto rapida che permette in una giornata serrata come questa di accorciare i tempi morti ed essere molto più produttivi. Con l'incremento delle prestazioni poi, si inizia a dover ragionare in termini di gestione delle temperature e pneumatici».

Ottima prova di Tatiana Calderon, seconda nel



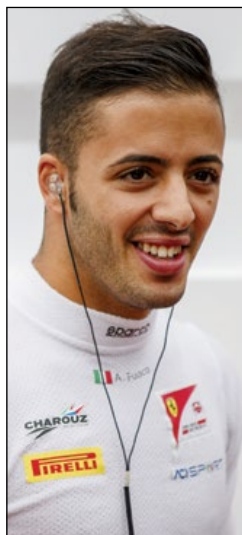
Fuoco è subito gran Dragon

ANTONIO CHIUDE I TEST COLLETTIVI DEI DEB FACENDO SEGNARE IL TERZO TEMPO

Una giornata positiva quella che ha visto Antonio Fuoco tornare al volante della Formula E, dopo i test di Valencia e prendersi il terzo posto. Il calabrese si è calato nell'abitacolo di Dragon Racing, che lo scorso anno provò un altro italiano, Andrea Caldarelli, e Maximilian Guenther, poi promosso a pilota ufficiale. Proprio per questo l'esperienza marocchina del portacolori Ferrari Driver Academy è importante per cercare una collocazione in futuro nel campionato riservato alle vetture elettriche, seppur Maranello, mettendolo sotto una campana di vetro (unico assente all'incontro coi media) dimostra di

non essere forse ancora pronta per il concept creato dalla serie di Alejandro Agag. Il lavoro di Fuoco, che resta pure sempre quello di guidare, è stato più che apprezzato in seno alla compagine americana di casa Penske, che ha potuto anche confrontare i dati degli ufficiali Guenther e José Maria Lopez, condizione che ha di fatto avvalorato il potenziale di Antonio. Nel corso della mattina Fuoco ha seguito il programma del team senza imprevisti provando utili comparazioni portate avanti dalla giornata di gara, risultando anche uno dei più attivi con 48 giri, ed il 12° tempo in 1'19"367. Senza tuttavia aver mai utilizza-

to la massima potenza, ovvero 250KW, grazie ai 50 KW aggiuntivi dell'Attack Mode, riservato per il pomeriggio, quando oltre alla simulazione di qualifica, è stata portata avanti anche quella gara e di rigenerazio-



ne di potenza, compromessa dalla safety-car finale nella gara del sabato. E proprio con l'aumento delle temperature, Antonio è riuscito a conquistare un eccellente 1'17"338, balzando al terzo posto! Ma per Fuoco si è trattato di un raddoppio del carico di lavoro dato che Felipe Nasr, sulla carta suo compagno, non è sceso in pista. Il brasiliano, arrivato in circuito addirittura giovedì, ha presenziato all'intero fine settimana con la compagine americana, senza girare. Problemi contrattuali gliel'hanno impedito, sembra legati alle clausole standard che Penske include nei suoi accordi, con cui lega i piloti a lungo termine. Esclusiva che ovviamente è stata rifiutata dal brasiliano, anche se pareva essersi trovata nel corso della stessa giornata di domenica una soluzione per girare almeno nel turno pomeridiano, svanita però quando intorno alle 15 Nasr, affranto, si è congedato dal box Dragon.

In alto anche Arthur Leclerc

Sopra Muller vero dominatore dei rookie test di Marrakech. Sotto a sinistra, Arthur Leclerc 9° con la Venturi e a destra Fuoco che ha fatto segnare il 3° tempo



turno mattutino: «Sono molto sorpresa dalla prestazione, non solo mia ma anche della vettura, ripartendo da dove avevo interrotto lo scorso mese a Riyadh lavorando al simulatore e con una macchina competitiva su questo circuito» dice la colombiana che però non è scesa in pista al pomeriggio, lasciando a James Rossiter il lavoro di sviluppo, supportato ai box da Vergne e Lotterer, e capace di registrare il secondo miglior tempo a fine giornata. Bene anche BMW, che dopo la doppietta vanificata in gara, di è dimostrata la monoposto più competitiva sul passo gara, schierando Bruno Spengler e Marco Wittmann. Conferma il potenziale di casa Jaguar il tester Pietro Fittipaldi, quinto in mattinata: «Ho guidato qui lo scorso anno la vecchia generazione di vetture, ma c'è tanta potenza, un po' di grip in più ma sono felice di poter dare una mano a Jaguar. E poi queste macchine sono davvero belle ora!». Qualche problema di troppo invece per il fresco ex-Formula 1, Sergey Sirotkin: «Non è stata una mattinata molto serrata perché abbiamo avuto dei problemi da risolvere, ma per fortuna nel pomeriggio le cose sono migliorate. La macchina mi piace, si parte sempre un po' prevenuti nei confronti delle cose nuove. Non è la F.1, ma lo stile di guida mi riporta all'Auto GP ed alla Formula Abarth, quando dovevi aspettarti reazioni imprevedibili, è divertente».



Sono molto sorpresa della prestazione non solo mia ma anche della vettura

Tatiana Calderon



Debuttanti in evidenza

A lato Tatiana Calderon Harry Tincknell ha girato con la Jaguar con Fittipaldi, sopra. Nell'altra pagina Marciello 8° tempo con la monoposto HWA

I TOP TEN DEI ROOKIE TEST

1.	Nico Mueller	Audi	1'17"074	91 giri
2.	James Rossiter	DS Techeetah	1'17"189	75
3.	Antonio Fuoco	Dragon	1'17"338	65
4.	Nyck De Vries	Envision Virgin	1'17"560	46
5.	Jann Mardenborough	Nissan E.dams	1'17"672	64
6.	Tatiana Calderon	DS Techeetah	1'17"674	38
7.	Bruno Spengler	BMW	1'17"735	62
8.	Raffaele Marciello	HWA	1'17"763	55
9.	Arthur Leclerc	Venturi	1'17"782	51
10.	Norman Nato	Venturi	1'18"059	54

Marciello vuol fare altre prove

RAFFAELE SPIEGA: «IL MIO FUTURO ELETTRICO? PER ORA SPERO DI AVER AIUTATO IL TEAM»

Raffaele Marciello era uno dei pochi piloti ad essere un vero e proprio debuttante nella sessione dei Rookie organizzata dalla Formula E, che di fatto è aperta a piloti che non vi hanno mai corso. Così squadre come Audi o Jaguar si affidano a veterani di questi programmi come Mueller e Fittipaldi, o come Mercedes, che supervisiona l'operato di HWA, ha fatto con Daniel Juncadella, compagno di Raffaele in Marocco: «Questa è una macchina divertente da guidare quando hai alle spalle un po' di chilometri. Rispetto alla vettura dello scorso anno è più facile, c'è maggior aderenza ma per il team è necessario percorrere tanti chi-

lometri, è tutto nuovo e dobbiamo abituarci a procedure diverse rispetto a chi aveva già 4 anni di esperienza. Oggi però per me è andato tutto bene e non stiamo per questo lavorando sulla prestazione pura» dice lo spagnolo. Completamente diverso ovviamente il feeling dell'italiano: «Ho avuto modo di provare la vettura solo al simulatore, pochi giorni prima di venire qui in Marocco. Certo avere seguito il week-end di gara in seno al team è stato per me molto importante ed utile, partecipando ai briefing al fianco di Vandorne e Paffett». Il lavoro di "Lello" è infatti iniziato con il track-walk di venerdì mattina, e poi lo studio delle proble-

matiche che hanno afflitto le Venturi di casa HWA durante la corsa «Non è stato un evento fortunato, ed anche io nel primo turno del mattino ho perso più di venti minuti perché non riuscivamo a risolvere una problematica

”

Avere seguito il week end di gara in seno al team è stato utile

Raffaele Marciello

che ci impediva di andare in pista» continua Raffaele. Una sessione che lo ha visto chiudere 16°, con però 45 tornate all'attivo, pur non sfruttando a pieno il potenziale: «Un problema in frenata mi ha impedito di chiudere la simulazione qualifica in mattinata, che però è andata bene al pomeriggio». Raffaele è stato infatti uno dei primi a scalare la classifica ad oltre un'ora dal termine, sfruttando i quattro giri di massima potenza a sua disposizione, concludendo la giornata all'ottavo posto. «Non è facile adattarsi ad una macchina completamente nuova e con una filosofia del tutto innovativa. Il mio futuro elettrico? Mi piacerebbe avere altre prove a disposizione per raggiungere il limite, ma spero di aver aiutato il team. Ora mi concentro sulla stagione 2019 alle porte» dice Lello, che sarà ancora impiegato nei programmi GT3 di AMG, che nel 2018 lo hanno visto campione Blancpain.



AUTO DI QUESTO MESE È IN EDICOLA



ESCLUSIVO

• **ECOTASSA**
TUTTI I MODELLI A RISCHIO

LE NOSTRE PROVE

AUDI Q8 vs AUDI A6 AVANT
BMW X4
RENAULT MEGANE RS
JEEP RENEGADE

ANTEPRIMA

NUOVA SKODA SCALA

AUTO TECNICA

TUTTI I SEGRETI
DELLA **PORSCHE 911**

La tua rivista ti aspetta in edicola ogni mese con anteprime, test accurati, prove su strada, confronti e molto altro.

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.



auto

Le classifiche

VELOCITÀ ENDURANCE

Resoconto della gara a pag. 66
Dubai, 12 gennaio 2018

Assoluta: 1. Parhofer-Haase-Vervisch-Breukers (Audi R8 Lms) 607 giri in 24h01'54"214, alla media di 136,14 km/h (1. A6-Pro); 2. Saud Fahad Al Saud-Vergers-Mies-Vanthoor (Audi R8 Lms) a 1 giro; 3. Pisarik-Kral-Malucelli (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri; 4. Bortolotti-Engelhart-M. Ineichen-R. Ineichen (Lamborghini Huracán Gt3) a 7 giri; 5. Minsky-Bachler-Foster-Dienst-Schothorst (Audi R8 Lms) a 10 giri; 6. Winkelhock-Ortmann-Weishaupt-Mücke-Feller (Audi R8 Lms) a 10 giri; 7. Hrachowina-Konrad-Schneider-Dontje-Bosi (Mercedes-Amg Gt3) a 12 giri (1. A6-Am); 8. Allemann-Bohn-A. Renauer-R. Renaur (Porsche 911 Gt3 R) a 13 giri; 9. Kirchhoff-Edelhoff-Grimm-Vogler (Audi R8 Lms) a 15 giri; 10. Yu-Hui-Au-Tse (Porsche 911 Gt3 R) a 15 giri; 11. Lind-Altoé-Boguslavskiy-Costantini-Autumn (Lamborghini Huracán Gt3) a 19 giri; 12. Kelders-Paque-Desrueres-Stievenart-Gachet (Audi R8 Lms) a 21 giri; 13. Purman-Espenlaub-Foster-Lewis (Mercedes-Amg Gt3) a 22 giri; 14. Schlotter-Rattenbury-Páverud-Al. Mudhaf-Schandorff (Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo) a 26 giri (1. Spx); 15. Al Faisal-Haupt-Buuman-Al Faisal-Christodoulou (Mercedes-Amg Gt3) a 28 giri; 16. Neugebauer-Schneider-Mauricio-Dirani (Porsche 991 Cup) a 31 giri; 17. Moutran-Moutran-Moutran-Eastwood (Porsche 991 Cup) a 33 giri (1. 991. Cup); 18. Roedig-Zoechling-Matsushima-Rdest-Triller (Porsche 991 Cup) a 43 giri; 19. Gibon-Amrouche-Ancel (Porsche 991 Cup) a 46 giri; 20. Hornung-Shen-Simonsen-Descombes (Porsche 991 Cup) a 50 giri; 21. Bastien-Petit-Farmer-Gerome (Porsche 991 Cup) a 52 giri; 22. Kovac-Pekar-Lestrup-Tekaak (Bmw M4 Gt4) a 55 giri (1. Gt4); 23. Meyer-Simon-Leib-Epp-Tibbett (Bmw M4 Gt4) a 60 giri; 24. de Breucker-de Gillion-Verhaeren-Verdonck (Mercedes-Amg Gt4) a 61 giri; 25. Farmer-

Paul-Mitchell-Willmott (Bmw M4 Gt4) a 61 giri; 26. Menden-Danz-Mettler-Tanner-Ogay (Volkswagen Golf Gti Tr Dsg) a 62 giri (1. Tr); 27. van der Straten-Haugg-Putz-Vanloocke-Close (Marc II V8) a 63 giri; 28. Jost-Apotheloz-Hartog-Graeper (Cupra Tr Dsg) a 66 giri; 29. Chiyo-Matsuda-Burdon-Thong-Gagliardini (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 67 giri; 30. Breukers-Littig-Hill-Kresnik (Cupra Tr Dsg) a 69 giri; 31. Vannelet-Guibbert-Zuhour-Al Melaihi-Vlijoen (Bmw M4 Gt4) a 70 giri; 32. Stanley-Sherwood-Clucas-Perry (Audi R8 Lms Gt4) a 73 giri; 33. Bazaud-Caillon-Morales-Thirion-Rihon (Audi Rs3 Lms Dsg) a 75 giri; 34. Perrin-Rademecker-Boonen-Magnus (Audi Rs3 Lms Dsg) a 78 giri; 35. Harmsen-Lyubchenkov-Aust-Mauron (Porsche 991 Cup) a 78 giri; 36. Freke-Gordon-Colebrooke-Littman-Canning (Bmw M4 Gt4) a 82 giri; 37. Butel-Proctor-Millage-Olivant (Ginetta G55 Gt4 Evo) a 90 giri; 38. Wong Yat Shing-Poon Tak Chun-Fung Kar Chue-Hui Ka Tai (Audi Rs3 Lms Seq) a 95 giri; 39. Kyvalova-Ratcliffe-Minshaw-Piana (Mercedes-Amg Gt4) a 97 giri; 40. Fatien-Valentini-Grogor-Pastorelli-Hall (Porsche 911 Gt3 R) a 101 giri; 41. Klemund-Sieljes-Rink-Smyrlis-Rettich (Bmw M235i Racing Cup) a 105 giri (1. Cup 1); 42. Schmit-Schmit-Dumont-Chkondali-Bassil (Bmw M235i Racing Cup) a 108 giri; 43. Kondo-Abe-Sato-Wei-Yokomizo (Porsche 991 Cup) a 114 giri; 44. Witt-Bird-Pierce-Paliwoda (Mercedes-Amg Gt4) a 127 giri; 45. Euser-Thorsen-Allpass-Houwing-Bommel (Bmw M3) a 128 giri; 46. Hilders-Voerman-Bessem-Herber (Porsche 991 Cup) a 130 giri; 47. Bonnel-Cordelier-Lefèvre-Nobs (Vortex Scirocco Gt10) a 151 giri; 48. White-Wells-Baron-Fender (Ginetta G55) a 162 giri; 49. Van Dosselaer-Van Dosselaer-Houdhoofd-Dierckx-Dierckx (Bmw M3 E46) a 172 giri (1. A3); 50. Reicher-Sultanov-Berry-Koch-Sager (Audi R8 Lms) a 181 giri; 51. Barff-Al Mehairi-Quaife-Webster-Caton (Mercedes-Amg Gt4) a 211 giri.
Giro più veloce: il 426° di Vervisch in 1'58"695, alla media di 163,48 km/h.

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRINT

SPORT

Amokar TALENT 2019
WITH MINI JCW
ITALIA
NE RIMARRA'
SOLTANTO... UNO!
SELEZIONE NAZIONALE PILOTI

LA SNP APOGGIA L'AMOKAR TALENT

La Selezione Nazionale Piloti, notoriamente, da sempre, cerca di appoggiare i veri appassionati di Motorsport, quelli ricchi di talento, amore per l'automobilismo e voglia di praticare questo sport. Proprio per questo, è stata immediata, l'intesa con lo staff Amokar Promotion International e con il suo rivoluzionario progetto: L'AMOKAR TALENT 2019. Si tratta di uno dei talent più completi e ricchi di montepremi, presenti oggi in Italia, con premi finali di massimo livello. Il Coach della Snp, Nicola Castiglione sarà uno dei Giudici e farà parte di un team di professionisti di assoluto rispetto. Presto si potranno conoscere meglio i dettagli di tutta l'operazione. Da subito, si potrà seguire l'evolversi della situazione direttamente sulla pagina facebook ufficiale: Mini Jcw Talent Italia.

Vuoi seguire meglio la Snp? Iscriviti al canale YouTube "Selezione Nazionale Piloti TV". Snp è anche su facebook/selezionenazionalepiloti, Per info: selezionenazionale@alice.it.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai, NOS Helmets Forcefield e Unik al BER Store di Modena o su BERstore.it, il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.



INIZIO ATTIVITÀ 1970, Rizzi continua con rara pignoleria il suo lavoro con passione e caparbietà. Verniciature e grafiche che sposano l'idea del cliente. Rizzi, tel. 0172-489980, www.rizzidesign.it.

Dovesicorre

VELOCITÀ

19-20 gennaio

F3 ASIAN WINTER SERIES
a Sepang

www.f3asia.com

FTOYOTA

a Teretonga

www.toyota.co.nz

RALLY

19-20 gennaio

RALLY CREMONA CIRCUIT
a Cremona

ale5tti.wixsite.com/cremonacircuit

GHIACCIO

19-20 gennaio

THE ICE CHALLENGE
a Cervinia

www.icechallenge.it

L'Audi R8 Lms vincitrice a Dubai



**AUTO
SPRINT**
CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registro: presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti: DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma
e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it
Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

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

Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", il Conto Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

FIEG PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI Certificato ADS n. 8530 del 18/12/2018

Accertamenti
Diffusione Stampa

Lewis è stato il grande regista del trionfo Mercedes anche nel 2018, anzi, più che mai...



SUTTON-IMAGES.COM

I MERITI DEL PENTACAMPIONE F1 SONO PIÙ CHE EVIDENTI

C'è tanto di Hamilton

Prendo spunto dalla considerazione di chi lamenta la noia e la distanza per questa F1 che non appassiona più come una volta. In genere si fa giustamente riferimento ai cicli di egemonia Ferrari, poi Red Bull e adesso di Mercedes che non generano sicuramente spettacolo. Vorrei aggiungere una mia considerazione, visto la celebrazione eccessiva del Campione Louis Hamilton, che Mercedes deve si ringra-

ziare, senza dimenticare però che non ha mai avuto nemmeno tra i compagni di squadra, piloti all'altezza, ad esclusione di Rosberg che nonostante non avesse il talento di Louis, lo ha messo in difficoltà psicologica, tanto da perdere, pure lui un mondiale. Oggi lo abbiamo visto anche con Vettel che pur avendo un'ottima Ferrari, comunque mai superiore alla Mercedes, che ci gioca come il gatto con il topo per prendersi

ancora più onore dalla vittoria, messo sotto pressione sembra essere diventato la brutta copia del Vettel che partiva in testa e vinceva a man bassa. Ecco quindi emergere senza darsela, la risposta, bravo Hamilton ma, soprattutto grande Mercedes.

Giampiero Meacci

Oddio, non c'è mica tanto da essere d'accordo. Primo perché Lewis Hamilton è parte integrante e capitano in campo del team Mercedes da quando c'erano ancora i motori aspirati, quindi il campionissimo inglese ha un ruolo che va ben al di là di semplice - per modo di dire - pilota che guida e vince, essendo un vero e proprio riconosciutissimo uomo squadra. Non solo: quest'anno la differenza in pista, com'è unanimemente riconosciuto, l'ha fatta proprio lui. Non dimentichiamo che il compagno di squadra Valtteri Bottas a parità di macchina ha ottenuto zero vittorie ed è finito quinto nella classifica finale del mondiale. Quindi la logica dice che dietro il duplice trionfo di Louis e della W09 c'è tantissimo della classe dell'asso inglese.

PER LA LEGGIBILITÀ DEL GP

Pit-stop nel mirino

Condivido completamente quanto scritto da Mario Donnini nell'articolo apparso su Autosprint n. 50 sull'incomprensibilità delle corse di F1. Finalmente qualcuno scrive chiaramente il perché le gare siano diventate noiose, ed io, dopo tantissimi anni che le seguo, l'anno scorso ho scaricato un'applicazione sul cellulare che mi consente di acquisire i risultati delle prove e della gara. E poi si lamentano che i giovani non seguano le gare. Noi le seguiamo anche quando si sviluppano in fila indiana, perché apprezzavamo i tentativi che ad ogni curva venivano fatti per sorpassare l'avversario. Allora si guidavano semplici auto da corsa, oggi auto computerizzate con piloti guidati dai box che potrebbero essere sostituiti tranquillamente da robot. Vi appassionereste ad una partita di calcio giocata da robot? Certo i piloti potrebbero pretendere una rivalutazione del proprio ruolo.

Antonio Toto, Lecce

NON VA SMINUITA L'AZIONE DI FERRARI E ACI, TUTT'ALTRO!

Bon Giovi, i meriti

Ma che cosa leggo? Giovinazzi supportato dall'Acì? Se non fosse stato per l'indonesiano padre di Gelael il mitico pugliese - emigrato all'estero come tanti suoi coetanei conterranei ma per fortuna per qualcosa di più divertente - sarebbe ancora nei kart.... Quando l'Acì e Marchionne si sono accorti di lui, il magnate asiatico aveva già speso per la sua scuola guida fior di milioni....

Paolo Poletti

Guardi, per la primissima parte della sua carriera, lei ha ragione. Per la meritata sistemazione attuale di Antonio, tuttavia, i meriti della Ferrari e dell'Acì sono imprescindibili. Senza la loro fattiva e sincronizzata azione non avrebbe tenuto magnate di sorta. Quindi il merito dell'uno - prima -, non esclude l'azione positiva degli altri, poi. E meno male.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Foto F1: **Erocole Colombo, Alberto Crippa**
Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **INMOTO**

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

L'OFFERTA PIÙ CONVENIENTE
L'ABBIAMO TENUTA IN CALDO PER TE.



Abbonati all'Edizione Digitale per scoprire tutte le interviste,
approfondimenti sul mercato piloti, F1 e altri campionati.

SCOPRI L'OFFERTA SU
AUTOSPRINT.CORRIEREDELLOSPORT.IT/EDIZIONE-DIGITALE

DISPONIBILE SU PC, TABLET, SMARTPHONE.

