

MONDIALE RALLY A MONTECARLO OGIER E CITROEN FANNO SUBITO FESTA

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - MC COTED'AZUR 5,60 €
PIE CONT. 5,50 € - LE 5,50 €
CH CT 7,70 CHF - CH 8,00 CHF

AUTO SPRI NT

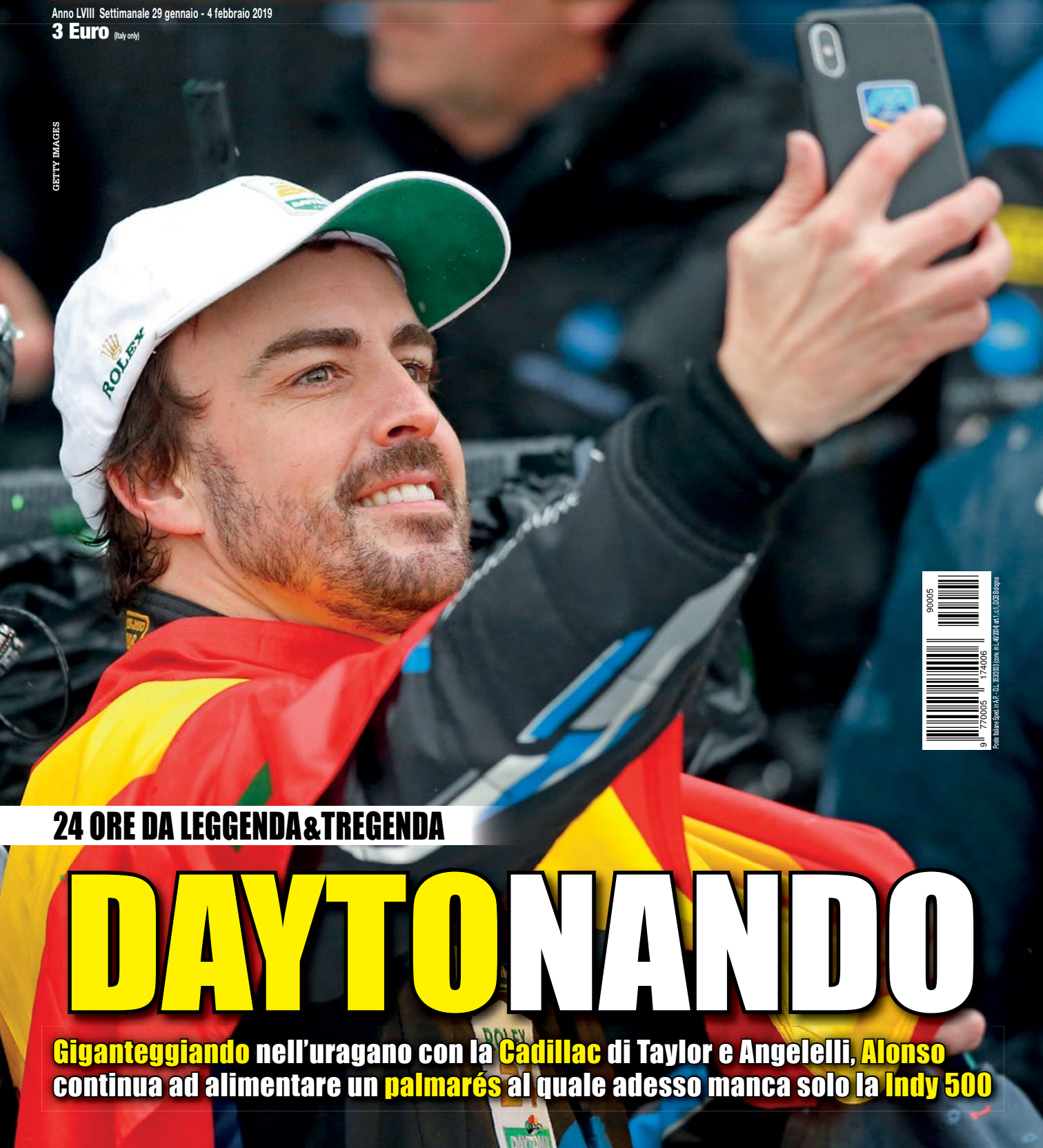
n. 5



Anno LVIII Settimanale 29 gennaio - 4 febbraio 2019

3 Euro (Italy only)

GETTY IMAGES



24 ORE DA LEGGENDA & TREGENDA

DAYTONANDO

Giganteggiando nell'uragano con la Cadillac di Taylor e Angelelli, Alonso continua ad alimentare un palmarés al quale adesso manca solo la Indy 500



Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 33033/2003 art. 1, c. 208 Roma

AUTOMOTO RACING

10° SALONE INTERNAZIONALE



In contemporanea con

AUTOMOTORETRO

Torino | Lingotto Fiere
dal 31 Gennaio
al 3 Febbraio 2019

Visita il nostro nuovo sito www.automotoretro.it

sparco



Ferrari SF-90?

scatta il toto sigla

Quando questo numero di Autosprint (nel quale rimarranno impresse impresse leggendarie) arriverà in edicola martedì di prossimo, mancheranno poco più di due settimane al lancio della nuova Ferrari F.1. Il 15 febbraio cadranno i veli sulla Rossa 2019 che sta prendendo sempre più forma a consistenza a Maranello. Della nuova monoposto del Cavallino si sa ben poco, tutto procede rispettando la tabella di marcia. Intanto diverse ipotesi iniziano a circolare sul nome della vettura che potrebbe ricollegarsi all'anno di fondazione della Scuderia, della quale ricorrono quest'anno i 90 anni. In questo caso potremo pure azzardare e lavorare di fantasia: SF-90? Novità, inoltre, potrebbero esserci anche nel colore: la carrozzeria della Ferrari F.1 2019 dovrebbe presentare una verniciatura del tutto nuova per gli standard di Maranello...

Intanto nello scorso weekend si sono scritte storie meravigliose per il motorsport. Dalla vittoria di Fernando Alonso alla 24 Ore di Daytona a quella di Sebastien Ogier a segno anche con Citroen sulle strade del Montecarlo. Due avvenimenti che occupano grande spazio su questo numero. Da una parte c'è Alonso che giganteggia con la Cadillac e aggiunge un'altra gara icona al suo palmares dove adesso manca solo la 500 Miglia di Indianapolis. Scrive Mario Donnini: "A impreziosire e a rendere assolutamente unico questo trionfo di Fernando Alonso alla 24 Ore di Daytona. Perché fino a oggi nell'albo d'oro della classicissima della Florida troneggiavano spuriamente solo due ex campioni del mondo di F.1, vale a dire Phil Hill e Mario Andretti. Be', Phil Hill aveva fatto bingo nel 1964 con la Fer-

rari quando la corsa si correva ancora sulla distanza dei 2000 Chilometri e lo stesso "Piedone" aveva trionfato nel 1972 in coppia con Jacky Ickx, pure lui su Ferrari, tuttavia sulla distanza ben più esigua di 6 Ore. Quindi, piaccia o no, udite udite, morale della favola è la prima volta nella storia che un campione del mondo di F.1 vince la gara endurance di Daytona sulla distanza canonica della 24 Ore. Oddio, un giorno esatto d'orologio proprio no, certo, viste le tante e corpose neutralizzazioni, anche se resta vero che Nando non ha mica fatto piovare lui...".

A proposito di Daytona... Per il 2° anno consecutivo è dolcissima la 24 Ore anche per la Lamborghini che in GTD ha fatto ancora saltare il banco. Sottolinea il presidente della Casa di Sant'Agata Stefano Domenicali: «Una vittoria storica per la Lamborghini, il giusto premio per chi ogni giorno lavora e si impegna per rendere la nostra azienda unica! La vittoria 2018 è stata bellissima ma questa rimarrà negli annali del motorsport».

E negli annali rimarrà anche quello che è accaduto nel primo round del Mondiale Rally. Cento anni dalla fondazione della Citroen e adesso anche cento vittorie nel Wrc. L'ultima firma è quella che il figliol prodigo Sebastien Ogier ha lasciato ben impressa sull'edizione del Montecarlo. Dove ha vinto ancora (e sono 7), e con quattro vetture diverse, eguagliando il record di Walter Rohrl sulle strade del rally più famoso del mondo. Qualsiasi cosa che tocca la trasforma in oro, il fenomeno di Gap. Appena sale su una World Rally Car ecco che quella diventa subito la vettura da bat-

tere. Quella che mette tutti dietro, quella che tra le sue mani immediatamente si trasforma in un incredibile oggetto da rally. L'ha ribadito anche nella prima gara del Mondiale 2019 che si è aperto regalando spettacolo ed emozioni con Neuville e Tanak finiti sul podio e il rientrante Loeb 4° e a segno in due speciali, al rientro nella serie iridata e per la prima volta al volante di quella Hyundai sulla quale ha debuttato e che adesso con capitano Adamo è già al comando nel Mondiale Costruttori... ●

DOMENICA SERRA



IN COPERTINA

- 6 24 ORE DAYTONA DAYTONANDO
- 10 24 ORE DAYTONA CADILLAC CALA IL TRIS

FORMULA UNO

- 22 LA FDA AI RAGGI X ACADEMY BOYS
- 26 LE CHANCE RED BULL VERSTAPPEN
- 28 IL RITORNO KUBICA OLD ROOKIE
- 30 PIANI DI RISCOSSA RENAULT
- 37 IL CAMBIAMENTO PIRELLI, F.1 A TRE COLORI

VELOCITÀ

- 58 E PRIX CILE BIRD VITTORIA AL VOLO
- 64 ELMS 2019 SFIDA AL FEMMINILE
- 66 PRIMO PIANO UN PIENO DI SPORT
- 68 PRIMO PIANO ANTONELLI CON LA STELLA
- 69 PRIMO PIANO NANNINI CHE DEBUTTO!
- 70 IL MONOMARCA FIORI DI LOTUS
- 72 THE ICE CHALLENGE GALLI A CRESTA ALTA
- 73 L'EVENTO TORINO DA SPETTACOLO

RALLY

- 44 STORIE IN CONTROSTERZO BOTTAS CHE RALLISTA!
- 46 RALLY MONTECARLO OGIER SETTEBELLEZZE

RUBRICHE

- 4 SCATTO FISSO
- 16 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 18 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 20 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 32 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 34 DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
- 38 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 74 HOTLAP DI RICCARDO PIERGENTILI
- 80 LE CLASSIFICHE
- 82 POSTASPRINT

Leclerc relax al Montecarlo

Una tranquilla domenica al Rally di Montecarlo per Charles Leclerc qui insieme al Principe Alberto di Monaco alle premiazioni del primo round del campionato del mondo rally. Il monegasco che quest'anno guiderà la Ferrari F.1 s'è rilassato così in uno degli ultimi fine settimana liberi prima dell'inizio della stagione. Ha così assistito alla festa di Sebastien Ogier per la settima volta davanti a tutti sulle strade del rally più famoso del mondo e alla 100esima vittoria nel Mondiale Rally della Citroen per una serie iridata del controsterzo che è subito iniziata alla grande con un grandissimo spettacolo.





Daytona

s' impera

ALONSO RISCRIVE LA STORIA DEL MOTORSPORT. ORA È ANCHE IL PRIMO IRIDATO F.1 CHE SBANCA DAYTONA SULLA DISTANZA DI 24 ORE. GLI MANCA SOLO IL TRIONFO A INDY 500

di [Mario Donnini](#)

E adesso? Che cosa facciamo, continuiamo a svilire e dire che pure stavolta Fernando Alonso ha vinto contro nessuno, come qualcheuno aveva audacemente azzardato in occasione della passata 24 Ore di Le Mans, portando al successo la Toyota?

Nell'automobilismo - e tanto peggio nelle gare endurance - nessuno non esiste. C'è sempre chi ti può fare lo scalpo. E, male che va, corri contro te stesso e certe notti se ti guardi negli occhi fai un gran brutto incontro.

E c'è dell'altro a impreziosire e a rendere assolutamente unico questo trionfo di Fernando Alonso alla 24 Ore di Daytona. Perché fino a oggi nell'albo d'oro della classicissima della Florida troneggiavano spuriamente solo due ex campioni del mondo di F.1, vale a dire Phil Hill e Mario Andretti.

Be', Phil Hill aveva fatto bingo nel 1964 con la Ferrari quando la corsa si correva ancora sulla distanza dei 2000 Chilometri e lo stesso "Piedone" aveva trionfato nel 1972 in coppia con Jacky Ickx, pure lui su Ferrari, tuttavia sulla distanza ben più esigua di 6 Ore. Quindi, piaccia o no, udite udite, morale della favola è la prima volta nella storia che un campione del mondo di F.1 vince la gara endurance di Daytona sulla distanza canonica della 24 Ore.

Oddio, un giorno esatto d'orologio proprio no, certo, viste le tante e corpose neutralizzazioni, anche se resta vero che Nando non ha mica fatto piovere lui...

Anzi, a voler dirla tutta c'è da aggiungere che magari in condizioni di secco, vista la superiorità mostrata dal team, dalla vettura, dall'equipaggio e soprattutto dalla guida meravigliosa di "Matador", magari in pista il trionfo sarebbe giunto con un distacco ben più sensibile sugli avversari.

I quali stavolta, a differenza della passata maratona di Le Mans, c'erano eccome a soffiargli sul collo, a torturargli i sogni, dando vita a fasi di gara assolutamente spettacolari.

Restrictor 1	P Phase 1	0.015.6	1013	0
Restrictor 2	T Phase 1	0.012.5	0.00	28
	REL_1 (km/h)	222	4917	2659
	REL_2 (km/h)	118	157	25
	REL_3 (km/h)			3

Light Off Data Stick inserted

ando

NELLA LEGGENDA DOPO 24 ORE DA TREGENDA

Dopo la 24 Ore di Le Mans vinta con la Toyota, Fernando Alonso artiglia la vittoria anche alla 24 Ore di Daytona stavolta al volante della Cadillac. Entra così nella leggenda dopo una corsa da tregenda



Tanto che, se si vogliono tenere a memoria due momenti simbolo di questo successo così caratterizzato dal pluriridato delle Asturie, non si possono non citare due diverse fasi assolutamente strepitose, con la seconda addirittura di peso per la vittoria.

Giusto per cominciare la breve rassegna, sarà bene tenere a memoria il duellone tra il lusco e il brusco con l'Acura, in quel momento guidata da un piuttosto ignorante - in senso buono -, quale Helio Castroneves. Nando lo ha puntato ovunque sull'infield a segnalargli che il brasiliano non avrebbe avuto scampo. Poi, una volta entrato nella parte iperveloce, lo ha affiancato sul banking percorrendo un lungo tratto appaiato e senza alcuna voglia di mollare un millimetro di gas, finendo con l'infilarsi implacabilmente al restringimento nervoso del raccordo all'infield, in una piega sinistrorsa. Per poi dare il via a una serie di doppiaggi apparentemente a vita persa, tanto da fiaccare il morale di Helio, facendogli vedere chi comanda e mandandogli uno spiritualissimo ma sfiancante ciao ciao.

E che dire dello spettacolare confronto di Nando, sempre lui, col campione in carica Felipe Nasr, a parità di Cadillac in condizioni di bagnato estremo, con la pista più scivolosa delle mattonelle del bagno dopo una doccia e una vittoria chiaramente in palio. Accade quando alla fine della corsa mancano due ore belle abbondanti e si capisce benissimo che dal confronto spietato in atto uscirà il nome del futuro vincitore.

Lotta di nervi senza alcun risparmio, confronto strappacuore che termina solo quando Nasr, ex F.1 pure lui e campione in carica IMSA, va lungo alla curva 1 e perde un paio di secondi che poi peseranno come macigni nell'economia della gara, segnata da un nubigragio tale da sforbicarne parti altrimenti non meno memorabili.

Ma tant'è. Onore al team di Wayne Taylor col grande Max Angelelli a fare il co-titolare e van der Zande, Kobayashi e Jordan Taylor a coadiuvare stupendamente l'asso spagnolo.

Certo, ha vinto globalmente la squadra migliore, meglio organizzata, con l'equipaggio mediamente quanto straordinariamente supertosto.

Però forti erano anche gli altri. Di Cadillac Dpi buone ce n'erano a iosa e le stesse Acura del team Penske potevano garantire una sfida assolutamente d'eccezione, tra qualità del materiale tecnico e formazioni sfoggiate. Così come le stesse Mazda by Joest, cattive come nel Roar Before sul giro secco, in gara erano tutt'altra cosa da quelle acerbe e quasi inguardabili viste in azione lo scorso anno, anche se l'affidabilità, ahiloro, resta una chimera.

Insomma, Fernando Alonso vince la seconda grande classica endurance sulle 24 Ore, fuggendo qualsiasi perplessità che poteva restare in piedi visto il plateau striminzito e quasi monocolore di partecipanti che da un biennio dà vita tra i prototipi al comatoso Wec e a una Le Mans immortale, inscalfibile ma in cerca di una nuova identità e ultimamente non priva di tosse.

Detto questo, se andiamo a guardare, tra le righe e



TEAM WAYNE TAYLOR UN'ALTRA IMPRESA

È festa grande nel team Wayne Taylor col grande Angelelli a fare da co-titolare, per il trionfo alla 24 Ore di Daytona firmato da Kobayashi, Alonso, van der Zande e Jordan Taylor

gli albi d'oro, il merito di Nando è anche un altro e bello grosso, oltre che non unico ma quasi.

L'ex stella della Formula Uno ormai sta toccando traguardi e raggiungimenti che sono da grido e inconsueti non solo per uno che proviene dal Circus, ma anche e soprattutto per uno specialista endurance.

In fondo la 24 Ore di Daytona da fine Anni '90 per motivi politico-regolamentari s'è andata sempre più allontanando - per macchine in pista, gestione normativa e sanctioning body - dalla filosofia della 24 Ore di Le Mans, dando vita a una civiltà endurance non omogenea, concorrente e addirittura a





essa fieramente alternativa. Tanto che nell'ultimo ventennio i piloti in grado di vincere sia Daytona che alla Sarthe erano stati solo Wallace, Baldi, Bernhard e Rockenfeller. Ecco, adesso a questi eletti va aggiunto anche Nando.

Il quale è insieme allo stesso Rockenfeller il solo ad aver vinto nell'era più recente al di qua e al di là dell'Atlantico, ossia a Daytona e a Le Mans, negli stessi dodici mesi, anche se Rocky mantiene il vanto d'esserci riuscito entro lo stesso anno solare, il 2010. Ma a ben guardare sono inezie, spuntature da nerd.

La verità è che l'intuizione che Alonso ha avuto due



anni fa di staccarsi progressivamente dalla Formula Uno per diventare una specie di Michel Vaillant in carne e ossa o di Graham Hill senza baffi ma con non meno gloria, si sta mostrando sempre più indovinata, straordinariamente efficace e premiante. Mese dopo mese il suo palmarés sta lievitando, la sua esperienza sta divenendo romanticamente sempre più adamantina e il suo coraggio provato, oltre che le palle - con licenza parlando -, ultraquadre assai.

Con una voglia di mettersi in discussione così, con una capacità di rischiare, osare, provarci e giocare la reputazione in qualsiasi tipo di terreno e condizione.

Dal giorno alla notte, passando per il tramonto struggente, dal secco al nubifragio, dall'Hunaudieres al banking di Daytona, fino alle quattro curve bastarde del superspeedway di Indianapolis, ormai Fernando Alonso Diaz ha lavato l'onta dei mille giri dietro a Petrov nella maledetta Abu Dhabi 2010 e l'altro finale depressivo e deprimente di Interlagos 2012, dove aveva fatto flop anche nel 2007.

L'Alonso over 35 è qualcosa di diverso, di poeticamente chiamato all'impresa e d'automaticamente pronto a condurla in porto, suonando - con un volante che sembra un violino - un meraviglioso inno alla poesia dell'interdisciplinarietà dell'automobilismo da corsa.

Capace ormai di istoriare la corona che sta mettendosi in testa di gemme inattese, rarissime e iperpreziose, dal valore ormai sempre più sorprendente e incalcolabile.

Chiaro, bisognerebbe tirare un bel fendente e sbancare pure Indy per mettere a posto il discorso e eguagliare Graham Hill. Fatto sta che, intanto, in questo regale copricapo in divenire brillano Montecarlo, Monza, due mondiali di F.1, Le Mans, Daytona e un mondiale piloti endurance probabilissimo se non presumibilmente già mezzo vinto.

Fantastico. Mai nella storia delle corse s'era visto un pilota uscire così famelico, arrapato, entusiasta e cannibale dalla F.1, storicamente la competizione più difficile e appagante ma anche la più logorante e pertanto anche la più satollante, smosciante e svuotante del mondo.

Poche storie. Grande, Fernando.

Stai dando una meravigliosa lezione di guida, ma anche di storia e cultura dell'automobilismo. Ottenendo un risultato che va ben oltre una coppa di qua e una di là, riuscendo a diventare simpatico, amabile e tifabile anche a chi prima, in F.1, per certe tue stranezze e protagonismi, manco ti sopportava. E stai ridicolizzando il monopoensiero analfabeta di ritorno che ama solo la F.1 e null'altro, rifilando uno dopo l'altro una sequela memorabile di schioccanti sganassoni ideologici a chi vedeva, bramava e riteneva praticabili, degni e credibili per un campionissimo solo i Gran Premi e null'altro.

Visto? Alonso vi sta spiegando che della magia delle corse non avevate e non avete capito niente.

La sfida, la poesia, la gloria s'annidano anche altrove, dove alligna l'epica del nostro frastagliato, complesso e, proprio per questo, affascinantissimo sport.

Continua così: adelante, campeón. ●



Cadillac cala un gran tris

PER LA TERZA EDIZIONE CONSECUTIVA VINCE LA VETTURA BY DALLARA. DUE I SUCCESSI DA TEAM OWNER DI WAYNE TAYLOR. STAVOLTA IN PARTNERSHIP CON ANGELELLI PER LANCIARE ALONSO & C. IN GTLM BMW BATTE FERRARI. LAMBORGHINI È ANCORA REGINA IN GTD

di Diego Fundarò



Al terzo anno dall'introduzione del regolamento Dpi, la 24 Ore di Daytona vede sempre una Cadillac by Dallara sul gradino più alto del podio e per la seconda volta la vittoria è andata al Wayne Taylor Racing, grazie ai favoriti della vigilia Alonso-Kobayashi-Taylor-van der Zande. Una gara che non ha fatto mancare i colpi di scena, condizionata per lunga parte dalla pioggia battente che ne ha causato due lunghe interruzioni, 17 uscite della pace car e decisa nelle ultime 2h30' dal confronto tra le Cadillac WTR e Whelen, con la Acura di Alexander Rossi incapace di reggere il passo e l'altra Dpi di Roger Penske che aveva già abbandonato i sogni di vittoria alla 20ª ora per una perdita d'olio. Nasr e Alonso hanno dato vita ad un duello

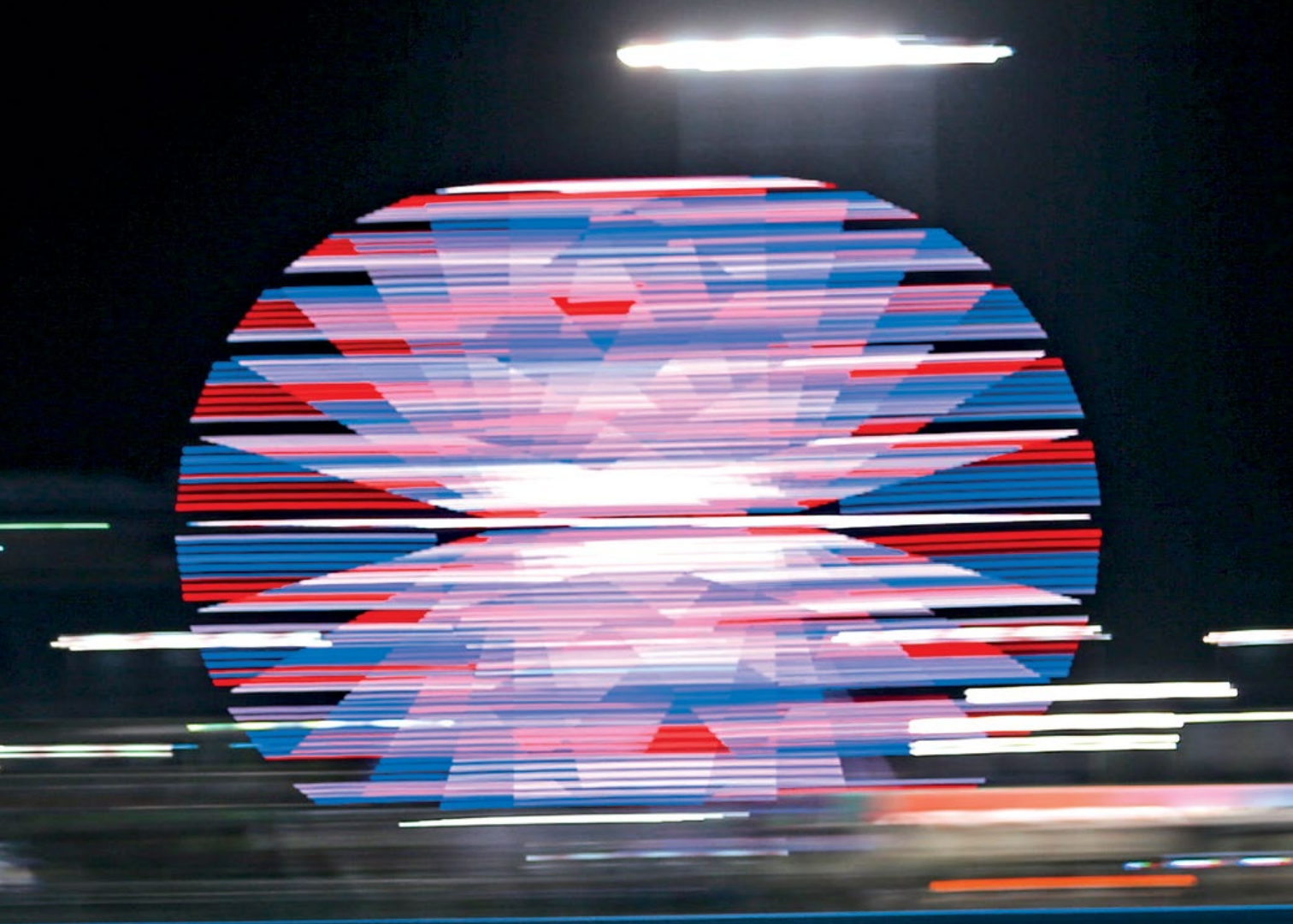
SUCCESSO MERITATISSIMO

Sopra, la Cadillac del team di Taylor & Angelelli sfreccia nella notte.

Nell'altra pagina, l'equipaggio vincente, composto, da sinistra, da Kamui Kobayashi, Renger van der Zande, Jordan Taylor e lo scatenato Fernando Alonso

spettacolare, partito col tentativo di allungo iniziale da parte del brasiliano e Fernando che navigava a vista. Ma la pressione costante dello spagnolo finiva col far commettere un errore a Nasr, che arrivava lungo alla curva 1 e cedeva il comando ad Alonso quando sul cronometro mancavano 2h08' alla bandiera a scacchi. La pioggia poi aumentava e arrivava la seconda e definitiva interruzione della gara, giunta a 1h57' dal termine con la pista ormai resa impraticabile, andando a sancire il trionfo della Cadillac #10.

Proprio l'arrivo della pioggia aveva iniziato a movimentare la gara nel corso della 15ª ora, con il quasi immediato ingresso della pace car rimasta in pista per circa un'ora a seguito dell'incidente della Cor-



vette di Milner e fino alla prima interruzione con bandiera rossa, esposta dopo 16h47' di corsa e durata oltre 1h40'. Una volta ripartita la gara iniziava una lunga serie di pace car, in seguito rientrata a più riprese per i numerosi incidenti, fino all'esposizione della seconda e definitiva bandiera rossa. Ma se il meteo proibitivo non ha condizionato il cammino della Cadillac by Dallara, di certo le Mazda del team Joest hanno deluso le attese: Oliver Jarvis aveva confermato gli exploit del Roar, segnando la pole con 1'33"685, tempo che gli è valso il nuovo record della pista. Record che apparteneva a PJ Jones con la Toyota Eagle GTP e che è caduto dopo ben 26 anni. Dopo un buon avvio, le Mazda non sono riuscite a superare indenni la settima ora di gara, con la



AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Alonso-Kobayashi-van der Zande-J. Taylor (Cadillac);
2. Nasr-Curran-Derani (Cadillac);
3. R. Taylor-Castroneves-Rossi (Acura).

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

← #55 di Pla prima ferma in pista a causa di una perdita di benzina, poi rientrata nei garage, dove le riparazioni ed un successivo contatto in pista l'hanno fatta precipitare in fondo alla classifica. Peggio ancora è andata alla gemella #77, che poco più tardi è stata vittima di un principio d'incendio che ne ha sancito il ritiro. Che nel team tedesco ci fossero dubbi sull'affidabilità era già emerso nelle prove, quando le due vetture erano state "risparmiate" e mandate in pista per un totale di giri complessivi inferiore a quelli completati dalla sola Cadillac del Whelen (108 contro 115). Altra attesa protagonista mancata è stata la Cadillac #5 Mustang Sampling, vincitrice lo scorso anno: in qualifica ha sofferto un calo di potenza che ne ha impedito la realizzazione del tempo, in gara dopo appena 2h30' aveva già raggiunto il garage per problemi che l'anno fatto precipitare a 19 giri dai primi.

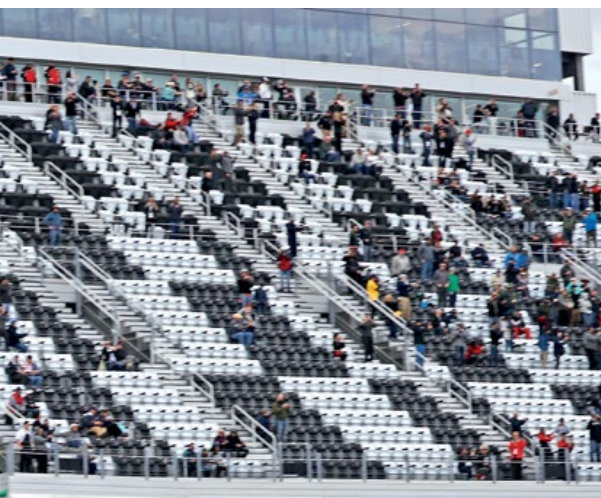
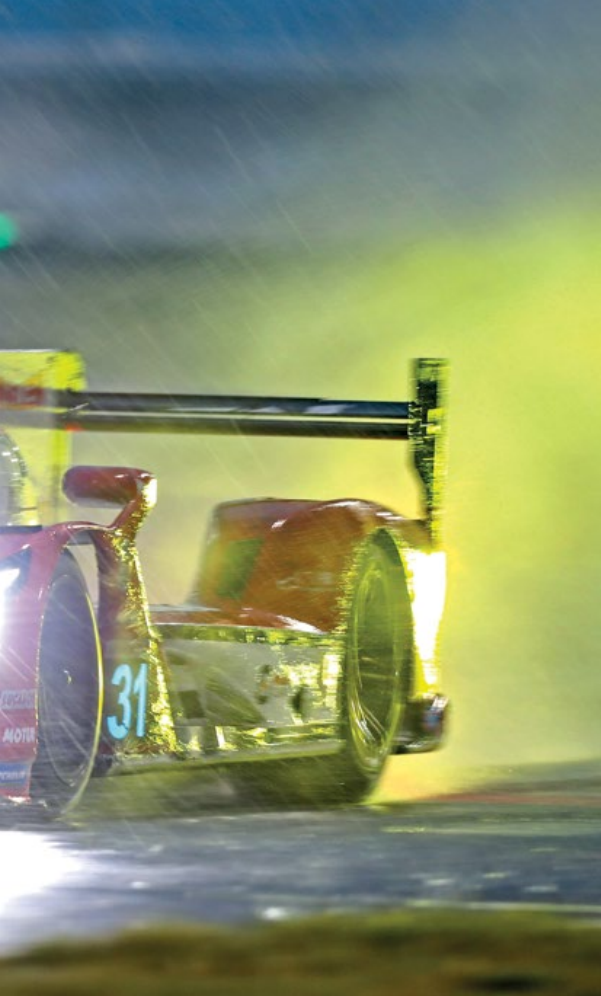
Alonso sempre più El Conquistador

Una volta definitivamente dichiarata terminata la 24 Ore di Daytona, Fernando Alonso ha preso la via della pit lane, è entrato nell'abitacolo della Cadillac by Dallara #10 e l'ha portata sotto il podio. Il team di Wayne Taylor e Max Angelelli ha così voluto dare un segnale chiaro su chi ha lasciato un segno indelebile su questa grande vittoria, dando il giusto merito al pilota che ha realmente fatto la differenza in pista. La gara di Alonso è stata semplicemente perfetta: Nando ha preso il volante dopo 1h45', con la #10 consegnata da Jordan Taylor in 8° posizione. Nei primi due dei suoi quattro stint consecutivi l'asturiano ha avuto un approccio conservativo, risalendo lentamente fino al 3° posto. Ma il suo terzo turno è stato a dir poco spettacolare: a suon di giri veloci è andato prima a caccia di Castroneves, superato di forza sul banking dopo un bel duello durato due giri, per poi andare immediatamente a sorprendere Rast in staccata, prendere il comando delle operazioni ed allungare, portando a breve il suo vantaggio fino 20". La pace car, entrata a causa dello stop in pista della Cadillac Juncos ricompattava poi il gruppo, ma al restart il copione non cambiava con Alonso nuovamente devastante nell'aprire un gap di 14" nei confronti della Acura di Alexander Rossi, salito sulla #7 al posto di Castroneves. Ecco il vero Alonso, implacabile nei sorpassi e nel mettere sotto pressione gli avversari fino ad averne la meglio; il ritmo tenuto in quei 60 giri, sempre sul piede di 1'35" è stato insostenibile per tutti, una sorta di Gp all'interno di una 24 Ore. Poi è arrivato il duello finale con Nasr, dove il vecchio leone ha avuto la meglio sul più giovane, facendo valere tutto il suo carisma e la sua esperienza. Possibile che il circus della F.1 abbia potuto voltare le spalle ad un campione di tale caratura...?!

Zanardi meritava molto di più

Dopo l'annuncio fatto alla vigilia, dove ha dichiarato di voler dare la caccia al tris di Ori Olimpici a Tokio 2020, Alex Zanardi si è dedicato alla preparazione della gara, completando 27 giri in prova, di cui 14 nella quarta sessione del venerdì. Ma Daytona non





IN GRAN TURISMO IL SUCCESSO DELLA BMW DEDICATO ALLA MEMORIA DI LAMM

Sopra, la Bmw di Farfus davanti alla vettura gemella di Zanardi. Sotto, l'equipaggio Bmw al top nella Gtlm e 10° assoluto con Herta, Farfus, Enge e De Philippi, onorando la memoria di Charly Lamm. A lato, il via della gara, con le Acura prese a sandwich tra le Mazda, davanti e dietro ad esse. In alto a sinistra, la Cadillac di Nasr-Curran-Derani, seconda assoluta





si è rivelata fortunata per Alex fin dal suo ingresso in vettura, giunto dopo lo stint iniziale di Edwards durato 1h20': il volante non ne voleva sapere di aganciarsi al piantone e l'operazione ha portato via tempo prezioso. Una volta in pista Alex ha avuto un approccio cauto per via delle gomme fredde, poi ha via via preso il ritmo fino ad assestarsi sul passo dei migliori.

Lasciato dopo 1h25' il volante a Jesse Krohn, la #24 si è immobilizzata in uscita dalla pit lane, probabilmente per problemi elettrici dovuti al passaggio dai comandi speciali ai tradizionali. Zanna usa un volante che ha il comando del gas sulla paletta di sinistra, mentre su quella di destra ha il cambio solo in fase di salita delle marce. Per frenare spinge con la mano destra un vero e proprio freno a mano verticale, che sul pomello presenta una piccola leva che aziona per scalare le marce. Un sistema geniale ma allo stesso tempo complesso, perché deve convivere con quello tradizionale ed il passaggio da uno all'altro necessita ancora di essere perfezionato. La sua 24 Ore va vista in questa chiave, una sorta di collaudo in gara per una vettura a doppi comandi ed il distacco accumulato alla fine ne deve assolutamente tenere conto. Alex ha anche sperimentato la guida sul bagnato, nel momento in cui la gara è ripartita dopo la lunga interruzione. Il fatto che la Bmw M8 #24 sia giunta al traguardo, seppur ultima tra le GtLm e staccata di 18 giri, rappresen-

ta comunque un risultato che va a completare il trionfo ottenuto dalla vettura gemella.

**PECCATO PERCHÉ
CON MENO
ACQUA IN PISTA
LA FERRARI STAVA
ANDANDO
MOLTO BENE**

JAMES CALADO

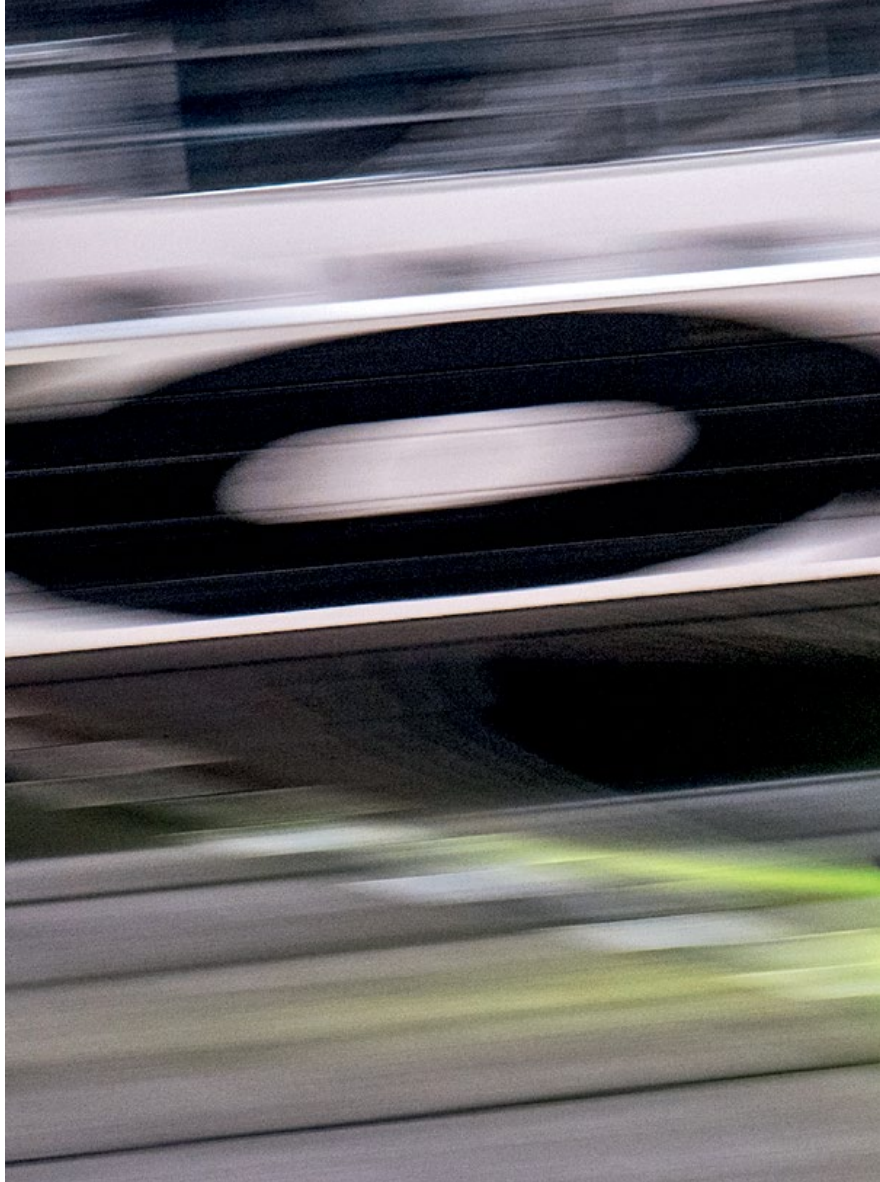


La GtLm lancia la Bmw

Vittoria a sorpresa per la Bmw M8 di Farfus-De Filippi-Eng-Herta, giunta nella settimana della scomparsa dello storico leader del Team Schnitzer Charlie Lamm, in pensione solo da qualche mese dopo 40 anni di militanza nel team

bavarese. Si è deciso tutto nelle ultime 3h30', con il tamponamento di Makowiecki al leader Hand, che di fatto lasciava a giocarsi la vittoria la Rossa di Calado contro la Porsche di Bamber, la Bmw di Farfus e la Ford di Westbrook.

L'inglese del Cavallino riusciva a mantenere il controllo della situazione fino a 2 ore dal termine, poi con l'aumentare della pioggia la 488 #62 diventava sempre più difficile da controllare e doveva cedere al brasiliano della Bmw: «*Con meno acqua in pista eravamo a posto* - ha commentato Calado dopo l'interruzione finale - *quando è aumentata la Bmw era più competitiva e non sono riuscito ad evitare il sorpasso di Farfus; è un vero peccato che la bandiera rossa non sia arrivata qualche minuto prima*». Incredibile come sia maturato il successo Bmw, in particolare per Augusto Farfus, precettato all'ultimo momento per prendere il posto di Tom



SVENTOLA IL TRICOLORE

**Christian Engelhart, Rik
Breukers, Rolf Ineichen
e Mirko Bortolotti hanno
portato la Lambo in vetta
alla Gtd pure quest'anno**

Blomqvist, bloccato in Europa da problemi di visto. Ma si tratta di un successo meritato, suggellato anche dal giro veloce in corsa, segnato proprio dal pilota brasiliano.

Ed il distacco minimo pagato dalla Ferrari (1"149) suona come una beffa, a conferma di come la 24 Ore di Daytona sia stregata per la Ferrari 488 Gte, co-





me traspare anche dalle parole di Antonello Coletta: «Avendo guidato la classifica di classe per così tanti giri non è facile accontentarsi di un secondo posto. Dobbiamo essere felici della prestazione del team Risi Competizione e dei nostri piloti Rigon, Molina, Pier Guidi e Calado, protagonisti di una gara priva di errori e meritevole della vittoria».

LAMBO TRIONFO BIS IN CLASSE GTD

La Lambo confermando la prodezza dello scorso anno ha vinto la GTD, a sinistra. Sotto, la Ferrari del team Risi, seconda in Gtlm

La classe GTD terra di gloria per la Lamborghini

Un bis arrivato in maniera rocambolesca quello della Lamborghini Huracán del team Grasser di Bortolotti-Ineichen-Engelhart, soprattutto per come si era messa la gara per la #11 dopo 2 ore, con lo stop and go di 3'40" pagato da Rick Breukers, colpevole di aver prima superato la pace car quando comandava la gara, poi di aver oltrepassato la linea della pit lane. Una penalità tramutata in 2 giri di ritardo dai primi, che sembrava aver compromesso la gara e che era stata faticosamente recuperata nelle ore seguenti, fino a 3h45' dal termine, quando Bortolotti incolpevole veniva coinvolto nell'incidente tra la Porsche di Makowiecki e la Ford di Hand.

A 2h30' dall'arrivo erano ancora 9 le vetture in grado di giocarsi la vittoria; poi Vilander ha tamponato la Porsche di Werner ed ogni speranza di vittoria per la Ferrari di Scuderia Corsa e la Porsche Black Swan è svanita. Quindi arrivavano gli errori a ripetizione dei leader, in particolare dell'Audi di Morad e della Mercedes di Stolz che spianavano la strada alla Lambo di Christian Engelhart, ritrovatosi meritatamente in testa nel momento in cui è stata data la seconda bandiera rossa. Che quasi due ore più tardi sarebbe diventata a scacchi, sancendo la seconda vittoria consecutiva del Toro di Sant'Agata Bolognese alla 24 Ore di Daytona. ●





L'inverno di cristallo

Il silenzio dell'inverno sta per essere finalmente interrotto dal sound dei V6 turbo. Tra poco avremo infatti le prime accensioni delle power unit, diventato ormai spettacolo a uso e consumo dei social, poi le presentazioni delle monoposto e, dal 18, i test! Certo non è un inverno del tutto normale, visti gli stravolgimenti in casa Ferrari, ma di fatto siamo ancora in fase di letargo mediatico. L'assurdo è che, a dispetto delle apparenze, nelle squadre stanno lavorando come dei pazzi. I tecnici stanno rifinando le monoposto e preparando e programmando gli sviluppi per la stagione, quasi a cervello fuso con i milioni di dati che devono guardare e analizzare al computer. Le componenti vengono prodotte e assemblate. Non è uno scherzo quando si dice, prima di uno svelo, che l'ultimo adesivo viene attaccato poco prima di "alzare il sipario". Sembra strano a dirlo e a pensarlo, ma le squadre hanno già simulato e continuano a farlo, tutti i Gran Premi. Sanno da ora quali tempi faranno e quanto migliorerà la macchina in stagione, pista per pista. Cioè oggi, per esempio, in casa Ferrari, sanno quale sarà il loro tempo in qualifica a Melbourne. Obiettivo è farlo scendere sempre di più da qui a Marzo, quando effettivamente si gi-

VIGE UNA FRAGILE TREGUA IN ATTESA CHE I MOTORI TORNINO A ROMBARE. ECCO COSA STA ACCADENDO DENTRO I VARI TEAM E COME I TOP DRIVER ATTENDONO L'INIZIO DELLE OSTILITÀ

rerà all'Albert Park. In tal senso sappiamo che a Maranello c'è un grandissimo ottimismo, perché i numeri sono super positivi. Poi sarà la pista a mettere il timbro sulle carte degli ingegneri o a bollare come incongruenti le risultanti simulazione-realtà. Non sanno, ovvio, salvo spionaggio vietato, a che punto sono gli avversari rispetto a loro. Almeno qualcosa da definire resta, altrimenti andiamo di video games e via... Però è così, per noi solo silenzi, tra le mura delle centrali operative dei 10 team invece l'attività è paragonabile a quella di un formichiere. I piloti sono già operativi tra allenamenti fisici, go kart per scaldare il piede e non dimenticare mai il passato e ore e ore di simulatore per guidare già le nuove macchine.

C'è anche chi non si accontenta di restare nell'ombra e comunica sui social come Hamilton in versione santone, ma c'è anche chi si mette a gareggiare in altri campionati. È quel che ha fatto Vettel con l'ormai fissa presenza alla Race Of Champions, ma solo per un weekend, e che fa invece quasi quotidianamente Max Verstappen. Con tanto di nome e cognome ufficiali e con l'immanicabile numero 33, corre nelle gari virtuali, sfidando "sconosciuti" simdrivers di tutto il mondo. Capita

UNA REALTÀ ANCORA NASCOSTA

È ancora presto per leggere la scala di valori e le novità vere della stagione 2019 nella stagione che si aprirà con i vernissage e i primi test, in attesa dell'inizio vero e proprio del mondiale, per il Gp d'Australia previsto il 17 marzo

anche che stabilisca il record mondiale di F.3 virtuale sul circuito ricavato nell'ovale di Charlotte o anche che spedisca nel bosco un avversario reo di avergli danneggiato un giro. Ecco lì fa ciò che in F.1 di certo non si può permettere. A proposito di "scorrettezze", nel frattempo è anche andato a espiare le sue colpe, per le due spintarelle in Brasile a Ocon. La FIA lo ha spedito a Marrakech in Formula E, da commissario aggiunto, "steward per un giorno". Ha così scontato la pena ai lavori sociali e in molti hanno ironizzato dicendo che la pena non era fare il commissario, ma seguire una gara elettrica dal vivo. Forse dunque il pilota di F.1 più esposto mediatamente in questo gennaio, nel quale si è comunque parlato molto di più di Mick Schumacher, per ovvi motivi. Per ora non ne abbiamo parlato in ottica mondiale. I suoi primi giri ai test di Barcellona, dando per scontata la sfida Mercedes - Ferrari, saranno i più interessanti. Già dal primo giorno avremo un'idea della pericolosità dell'inedito trio Red Bull - Honda - Verstappen. "Datemi una leva e vi solleverò il mondo", la storica citazione attribuita ad Archimede, "datemi un mezzo all'altezza e vi vincerò il mondiale" è il pensiero di chi si è già detto pronto a lottare. Se torniamo alla fine del 2018, Verstappen, nelle ultime 10 gare, è stato secondo solo a Hamilton, pur sempre con una monoposto inferiore. Prove tecniche di mondiale per un pilota che da Monaco, da quando cioè ha sbattuto e buttato la possibilità di fare pole e vittoria lì, è cambiato. È maturato di colpo. Forse si è dato così violentemente del pirla che ha capito! Ha corso bene e forte, senza screzi con altri, salvo, con ragione, in Brasile con Ocon. Stava vincendo anche lì. Anche quell'episodio è servito a forgiare in lui l'anima di ferro del cavalie-

”

**IL PRIMO NODO
DA SCIogliere
RIGUARDA
LE POSSIBILITÀ
DI VERSTAPPEN
AL VOLANTE
DELLA
RED BULL
MOTORIZZATA
HONDA. SARÀ
IN GRADO
DI INFLUIRE
NELLA LOTTA
PER L'IRIDE?**

re invincibile. Se ne ricorderà dovesse ricapitare e gestirà meglio situazioni simili con dei doppiati. Ha demolito Ricciardo, alle prese, è vero, con mille guai tecnici, ma è stato sempre o quasi più veloce di lui in qualifica da Monaco in poi e ha dimostrato soprattutto di essere pronto ad essere invitato al ballo dei grandi. Quindi aspettiamo con ansia Barcellona perché se appena appena avrà una macchina in grado di stare a un paio di decimi da Ferrari che dai rumours invernali diamo per favorita e Mercedes, beh lui avrà probabilmente quel qualcosa in più che solo i grandi campioni e i predestinati hanno. Sogno una prima fila Verstappen - Leclerc davanti a Hamilton e Vettel. Sarebbe, per lo spettacolo, il più grande inizio di mondiale, senza dimenticare la saggezza di quello che ormai dobbiamo definire il vecchio volpone, Hamilton. Quando ho parlato di questo mio "sogno" anche a una persona molto vicina a Lewis, mi ha risposto con molta serenità, "situazione perfetta perché alla fine del primo giro Lewis sarebbe già in testa..." Non ho dovuto chiedergli perché, ho capito cosa intendeva e l'avrete capito anche voi... Sono però anche convinto che Hamilton soffra parecchio Verstappen.

Lo ha dimostrato in pista quelle due o tre volte che si è trovato a contrasto duro, ha tolto lui la gamba e lo ha dimostrato anche quando ha voluto fargli la ramanzina nel retro podio di San Paolo. I campioni si annusano e come gli animali, quali sono, vogliono segnare il territorio. Verstappen è pronto, la Honda? Lo scopriremo e se lo sarà la Ferrari non sarà sola nell'attacco a Mercedes, ma non so quanto potrebbe essere un bene per la rossa, per lo spettacolo invece ci spero e dico MA MA(X) GARI!!!! ●





Buon 93° compleanno a Romolo Tavoni

IN UN MOMENTO IN CUI TUTTI PENSANO AL FUTURO E ALLA F1 2019, VALE LA PENA FARE ESATTAMENTE IL CONTRARIO. CONCEDENDOCI DUE CHIACCHIERE COL PIÙ AUTOREVOLE, ESPERTO E LUCIDO PERSONAGGIO DEI GP CHE FURONO, MENTRE SPEGNE UN BOSCO BELLO DI CANDELINE

Sapete cosa ci si inventa stavolta? Invece d'andare a pietire un'intervistina a un ventenne brufoloso con in tasca un contratto per correre in Formula Uno ma in testa ben poche cose da dire e in tasca nessuna esperienza di vita, pur di lui con rispetto parlando, si fa una cosina in controtendenza, privilegiando spesso esistenziale, capacità d'elaborazione e il fascino della saggia follia - per dirla alla Umberto Eco - che solo i quasi centenari sanno possedere con creatività e allure. E allora tanti cari auguri, Tavoni Romolo, nato il 30 gennaio 1926 a Casinalbo, nel comune di Formigine, in provincia di Modena.

Il che significa che quando il suo edicolante di fiducia gli porterà questa copia di Autosprint, come accade tutte le settimane da quasi sessant'anni, ossia dal primo numero del settimanale medesimo - quando lui era ancora direttore sportivo della Ferrari di Formula 1, nel 1961, una delle Rosse più forti di tutti i tempi -, ebbene, proprio in quel momento, lui compirà novantatré anni. In altre parole, quando è nato Romolo Tavoni, Enzo Ferrari ventottenne correva ancora in veste di pilota.

Al suo confronto il grande Mauro Forghieri, classe 1935, ancora è un bambinetto. E in ogni caso quando "Furia" fu assunto dalla Ferrari da neolaureato ingegner giovane, proprio in quel fatidico 1961, trovò Romolo quale responsabile sui campi di gara, in una delle annate più intense, emozionanti e tragiche della storia delle corse. «Già, altri tempi. Cosa vuole, sono un sopravvissuto - buttà là con voce fioca ma con un pizzico di sapiente teatralità civettuola -. Sì, vengo da un'altra epoca, di corse e di vita, che ha ben poco a che vedere con questa. Grazie per gli auguri di buon compleanno e grazie doppio, perché io sono uno che secondo logica neppure dovrebbe esser qui. Vengo da un'era in cui si moriva spesso in pista e si rischiava sempre. Ho lasciato per strada tanti ragazzi e moltissimi altri sono vivi neppure loro sanno per-

ché. E adesso che nell'automobilismo si rischia poco e niente, io mi ritrovo vecchio, un po' stanco e un po' rincoglionito - ma lo dice con squisita autoronia, mentendo sapendo di mentire -, tanto che mi muovo con due bastoni e cado a volte, ma non mi rompo mai un osso. Ora, insomma, guardi, si sono invertiti i ruoli. Rischio più io in vestaglia che i piloti in tuta e per certi versi meno male, per altri chissà...».

Puoi avere anche cent'anni di meno di lui, ma Romolo ti dà del lei. Punto. È una questione di stile. E lui ne ha ancora da vendere. Ogni volta che scrivi un pezzo citandolo, dopo qualche giorno arriva una sua lettera cartacea contenente un foglio sottile pazientemente scritto a macchina, con alcune righe di squisito ringraziamento per l'attenzione prestata.

Il savoir faire di un altro secolo, di un'epoca lontana, tipico della persona cara simile nello spirito a quelle che ciascuno di noi ha perso, negli anni e negli attimi più vigliacchi della vita. Per questo Romolo Tavoni è simbolo di qualcosa di prezioso che appartiene a tutti noi, vantando anche un che di galantomista e struggente. «Vede, c'è una cosa che mi commuove e mi sorprende in questa sua chiamata, così come in tanti gesti di tifosi e aficionados nei miei confronti. Quasi non mi sembra vero che gente, la quale ha come minimo mezzo secolo meno di me, sia ancora interessata a sentire cosa dico. Sa, adesso è un attimo a passar tutto di moda... Io invece... Non so, mi dica lei...». Magari la sua augusta vecchiaia, la sua storia, la sua sopravvivenza tignosa son tutte scuse. Semplicemen-



” IL GIORNO PIÙ BELLO DELLA MIA VITA È QUANDO CON LA FERRARI DI HAWTHORN ABBIAMO VINTO IL MONDIALE 1958 IN MAROCCO

SUTTON-IMAGES.COM

te, troviamo ciò che in altri è raro: perché Romolo Tavoni è soprattutto intelligente e onesto. Da qui, sommando ciò agli anni, arriva l'autorevolezza e, quindi, il privilegio d'ascoltarla ancora.

«Grazie. È un bel momento, visto che mi sento dire questo. Ma non tremo come tremi nell'attimo più importante della mia vita, quando Enzo Ferrari mi chiamò e da segretario particolare mi promosse sul campo a direttore sportivo. Era andato via il maestro Ugolini - già diesse ai tempi della vittoria di Nuvolari al Nurburgring 1935 - passando ai rivali della Maserati, quindi toccò a me. Diventai dirigente e furono pensieri oltre che onori, ma era un ordine di Ferrari e bisognava dir di sì. E così fu». Il momento più importante della vita non significa mica il più bello, no? «Giusto. Il più bello fu un altro. Al Gran Premio di Casablanca nel 1958, quando da direttore sportivo portai la Ferrari al titolo mondiale con Mike Hawthorn, pur correndo in un duplice stato di inferiorità tecnologica e di guida rispetto ai rivali, primo fra tutti Stirling Moss con la Vanwall».

Su, racconti. «Ai punti, se Moss avesse vinto in Marocco e Hawthorn fosse giunto secondo, il mondiale sarebbe stato nostro. Ma con Stirling primo e Hawthorn terzo, avremmo perso. Semplice. In quel weekend Hawthorn mi prese da parte e fu molto chiaro: "Sto male, ho un rene solo. Come pilota ormai sono finito. Questa sarà l'ultima corsa della mia carriera. Le capacità di guida sono intatte, ma non ho più

resistenza. Comunque vada nel finale di gara non avrò la forza né di vincere né di giungere secondo. Romolo, ti prego, parla col mio compagno di squadra Phil Hill e chiedigli di darmi una mano, di cedermi una posizione, se occorresse, sennò perderemo il mondiale"».

Quale fu lo strategemma che adottò per convincere Phil Hill? «Andai da lui con ciò che ancora gli mancava, ossia col contratto per l'anno dopo. Era tutto completo, bello steso sul foglio, meno che per la cifra dello stipendio. Quella la avrebbe concordata con Enzo Ferrari, perché il Commendatore queste cose se le riservava in esclusiva. Ma per il resto avevo margine e Hill ne fu felice, tanto che mi disse: "Tranquillo, Romolo, se Mike avrà problemi, nel finale io lo aiuterò"».

Detto e fatto. Moss con la Vanwall vince, Phil Hill fa passare Mike Hawthorn e la Ferrari con l'inglese si tinge d'iride. «Trionfare il giorno in cui eravamo in condizioni d'inferiorità resta la mia gioia più bella. Moss e la Vanwall dispersero punti, quell'anno, noi no».

E il momento più brutto? «La morte di Wolfgang von Trips a Monza 1961, in quel Gp d'Italia che doveva essere la sua apoteosi mondiale con la Ferrari. Era una bella persona, un ragazzo stupendo, di fami-

glia nobile, che durante il nazismo per non piegarsi a Hitler si era trasferita in Svizzera. Tanto che il padre da possidente si era adattato a fare un mestiere umile. Poteva essere il coronamento di una vicenda meravigliosa e invece finì in tragedia, con l'incidente più grave in tutta la storia della F1, coinvolgendo anche tanti spettatori». Le piace la Formula E? «Non ho pregiudizi, ma mi faccia capire: se per creare energia elettrica, ossia per caricare le batterie, ci vuole un generatore a gasolio, siamo d'accordo, no?».

Ragioniere, lei dalla Ferrari è uscito - non senza dispiacere - con Chiti e altri transfughi per fondare l'Ats, poi è passato a Monza, lavorando sempre nelle corse. Fondando la F.Monza e facendo il direttore di gara dell'autodromo per tutti gli Anni '80. «Sono stati anni belli e intensi. La F.Monza nacque da un'intuizione di Luigi Ber-

tett, presidente dell'Automobile Club Milano. Io andai dal tecnico Lampredi alla Fiat a farmi consigliare un motore a buon mercato e affidabile e lui mi indirizzò su quello piatto della Giardinetta. Riuscimmo a dare un segnale che aveva per epicentro un gran circuito: si può correre a poco prezzo, con tanta passione e dando vita a gare selettive, in grado di far nascere campioni. E poi per me Monza è tutto». Lei, ragioniere, come vede ora la Ferrari Binottiana del dopo-Arrivabene? «Mah, sento tante voci, tante chiacchiere, tante opinioni. Sa, è una realtà molto complessa, quella del Cavallino. Ben più di quando ci lavoravo io. Quindi ci vuole cautela, rispetto e prudenza prima di aprir bocca. Io darei un consiglio a tutti, semplice e rispettoso del marchio Ferrari e delle regole dell'educazione. Aspetterei i fatti, prima di giudicare o parlare. Vediamo come andrà. Attendiamo i risultati per capire e saggiare la validità delle evoluzioni pensate, sia sul piano umano che tecnologico. La sa una cosa? Non c'è niente di più stupido che fare previsioni. Le corse si vivono, non si prevedono».

Adesso c'è pure Mick Schumacher nella Fda. «È una bella storia. E per Mick la vera novità, oltre al fatto di essere entrato in Ferrari, è quella di avere Nicolas Todt per manager. Tutto ciò, combinato, vuol dire molto. Ma, attenzione, qui mi fermo: santa pace, è ancora un ragazzo, non pressiamolo, diamogli tempo di maturare e di trovare la sua strada. Poi si vedrà».

A ciascuno la sua, di strada.

Happy Birthday, caro e immenso Romolo Tavoni. ●

LA FERRARI
È UNA REALTÀ
COMPLESSA.
EVITIAMO DI FAR
CHIACCHIERE E
ASPETTIAMO I FATTI

ROMOLO TAVONI



TAVONI È STATO GRANDISSIMO AMICO DEL COMPIANTO VON TRIPS

Romolo Tavoni in veste di direttore sportivo della Ferrari nel Gp di Siracusa 1960 - non valido per il mondiale -, mentre transita la Ferrari di Wolfgang von Trips, suo grande amico, perito a Monza l'anno dopo





**PURE BINOTTO CI CREDE
MOLTO. MA ORA... CALMA!**

Mattia Binotto ha vissuto tutta l'epopea Rossa di Michael e si è subito mostrato ben felice di accogliere Mick in Ferrari per il suo ingresso nella Fda. Anche se ora è il momento di rallentare con gli entusiasmi e dare tempo al ragazzo di crescere

Un colpo di freno **Schumi jr. & C.**

DOPO L'ENTUSIASMO PER L'ENTRATA DEL BABY NELLA FDA, ADESSO È GIUNTO IL MOMENTO DELLA CAUTELA E DELLA RIFLESSIONE, OSSIA DELL'ATTESA CHE POSSA MATURARE

Più che altro è una autocritica. Rivolta a tutti noi che abbiamo trattato l'arrivo di Mick Schumacher a Maranello come la nascita del Bambin Gesù a Betlemme. Ma certo, il cognome è rilevante, la memoria enorme, il curriculum incoraggiante, le speranze corpose. In aggiunta, siamo in quella lunga stagione da limbo motoristico che concede spazi anomali ad ogni notizia, figuriamoci una notizia così gustosa, per certi versi clamorosa. Poi, però, come dovrebbe succedere sempre, c'è un tempo concesso alla riflessione. In questo caso riguarda Schumi Jr. ma non solo, e ha a che fare con un eccesso di carico destinato a ragazzini che andrebbero forse trattati con una maggiore prudenza. Serve adesso un colpo di freno, paradossalmente. Serve da un po' a proposito di giovanissimi talenti, vittime tutti della "Sindrome Verstappen", una specie di malattia comparsa in parallelo all'irruzione sulla scena del piccolo grande Max. Un ragazzo che, per molti versi rappresenta una eccezione e che comunque ha generato una epidemia. Come se da un allora assai prossimo, ad ora, ogni modalità di trattamento di piloti comunque baby, avesse subito una accelerazione portentosa e per qualche verso pericolosa.

Chiunque si trovi ad avere a che fare con adolescenti o con giovani uomini sa benissimo che il cammino verso una piena maturazione procede per vie intime ed individuali, senza alcuna corrispondenza con tabelle standard o aspettative precoci. Dando per scontato che sia la testa più del piede a definire il talento, abbiamo imparato che un ragazzo non pronto a 18 anni può diventare un campione a 25 così come un post-adolescente di 17 anni all'apparenza dotatissimo, non riesca a produrre ulteriori passi negli anni successivi, perdendo ogni vantaggio nei confronti di coetanei sino a ieri stracciati giro dopo giro. Se il presupposto ha valore, beh, la prudenza nel accogliere e trattare questi ragazzi diventa non solo consigliabile ma un ottimo strumento educativo utile ai ragazzi stessi. Proprio Mick è stato protagonista di un salto rilevante lo scorso anno, dopo una fase diciamo così, più "dormien-

te" dentro la quale ha cercato modi e tempi adatti per esprimersi. Sono convinto che solo una analisi accurata e profonda del cammino di questi singoli atleti possa rivelare passi corretti oppure sbagliati che hanno premiato o bruciato qualche risorsa preziosa. Il che basterebbe per giungere ad una astensione di giudizio e comunque ad un trattamento meno esposto delle prestazioni individuali. Il discorso riguarda una quantità di casi umani. Abbiamo osservato lo strano percorso di Vandoorne – i cui nodi sono ancora tutti sottotraccia. George Russell a 20 anni guiderà una Williams al fianco di Robert Kubica, cosa che rende il suo esordio piuttosto complicato; Charles Leclerc, anni 21, è chiamato ad un ruolo centralissimo sulla Ferrari, per non parlare di chi, come Schumi Junior, correrà in Formula 2, a cominciare da Giuliano Alesi, il cui percorso mostra caratteristiche di crescita proprie e a loro volta diverse da quelle di moltissimo coetanei.

Mentre abbiamo già dimenticato altre storie pertinenti, come quella di Pascal Wehrlein: debutto in F.1 a 22 anni con una reputazione da baby fenomeno, così come pare pertinente la contraddittoria avventura di Esteban Ocon.

Dunque? Sono molteplici i fattori che interferiscono con un processo di vera maturazione di un giovanissimo. Di rimbalzo, se vogliamo tutelare chi pare promettentissimo, serve ridurre ai minimi, per un tempo medio almeno, le aspettative, le pretese, gli entusiasmi. Dando la possibilità a questi ragazzi di praticare la lentezza quando è utile per acquisire velocità un giorno, un mese, un anno dopo. Considerando che un pilota nella sua completezza ma anche nella sua complessità, ha il diritto di mostrare le proprie carte a 25 o 26 anni, non a 19 o 21. Imparando a gestire il proprio animo, le proprie doti dentro un contesto che richiede esperienza e maturità autentica. Tutta roba che necessita di tempo mentre il tempo sembra un ingrediente irrilevante. Verstappen? Sì, bene ma non basta per trasformare una eccezione in una regola.

Altrimenti un buon esempio rischia di trasformarsi in un precedente solo pericoloso. ●



A UN CERTO PUNTO BISOGNA PRATICARE ANCHE L'ASTENSIONE DAL GIUDIZIO PER FAR SÌ CHE IL GIOVANE IN ERBA ABBA IL TEMPO PER CRESCERE

PRENDERE VERSTAPPEN COME METRO DI GIUDIZIO PUÒ PORTARE A MOLTIPLICARE LE PRESSIONI ANZICHÉ A FOCALIZZARE IL TARGET E QUESTO È ASSAI RISCHIOSO...

Academy



L'ECCELLENZA ROSSA DEI GIOVANI NELLE CORSE

Ecco i ragazzi della FDA schierati come una squadra compatta: da sinistra, con Binotto, ecco Petecof, Armstrong, Shwartzman, Alesi, Schumacher, Fittipaldi e l'esperto Fuoco, più i neoincaricati Mekies e Matassa, vale a dire, la truppa nobile dei boys e la gestione

boys

ANDIAMO A SCOPRIRE STORIA, EVOLUZIONE E ATTUALE ASSETTO DEL VIVAIO ESCLUSIVO DEL CAVALLINO RAMPANTE ORMAI AL TOP PER QUALITÀ E QUANTITÀ



di Massimo Costa

Lanciato Charles Leclerc nell'olimpo, la Ferrari Driver Academy non dorme sugli allori ed affila le armi per preparare un futuro ancora migliore per i suoi giovani ragazzi. E sì, perché finalmente la FDA ha ormai raggiunto, in quanto a qualità e colpi realizzati, gli eterni rivali dei programmi Junior di Red Bull, Mercedes, McLaren, Renault. Il programma giovani piloti di Maranello è infatti riuscito a inserire nel team di riferimento in F.1 uno dei suoi "allievi", Leclerc appunto, cosa che non le era mai accaduta in precedenza. E, benché non sia cresciuto nella FDA, va aggiunto Antonio Giovinazzi, entrato in orbita Ferrari da ormai tre anni nel ruolo di riserva, tester in pista e al simulatore, e adesso pronto ad affrontare la sua prima stagione completa in F.1 dopo due gare con la Sauber-Ferrari nel 2017 e tanta "panchina". Leclerc non è stato il primo pilota a raggiungere i Gran Premi, prima di lui vi è stato il compianto Jules Bianchi che dalla FDA era approdato nel team Marussia in attesa di poter arrivare al fianco di Sebastian Vettel. Ma il destino tragico e drammatico ha voluto scrivere un'altra storia. Per dovere di cronaca, non va sottovalutato il fatto che sia il povero Bianchi sia Leclerc sono stati accumulati dall'aver lo stesso manager, molto influente in F.1 e in orbita Ferrari: Nicolas Todt, che al di là dei meriti FDA ha sicuramente contribuito alla salita nel Mondiale di entrambi.

Alla guida di FDA si sono alternati due uomini di notevole spessore. L'avventura è cominciata con Luca Baldisserri, ingegnere storico della vettura di Michael Schumacher, che ha gettato le basi del progetto Junior puntando molto anche sugli italiani come Mirko Bortolotti, Raffaele Marciello, Antonio Fuoco, Daniel Zampieri. Se Bortolotti e Zampieri hanno avuto vita breve nel programma, Marciello è stato sicuramente quello più rappresentativo, vincendo un titolo europeo della F.3, correndo ad alto livello in Gp2, arrivando a provare la Sauber e la Ferrari F.1.

La vicenda di Marciello

Ma qualcosa è mancato per permettergli il salto definitivo nel Mondiale, finché Raffaele non è più stato confermato nella FDA. Marciello una volta uscito da FDA, ha colto il quarto posto in GP2 ed è divenuto con la Mercedes uno dei migliori piloti al mondo del Gran Turismo vincendo i campionati Blancpain nel 2018. Anche Fuoco non è riuscito a concretizzare il salto in F.1 in questi anni trascorsi con FDA, forse penalizzato dai continui cambi di categoria nella fase della crescita (un solo anno in Renault, una sola stagione in F.3) e dal confronto fraticida con Leclerc nel team Prema F2 nel 2017. Fatto sta che Fuoco raramente ha avuto una chance per guidare monoposto di F.1 legate al Cavallino ed è uscito da poche settimane dalla FDA benché rimanga in orbita Ferrari. Suoi obietti-

vi, la Formula E e il mondo GT. Tra i piloti FDA di maggior spicco e della precedente gestione, va annoverato anche Lance Stroll, che però a un certo punto della sua giovane carriera ha preferito uscire dal programma ed arrangiarsi in proprio, vincendo il titolo F.3 e salendo subito in F.1 con la Williams. Baldisserri, che lo aveva cresciuto in FDA, ha poi preferito seguire la carriera del canadese lasciando la gestione della FDA a Massimo Rivola, ex direttore sportivo della Ferrari. Cresciuto alla Minardi, Rivola ha fatto il possibile proseguendo sulla via tracciata da Baldisserri allevando i piloti a disposizione non solo dal punto di vista agonistico, ma formandoli anche per quel che concerne tutti gli aspetti periferici: lo studio delle lingue, il comportamento con i media, con gli sponsor eccetera.

Quel cambio al timone del team-scuola

Rivola ha però lasciato da poche settimane la Ferrari e la FDA non potendo rifiutare l'offerta giunta dalla Aprilia per occuparsi dei programmi sportivi del Costruttore italiano nella MotoGP. E così, nella rivoluzione Ferrari che ha comportato l'allontanamento di Arrivabene e la promozione a team principal dell'ingegnere Mattia Binotto, sarà Laurent Mekies ad occuparsi della FDA benché il suo ruolo sia anche quello di direttore sportivo della Ferrari nel Mondiale F.1. Il francese avrà l'appoggio fondamentale di Marco Matassa, apprezzatissimo ex ingegnere della Toro Rosso, abile nel crescere e rapportarsi con i giovani transitati nel team faentino, e planato in FDA nel corso del 2018. Benché la Ferrari non abbia ancora comunicato come proseguirà la gestione del programma giovani, è lecito immaginare che mentre Mekies sarà assorbito dal lavoro di diesse con la Ferrari, Matassa seguirà direttamente in pista i vari

Cavallini impegnati nei campionati propedeutici non disdegnando di osservare chi tra gli altri giovani in pista meriterà di entrare, un giorno, nella FDA. Ma come stanno agendo gli altri programmi Junior? La Red Bull, storicamente la più attiva in questo campo, recentemente ha segnato il passo tagliando non poco il proprio parco di giovani piloti negli ultimi anni. Fatto che ha creato non pochi problemi ad Helmut Marko, gran boss della Junior Red Bull, quando è stato costretto a richiamare ex piloti del gruppo per riempire i sedili della Toro Rosso. Al momento, la punta è Dan Ticktum, otti-



ACCADEMIA IN GRANDE SPOLVERO

Siamo alle immagini simbolo: il neoboss Binotto con Mekies, Schumi jr e Matassa, tutte le novità di spicco della FDA...

ANDIAMO AD ANALIZZARE UNO A



GIULIANO ALESI

Classe 1999, francese, il figlio dell'ex pilota F.1 Jean è entrato nella FDA nel 2016 passando dalla F.4 francese conclusa al quarto posto alla GP3 con Trident, squadra con la quale è sempre rimasto fedele. Nei tre anni di GP3, Alesi nella classifica generale ha concluso ventiduesimo, quinto e settimo con tre successi raccolti nel 2017 e uno nel 2018. Non ha troppo entusiasmo, ma la sua crescita è stata costante e interessante. Questa stagione lo vedremo impegnato in F.2 sempre con Trident.



MARCUS ARMSTRONG

Classe 2000, neozelandese, Marcus è forse stata una delle migliori intuizioni di Rivola. Preso nella FDA quando ancora nel karting, dove era uno dei migliori, Armstrong ha debuttato nelle monoposto partecipando alla F.Toyota del suo Paese risultando quarto. In Europa ha corso nel 2017 con Prema disputando una annata strepitosa che lo ha visto divenire campione italiano della F4 e vice campione tedesco della medesima categoria. Nel 2018 ha fatto il salto nel FIA F3 sempre con Prema dove ha colto un ottimo quinto posto da rookie e una vittoria al Norisring. Avrebbe ripetuto la serie, ma la modifica ai campionati voluta dalla FIA lo costringe a salire nella nuova F.3, ex GP3.

mo pilota inglese, protagonista del Fia F.3, vincitore due volte a Macao, ma troppo altalenante nel rendimento, come si è visto nel corso della stagione 2018 e anche recentemente nella Winter Series della F.3 asiatica. Tra i recenti ingaggi, quello di Juri Vips, estone che debutterà nella nuova Fia F.3 (ex Gp3) e Yuki Tsunoda, in collaborazione con la Honda. Tra i giovanissimi, Jack Doohan (figlio del grande campione delle due ruote Mick e distintosi nella F.4 britannica), Dennis Hauger (che vedremo nella F.4 italiana), Jonny Edgar ed Harry Thompson, titolati nel karting.

UNO QUELLI CHE RAPPRESENTANO I MAGNIFICI SETTE DEL CAVALLINO IN VERSIONE JUNIORES



ENZO FITTIPALDI

Classe 2001, brasiliano, ha un nonno speciale (il due volte campione del mondo F.1 Emerson), due zii con un passato in F.1 e una brillante carriera in Indycar (Christian e Max Papis che ha sposato la figlia di Emerson), un fratello che corre in Indycar e fa parte del programma sviluppo giovani del team Haas F.1. Enzino è entrato in FDA per affrontare il suo primo anno in monoposto partecipando con Prema alla F.4 del 2017 conclusa in decima posizione. Notevole la crescita avvenuta lo scorso inverno che ha portato Fittipaldi ad essere protagonista assoluto della F.4 2018 con sette vittorie di tappa e conquistando il titolo all'ultimissima gara dell'anno. E' invece risultato terzo nella F.4 tedesca. Per il 2019, il brasiliano dovrebbe correre nella Formula Regional European F.3.



CALLUM ILOFT

Classe 1998, inglese, Callum è stato chiamato non senza sorpresa dalla FDA alla fine del 2017 al termine della sua terza stagione nel FIA F3, dove col team Prema aveva deluso le aspettative concludendo al quarto posto nella classifica generale. In precedenza, era risultato sesto (2016) e undicesimo (2015). Nel suo primo anno in monoposto, il 2015, è stato pilota Junior Red Bull, ma Helmut Marko dopo 12 mesi lo ha scaricato. Pilota veloce, ma pasticcione, non è troppo cambiato negli anni. Con FDA ha debuttato in GP3 con il team ART concludendo terzo nella classifica generale (due vittorie) alle spalle di due suoi compagni di squadra. Ancora non è chiaro dove correrà questa stagione.



GIANLUCA PETECOF

Classe 2002, brasiliano, è il baby della FDA che lo ha prelevato direttamente dal karting. Petecof ha debuttato in monoposto lo scorso anno con Prema correndo nella F.4 italiana, conclusa al quarto posto con un successo all'attivo mentre nel campionato tedesco ha terminato decimo. Questa stagione ripeterà la F.4 col chiaro intento di puntare al titolo tricolore.



ROBERT SHWARTZMAN

Classe 1999, russo, appoggiato anche da SMP, Shwartzman è un talento da seguire con attenzione. Terzo al debutto nella F.4 italiana nel 2015, terzo nella Eurocup Renault 2017, vincitore della Formula Toyota neozelandese 2018, Robert ha debuttato con Prema e con FDA nel FIA F3 dello scorso anno e subito ha convinto. Grazie a due vittorie, ben undici podi e tre pole, Shwartzman da rookie ha concluso al terzo posto in campionato ed ora è atteso nel nuovo campionato FIA F.3 (ex GP3) sempre con la squadra diretta da René Rosin.



MICK SCHUMACHER

Classe 1999, tedesco, figlio del sette volte campione del mondo F.1 Michael, Mick è l'ultimo acquisto della FDA. Certo, vi arriva già bello e formato da ben quattro anni di monoposto vissuti in F.4 e F.3, ma bene ha fatto la Ferrari a non farselo sfuggire. Schumacher nel 2015 ha debuttato in formula con il team olandese Van Amerfoort (decimo nel campionato tedesco), poi dal 2016 è entrato in Prema ed è risultato vice campione della F.4 tedesca ed italiana. Nel 2017, il debutto nel FIA F.3 terminata senza troppo convincere in dodicesima posizione, poi la scorsa stagione il salto di qualità, il gran recupero e la vittoria finale nel campionato che lo ha proiettato in F.2, sempre con Prema, e appunto nella FDA.

Renault si muove molto

Molto attiva, invece, l'Academy Renault che dal rientro del team in F.1 ha riattivato il proprio programma Junior. La punta è Antoine Hubert, fresco campione della Gp3, che correrà in Formula 2, categoria che vedrà in azione anche Guan Yu Zhou, fresco acquisto di Renault. Il cinese fin dal debutto in monoposto apparteneva al Ferrari Driver Academy, ma ne è uscito da poche settimane. In F.2 c'era anche Jack Aitken, che però nel 2018 ha fortemente deluso ed è uscito dal programma. Che invece vede la conferma dei promettenti Max Fewtrell (cam-

pione Eurocup Renault) e Christian Lundgaard, entrambi correranno nel Fia F.3, di Victor Martins che sarà al via del campionato Renault F.3 con il neo acquisto Caio Collet. Decisamente più sobria la Mercedes che si avvarrà di George Russell, approdato in Williams, e di Esteban Ocon, in panchina e pronto a prendere il posto di Valtteri Bottas in un prossimo futuro. Nella tasca di Toto Wolff spicca poi il baby kartista italiano Andrea Antonelli. La McLaren con la salita di Lando Norris nel team F.1 dovrebbe annoverare ancora Nyck De Vries (F.2) mentre vi è l'arrivo, da pochi mesi, di Sergio Camara (F.2). ●



Verstappen, il ter

Tra poco più di un mese si aprirà la caccia al titolo conquistato da Lewis Hamilton. Ma quali sono i piloti che in pista il pilota inglese ha dimostrato di soffrire maggiormente? Su tutti, ci sono senza dubbio due nomi: Seb Vettel e Max Verstappen.

Il ferrartista ricopre per eccellenza il ruolo di principale antagonista del pilota di Stevenage. Abbiamo vissuto appassionatamente gli ultimi due mondiali sulla loro rivalità. Nel 2017, la Mercedes fece la differenza dopo la pausa estiva. Il Gran Premio del Belgio ha costituito una sorta di spartiacque tra una prima parte di stagione assai equilibrata e un girone conclusivo nel quale le Freccie d'Argento sono cresciute sotto l'aspetto tecnico e hanno prevalso. L'anno scorso il fattore umano è invece stato preponderante. Il pilota inglese ha fatto la differenza ribaltando alcune situazioni nelle quali si trovava in netta inferiorità tecnica come a Hockenheim, Budapest o Monza. Il driver di Toto Wolff ha poi magistralmente sfruttato la forma smagliante della Mercedes FW09 sulle 3 piste in sequenza che iniziano con la lettera esse, ovvero Singapore, Sochi e

**MAX È L'ALTRO
CONTENDENTE
PER IL
MONDIALE,
DIETRO A VETTEL
E HAMILTON,
CHE LO TEME.
MA CON MENO
PRESSIONI
E LA VARIABILE
HONDA QUALE
INCOGNITA**

di **Alessandro
Gargantini**

Suzuka per invertire le gerarchie e fregiarsi del titolo con due corse d'anticipo rispetto alla finale di Yas Marina. Conquistando il quinto mondiale, Hamilton ha sconfitto ancor più sul campo che nei numeri Sebastian Vettel. Conoscendo il carattere del pilota tedesco c'è da scommettere che "Seb" farà l'impossibile per prendersi la sua rivincita in un mondiale che per lui si annuncia di primaria importanza. Oltre che a fare in conti con Hamilton, il pilota di Heppenheim dovrà tenere a bada un compagno di scuderia scomodo e velocissimo come Charles Leclerc, assai diverso da Kimi Raikkonen con il quale il quattro volte campione del mondo con la Red Bull viveva in perfetta sintonia.

Se ad armi pari, Verstappen fa la differenza

Ma se alla vigilia del nuovo mondiale ci si attende che Sebastian Vettel sotto il punto di vista tecnico possa essere adeguatamente attrezzato a rivaleggiare con cinque volte iridato portacolori della Casa di Stoccarda, un discorso diverso lo merita Max Verstappen. Molto probabilmente, il pilota della Red



zo comodo

GETTY IMAGES

Bull è quello che in valore assoluto Lewis Hamilton teme di più. Perché il temperamento e le capacità del ventunenne driver dei Paesi Bassi, sempre più maturo e abile dal tenersi alla larga dagli errori di gioventù che hanno caratterizzato i primi anni della sua carriera, gli hanno sovente creato un certo imbarazzo. Quando Verstappen può contare su una monoposto competitiva che lo mette nelle condizioni di lottare ad armi pari con i suoi rivali, l'olandese fa paura a tutti. L'ultimo errore degno di nota è stato a Monaco nella Q3 lo scorso mese di maggio. Da quel momento, rendimento di Max è stato rallentato soltanto dai limiti e dalla fragilità della RB14. Delle cinque vittorie colte dal pilota prediletto di Helmut Marko, due sono arrivate consecutivamente nel Gran Premio del Messico, dove a causa dell'altitudine le prestazioni del propulsore Renault tendevano ad allinearsi rispetto a Mercedes e Ferrari. Lo stesso discorso vale per il Gran Premio di Malezia del 2017, quando in condizioni di pista critiche Max riuscì a spremere al massimo la potenza della sua vettura e a sopravanzare Lewis Hamilton, che

SEMPRE E COMUNQUE ALL'ASSALTO

Max...imum attack ora e sempre. È questa la filosofia di Verstappen, il quale non si è fatto ingentilirsi dal passaggio e dalla maturazione nella massima formula

si prese oltre dieci secondi di distacco denunciando problemi di trazione e finì la corsa sempre più lontano negli specchietti del pilota nato a Hasselt. Le altre due vittorie di Verstappen, rispettivamente a Barcellona nella prima corsa in Red Bull nel 2016 e al Red Bull Ring nel 2018 sono invece state favorite da due doppi ritiri delle Mercedes: a causa di un contatto tra Hamilton e Rosberg in Catalogna e per problemi tecnici in Stiria.

Nel 2012 poteva diventare pilota Ferrari, ma...

Ma se nelle ultime due stagioni l'olandese ha colto quattro successi ed è stato protagonista di un crescendo che l'ha visto sfiorare la terza posizione nel mondiale, dove è stato superato per due punti da Kimi Raikkonen, sono tante le incognite alle quali Max va incontro con la nuova stagione. Verstappen, che a inizio 2012 quando disputò la Florida Winter Series su vetture di Formula Abarth fu molto vicino a entrare nel vivaio Ferrari (il contratto sfumò perché non si trovò l'accordo economico tra le parti), sulla Red Bull RB15 avrà per la prima volta il propulsore Honda RA 618H che ha consentito al suo nuovo team mate Pierre Gasly di conquistare 29 punti nella scorsa stagione, impreziositi dalla quarta posizione nel Gran Premio del Bahrain. Un propulsore Honda non sale sul gradino più alto di un Gran Premio dal 2006, quando Jenson Button vinse a Budapest.

Il contratto offre a Max una via d'uscita

Verstappen ha mostrato lealtà nei confronti di Helmut Marko, che gli ha garantito una vettura che gli consentirà di puntare al mondiale in tempi brevi. Se non sarà così, il contratto che lega Verstappen alla Red Bull sarà come carta straccia e Max sarà libero di andarsene. In questo momento non si può comunque non definire un atto di fede quello del ventunenne olandese, al quale è stata assicurata una maggiore affidabilità e un'adeguata iniezione di cavalli che possa consentire alla nuova monoposto disegnata da Adrian Newey di lottare per il primato. Il ritorno sul podio e al successo dei motori della Casa di Wako, dopo un digiuno di oltre dieci anni, non possono che essere il primo obiettivo stagionale per Verstappen. E non possiamo che augurarci che l'olandese possa disporre di un mezzo che gli consenta di dare spettacolo e di lottare per il mondiale, come meriterebbe il suo indiscutibile talento. Al suo fianco, Max troverà Pierre Gasly, un ragazzo a lui molto simile. Quest'anno il pilota di Rouen ha letteralmente demolito Brendon Hartley, che non avrebbe potuto trovarsi un team mate più veloce in qualifica e determinato in gara. Verstappen e Gasly compongono certamente la coppia ideale per Marko, essendo entrambi giovani e iper-veloci. La coppia franco-olandese ha tutto il potenziale per riportare la Red Bull in alto, ma a condizione che non entrino troppo in competizione l'uno con l'altro. La compagine di Milton Keynes dispone di due piloti di indiscutibile talento ed è anche fin troppo semplice pronosticare che il duo schierato da Christian Horner, insieme a Charles Leclerc, sia destinato ad essere protagonista nella massima categoria nel prossimo quinquennio. ●

Kubica old rookie

PER ROBERT, ASSENTE DAI GP DAL LONTANISSIMO 2010, SARÀ COME DEBUTTARE DI NUOVO. ED ECCO CON QUALI TARGET...

di [Alessandro Gargantini](#)

Il percorso del primo pilota polacco capace di disputare e vincere un Gran Premio di Formula 1 si è improvvisamente interrotto alla fine del mondiale 2010, chiuso da Robert Kubica all'ottavo posto. Alla vigilia della stagione successiva, la seconda e ultima con i colori Renault che Robert avrebbe abbandonato al termine del mondiale per passare alla Ferrari, il destino ha premuto il tasto pausa interrompendo così l'ascesa di uno dei piloti più seguiti della massima serie, naturalmente incline a surriscaldare la passione e la fantasia dei tifosi. A seguito di uno spaventoso impatto contro il rail nel corso del rally delle Ronde di Andora nel febbraio del 2011, Kubica è stato costretto ad affrontare un nuovo percorso, contrassegnato da nuovi e inattesi obiettivi: rimettersi in sesto, tornare a una vita normale e, una volta raggiunti i traguardi primari, avvicinarsi nuovamente all'agonismo secondo la sua natura. Che nel caso del pilota polacco poteva soltanto significare rimettersi il casco e riprendere in mano il volante.

Nel 2010 era pronto per un top team

Ma qual è l'ultima versione di Robert Kubica in Formula 1 della quale abbiamo memoria? Siamo nel 2010. Con la Renault R30 conquista la prima fila a Montecarlo, dove riesce a classificarsi tra le due velocissime Red Bull RB6 di Mark Webber e del futuro iridato Sebastian Vettel, nel pieno del cammino che lo ha portato al primo dei quattro titoli conquistati con la monoposto disegnata da Adrian Newey. Poche settimane e fa sensazione anche il terzo tempo in qualifica a Spa e Suzuka, altre due piste dove il talento sottrae decimi alle qualità della macchina. E poi, in gara, eccolo sul secondo gradino del podio a Melbourne e sul terzo sulle strade cittadine del Principato e sulla pista delle Ardenne. L'allora ventiseienne Kubica aveva ampiamente dimostrato di meritare un posto tra i driver di primissima fascia e di avere le qualità per puntare al mondiale

con un top team. Al termine del Gran Premio degli Emirati, nel quale il pilota polacco era risalito dall'undicesima piazzola in griglia fino al quinto posto finale, nessuno avrebbe però potuto nemmeno immaginare che dalla bandiera a scacchi di Yas Marina, fino all'apertura del prossimo mondiale a Melbourne, avrebbero dovuto trascorrere ben otto anni prima di rivedere Kubica al via di un gran premio. La sorte con Robert ha sempre avuto la mano pesante.

I danni dell'incidente nel 2011

Otto anni per un pilota rappresentano un lasso temporale lunghissimo, soprattutto se nel contesto della carriera di un driver ai massimi livelli.

La fase che va dai ventisei ai trentaquattro anni normalmente rappresenta il periodo della maturità, quello nel quale si raggiungono i massimi traguardi. Rivedere Robert sulla griglia di partenza tra poco più di un mese in Australia ci darà certamente emozioni molto intense. In molti si aspetteranno di ritrovare il pilota che ricordano in azione, ma difficilmente sarà così: troppi fattori sono cambiati dal 2010 per poter pensare che si possa riprendere la storia esattamente dal punto in cui si era interrotta.

Le ragioni sono diverse e riconducibili sia alla sfera personale di Robert che all'evoluzione della Formula 1.

Nel 2010 Kubica era indubbiamente un top driver. Passando ai giorni nostri, è fisiologico che sotto l'aspetto fisico e mentale sia avvenuto un naturale processo di cambiamento e maturazione, che sarebbe accaduto progressivamente se il polacco fosse rimasto rego-





larmente al suo posto nel circus. Alla fine, anche nella vita di tutti i giorni, quando si ha a che fare tutti i giorni con una persona non ci si rende conto del suo cambiamento, un aspetto che diventa sempre più marcato quanto più lungo è il periodo di assenza.

E anche alla guida, è facile rendersi conto delle diverse caratteristiche di un pilota ad inizio e fine carriera.

A Melbourne vedremo un nuovo pilota

Il Kubica che vedremo al via del prossimo mondiale non potrà che essere il risultato di un'evoluzione di quello che ricordiamo dal 2010, rispetto al quale non sarà né migliore né peggiore: sarà semplicemente diverso.

Molto più forte e temprato dal punto di vista mentale, ma inedito per quel che sarà l'atteggiamento al volante.

Nel 2018 Kubica è salito sulla Williams FW41 soltanto su tre tracciati, sui quali ha disputato sette giornate di test: 245 giri in quattro giornate a Barcellona, 103 in un'unica uscita a Budapest e 71 nella due giorni conclusiva di Yas Marina

gli hanno certamente dato la chance di conoscere una monoposto che è in tantissimi aspetti assai diversa da quelle utilizzate nei cinque mondiali disputati con BMW e Renault tra il 2006 ed il 2010.

Kubica potrà vantare il record di essere l'unico pilota che, di fatto, ha debuttato per due volte in Formula 1.

Vedremo un pilota per mille versi nuovo su una vettura nemmeno paragonabile a quella sulla quale esordì tredici anni fa. Quella che vedremo nel prossimo mondiale sarà una versione 2.0 del pilota di Cracovia, che ha puntato tutte le sue energie per riuscire con successo a entrare nei venti piloti più forti al mondo del 2019.

Preferito a Sirotkin

La scuderia di Grove l'ha preferito a Sergey Sirotkin, nonostante il pilota russo al debutto si sia diverse volte rivelato migliore di Lance Stroll, alla sua seconda stagione nel team con sede nell'Oxfordshire. In una scuderia motorizzata Mercedes, il trentaquattrenne pilota polacco avrà al suo fianco George Russell, ventenne pilota junior pupillo di Toto Wolff e fresco vincitore da rookie con sette vittorie, una in meno rispetto a Charles Leclerc l'anno prima, del FIA F2 Championship.

L'anno prima, sempre al debutto, il ragazzo di Kings Lynn si era aggiudicato al debutto la GP3 Series, categoria alla quale era passato dopo due anni di militanza nella terza serie continentale, dove è anche stato compagno di scuderia di Antonio Giovinazzi al Carlin Motorsport. L'inglese ha dimostrato di avere un'eccezionale capacità di adattamento.

Russell nel 2018 ha svolto cinque giornate di test, con Force India, Mercedes e Williams, che l'anno prossimo avrà due rookie. Ma se Kubica la sua sfida più importante l'ha già vinta ancora prima di prendere il via, per Russell Melbourne sarà soltanto il primo passo di una via che in molti si attendono che lo porti in Mercedes al posto di Valtteri Bottas. ●



Renault vuol rialzare la testa

**SALVATO SOLO
IL SERVOSTERZO**

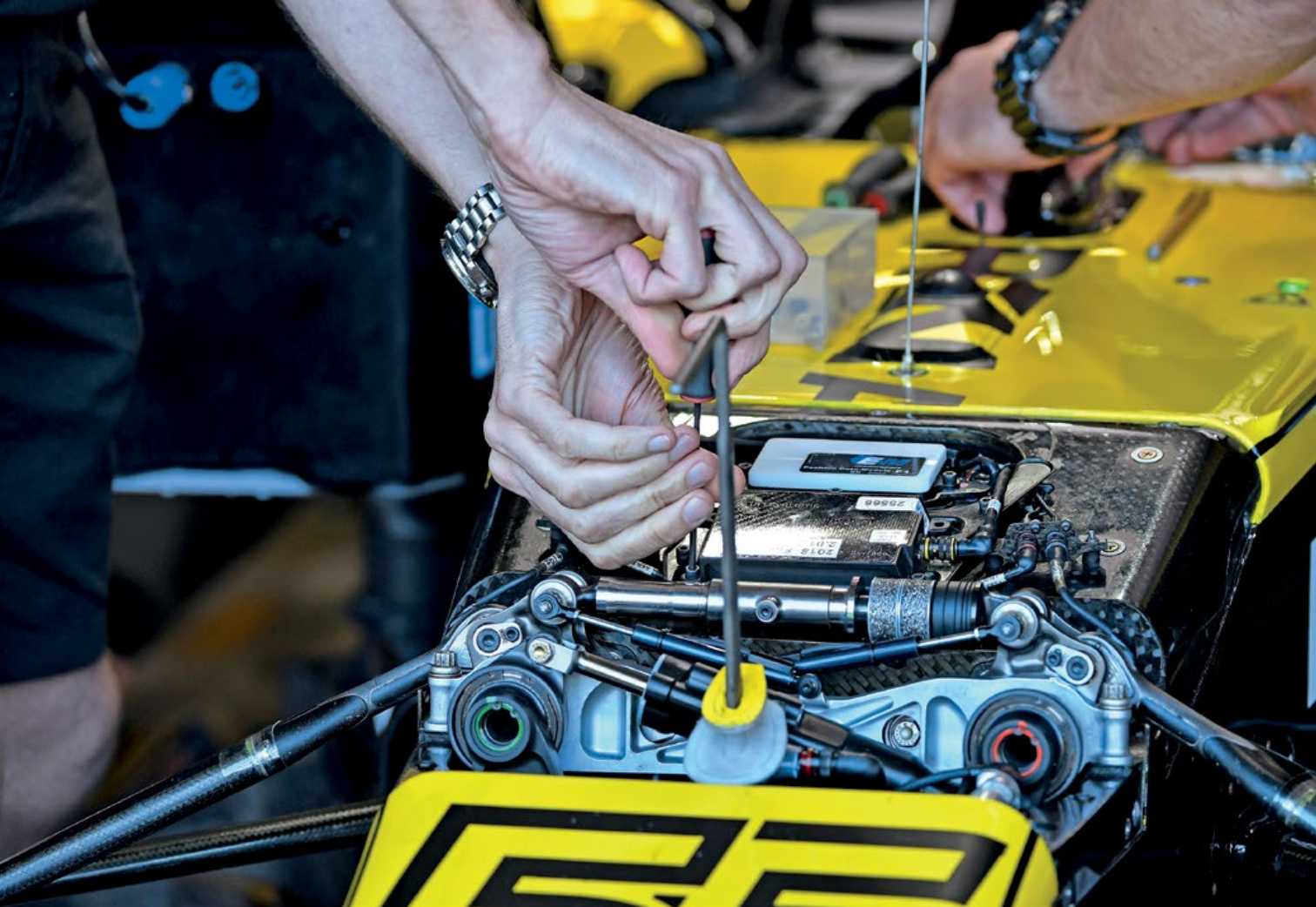
Sopra, il direttore esecutivo Marcin Budkowski il quale ha svelato che solamente il servosterzo non è stato modificato sulla nuova monoposto per il 2019 rispetto alla precedente

Uscire dall'angolo per rialzare la testa. Il team Renault F.1 ha disputato un 2018 di buon livello riuscendo a conquistare l'ambito quarto posto finale nella classifica costruttori, ma nonostante il gran salto di qualità compiuto rispetto al 2017 e 2016, il costruttore francese sembra essere sempre nella bufera. Le polemiche con i clienti (ex) della Red Bull, con Max Verstappen, l'incomprensibile conclusione del rapporto con Carlos Sainz. Poi, il presidente di Renault F1 fresco di nomina (Thierry Koskas) che abbandona il ruolo ancora prima di insediarsi costringendo Jeremy Stoll a rinviare il meritato riposo della pensione. E infine, il clamoroso caso che coinvolge il presidente del Gruppo Renault, Carlos Ghosn, agli arresti in Giappone da ormai quattro mesi per pretese irregolarità finanziarie. Come si vede, una serie di episodi non poco conto e che testimoniano come possa mancare la serenità tra gli uomini che vestono in giallo. Cerchiamo allora di analizzare ognuno dei punti sopra citati, partendo dall'ultimo.

**LA RS19 SARÀ
COMPLETAMENTE
RINNOVATA
RISPETTO ALLA
MONOPOSTO
2018. HA GIÀ
PASSATO
IL CRASH TEST
E IL PROSSIMO
12 FEBBRAIO
SARÀ
PRESENTATA**

di Massimo Costa

Proprio nei giorni scorsi, il Gruppo Renault ha nominato un nuovo presidente al posto di Ghosn, Jean-Dominique Senard che arriva dalla Michelin. Tale dirigente, rimarrà operativo per la Casa di pneumatici fino al prossimo maggio dove ricopre il ruolo di amministratore delegato. Senard si troverà a dirigere un vero colosso dell'automobile, grazie a Ghosn la galassia Renault comprende ora anche i marchi di Mitsubishi, Dacia, Infiniti, Lada. Un impegno notevole che comprende poi tutta la branca sportiva, dalla F.1 alla Formula E (marchio Nissan) fino alle serie minori passando per i vari campionati rally. Ghosn è sempre stato un appassionato di motorsport, ha sempre appoggiato il marchio Renault nelle competizioni tenendo un occhio particolare alle formule addestrative. Senard farà altrettanto? Arrivando dalla Michelin, è lecito pensare che sa bene l'importanza che il motorsport ha per un costruttore, soprattutto se si parla di un gruppo che le corse le ha sempre avute nel DNA, ed appare quindi difficile che possa ostacolare i piani in essere. Ma finché Senard non



chiarirà quelle che saranno le sue intenzioni, pochi in Renault potranno stare sereni. Ma veniamo ora alla Renault F1. La RS19 sarà completamente rinnovata rispetto alla RS18. Il direttore esecutivo Marcin Budkowski ha ammesso che solamente il servosterzo non è stato modificato, tutto il resto ha subito profonde modifiche: «Questo perché abbiamo voluto spingere al massimo in ogni settore», ha spiegato Budkowski. Un gran lavoro, un enorme sforzo unito ai cambiamenti obbligatori derivanti dalla nuova regolamentazione tecnica. La RS19 ha già superato positivamente il crash-test imposto dalla FIA e il prossimo 12 febbraio sarà presentata al mondo nella sede di Enstone. Se la monoposto sarà totalmente nuova, rimane la grande incognita della power unit, quella che tanto ha fatto arrabbiare gli ex amici della Red Bull. Budkowski non si sbilancia troppo: «Siamo ottimisti anche per quanto concerne la parte motoristica del progetto, le performance che sono state trovate al banco sono notevoli, ma sarà sempre la pista a dare il giudizio finale. Non basta essere veloci, ma anche affidabili e resistenti ed è quello sul quale a Viry stanno lavorando a più non posso». Inutile aggiungere che la grande sfida, a distanza, sarà con quella Red Bull che ha portato il rapporto di lavoro a un livello di tensione, accuse, insulti, senza precedenti. Con Christian Horner, Helmut Marko, Max Verstappen, che non hanno mai mancato di puntare il dito contro il team principal Renault Cyril Abiteboul. Il quale non ha mai mancato di difendersi a suo modo, portando il tutto a un livello

NON BASTA ESSERE VELOCI MA ANCHE AFFIDABILI E RESISTENTI. SU QUESTO STIAMO LAVORIAMO A PIÙ NON POSSO

MARCIN BUDKOWSKI

”

SIAMO OTTIMISTI ANCHE PER QUANTO RIGUARDA LA PARTE MOTORISTICA DEL PROGETTO

MARCIN BUDKOWSKI

”

di dialogo piuttosto basso. Poi, ci sono i piloti. Nico Hulkenberg è tra i più apprezzati dell'intero paddock e per lui ha avuto parole belle l'ex Carlos Sainz: «Ritengo che sia stato il compagno più forte che ho mai avuto al mio fianco. Non ho dubbi nel pensare che se Nico si ritrovasse a guidare una Mercedes, una Ferrari o una Red Bull, sarebbe un vincente. Da lui ho appreso tantissimo e mi porterò questo bagaglio di esperienza alla McLaren». Sainz aveva fatto carte false per puntare sulla Renault uscendo dal gruppo Red Bull che lo aveva appoggiato in tutta la sua carriera, ma è durata poco. Un anno, il 2018, e qualche gara del 2017. Poteva fare molto di più lo spagnolo nel 2018, ma non sempre la RS18 è stata sua amica. E così, Abiteboul non si è fatto sfuggire l'occasione di prendere Daniel Ricciardo al suo posto.

Un bel colpo, non c'è che dire. Il rapporto è iniziato subito in salita perché la Red Bull ha voluto fare un dispetto a entrambi: a Ricciardo per essersene andato, alla Renault per averglielo sottratto. Qual è stato il dispetto? Impedire al pilota australiano di partecipare ai test di fine 2018 ad Abu Dhabi. Tutti si sono scambiati i nuovi piloti, il solo Ricciardo è rimasto a guardare. Budkowski non si da pace per questo: «È un vero peccato non aver potuto usufruire del suo apporto in quei test, dei suoi consigli, e sarebbe stato utile vederlo interagire con i meccanici, con gli ingegneri. Ma questa opportunità ci è stata negata da chi ben sapete. Dispiace, ma evidentemente hanno paura di noi e non hanno voluto concederci alcun vantaggio». ●



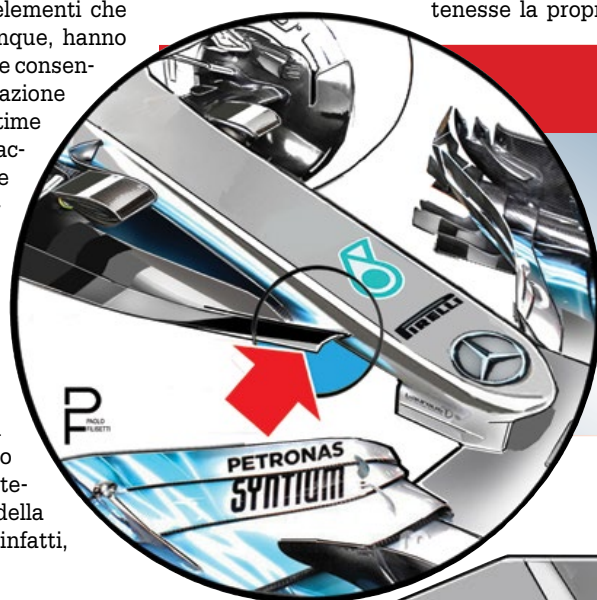
Mercedes W10 fedele al suo Dna

Come a Maranello, anche a Brackley è iniziato il montaggio del primo esemplare della nuova monoposto, la W10. È un compito arduo immaginare come i tecnici diretti da James Allison possano aver integrato nel progetto le modifiche dettate dalle nuove regole, mantenendo le caratteristiche che avevano reso vincente quello del 2018 in undici gare su ventuno, conquistando entrambi i titoli iridati. Indubbiamente cercare di non "tradire" il DNA della W09, è stato uno degli obiettivi che a Brackley si sono posti, pur essendo consci che le nuove norme, soprattutto per quanto riguarda l'ala anteriore, ora più larga (200cm contro 180), semplificata e ridotta nel numero degli elementi che la compongono ad un massimo di cinque, hanno un impatto non secondario, nonostante consentano, o meglio privilegino, un'impostazione di vettura neutra, proprio come le ultime due Mercedes. Infatti, indiscrezioni raccolte da tempo riportano che nella fase di stesura iniziale del progetto, a Brackley abbiano vissuto il dilemma su come procedere.

Cerchiamo di fare chiarezza; in quanto le modifiche imposte all'ala anteriore, è lecito sostenere, si sposino bene con l'impostazione seguita nei due anni precedenti. Ovvero, un assetto quasi neutro, caratterizzato da un angolo del fondo rispetto al suolo (rake) di circa 1,2°, il più basso tra i top team, rispetto a 1,6° della Ferrari e 1,8° della Red Bull. La semplificazione dell'ala, infatti,

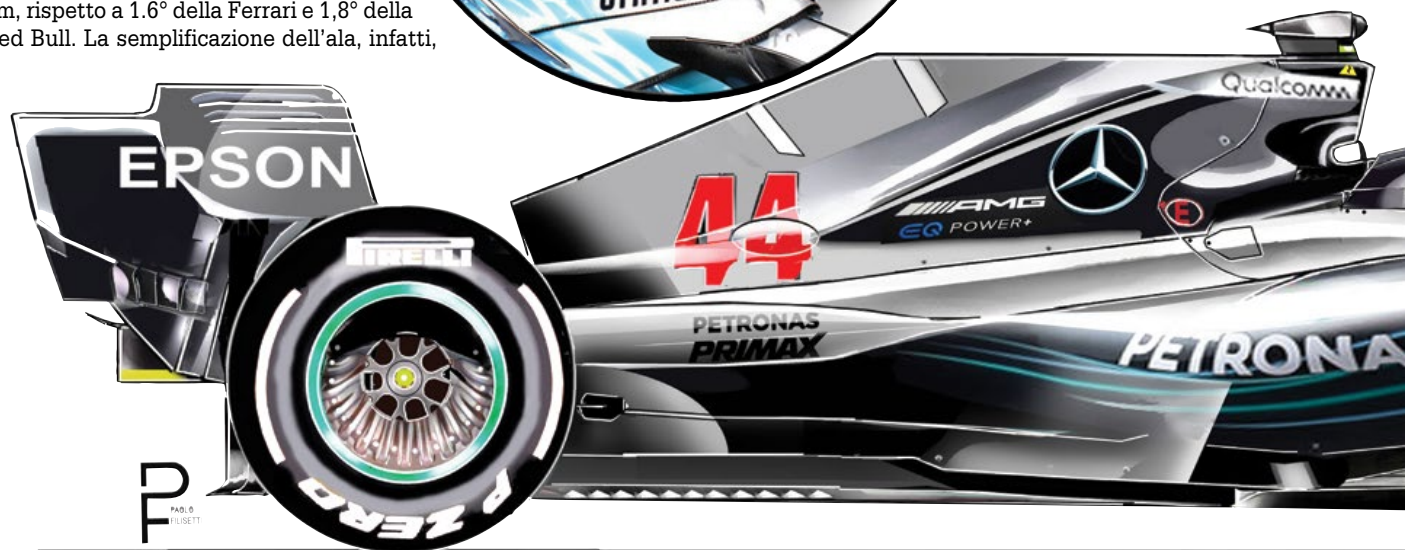
**IN FONDO
LE MODIFICHE
IMPOSTE ALL'ALA
ANTERIORE
SI SPOSANO
CON LE SCELTE
PRECEDENTI
DEL TEAM**

non devierà più in modo prevalente verso l'esterno le turbolenze, bensì verso il centro della carreggiata, producendo come conseguenza la loro possibile interferenza con il flusso d'aria incanalato sotto il fondo vettura. Questa ipotesi negativa è tanto più vera quanto maggiore è l'assetto picchiato (rake) adottato. La W10 quindi, è praticamente certo che manterrà l'impostazione precedente così da essere meno sensibile a questo fenomeno. Ciò nonostante, i tecnici di Brackley, hanno dovuto valutare quanto l'impostazione aerodinamica dell'avantreno, in merito alla presenza del "diffusore anteriore" (ala di manta), posto sotto il musetto, mantenesse la propria efficacia, con le nuove regole.



**ALETTONE ANTERIORE
TUTTO DA SCOPRIRE**

NON È CERTO IL MANTENIMENTO DEL DIFFUSORE ANTERIORE (ALA DI MANTA) POSTO SOTTO IL MUSETTO, A SEGUITO DELLE MODIFICHE ALL'ALA ANTERIORE. IN QUEST'AREA È SIA POSSIBILE UN SUO RADICALE SVILUPPO, SIA LA SCELTA DI ADOTTARE DEFLETTORI PIÙ TRADIZIONALI



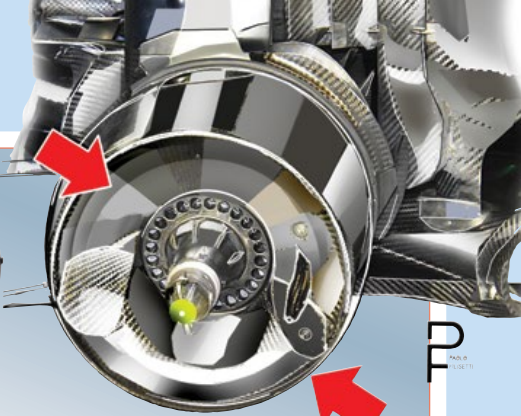
3760 m

Questo perché la gestione dei flussi in uscita dalla zona neutra dell'ala, risentirà dell'interferenza delle porzioni di quelli che dai lati saranno devianti centralmente. In sostanza, il famigerato vortice Y250, sfruttato negli anni precedenti, sarà inutilizzabile. Uno degli elementi di rottura con il recente passato, potrebbe quindi essere l'aerodinamica inferiore anteriore. In realtà, i gradi di libertà operativa degli ingegneri, in quest'area della vettura, pare si siano amplificati, di fatto rendendo possibile e ugualmente efficace, sia l'ipotesi di adottare deviatori di flusso convenzionali sia uno sviluppo radicale del concetto dell' "ala di manta" seguito nelle due precedenti stagioni.

Quest'area e quella davanti alle fiancate, saranno sicuramente protagoniste di numerosi sviluppi nel corso del campionato. Il passo, invece, dovrebbe restare inalterato, essendo già il più lungo del lotto (3760mm), nonostante un minimo incremento della lunghezza del telaio a causa della maggiore capienza del serbatoio carburante (110kg contro 105). Pare, infatti, che gli ingegneri sotto la guida di Allison, siano stati in grado di accorciare di poco, il distanziale tra motore e cambio, ottenendo un vantaggio, in termini di rigidità torsionale dell'insieme restando, peraltro, all'interno delle rigide norme che disciplinano la distribuzione dei pesi. Ciò è stato possibile anche grazie alla modifica delle cinematiche interne della sospensione posteriore, già realizzata nella seconda parte del 2018. Le fiancate, saranno lievemente arretrate rispetto alla W09 e potrebbero perdere l'andamento a megafono della loro parte terminale, o quantomeno, la sezione dello sfogo posteriore parrebbe meglio integrata. In questo modo sarebbero ridotte le turbolenze che sulla W09 erano prodotte in prossimità dell'attacco del diffusore.

Parti integranti del progetto W10, sia i cestelli freno concavi, sia i cerchi con vorticatori e distanziali provvisti di microfori. A Brackley, rassicurati dalla FIA in merito alla loro legalità, messa in discussione nelle ultime gare del 2018, ritengono infatti che i benefici in termini di riduzione del calore residuo trasmesso al pneumatico, giustifichino ampiamente il loro utilizzo. A differenza della passate stagioni,

BELGIO



SINGAPORE

CI SARANNO ANCORA I CERCHI A DISTANZIALI FORATI

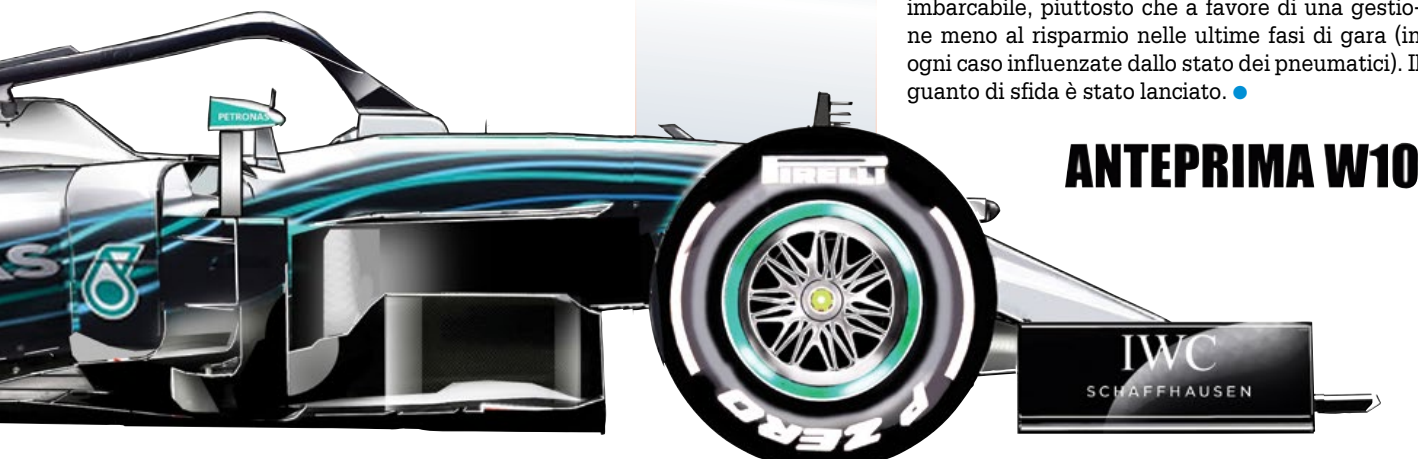
SARANNO MANTENUTI SIA I PORTA MOZZI DOTATI DI BRACKET VERTICALI, MA SOPRATTUTTO I CERCHI DOTATI DI DISTANZIALI FORATI PER LO SMALTIMENTO DEL CALORE GENERATO IN FRENATA E I CESTELLI CONCAVI INTRODOTTI A SINGAPORE

SÌ AL PASSO... COSTANTE!

LA W10, NON DOVREBBE DIFFERIRE A LIVELLO DI PASSO, CHE RIMARREBBE DI 3760 MM, INFONDENDO UN FAMILY FEELING VISIVO. PROBABILMENTE DIVERSO, LO SVILUPPO POSTERIORE DELLE FIANCATE. SI NOTERÀ L'INCREMENTO DI 10CM, COME DA REGOLAMENTO, DELLO SBALZO POSTERIORE

ni, quando nel corso dell'inverno erano frequenti le dichiarazioni roboanti di Andy Cowell, responsabile della power unit, vi è totale riserbo sulle prestazioni della nuova, realizzata a Brixworth. Il cuore della monoposto, infatti, dopo aver constatato le prestazioni d'eccellenza della power unit Ferrari, è stato totalmente ridisegnato, mantenendo quasi nulla della versione precedente. Ingenti gli investimenti per incrementarne l'efficienza termodinamica, accoppiata ad un ERS, che pur mantenendo l'architettura singola del pacco batterie, dovrebbe aver migliorato i tempi di ricarica, e prolungato la fase di massima potenza disponibile. Dalle mura blindatissime, è trapelato che da Stoccarda abbiano di fatto posto come diktat allo staff di motoristi oltremarina, l'obiettivo di ritornare ad essere leader in termini prestazionali assoluti e di affidabilità, non avendo digerito il sorpasso subito, (operato da Iotti & Co.) da Maranello.

Nonostante il mantenimento del limite precedente di consumo istantaneo, è certo che anche a Brixworth abbiano cercato un, seppur minimo, incremento di potenza del motore endotermico, sfruttando così la maggiore quantità di carburante imbarcabile, piuttosto che a favore di una gestione meno al risparmio nelle ultime fasi di gara (in ogni caso influenzate dallo stato dei pneumatici). Il quanto di sfida è stato lanciato. ●



ANTEPRIMA W10



Analisi

di costi e benefici

ANDIAMO A SCOPRIRE IL RENDIMENTO ECONOMICO DEI VARI TEAM IN BASE A QUANTO HANNO SPESO PER GAREGGIARE

Della stagione 2018 della F1 abbiamo detto e scritto praticamente tutto, cercando anche di motivare ingegneristicamente gara per gara le differenze prestazionali e comunque il rendimento sportivo evidenziato in pista da vetture e piloti. Pensiamo che sia ancora interessante valutare il rendimento economico dei vari team. Cioè, quanto hanno speso per progettare le vetture e portarle a correre in giro per il mondo, alimentando "race by race" gli sviluppi migliorativi. E quanto questo denaro è stato speso per un risultato positivo. In altre parole, quanto gli staff tecnici dei team hanno saputo far rendere – sportivamente parlando – i soldi che gli sono stati affidati per portare a correre le loro F1, migliorando la posizione pregressa. Partiamo dal budget dichiarato, dunque. E iniziamo a notare delle notevoli discrepanze tra Ferrari (410 milioni di dollari) o Mercedes (400 milioni) e, per esempio, la Haas (130 milioni) o la Racing Point, ex Force India (120 milioni). Non è che sia una novità, lo sappiamo bene. Fa parte del gioco. E sappiamo benissimo che il denaro è comunque una variabile fondamentale per la qualità dei risultati che si

possono ottenere. Per correre in F1 ci vogliono tanti soldi. Da sempre.

In ogni caso l'obiettivo degli addetti ai lavori è e rimane spendere al meglio i denari che si hanno a disposizione. E quindi, nel 2018, chi è che ha saputo concretizzare in risultati sportivi eclatanti il tintinnio più o meno rumoroso del proprio budget?

La McLaren rappresenta un'anomalia

Cominciamo allora a correlare il budget di ogni team con la miglior prestazione ottenuta mediamente in qualifica. Già visivamente, sul grafico che li vede abbinati, non è che si noti quella dipendenza univoca di cui parlavamo prima. Cioè, non c'è una diretta corrispondenza tra il budget e la performance nel giro secco. Saltano piuttosto agli occhi alcune grosse "anomalie", come per esempio la McLaren – 220 milioni di dollari a disposizione ma una vettura che, nonostante Fernando Alonso, è partita mediamente sempre dalla settima fila. E soprattutto salta agli occhi la Williams, che nonostante un budget (da metà classifica) di 150 milioni ha visto i propri piloti conquistare mediamente solo la sedicesima posizione in griglia.

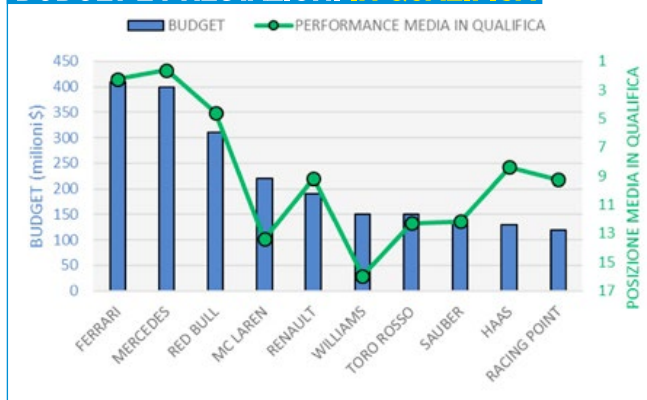
D'altra parte, si nota anche come proprio Haas e Racing Point – che citavamo prima come fanalini di coda nella disponibilità finanziaria – abbiano fatto registrare performance al sabato mediamente migliori di chi di soldi ne aveva ben di più.

Ovviamente, lo diciamo sempre, i risultati sportivi vanno collocati nel periodo storico di riferimento. Quindi per valutare compiutamente il rendimento economico dei team – perlomeno nel campo della prestazione pura delle proprie vetture – occorre considerare quanto erano andate forte nella stagione precedente. Il miglioramento (o peggioramento) della performance in qualifica ci dà un indicatore di quanto i soldi siano stati spesi bene (o male).

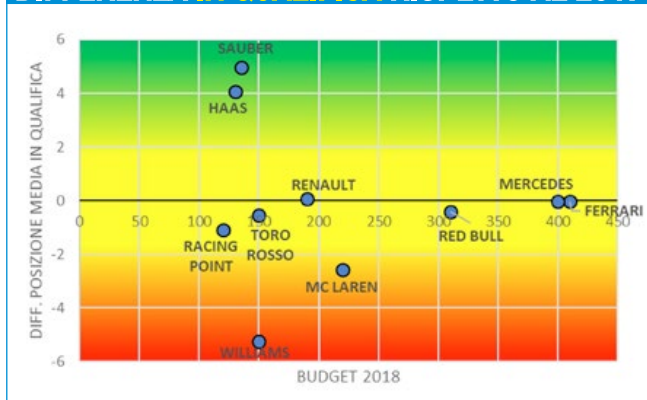
I tre top team li son rimasti!

La mappatura che mette insieme il budget 2018 con il differente rendimento in qualifica ci mostra che alcuni team – Mercedes, Ferrari e Red Bull – hanno sostanzialmente confermato la performance nel giro secco del 2017. Nelle prime tre file erano e li sono rimasti. Idem la Renault che ha confermato la sua quinta fila. Quindi potremmo dedurre – almeno fino a questo punto parziale della nostra analisi – che questi team hanno speso quanto gli serviva per mantenere la posizione. In una situazione non troppo diversa (pur se econo-

BUDGET E PRESTAZIONI IN QUALIFICA



DIFFERENZA IN QUALIFICA RISPETTO AL 2017





**GRIGLIA COMPATTA
MA I VALORI SONO CHIARI**
Al via sembrano tutti vicini,
ma la supremazia
Mercedes è palpabile
fin dai primi metri.
La F.1 dell'era turboibrida
al momento è questa...

SUTTON-IMAGES.COM

micamente negativa) possiamo collocare anche Toro Rosso e Racing Point che sono andate leggermente peggio al sabato rispetto all'anno prima, ma non in modo drammatico.

Poi però su questa mappatura salta anche agli occhi che Sauber e Haas hanno migliorato tantissimo la propria competitività in qualifica da un anno all'altro. E siccome il loro budget era tra i più bassi della compagnia, è giusto dare ampio merito ai tecnici delle due squadre di aver fatto veramente un grande lavoro. La Haas è partita mediamente quattro posizioni più avanti del 2017 e la Sauber addirittura cinque.

E infine abbiamo l'ulteriore conferma di ciò che avevamo già intravisto e commentato nel primo grafico. La Williams è cadu-

ta nel "profondo rosso", visto che i suoi due piloti sono partiti mediamente quasi sei posizioni più indietro di un anno fa. Il che, considerando che cinque anni fa la Williams era la terza forza del Circus, non è di certo un risultato di cui andare fieri per un team storicamente blasonato come quello di Grove. E comunque anche la McLaren - a fronte di un budget non indifferente riferito al resto dei competitors e nonostante il cambio di power-unit - è andata ben peggio dell'anno prima.

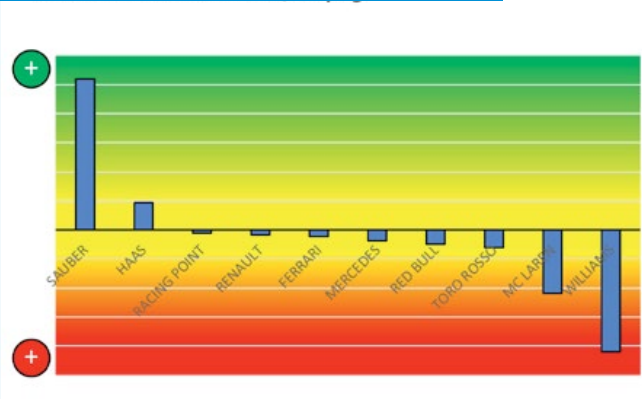
Le considerazioni fatte finora si possono poi oggettivare con un indice che, mettendo in relazione i risultati ottenuti nelle qualifiche del 2018 con quelli dell'anno prima, dà una misura del ritorno economico in performance di tutti i team. Ovve-

ro di quanto bene è stato speso il budget per migliorare la competitività in qualifica delle proprie vetture rispetto al Mondiale precedente. Ed ecco che, Sauber e Haas a parte, tutte le altre squadre hanno dato un ritorno più o meno negativo. Anche i tre top team - Mercedes, Ferrari e Red Bull - che hanno avuto una disponibilità maggiore di denaro rispetto al 2017 ma non sono riusciti a migliorare il proprio ranking in qualifica.

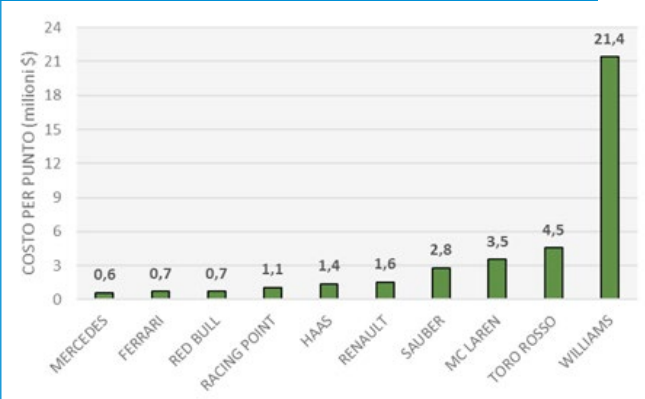
Una visione parziale ma indicativa

Quello visto finora è però un indicatore parziale, anche se fondamentale, in quanto ci dà la misura di quanto i team hanno costruito al sabato pomeriggio. Di quanto le loro vetture si sono rivelate compe-

PERFORMANCE NELLE QUALIFICHE



COSTO DI OGNI PUNTO PER COSTRUTTORE



titive nel giro secco. Ma poi è alla domenica che si finalizza davvero il lavoro di tutta la squadra. Conta ovviamente sempre la performance ma diventa altrettanto essenziale anche l'affidabilità. Perché per arrivare davanti al traguardo bisogna che la vettura vada, sì, forte ma non si fermi o comunque non abbia problemi. Anche perché i punti li raccolgono solo i primi dieci. E, tra l'altro, i premi in denaro che vengono poi distribuiti a fine stagione dal promoter sono proprio legati alla posizione raggiunta nella Classifica Costruttori e quindi i team ne hanno un ritorno tangibile.

Detto dunque di quanto il budget sia stato correlabile con la performance in qualifica, spostiamo ora l'attenzione sui risultati ottenuti in gara, mettendo sullo stesso grafico il budget 2018 con i punti conquistati nella classifica a squadre. Segnaliamo che, per correttezza, abbiamo computato per Racing Point anche i pun-

ti conquistati con la gestione precedente. Ebbene, anche in questo caso, almeno a prima vista, non emerge visivamente in modo abbastanza netto la dipendenza denaro=risultati.

Quanto costa un punto conquistato?

Un indicatore che solitamente viene impiegato per discriminare oggettivamente le differenze tra i diversi team è rappresentato dal "costo per punto conquistato". Quanto cioè è valso in termini economici ogni punto raccolto durante la stagione?

Ecco che da questa rappresentazione grafica salta agli occhi una clamorosa "anormalia". Nell'ultimo Mondiale la Williams ha speso ben 21,4 milioni di dollari per ogni punto conquistato nella Classifica Costruttori. L'avevamo già posizionata nel "profondo rosso" in termini di competitività in qualifica. Ebbene, in gara le cose sono andate pure peggio per il team di

Grove. 150 milioni di dollari spesi per raggranellare la miseria di 7 punti nella Classifica Costruttori. Si tratta del risultato economico nettamente peggiore del 2018. Per "pesare" in modo ancora più accurato questa debacle della Williams, vale la pena ricordare che nel 2017 il suo costo per punto era stato pari a 1,8 milioni di dollari. Dieci volte di meno.

E visto che abbiamo fatto un passo indietro, non possiamo non notare che sempre nel 2017 il costo per punto della Sauber era stato addirittura di 25 milioni di dollari. Loro sì che hanno realizzato un risultato economico migliore di dieci volte, realizzando una vettura decisamente più competitiva in qualifica ma anche abbastanza consistente in gara. Almeno in relativo. Poi, in valore assoluto, rimane il fatto che raramente la Sauber è arrivata al traguardo nei primi 10 monetizzando il risultato in punti mondiali. Ecco quindi che i quasi 3 milioni a punto sono ancora tanti. Un'altra pecora nera, o se vogliamo grigia, del lotto è rappresentata dalla Mc Laren che nonostante un budget di 220 milioni di dollari – ben superiore a Racing Point e Haas, tanto per fare un esempio – ha raccolto davvero poco ed il suo costo per punto è risultato cinque volte più alto dei migliori.

Infine, all'altro estremo di questo ranking – quello virtuoso – troviamo invece nuovamente Mercedes, Ferrari e Red Bull ovvero le prime tre classificate. Con un costo per punto praticamente identico. 600-700 mila dollari a punto conquistato. Che poi è più o meno il risultato economico dell'annata precedente.

In conclusione, l'analisi del ritorno in termini di risultati sportivi del budget speso dai vari partecipanti all'ultimo Mondiale di F1 ci ha presentato un quadro abbastanza chiaro. La Williams e, in seconda battuta, la Mc Laren sono i team che hanno "sprecato" maggiormente denaro, ovvero non l'hanno tradotto in un miglioramento della performance né in qualifica né in gara. Anzi, hanno addirittura peggiorato il loro ranking rispetto al 2017.

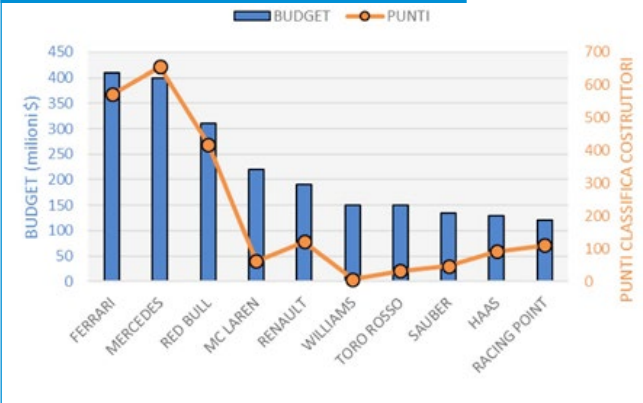
Al contrario, ottimo lavoro è stato compiuto dallo staff della Sauber e, in misura minore, della Haas, che con un budget risicato hanno fatto un balzo in avanti decisamente rilevante sia al sabato che alla domenica.

I tre top team – Mercedes, Ferrari e Red Bull – hanno più o meno confermato i risultati sportivi della stagione precedente a fronte di un ritocco verso l'alto del budget che, alla fine dei conti, non ha quindi portato ad un miglioramento sostanziale del loro ranking. Ecco perché i loro indicatori di rendimento sono risultati leggermente negativi. ●

SAUBER TEAM IN CRESCITA

Tra le squadre di F1 quella che ha mostrato un percorso migliorativo più significativo nelle stagioni più recenti è la Sauber griffata Alfa Romeo e motorizzata Ferrari, qui con Leclerc al volante nella passata stagione

RAPPORTO TRA BUDGET E PUNTI



GETTY IMAGES



CINQUE IN TUTTO E TRE
PER L'ASCIUTTO

In condizioni di asciutto le mescole Pirelli per la F1 saranno tre, ossia, da sinistra, le gialle (medie), le bianche (dure) e le rosse (morbide)



Pirelli, F1 a tre colori

SI RIDUCONO LE ETICHETTE ABBINATE ALLE DIFFERENTI TIPOLOGIE DI MESCOLE, CON BIANCHE, GIALLE E ROSSE

In Formula Uno dal 2011 come fornitore ufficiale ed esclusivo di pneumatici, Pirelli, nella stagione 2019 si prepara ad introdurre un cambiamento per ridurre le etichette abbinata alle differenti tipologie di mescole, passando dalle sette del 2018 alle cinque prossime (incluse intermedie e full wet, rispettivamente di colore verde e blu), previste in seguito al pensionamento precoce della bizzarra gamma "arcobaleno", tra le idee più impopolari che il big circus ricordi nell'epoca moderna. I colori scelti per la stagione 2019 (gamma P Zero) saranno tre, rispettivamente bianco per la mescola dura, giallo per la mescola media e il rosso per la mescola morbida.

La differenza, sostanzialmente, verterà sulla consistenza della mescola, in una scala di 'durezza' in cui C1 è la gomma più dura e C5 la gomma più morbida. Pirelli, che ad Abu Dhabi ha rinnovato nel novembre scorso il proprio accordo con FIA e F1 sino al 2023 (battendo la concorrente Hankook), ha confermato che tutte le differenti tipologie di mescola saranno contrassegnate da tre colori e verranno impiegate nei test assieme alle intermedie e wet, con i team pronti a sperimentare i compound nei due turni di quattro giornate ciascuno in occasione dei test invernali a Barcellona che, ricordiamo, scatteranno il 18 febbraio 2019 sulla pista di Catalunya. Le differenti mescole etichettate con lo stesso colore saranno diversificate attraverso dei contrassegni, in modo che gli addetti ai lavori possano riconoscer-

le e sperimentarle nelle prove pre stagionali. Il compost 1, quello più duro, sarà contrassegnata con marchio Pirelli bianco, ma senza le linee nel bordo esterno del pneumatico.

Ad identificare il secondo compound sarà la fascia bianca completa, mentre le gomme medie saranno riconoscibili grazie al marchio giallo, sino allo scorso anno impiegato per riconoscere la mescola soft. Il compost 4 vedrà la fascia rossa completa, con le mescole più morbide a disposizione che presenteranno l'assenza delle linee nella parte esterna del pneumatico, andando in qualche modo a supplire le devastanti hyper soft. Ricapitolando, e viene da domandarsi per quale motivo Pirelli stordisca ogni anno gli appassionati con queste scelte cervelotiche, facendo un confronto con il 2018, il compound 1 corrisponde alla mescola dura del 2018, mentre la gomma 5 alle (ormai già vecchie) hyper soft. I team e gli addetti ai lavori verranno informati in anticipo su quali, tra i 5 compost, verranno impiegati in ogni Gran Premio, fermo restando che le opzioni a disposizione rimarranno tre. Pirelli, prima della pausa invernale, ha comunicato i compound forniti nei primi quattro appuntamenti della stagione: nel GP inaugurale di Melbourne vedremo C2 (dure), C3 (media) e C4 (morbida), mentre in Bahrain per il compost duro saranno impiegate C1, con le medie C2 e le soft C3. A Shanghai e Baku sarà replicato lo schema australiano. A non cambiare, invece,

saranno le regole relative all'impiego delle gomme, dal momento che ogni pilota avrà l'obbligo di conservare per il Q3 un set della mescola morbida tra quelle nominate, con gli alferi giunti in top10 finale chiamati a riconsegnare a Pirelli il suddetto set. I piloti rimasti esclusi dal Q3 potranno invece impiegare il set per la gara, nella quale tutti i concorrenti dovranno comunque tassativamente alternare i compost pre-designati. Le squadre saranno tuttavia libere di scegliere i dieci set rimanenti, per un totale di tredici a disposizione per tutto l'arco del weekend. I regolamenti sportivi prevedono infine che per i GP extra europei la scelta delle mescole debba essere effettuata quattordici settimane prima, mentre per gli appuntamenti del Vecchio continente otto.

A tessere le lodi nei confronti dell'operato Pirelli troviamo Chase Carey, presidente di Liberty Media e CEO F1, apparso molto entusiasta in sede d'intervista: «Dal 2011 Pirelli è un partner importante e apprezzato per la F1, sono leader nel fornire capacità innovative all'avanguardia, un marchio premium e un leader globale nel motorsport».

Tra gli obiettivi dichiarati dal fornitore italiano ci sarebbe anche quello di aumentare ad un secondo il gap tra una mescola e l'altra, ma obiettivamente è ancora presto per trarre un bilancio in tal senso. Gli pneumatici non cambieranno le proprie dimensioni, mantenendo i 13 pollici di dimensione in vista del passaggio a 18 nel 2021.

Per quanto concerne la larghezza delle gomme, le attuali Pirelli manterranno una larghezza di 305mm alle anteriori, mentre le gomme posteriori restano a 405mm, con entrambe aventi un diametro di 670mm. Quanto alle dimensioni del battistrada, anche in questo caso non si registrano cambiamenti rispetto al 2018, con il ribassamento di 0,4mm in alcune piste per evitare l'annoso problema del blistering, rivelatosi spesso potenzialmente pericoloso per l'incolumità del pilota.

Alessandro Bucci



UNA MONOPOSTO, TRE IMPIEGHI: F.1, INDY E CAN-AM

Sopra, la Williams Fw07 nel mondiale F.1 1979 con Clay Regazzoni, protagonista della prima vittoria iridata al team nel Gp di Gran Bretagna. Sotto, la Longhorn Lr02, clone per la F.Indy 1981, con Al Unser al volante: si notano le strisce davanti alle ruote posteriori a ricordare la livrea Williams.

A destra, la monoposto poi acquistata da Bill Tempero e carrozzata per correre nella serie Can-Am 1985. Nell'altra pagina, Bobby Hillin Sr, petroliere Texano artefice dell'avventura Longhorn - che vediamo con i tre modelli prodotti - e, nell'immagine all'estrema destra, lo stesso Al Unser sr



Quando Long portò la Williams

La storia della Longhorn è lo svolgersi impetuoso di un romantico sogno capace di diventare realtà. Nato vedendo correre e sorprendere il mondo la Williams Fw07, esattamente nella F.1 di quaranta anni fa, con Clay Regazzoni - il primo a vincere un Gp per patron Frank, in Gran Bretagna 1979 -, e con Alan Jones, in grado di sublimare la leggendaria vettura portandola all'iride nel 1980. Propiziando una clamorosa reincarnazione Oltreo-

ceano, sì, incredibile ma vera, in un mondo, quello delle corse di F.Indy, teoricamente alieno alla massima formula, ma non per questo così insensibile, distante e inavvicinabile.

Una trama che sembra un film

Il 1979 è anno di svolta, maturazione e cambiamento per le corse in monoposto. In F.1 impazza l'effetto suolo garantito dalle minigonne, portato in auge

LA PARABOLA MIRABOLANTE DI BOBBY HILLIN SR, PETROLIERE TEXANO CHE A FINE ANNI '70 SOGNA DI CREARE UN TEAM LEADER IN F1 INGAGGIANDO IL PILOTA AL TOP, AL UNSER, E COMPRANDO I DISEGNI DELLA F1 REGINA NELL'ERA DELL'EFFETTO SUOLO, OSSIA LA WILLIAMS FW07, PIÙ I SERVIZI DEL PROGETTISTA PATRICK HEAD. ECCO COME NASCE E SI SVILUPPA UNA TRAMA DAVVERO DA FILM...



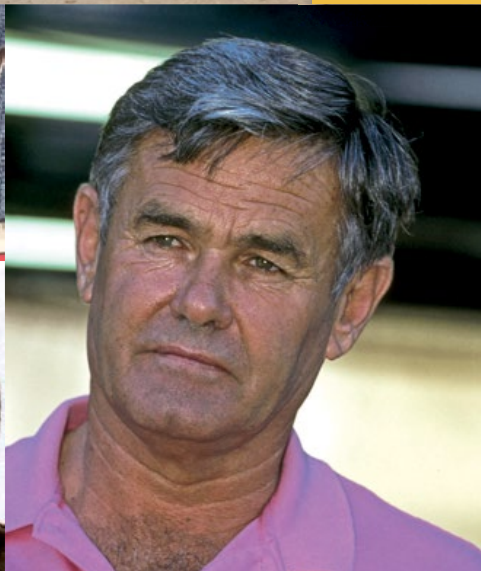
1980 - LR01



1981 - LR02



1982 - LR03



Longhorn Williams a Indy

VI SVELIAMO NEI DETTAGLI PIÙ INEDITI L'OSCURA STORIA DEL PETROLIERE TEXANO CHE FECE SUA LA MONOPOSTO DI F1 AL TOP NEL MONDIALE 1980 PER ASSALTARE LA SERIE USA E LA CLASSICA 500 MIGLIA

di **Mario Donnini**

dalla rivoluzionaria Lotus 79 l'anno prima e rinfrescato nel mondiale seguente dalla Williams Fw07 e dalla Ligier Js11. Apparentemente la Fw07 nasce come clone della Lotus 79, ma in realtà reinterpreta la sua funzionalità rappresentando un fenomenale step evolutivo, di fatto rendendo obsolete quasi tutte le avversarie, fatte salve le Ferrari 312 T4 e la Brabham Bt49 apparsa a fine anno. In poche parole a fine 1979 la Williams - anche se non ha vinto il

mondiale perché ha debuttato in ritardo -, rappresenta lo stato dell'arte e il punto più alto dello sviluppo dell'effetto suolo.

La scommessa di Bobby Hillin Sr

E qui si inserisce Bobby Hillin Sr, petroliere texano che già da qualche anno è nel giro delle corse Usac e che nel 1979 ha schierato senza acuti il privato Tom Bagley al volante di un'anonima Penske



← Pc6 privata. Hillin non si accontenta di fare la comparsa. Anzi, è pronto a mettersi una mano sul cuore e l'altra sul portafogli facendo follie pur di scavalcare il suo collega, conterraneo e quasi coetaneo Jim Hall, nativo di Abilene e creatore delle favolose Chaparral.

Il caso Chaparral

Hall dopo un lungo periodo di pausa dalle corse è tornato col suo team prima nella Can-Am associandosi a Carl Haas e poi in Indycar in proprio, portando nel 1978 Al Unser al successo alla Indy 500 con una Lola-Cosworth. E per il 1979 ha pronta la Chaparral 2K, disegnata e fatta realizzare in Inghilterra dal giovane genio John Barnard reduce da McLaren e Parnelli, che proprio con la meravigliosa 2K per primo impianta la filosofia del ground effect di là dall'Atlantico. Tanto che il pilota Al Unser al volante del debuttante "Yellow Submarine" potrebbe vincere Indy 1979 se a fermarlo non fosse un guasto tecnico.

Poche storie: in prospettiva, il connubio ha tutte le carte in regola per diventare a lungo imbattibile, tanto che Big Al vince l'ultima gara della stagione a Phoenix, apparendo lanciatisimo per l'avvenire.

Divorzi da telenovela

Ma nel delicato meccanismo Chaparral qualcosa si incrina e tutto va in pezzi. Il progettista John Barnard a fine 1979 divorzia da Hall, che viene lasciato anche dal motorista Franz Weiss e, incredibilmente, perfino dal pilota Al Unser, che sorprendendo il mondo Usa e non solo quello, a 40 anni suonati decide di ripartire da zero, rispondendo alla chiamata del sognatore Bobby Hillin Sr.

Al Unser non commenta più di tanto. La moglie lo descrive come un uomo profondo, intenso ma laconico che non finisce mai una frase, lasciando sempre un po' di saggezza solo per sé. Circa il suo divorzio con Hall nei decenni si limita

a dire solo che: «Non andavamo d'accordo. Ci sono stati weekend in cui non ci siamo neanche guardati in faccia. Abbiamo vinto a Phoenix 1979 senza neanche fare un chilometro di test. Non mi piaceva il clima e così me ne sono andato. Hillin? L'ideale per ricominciare». Bene.

Hillin in pochi mesi vuole costruire una macchina ad effetto suolo in grado di battere la Chaparral e diventare leader di tecnologia nella Usac - l'entità che sanziona Indy - e soprattutto nel neonato e concorrente campionato Cart. Come, dove e perché? Be', è questo il bello e l'affascinante della faccenda.

Nasce la Longhorn per Indy

Lo stato dei fatti è chiaro: in F.Indy la Chaparral è avanti di un anno o due su tutti. Per raggiungerla e bruciarla a proposito di effetto suolo, biso-



BATTUTI DALL'ALTRO CLONE PHOENIX!

Sopra e nell'altra pagina in alto, la Longhorn LR01 a Indy 1981 dotata di aerodinamica chiaramente derivata dalla Williams Fw07, con Sheldon Kinser al volante, alla fine gran sesto assoluto. Lo stesso Kinser in gara fu sopravanzato a sorpresa da un altro clone - in questo caso unofficial e non autorizzato, ossia una vera e propria copiatura - della Williams, ossia la Phoenix Pr-01 con Kevin Cogan al volante, a destra, stupendo quarto assoluto. Sotto, Al Unser Sr a Indianapolis 1980, con l'acerba Longhorn Lr01 al debutto nella classicissima gara, ma ancora poco somigliante alla Williams



HILLIN SR DOPO LA MIA USCITA DAL TEAM CHAPARRAL ERA IL TEAM OWNER IDEALE PER RICOMINCIARE

AL UNSER SENIOR





gna bypassarla e tagliarle la strada. E, per quanto pazzesco possa sembrare, c'è un solo modo. A fine 1979 il patron Bobby Hillin contatta il team Williams in F.1 e chiede di poter acquisire i diritti per lo sfruttamento dei disegni e del progetto della favolosa Fw07, segnatamente per quanto riguarda l'utilizzo alla Indy 500 e nella Cart. L'offerta è di quelle che non si possono rifiutare e Frank Williams ci sta, incassando una cifra colossale, al prezzo di una fascio di fogli lucidi e due pacche sulle spalle.

Il resto è una stupenda, vorticoso, frettolosa ma eroica avventura che vede in pochi mesi nascere dal nulla una nuova Casa automobilistica, la Longhorn, con sede a Midland, recante il nome della razza bovina dalle lunghe corna, simbolo del Texas nella pura accezione old western style.

Nel 1980 vede la luce la Longhorn Lr01

Attenzione, Hillin pare un sognatore ma mica è scemo, anzi. Il suo modo di impostare il lavoro segue una logica precisa. Viene ingaggiato il valente tecnico Ed Zink per convertire i disegni della Fw07 in una monoposto atta a vincere la Indy 500, mentre tocca a un altro ingegnere, Jacky Howerton, curare la fase due, quella della costruzione vera e pro-

LA VITTORIA SFUMATA A MILWAUKEE 1980

La più grande occasione di vittoria in tutta la storia della Longhorn ha luogo nella gara di Milwaukee 1980, quando il pilota Al Unser Senior si dimostra in grado di staccare tutto il gruppone, compreso l'acerrimo team rivale di Jim Hall, con la Chaparral pilotata da "JR Lone Star" Johnny Rutherford. Ma la rincorsa vorticoso del pilota di Albuquerque finisce quando lo stesso Al Unser sta ormai pregustando il trionfo. Il distacco della ruota anteriore destra porta la Longhorn a muro, tarpando le ali per sempre ai suoi sogni di trionfo...

pria. Nasce così la Longhorn Lr01 che, malgrado la chiara derivazione Fw07, specie nel telaio, in realtà all'apparenza vanta una sua originalità, specie sul piano dell'aerodinamica.

Dopo un frettoloso debutto a Ontario, a Indy la Lr01 va alla grande in prova, conquistando una stupenda seconda fila, col quinto tempo. Ma poi in gara Big Al è fuori dopo 33 giri, col motore fuso. Si va poi a Milwaukee nel Wisconsin e Al Unser balza in testa sverniciando la Chapparral 2K.

Colpo di scena. Siamo a una svolta? Anche no, perché quando il tonitruante trionfo sembra in vista, la Longhorn perde la ruota anteriore destra e finisce a muro, giocandosi la corsa.

«Non mi avrebbero mai ripreso - il commento di Al Unser -, è uno di quei momenti che avrebbero potuto cambiare la storia. Peccato».

Nel resto della stagione le cose vanno ad alti e bassi, fino a che in tre delle ultime quattro gare arrivano altrettanti piazzamenti in top five, con un terzo posto in Messico a salvare un po' l'annata.

Mentre, là davanti, beffardamente, la Chaparral 2K orfana del suo primo pilota, del progettista e del motorista e ora affidata al vecchio Johnny Rutherford, ha trionfato nella Indy 500 e nella serie Cart.

In poche parole Hillin e Unser sr hanno perso la sfida contro Jim Hall. E di brutto.

L'analisi tecnica e l'arrivo della Lr02

Cerchiamo di capirci di più per scoprire cosa non va. La Longhorn Lr01 come noto si basa sui disegni della Williams Fw07 la quale è una F.1 nata per funzionare utilizzando minigonne scorrevoli.

L'ente Usac, che sanziona la Indy 500, non le ammette per regolamento, mentre la Cart, che regola autonomamente il suo campionato, le permette. È il motivo per cui Al Unser si ritrova una monoposto poco sincera da guidare sul superspeedway dell'Indiana, mentre in posti come Mid Ohio e Milwaukee le cose vanno decisamente meglio. Ma così non può andare. Bisogna fare una scelta: il connubio con la Williams o si intensifica, divenendo un semi matrimonio, oppure termina.

Unser continua a crederci, Hillin Sr pure e allarga i cordoni della borsa dando vita a un progetto anco-





ra più capillare e fantascientifico: portare una vera e propria Williams Fw07 alla Indy 500 e nel campionato Cart, non limitandosi a clonarne i disegni. E ingaggiando addirittura per un numero minimo di giornate il progettista Patrick Head, pronto a fare il suo ingresso nella Gasoline Alley di Indianapolis.

L'adattamento della Fw07 in Longhorn Lr02

Attenzione, a inizio 1981 accade l'impossibile. Tanto per cominciare la Williams Fw07 nella storia moderna della F.1 è la monoposto che è stata costruita, in tutte le sue varianti, complessivamente in più esemplari: ben diciassette.

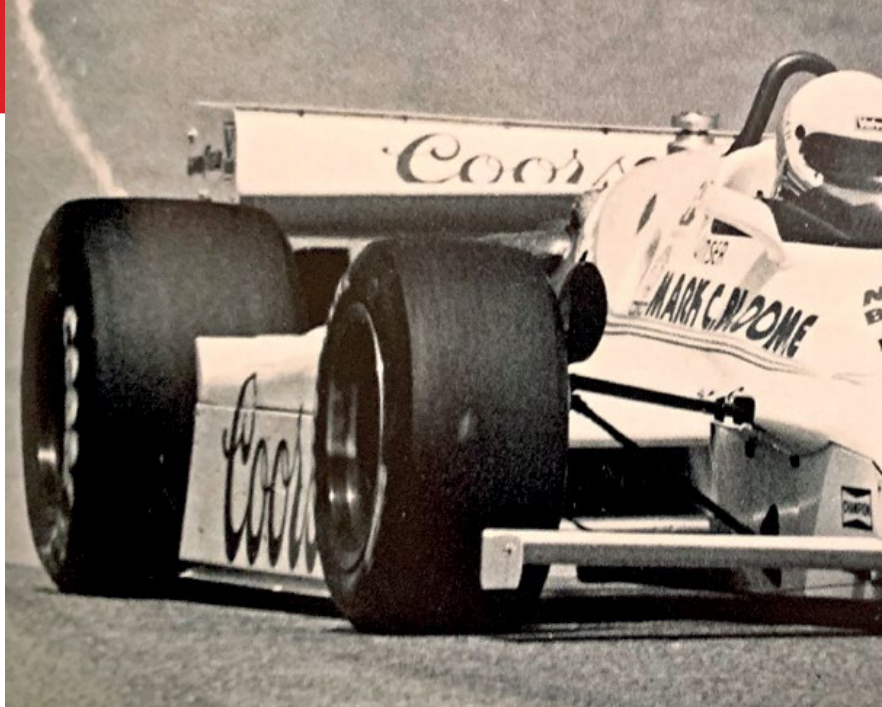
Ebbene, a fine 1980 un telaio di F.1 fresco iridato lascia la factory inglese di Didcot alla volta di Midland, Texas, per la sorprendente riconversione in Longhorn Lr02. Il concetto non è difficile: nei Gp si usano ruote da tredici pollici, mentre a Indy ruote da quindici pollici. La sostituzione implica di rifare le sospensioni per permettere l'utilizzo di ruote di diverse dimensioni, completando la riconversione con l'adozione di un cambio Dg300, oltre, ovviamente, a un motore turbo Cosworth Dfx, in luogo del celeberrimo Dfv aspirato.

Williams goes to Indy!

Della Longhorn Lr02 vengono realizzati due esemplari. Uno, il modello LR01 telaio 01 a tutti gli effetti è una ex Williams riadattata e con questa Big Al prende parte alla Indy 500. Il muletto, ossia la Lr01 telaio 2 è clonato partendo da zero dal tecnico Jacky Howerton. Si tratta di macchine realizzate artigianalmente quindi aventi le caratteristiche delle "hand built": in poche parole, per piccoli particolari, sono una diversa dall'altra. E a Indy si rivede pure la vecchia Longhorn Lr01 con un'aerodinamica tipo Williams, tanto che sembra una Lr02 ma sotto la nuova pelle c'è ancor il primo telaio ridisegnato da Ed Zink. Con questa monoposto sponsorizzata dai jeans Sergio Valente e caratterizzata da uno spettacolare paio di corna, Sheldon Kinser giungerà gran sesto proprio alla Indy 500 del 1981.

Quanto allo sforzo ufficiale, quello di Unser, buon nono in prova, finisce in un nulla di fatto perché Al, torturato da noie tecniche, finisce 17esimo a 34 giri. Brutta storia.

Hillin e Big Al le tentano tutte, tanto che a Michigan provano a correre anche con una Eagle, ottenendo un terzo posto. La Lr02 si rivede subito dopo



LA LUNGA VITA DELLA LONGHORN LR03

Sopra, Al Unser Senior al volante della Longhorn Lr03 durante la stagione 1982, l'ultima per il team in veste ufficiale. La Lr03 era dovuta all'ingegno del tecnico John Ward ripartendo da zero e senza alcuna parentela con la Williams di F.1. Ecco, sotto a sinistra, la sua originalissima e creativa aerodinamica posteriore studiata appositamente per la Indy 500, dove la monoposto ottiene un buon 5° posto. A fine 1982 Hillin chiude la squadra e cede il materiale alla Primus, che schiera senza acuti la vecchia Lr03 nella stagione 1983 con il pilota Chris Kneifel, ricordato per essere uno dei più alti driver nella storia di Indy. Eccolo, sotto, nella classica foto ricordo prima del via di Indy 1983

in versione B e chiude bene conquistando il miglior risultato nella storia della Longhorn: un secondo posto in Messico.

Longhorn Lr03, la sola "originale"

Hillin non sa più a che santo votarsi. Ogni metà stagione arriva una versione B, le configurazioni aerodinamica mutano, le tattiche pure, le soluzioni non ne parliamo, ma la tanto attesa vittoria non arriva. E allora per il 1982 la chance della disperazione: realizzare la terza Longhorn partendo da zero, sui freschi disegni originalissimi del nuovo tecnico assunto: John Ward.

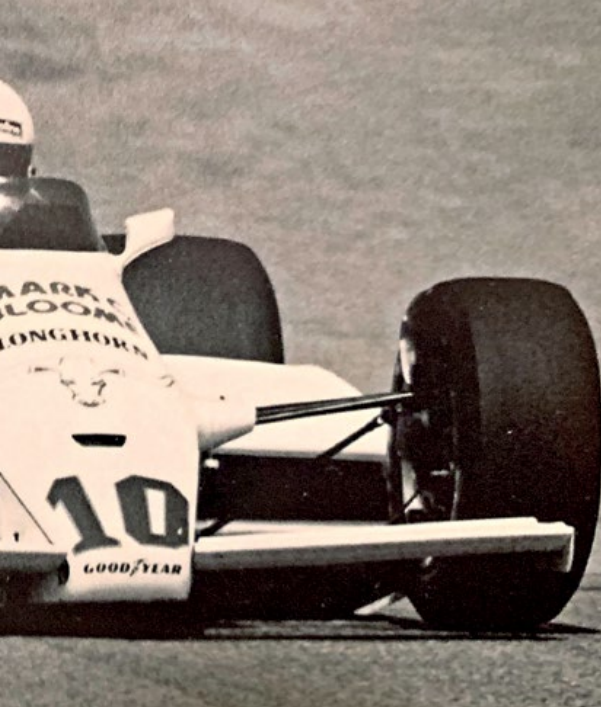
La monoposto, armonica e competitiva, dotata di un'originalissima aerodinamica posteriore, alla Indy 500 ottiene un bel quinto posto finale, miglior risultato del team di Hillin nell'Indiana.

Terzo a Cleveland, Big Al vorrebbe vincere a Milwaukee, ma nel weekend la squadra piomba nella costernazione più nera quando arriva la notizia che Debbie, la ventenne figlia del campione di Albuquerque, ha perso la vita in un incidente in Dune Buggy. Big Al sgomento torna a casa, lasciando vuoto il suo posto in griglia.

Hillin si ritira a fine 1982

Un secondo posto a Road America segna la fine della campagna agonistica di Bobby Hillin che an-





nuncia il definitivo ritiro dalle corse e la chiusura della factory, con Unser che decide di passare al team Penske, con cui l'anno dopo vincerà il campionato. Ma per le Longhorn è solo l'inizio di un lungo e pittoresco pellegrinaggio. Steve Krisiloff era stato il primo privato a correre con una Lr01, nel 1981 a Detroit, mentre nel 1983 il materiale Longhorn viene rilevato dalla Primus che schiera Chris Kneifel - uno dei piloti più alti di sempre, stazzando quasi due metri - a Indy e nella Cart, ma senza acuti.

Intanto dal 1982 al 1984 il veterano Bill Tempero schiera a cachet una vecchia Lr01 nella Cart e poi passa nella Can-Am carrozzando una Lr02 clone Williams F07, utilizzata nel 1987 in gare club dal privato Gerald Nelson. La storica Lr02 di nuovo riconvertita in monoposto a ruote scoperte si distingue quindi a fine Anni '80 col West Coast Racer Jerry Smith, che nei debiti scappa e la lascia in mano al creditore Red Legrand, proprietario di Casinò a Willow Spring.

Al Unser: «Sono stato bene, nessun rimpianto»

La lunga, tortuosa e affascinante storia della Longhorn finisce in due modi, uno esistenziale, l'altro pratico. Sul piano dei bilanci d'una vita, il sempre stringato Al Unser dice solo cose buone dell'avventura. «Il grandioso piano di Hillin merita solo ri-



DALLA CAN-AM 1985 ALLE GARE CLUB SCCA

A metà Anni '80, come un atleta in declino la Longhorn Lr02 sprofonda nelle categorie semidilettantistiche delle corse Stars and Stripes. Sopra, il gentile driver Bill Tempero nella Can-Am 1985 e, sotto, la stessa Lr02 anni dopo usata senza parafranghi nelle gare club della Scca

petto. Fece di tutto per mettermi in condizione di vincere. Fu coraggioso, onesto, creativo e ci andò vicino. È vero, con lui ho avuto la più lunga striscia in carriera di mancate vittorie, ma non importa. Ne valeva la pena». Visto anche lo stipendio, ma non solo: «Fu una vera sfida e meritava di più».

Quanto a ciò che resta, il telaio Lr02 numero 1, quello che Frank Williams aveva spedito in America proveniente dalla sua factory alla volta del Texas destinazione Indy, venti anni dopo è tornato in Inghilterra.

E, altrettanto clamorosamente, pochi anni fa è stato fatto riconvertire dal pilota specialista Richard Lyons nella configurazione primigenia di Williams Fw07, per correre nelle gare storiche di F.1.

Superando perfino l'ampio respiro d'un romanzo di fantascienza, il clone è tornato sui suoi passi, ripercorrendo a ritroso tutto il suo percorso geografico e intellettuale, ritrovando infine se stesso.

Da Williams a Longhorn, per tornare Williams Fw07. Forse per sempre. ●

HILLIN VOLEVA VINCERE, MA NON CI FU FORTUNA. NON SONO CERTO PENTITO DI AVER CORSO PER LUI

AL UNSER SENIOR



Bottas che rallista!

VALTERI QUINTO ASSOLUTO ALL'ARTIC LAPLAND RALLY. IL PILOTA MERCEDES VINCE ANCHE UNA PROVA SPECIALE AL SUO ESORDIO NEI RALLY. ECCO COM'È ANDATA

di **Daniele Sgorbini**

«**A**bbiamo finito il mio primo rally quinti assoluti, con anche una prova speciale vinta! Speciali difficili e divertenti, ci siamo divertiti tantissimo!». Sorrideva, twittando a caldo le emozioni di due giorni speciali, Valteri Bottas al termine della sua prima volta di traverso. Sulle nevi dell'Artic Lapland Rally, gara d'apertura del Campionato Finlandese e da sempre prova generale in vista del Rally di Svezia iridato, il biondo della Mercedes s'è finalmente concesso il battesimo del controsterzo. Quello che, prima o poi, tocca a tutti i suoi connazionali, pure a quelli abituati a cordoli e asfalto. Ha fatto le cose per bene e le ha fatte in grande il compagno di Lewis Hamilton: reclutando al suo fianco

**HO FINITO 5°
VINCENDO ANCHE
UNA PS. SPECIALI
DIFFICILI: MA CI
SIAMO DIVERTITI
MOLTISSIMO**

VALTERI BOTTAS

”

un monumento come Timo Rautiainen – due Mondiali vinti al fianco di Marcus Grönholm – e tornato a sfogliare il quaderno delle note apposta per Valteri a nove anni di distanza dall'ultima volta e scegliendo una vettura come la Ford Fiesta Wrc Plus della M-Sport, per vedere subito fino in fondo l'effetto che fa. Non ha insomma lasciato nulla al caso Bottas, visto che si è messo di fianco un copilota che la gara al circolo polare artico la conosce assai bene, avendola vinta per tre volte.

Senza aver l'ambizione di bissare il successo – a quarant'anni di distanza - di Leo Kinnunen, unico Flying Finn capace sia correre in F1 sia di trionfare all'Artic Rally, Bottas si è lanciato in questa esperienza soprattutto con l'obiettivo di divertirsi e migliorare km dopo km. Riuscendoci pienamente, visto che il suo gap si è costantemente ridotto e considerato che il secondo giorno si è pure tolto la soddisfazione di centrare il suo primo scratch, nella terza ripetizione della Mäntyvaara (3,5 km appena). Certo, Bottas aveva a disposizione una Wrc Plus, contro le R5 dei suoi avversari, ma si sta par-



lando di un rally velocissimo (la media finale di Lindholm è stata di 123 km/h) e interamente su neve e ghiaccio. Condizioni lontanissime rispetto a quelle abituali per un pilota di F1. La sua crescita prova dopo prova è stata concreta e tangibile e gran parte del suo distacco finale (1'59"2) lo ha accumulato nella prima tappa, chiusa a 1'24" dal leader.

La gara è stata vinta – anzi dominata – dal giovane Emil Lindholm (che lo scorso anno in Italia si è fatto vedere in una manciata di gare) sulla Volkswagen Polo R5. In coppia con Korhonen, ha subito messo in cassaforte il successo, infilando i primi quattro scratch per poi controllare.

Tre Skoda Fabia R5 alle spalle della Polo vincitrice, con Teemu Asunmaa a 49"2, Juha Salo a 59"6 e Henrik Pietarinen a 1'13"3. Al via anche l'ex pilota di F1 Mika Salo, che ha chiuso in undicesima piazza la sua quinta esperienza nella gara di Rovaniemi. Dove, in vista del loro esordio nello Junior Wrc, hanno corso anche i nostri Enrico Oldrati e Simone Scattolin, alla fine 60. assoluti e sestì di classe con la piccola Ford Fiesta R2. ●



GHIACCIO BOLLENTE

Con la Fiesta Wrc Plus MSport Valtteri Bottas e Timo Rautiainen hanno concluso al 5° posto all'Arctic Rally. Il finlandese della Mercedes F1 al debutto nella specialità ha mostrato ottime qualità anche in prova speciale

Ogier

settebellezze

SEB È DI NUOVO UN UOMO SOLO AL COMANDO. ANCHE IL MONDIALE 2019 INIZIA CON UN SUO CAPOLAVORO. CHE LANCIA LA CITROEN IN ORBITA. È UN AVVIO DI STAGIONE BELLO DA IMPAZZIRE

di [Marco Giordo](#)

MONTECARLO - Nel Mondiale c'è sempre un uomo solo al comando, il suo nome è Sébastien Ogier. "Le roi s'amuse" era il titolo di una celebre pièce di Molière. Ed il re si è davvero divertito in questa 87a edizione del Rally di Montecarlo, che Ogier ha vinto griffando nella power stage la sua settima vittoria nel Principato raggiungendo Loeb, la sesta consecutiva, la 45a della sua carriera e la 100a per la Citroen nel campionato del mondo rally nell'anno del centenario della casa di Satory. È questa anche la quarta vittoria al "Monte" per il pilota francese con una vettura diversa, visto che qui aveva già trionfato nel 2009 con la Peugeot 207 S2000, poi con la VW Polo dal 2014 al 2016 e sulla Ford Fiesta Wrc Plus nel 2017 e 2018. Altro record prestigioso questo che apparteneva a Walter Roehrl, uguagliato dopo ben 35 anni dal driver di Gap. La sua è stata una gara perfetta, una prestazione davvero da incorniciare se si pensa che sino a 60 giorni fa la C3 Wrc era quasi un oggetto misterioso dalle potenzialità inesprese, che d'improvviso grazie alla "cura Ogier" è diventata di col- ➔

fotografie BETTIOL





AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**
Citroën C3 Wrc
in 3.21'15"9
- 2 Neuville-Gilsoul**
Hyundai i20 Wrc
a 2"2
- 3 Tanak-Jarveoja**
Toyota Yaris Wrc
a 2'15"2

SEB REGALA LA 100A VITTORIA A CITROËN

Cambia la vettura ma non il nome del vincitore del Rally di Montecarlo. Per la settima volta in carriera Ogier firma l'impresa nel round inaugurale della serie iridata e regala alla Citroën la 100esima vittoria nel Mondiale Rally

po vincente. E poi, a differenza dei suoi avversari, il sei volte campione del mondo ha avuto soprattutto il grande merito di non sbagliare un solo colpo in tutto il weekend. Ha preso il comando alla fine della tappa del venerdì e non l'ha più mollato, difendendo con le unghie e con i denti dal ritorno di uno scatenato Thierry Neuville che era arrivato a soli quattro decimi alle sue spalle prima della power stage. Il belga però ha sbagliato il venerdì, uscendo di strada e perdendo 20" rivelatisi poi fatali, così come Ott Tänak che ha forato nella seconda tappa, Sébastien Loeb che all'inizio ha perso un minuto per un'errata scelta di gomme, Andreas Mikkelsen che ha toccato all'inizio della tappa di sabato imitando Esapekka Lappi, anche lui autore di una "touchette" il venerdì. Ancora peggio è andata poi ad Evans finito tra i boschi sabato mattina con la sua Fiesta. Non è un caso quindi se nella gara monnegasca Ogier ha dipinto il suo sesto capolavoro consecutivo, anche perché lui la corsa del Principato ce l'ha nel DNA, perché essendo di Gap sin da bambino la seguiva con passione. «È sempre un'emozione speciale per me vincere a Montecarlo - ha commentato alla fine - perché corro nelle strade di casa, anche se diverse speciali quest'anno non le conoscevo nemmeno

PER ME È
DAVERO SEMPRE
UN'EMOZIONE
SPECIALE
VINCERE
A MONTECARLO

SEBASTIEN OGIER

”

io. Sono davvero contento perché l'acceleratore mi ha dato dei problemi nella tappa finale, ma alla fine ce l'abbiamo fatta. I tifosi sono stati davvero gentili con me, li sento vicini e il loro affetto mi fa piacere. Per noi questo mondiale 2019 ha avuto un inizio perfetto». E così sette anni e cinque mesi dopo il successo ottenuto in Alsazia sulla Ds3, Ogier è tornato a salire sul gradino più alto del podio con la tuta rossa della Citroen, meglio di così il suo nuovo corso con la casa di Satory non poteva proprio cominciare.

La gara

La roulette delle gomme è stata subito la grande protagonista di questo Montecarlo con pochissima neve e molto ghiaccio, con Loeb giovedì sera prima vittima di una scelta sbagliata che gli ha fatto perdere nelle prime due prove ben 55"2, per aver montato una sola gomma di scorta non chiodata, mentre gli altri big avevano optato per due soft o due super soft. Bene invece le Toyota di Tanak e Meeke, subito le più veloci nella prima speciale di Selonnet, con Ogier terzo a 10"6 e Neuville più staccato e solo quinto a 26"8 per aver utilizzato le super soft. Scelta che poi lo ha premiato nel secondo crono di Avançon, vinto dal belga 11" davanti a Ogier, con Tanak terzo a 12"5 che chiudeva in testa la prima frazione della corsa con un vantaggio di 9"1 su Ogier e 14"3 su Neuville.

La seconda giornata vedeva invece Ogier e Neuville in grande spolvero, nonostante il pilota france-



fotografie BETTIOL



NEUVILLE E TANAK VANNO SUL PODIO

Con una strepitosa rimonta Tanak, sopra, ha chiuso al terzo posto dopo essere stato rallentato da una foratura. In alto, Neuville che ha chiuso a soli 2"2 dal vincitore Ogier

se della Citroen sia stato di sicuro penalizzato nella sua scelta di gomme visto l'annullamento della prima speciale di Sigottier per il pubblico mal collocato. Il driver di Gap però si è comunque aggiudicato due delle cinque speciali disputate (le altre tre sono state appannaggio delle Hyundai, due con Loeb e una con Neuville), chiudendo la tappa con soli 2" di vantaggio su Neuville che, dopo essersi girato ed aver perso 20", è stato autore di un prodigioso recupero a Curbans grazie alle soft incrociate con le chiodate.

Apertissima la lotta per il terzo posto con Mikkelsen (distanziato di 1'17"7) che precedeva Latvala di 7"4 e Loeb di 8"2, con Tanak staccato di oltre due minuti dopo aver forato a Laborel. Il sabato mattina la terza tappa inizia con l'erroraccio di Mikkelsen che stacca una ruota a Corps, mentre Tanak si scatena vincendo tutte e quattro le speciali in pro-

Montecarlo 100^a vittoria Citroen

NELL'ANNO DEL CENTENARIO DELLA CASA FRANCESE C'È SUBITO UNO STREPITOSO SUCCESSO. TAVARES: «OGIER DETERMINANTE»

Buona la prima. Doveva essere la gara della "revenge", della riscossa, e così è stato. La Citroen ha fatto subito il pieno alla roulette sbancando Montecarlo. Ovviamente alla fine il team principal Pierre Budar era su di giri e molto emozionato, non riusciva quasi a parlare. «Meglio di così non potevamo iniziare la stagione – ha dichiarato –. Stavolta è andato tutto bene proprio come noi speravamo, abbiamo sofferto nel finale il ritorno di Neuville ma Ogier da grande campione qual è gli ha risposto alla grande. Abbiamo un potenziale importante, i primi risultati sono arrivati ma sono certo che continueranno ad arrivare, Ogier è stato davvero bravo. Siamo tutti molto emozionati, questa è la 100a vittoria della Citroen nel mondiale, i ragazzi sono tutti felici e scatenati. Ora in Svezia ci aspettiamo una grande prova anche da Lappi che è uno specialista della neve». Sul Quai Alber 1er gli abbracci di Ogier ed Ingrassia a tutti i ragazzi del team si sprecavano e qualche lacrima è anche caduta ai più "anziani", uno per tutti Daniel Grataloup. «All'arrivo dentro la macchina c'era molta tensione – ha detto Ingrassia – perché nella power stage abbiamo dato tutto. Séb alla fine si è fermato ed ha anche abbassato la testa per prendere fiato. Poi quando abbiamo capito che ce l'avevamo fatta l'emozione è stata davvero incredibile. È stata per noi una terza tappa davvero difficile, l'acceleratore rimaneva bloccato e non è stato facile guidare in quelle condizioni». A Gap si è visto poi come l'anno scorso tutto il top management dall'équipe francese, era presente infatti oltre al boss della PSA Carlos Tavares, anche la massima responsabile della casa di Satory Linda Jackson. «Si respira un'aria completamente diversa nel team rispetto a dodici mesi fa – ha commentato un sorridente Tavares – perché vedo entusiasmo nel team e voglia di vincere. L'arrivo di Ogier è stato determinante, ora cercheremo di continuare a fare bene. Al momento non è prevista la terza vettura, il budget è stato già pianificato per avere due soli piloti». ●

**NEL TEAM SI
RESPIRA UN'ARIA
COMPLETAMENTE
DIVERSA RISPETTO
A DODICI MESI
ORSONO**

CARLOS TAVARES

”



gramma recuperando tantissimi secondi, arrivando così a ridosso del podio. Ogier nel frattempo ha allungato su Neuville che a quattro speciali dalla fine è staccato di soli 4"3 dal pilota della Citroen, con Loeb terzo a quasi due minuti dal leader, incalzato a soli 2"3 da Latvala con Tanak staccato di 17"3. Poi la domenica un finale al cardiopalma, allo sprint, con Neuville che nel secondo passaggio sul Turini che recupera su Ogier arrivando a soli 4 decimi dal capofila della gara. Una battaglia epica sul filo dei decimi quella della power stage di Col de Braus, con Ogier che rifila 1"8 a Neuville vincendo per 2"2 dopo ben 323 km di corsa.

Anno nuovo

Nulla è cambiato nel mondiale, visto il successo ottenuto dal 35enne pilota di Gap sulle strade di casa nel dipartimento delle Hautes Alpes e poi sugli

ANCHE UN MONTE DI ERRORI

Con un brutto errore all'inizio della terza tappa Mikkelsen ha staccato una ruota. Danni anche peggiori per Evans che ha cambiato i connotati alla Fiesta MSport e ha dovuto alzare bandiera bianca

asfalti delle Alpi Marittime. Alle sue spalle i soliti Neuville e Tanak, a cui Ogier ha già messo in chiaro che lui punta al settimo titolo piloti consecutivo, senza se e senza ma. Lo dimostra la sua power stage davvero spaziale.

A livello di prestazioni Toyota Yaris è invece sembrata sulle speciali la vettura più neutra, quella che scarica meglio i cavalli sulla strada, ma la C3 e la i20 sono lì, l'equilibrio si nota e poi Citroen e Hyundai miglioreranno di sicuro sotto la cura di Ogier e Loeb. Ora vedremo nell'imminente bagarre per la vittoria sulle nevi del Varmland quanto le Yaris dimostreranno di essere più competitive rispetto alle avversarie, visto che dodici mesi fa avevano patito parecchio il fatto di partire in testa. Appuntamento quindi già fissato tra tre settimane sulle nevi del Varmland, dove ne vedremo davvero delle belle. Stay tuned. ●

Loeb: «Ho dato il massimo»

L'ALSAZIANO CHIUDE AI PIEDI DEL PODIO. VINCE DUE SPECIALI MA È RALLENTATO DA UN'ERRATA SCELTA DI GOMME. DICE: «SONO SODDISFATTO»



foto grafie BETTIOL

Inutile negarlo, Sébastien Loeb era l'osservato speciale di questa gara, aveva tutti i riflettori puntati addosso dopo il clamoroso cambio di casacca in Hyundai. L'alsaziano è sempre il beniamino dei tifosi francesi, anche a casa di Ogier era il più seguito ed il più applaudito tra i piloti nell'intero weekend, nonostante stavolta non abbia mai lottato per la vittoria finale, per un'infausta scelta di gomme ad inizio gara.

YARIS VINCE PIÙ PS DI TUTTI, MA UNA FORATURA RALLENTA TANAK

Toyota sale sul podio

Per il Toyota Gazoo Racing Team questo Rally di Montecarlo poteva iniziare meglio, visto che alla fine la Yaris è stata la vettura che si è aggiudicata più speciali, la squadra diretta da Tommi Makinen si è dovuta accontentare alla fine solo di un terzo posto con uno scatenato Ott Tanak, che ha recuperato prova dopo prova chiudendo sul gradino più basso del podio, e del quinto con Latvala staccato da Loeb di un solo secondo. «Un buon inizio di stagione per noi, va bene così visto cosa era successo - ha dichiarato Ott Tanak -. Ho infatti bucato a Laborel perdendo un minuto e non so ancora il perché. Alla fine è arrivato questo ottimo terzo posto che mi ha comunque soddisfatto». Ma soprattutto a sorridere era Tommi Makinen. «La verità è che in Svezia abbiamo delle ottime posizioni di partenza - ha commentato il finlandese all'arrivo -. La Yaris è andata bene come prestazioni, ora la settimana prossima provvederemo a testare dei nuovi ammortizzatori che utilizzeremo sulle nevi scandinave tra tre settimane. Torniamo a casa da questo rally con un buon risultato complessivo, sappiamo già che in Svezia possiamo puntare con la Yaris al bottino pieno. Sono davvero molto fiducioso».



LA PRIMA DI SEB CON HYUNDAI

Al debutto sulla Hyundai, Loeb ha terminato il Montecarlo al 4° posto assoluto dopo aver vinto due ps. Sotto a destra, Adamo e sotto a sinistra, Tanak



«Direi che sono globalmente soddisfatto della mia gara - ha commentato il driver alsaziano -. Sono contento di essere tornato a correre dopo quattro anni questa corsa così prestigiosa, ho vinto due speciali, ho lottato per il podio sino alla fine ed il comportamento della vettura è man mano migliorato prova dopo prova. Avevamo un po' di sovrasterzo ma lavorando sui differenziali posteriori, sabato pomeriggio l'ho messa a punto bene come

piace a me. Quanto alla nostra gara, si è corsa in condizioni difficili per neve e ghiaccio, avrei preferito una gara asciutta, sono quelle le condizioni in cui guido meglio. Quella scelta errata di pneumatici di giovedì sera, ci è costata veramente cara, perché abbiamo perso un minuto allontanandoci dalle zone alte della classifica. Poi venerdì mattina abbiamo recuperato e vinto due speciali, poi nel pomerig-

gio è stato Daniel con il team a fare la scelta dei pneumatici. Comunque sono contento, va bene così, siamo arrivati qui all'ultimo momento e abbiamo dato sempre il massimo. Era impossibile fare meglio». ●

SIAMO ARRIVATI ALL'ULTIMO MOMENTO E ABBIAMO DATO IL MASSIMO. IMPOSSIBILE FARE MEGLIO

SEBASTIEN LOEB



Hyundai c'è l'effetto Adamo

LA CURA DELL'INGEGNERE ITALIANO PORTA SUBITO I SUOI FRUTTI. E ORA LA CASA COREANA È AL COMANDO NEL COSTRUTTORI

La "cura Adamo" porta subito i suoi frutti in casa Hyundai. La squadra coreana ha infatti sfiorato al Montecarlo il colpo grosso con Neuville ed è in testa al mondiale marche. Il team director torinese ha infatti tenuto alto l'umore della truppa, incitando sempre i suoi, facendosi vedere sempre presente in ogni momento, coordinando con attenzione ogni particolare e dettaglio. In due parole era sempre sul pezzo "Adamò", come lo chiama Neuville. Il che fa davvero piacere, perché conferma che la scuola italiana nei rally ha sempre delle qualità e delle potenzialità elevatissime. Alla fine l'ingegnere torinese ha abbracciato tutti i componenti del team ed anche Stéphane Sarrazin, autore di una ottima prestazione sulla i20 R5. «Sono davvero contento - ha detto all'arrivo a Montecarlo Andrea Adamo -. Siamo in testa al mondiale costruttori, Thierry ha fatto davvero una grandissima gara sfiorando la vittoria, e abbiamo fatto vedere che la nostra vettura è competitiva, direi che va benissimo così. Ma anche Loeb e Mikkelsen non sono stati da meno, in particolare Sébastien che ha accettato anche le scelte strategiche del team ed ha fatto

una corsa eccezionale appena rientrato dalla Dakar. E' stato bravissimo, secondo me ha corso uno dei migliori Montecarlo della sua carriera. Noi sappiamo dove dobbiamo migliorare, abbiamo ottenuto come squadra un ottimo risultato globale e ringrazio davvero tutti». Nonostante il minimo scarto finale Thierry Neuville all'arrivo era contento. «Ci è costata cara quell'uscita di venerdì - ha ammesso il pilota belga - ma ho corso al massimo sino alla fine e sono contento di questo risultato, che lancia la squadra in testa al mondiale costruttori». ●

ABBIAMO FATTO VEDERE CHE LA NOSTRA È UNA VETTURA COMPETITIVA. VA BENISSIMO COSÌ

ANDREA ADAMO



Todt punta sull'ibrido nei rally

IL PRESIDENTE DELLA FIA SOTTOLINEA: «FAREMO QUANTO PRIMA UNA TAVOLA ROTONDA TUTTI INSIEME FIA, PROMOTORE E COSTRUTTORE PER PARLARNE»

Dopo la visita in Turchia nel settembre scorso, il Presidente della FIA Jean Todt ha fatto visita al Rally di Montecarlo, prima prova della stagione, parlando soprattutto dell'introduzione dell'ibrido nei rally e del calendario 2020. «Come sapete - ha ricordato il numero uno della federazione internazionale - sono favorevole all'introduzione delle nuove tecnologie nello sport dell'automobile. Le vetture cambiano e si evolvono, ed è per questo motivo che in un futuro prossimo è sempre più ipotizzabile l'applicazione del motore

ibrido nelle vetture da rally. Faremo quanto prima una tavola rotonda tutti insieme, FIA, Promotore e costruttori per parlarne, perché il 2022 non è lontano ed entro il 2019 il nuovo regolamento deve essere pronto. Abbiamo verificato che all'introduzione delle nuove tecnologie alcuni costruttori non sono molto favorevoli, ed è stata questa per noi una sorpresa perché quando andiamo a visitare i vari saloni dell'automobile notiamo sempre quanta nuova tecnologia c'è nelle auto di serie». A tal proposito c'è da evidenziare che



PRESTAZIONI IN CHIAROSCURO

A lato, Latvala quinto per un amen alle spalle di Loeb. Sopra, Suninen alla fine soltanto undicesimo in una prima mondiale davvero da dimenticare in casa MSport

Pierre Budar, ha commentato a Gap che la Citroën è favorevole all'introduzione dell'ibrido nei rally, perché è una tecnologia sempre più in voga sulle auto di tutti i giorni. E visto che Toyota fa dell'ibrido un suo cavallo di battaglia, il nuovo corso potrebbe avere una strada meno in salita di come si pensa. Todt ha poi rammentato che è il FIA Rally Director Yves Matton, che si occupa di seguire l'andamento e l'evoluzione della specialità per conto della federazione internazionale, in particolare anche quello della regolamentazione delle future Wrc del 2022. Infine il Presidente ha ricordato il suo impegno per un campionato del mondo più aperto con l'ingresso di nuove prove in Sud America, Asia e in Africa, e che è favorevole anche a gare in più stati, come avviene ora tra Svezia e Norvegia. Riguardo al calendario 2020 non si è pronunciato sulle novità, è troppo presto, ma ha ricordato Giappone e Kenya sono in pole position per entrare nel mondiale. ●



fotografie BETTIOL

PESA 1 KG DEBUTA IN MESSICO

Sparco cinture ultralight

La Sparco era presente in forze al Montecarlo per presentare le nuove cinture di sicurezza ad hoc per i rally, che per regolamento non possono essere in titanio ma che pesano molto meno delle precedenti. «Le nuove cinture PRIME H-9 - ha commentato Paolo Donadei che è Supervisor R&D Racing - sono state sviluppate in collaborazione con MSport e Citroën Racing, partner con i quali abbiamo già sviluppato l'attuale cintura PRIME H-7, oggi utilizzata dai piloti Ford MSport. Da qui si è partiti con il progetto H-9 con l'obiettivo principale di ridurre ulteriormente il peso, cosa che è riuscita attingendo dalle tecnologie che Sparco utilizza già per la F.1 con McLaren e Sauber. Infatti la H-9 arriverà ad un peso di circa 1 kg contro gli 1.6 kg dell'attuale H-7, e saranno le cinture più leggere in uso nel mondiale rally. Sono stati sviluppati nuovi regolatori in alluminio ed utilizzato nuovo nastro con tecnologia esclusiva Sparco, che ha consentito di passare dagli 80 grammi/metro a 32 grammi/metro. Queste nuove cinture sono state già state testate con successo da Sébastien Ogier nei test precampionato». L'omologazione delle nuove cinture ultra-light H-9 è in corso, l'esordio potrebbe esserci già in marzo in Messico sia in MSport che in Citroën.



La Sparco era presente in forze al Montecarlo per presentare le nuove cinture di sicurezza ad hoc per i rally, che per regolamento non possono essere in titanio ma che pesano molto meno delle precedenti. «Le nuove cinture PRIME H-9 - ha commentato Paolo Donadei che è Supervisor R&D Racing - sono state sviluppate in collaborazione con MSport e Citroën Racing, partner con i quali abbiamo già sviluppato l'attuale cintura PRIME H-7, oggi utilizzata dai piloti Ford MSport. Da qui si è partiti con il progetto H-9 con l'obiettivo principale di ridurre ulteriormente il peso, cosa che è riuscita attingendo dalle tecnologie che Sparco utilizza già per la F.1 con McLaren e Sauber. Infatti la H-9 arriverà ad un peso di circa 1 kg contro gli 1.6 kg dell'attuale H-7, e saranno le cinture più leggere in uso nel mondiale rally. Sono stati sviluppati nuovi regolatori in alluminio ed utilizzato nuovo nastro con tecnologia esclusiva Sparco, che ha consentito di passare dagli 80 grammi/metro a 32 grammi/metro. Queste nuove cinture sono state già state testate con successo da Sébastien Ogier nei test precampionato». L'omologazione delle nuove cinture ultra-light H-9 è in corso, l'esordio potrebbe esserci già in marzo in Messico sia in MSport che in Citroën.

MONDIALE JUNIOR

Enrico Oldrati (ACI Team Italia) navigato da Elia De Guio sarà l'unico pilota italiano iscritto alla serie iridata riservata agli under 28 sulle nuove Ford Fiesta R2 EcoBoost gommate Pirelli. Sono in totale 13 gli equipaggi, in rappresentanza di 10 nazioni, che saranno alla via in Svezia della prima delle cinque prove del mondiale Junior. Da segnalare che Mattia Vita che risultava iscritto alla prova svedese, ha rinunciato all'ultimo momento a partecipare allo Junior.

OLDRATI ALL'ARCTIC

Interessante test in preparazione dello Svezia per Enrico Oldrati in Lapponia con temperature di oltre 30 gradi sotto zero all'Arctic Rally, dove navigato da Simone Scattolin il pilota bergamasco si è fermato sulla terza speciale per problemi elettrici sulla Ford Fiesta R2 del Team Baltic Motorsport. Grazie al Super Rally ha poi ripreso chiudendo sesto di classe. La vittoria è andata a Emil Lindholm (Skoda Fabia R5) con Valteri Bottas che sulla Fiesta Wrc Plus navigato da Rautiainen ha chiuso quinto.

TELEVISIONE

DAZN ha seguito in Italia la prima prova del mondiale rally trasmettendo in diretta tre speciali, quella di giovedì di Selonnet, del sabato a La Batie Neuve e domenica la power stage del Turini, con la telecronaca di Giulio Rangheri e Andrea Crugnola. La Wrc Promoter ha inoltre reso noto anche l'elenco degli accordi televisivi stipulati in tutto il pianeta, saranno ben 155 le emittenti in cui andranno in onda anche quest'anno le immagini del mondiale rally. DAZN oltre che in Italia trasmette il mondiale anche in Germania e Spagna.

KAJETENOWICZ

Tra gli spettatori presenti al Montecarlo c'era anche l'ex campione europeo Kajo Kajetanowicz accompagnato dal suo navigatore Maciej Szczepaniak. Il driver polacco ha confermato che correrà con lo sponsor Lotos nel Wrc 2, presto sapremo con quale vettura, si parla di una Hyundai i20 R5.

PER MISURARE LA PRESSIONE ARTERIOSA

Guanti con il sensore

Un sensore che misura la pressione arteriosa, posto sul dito indice del guanto dei concorrenti, sarà introdotto dopo una serie di test da parte dei piloti ufficiali probabilmente dal 2020 per aumentare la sicurezza degli equipaggi in caso d'incidente.

Questi "biometric gloves" sono qualcosa di simile a quanto viene già utilizzato in F.1 e F.E, come ha sottolineato il FIA Safety Director Yves Devigne. Un ulteriore passo in avanti a livello di sicurezza a cui si aggiungerà un nuovo tipo di sottoca-

sco in corso di omologazione, che sarà più facile da estrarre. Tutte importanti novità per migliorare la sicurezza, che si aggiungono ai sensori posti dallo scorso anno sul parabrezza delle Wrc che misurano i G di impatto delle vetture in caso di incidente.



Wrc2 vince Greensmith

LA VITTORIA VA AL BRITANNICO CON LA FIESTA MSPORT. ROVANPERA IN DIFFICOLTÀ

Non buona la prima per il Mondiale Wrc2 Pro, che ha visto solo due case ufficiali e due equipaggi al via, la Ford Fiesta R5 della M-Sport di Gus Greensmith e la Skoda Fabia R5 di Kalle Roivanpera. Il britannico si è aggiudicato la corsa finendo anche 7° assoluto, mentre il baby prodigio finlandese che stavolta era seguito dalla TG Sports e non dal team ufficiale, perché iscritto al nuovo mondiale Pro all'ultima, è finito stavolta solo 18°. Roivanpera ha patito infatti i classici problemi del Montecarlo, chiudendo comunque secondo nel campionato, avrà modo di rifarsi in Svezia. Nel Wrc2 la lotta tra francesi ha visto primeggiare con pieno merito la Citroen C3 R5 di Bonato davanti alla Hyundai i20 di Sarrazin, con il promettente pilota della FFSA Adrien Fourmaux terzo al suo esordio nel campionato del mondo su Ford Fiesta R5. Tra gli italiani ritirato "Pedro" solo Villa ha terminato la gara monegasca chiudendo sesto e portando a casa sei punti. ●



Così al traguardo

Gara 1 del Mondiale Piloti e Costruttori Monaco (Mc), 24-27 gennaio 2019

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Ogier-Ingrassia	Citroen C3 Wrc	F-F	in 3.21'15"9
2°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 2"2
3°	Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc	EST-EST	a 2'12"3
4°	Loeb-Elena	Hyundai i20 Wrc	F-MC	a 2'15"1
5°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 2'16"1
6°	Meeke-Marshall	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	a 5'37"2
7°	Greensmith-Edmondson	Ford Fiesta R5	GB-GB	a 11'41"6
8°	Bonato-Boulloud	Citroen C3 R5	F-F	a 12'44"1
9°	Sarrazin-Renucci	Hyundai i20 R5	F-F	a 13'09"8
10°	Fourmaux-Jamoul	Ford Fiesta R5	F-F	a 14'24"5

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 80-81

PROVE SPECIALI VINTE: Tanak 7 su 16 (1 annullata), Neuville 3, Ogier (1 ex equo) e Loeb 2, Latvala (1 ex equo) e Meeke 1. **RALLY LEADER:** Tanak da ps 1 a ps 3, Neuville da ps 4 a ps 6, Ogier da ps 7 a ps 16. **POWER STAGE:** 1. Meeke in 9'37"3; 2. Ogier a 3"9; 3. Neuville a 5"7; 4. Tanak a 5"8; 5. Suninen a 8"5. **I PRINCIPALI RITIRI:** Lappi (motore) ps 9, Evans (uscita di strada) ps 10.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 24-27/1	SVEZIA 14-17/2	MESSICO 7-10/3	TOUR DE CORSE 28-31/3	ARGENTINA 25-28/4	CILE 9-12/5	PORTOGALLO 30/5-2/6	SARDEGNA 13-16/6	FINLANDIA 1-4/8	GERMANIA 22-25/8	TURCHIA 12-15/9	GALLE 3-6/10	SPAGNA 24-27/10	AUSTRALIA 14-17/11	TOTALE PUNTI
1°	Ogier	25+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29
2°	Neuville	18+3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
3°	Tanak	15+2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
4°	Meeke	8+5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
5°	Loeb	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
6°	Latvala	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
7°	Greensmith	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
8°	Bonato	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
9°	Sarrazin	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
10°	Fourmaux	0+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Suninen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

Mondiale Costruttori

1°	Hyundai	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
2°	Citroen	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
	Toyota	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
4°	M-Sport	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14

WRC2 E WRC2 PRO

Classifica Wrc2 Pro: 1. Green-smith-Edmondson (Ford Fiesta R5) in 3.34'20"5; 2. Rovanpera-Halttunen (Skoda Fabia R5) a 13'27"8.

Classifica Wrc2: 1. Bonato-Boulloud (Citroen C3 R5) in 3.35'12"4; 2. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R5) a 2'06"9; 3. Veiby-Andersson (VW Polo R5) a 4'16"7; 4. Yates-Giraudet a 6'58"4; 5. Ciamin-Roche (VW Polo R5) a 8'20"8; 6. Villa-Michi a 20'06"1 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).

Campionato Wrc2 Pro classifica dopo la prima prova: 1. Green-smith 25 punti, 2. Rovanpera 18

Campionato Wrc2 classifica dopo la prima prova: 1. Bonato 25 punti, 2. Fourmaux 18; 3. Veiby 15; 4. Yates 12; 5. Ciamin 10; 6. Villa 8.

ROVANPERA È SECONDO

Secondo posto di categoria per Rovanpera dietro al vincitore del Wrc2 Greensmith, sotto in azione con la Fiesta. Sul podio è salito anche Bonato, sotto a sinistra. Nell'altra pagina Meeke 6° al rientro nel Mondiale Rally e in basso a sinistra Lappi ko al debutto in Citroen



fotografie BETTIOL



JUNIOR E WRC2 NEI PROGRAMMI DELLA CASA ITALIANA

Piani iridati **Pirelli** e **Michelin**

A Gap si è rivisto anche quest'anno Mario Iso-la, che ha confermato che al momento l'impegno della Pirelli nel Mondiale Rally sarà limitato a gommare le vetture dello Junior, e quelle del Wrc2. «Non abbiamo in programma di sviluppare una nuova gomma specifica per le Wrc Plus - ha commentato - siamo infatti soddisfatti del nostro prodotto utilizzato nelle vetture R5 e R2 dello Junior, sia nel Mondiale che nell'Europeo, oltre che nei vari campionati nazionali. Abbiamo aumentato in questi dodici mesi il numero delle R5 che utilizzano le Pirelli, siamo competitivi su tutti i terreni come hanno dimostrato qui gli pneumatici R2 che per la prima volta abbiamo impiegato nel

Mondiale. Il nostro interesse è anche quello di far crescere i giovani, e così con Acisport abbiamo previsto un programma anche nell'italiano per far correre con maggior frequenza i nostri ragazzi». Anche la Michelin era presente in forze a Gap. «A maggio sarà confermata la nostra partnership con la Wrc Promoter per continuare il nostro impegno nel mondiale nei prossimi anni - ha dichiarato il nuovo massimo responsabile della casa di Clermont Ferrand Matthieu Bonardel - stiamo infatti chiudendo l'accordo». Decisamente un'ottima notizia per i team ufficiali, visto che la casa francese è l'unica a calzare le Wrc Plus presenti nel Mondiale.

NUMERI

Questi i numeri dell'87° Rally di Montecarlo: 84 iscritti, 84 partiti, 56 arrivati con nessun abbandono nel corso della prima tappa, 3 nella seconda, 8 nella terza, 13 equipaggi non ammessi nella tappa finale in quanto classificati oltre il 60° posto, e 4 nella quarta.

BONATO

All'ultimo momento Bonato non ha preso il via tra gli iscritti al Wrc 2 Pro per conto della Citroen per problemi di sponsor, avendo scelto la IGOL al posto della Total, partner storica della casa transalpina.

GAP

Anche la prossima stagione il Montecarlo farà tappa a Gap, la città alpina capoluogo del dipartimento delle Hautes Alpes sta per rinnovare il suo accordo con gli organizzatori monegaschi, per ospitare nel 2020 per il settimo anno consecutivo la prima parte della manifestazione.

RICOGNITORI

Anche quest'anno al "Monte" hanno giocato un ruolo importante i ricognitori, con Simon Jean Joseph che ha verificato ancora una volta le note di Sébastien Ogier, a seguire quelle di Jari-Matti Latvala c'era sempre Toni Gardemeister, così come Thierry Neuville si è nuovamente affidato a Bruno Thiry. Sébastien Loeb è stato coadiuvato dal fido Patrick Magaud, Ott Tanak da Martin Kangur, Elfyn Evans dal padre Gwyndaf, Kalle Rovnpera da Jukka Korhonen, Manuel Villa da Fabio Andolfi, "Pedro" da Luca Rossetti ed Enrico Brazzoli da Damiano De Tommaso.

DELECOUR

Rivedremo sicuramente il volante François Delecour, che attualmente fa il commentatore tecnico per Canal Plus, alla Boucles de Spa su una VW Polo R5 della scuderia belga DG. Al suo fianco ci sarà la copilota ajaccina Sabrina De Castelli, al suo ritorno in gara dopo il brutto incidente occorso oltre due anni fa al Rally del Libano.

Italiani: ce n'è uno in... Gamba

CON LA FIESTA R5 MATTEO CHIUDE 17° DAVANTI AL SOPRENDENTE CAFFONI. ECCO COME È ANDATO IL MONTE DEI 21 EQUIPAGGI TRICOLORI AL VIA

Alla fine i più bravi sono stati Matteo Gamba e Nicola Arena (Ford Fiesta R5) in 17ª posizione assoluta davanti a Caffoni-Minazzi (Skoda Fabia R5), finiti diciannovesimi dopo una gara che ha visto all'arrivo solo 11 dei 21 equipaggi tricolori al via. Gamba ha perso secondi importanti sabato mattina per una scelta errata di gomme, per il resto dopo tre anni di inattività la sua è stata una gara di livello, simile a quella che nel 2014 gli aveva permesso di chiudere nono assoluto. Più sorprendente è stato invece il pilota di Domodossola Davide Caffoni, apparso davvero a suo agio sulle condizioni spesso critiche della gara del Principato. Molto bene anche Gino che navigato dal "mago" Danilo Fappani ha concluso ventunesimo. A seguire Villa e Michi si sono classificati in 24ª posizione mentre Patera-Barone hanno chiuso 26esimi e Gecchele-Peruzzi ventottesimi (tutti su Skoda Fabia R5). Mauro Miele (Citroen Ds3 Wrc) si è classificato 30° davanti ad Andrea Nucita (Hyundai i20 R5) 37° e al campione del mondo Wrc3 Enrico Brazzoli 41° che sulla 124 Abarth di Bernini navigato da Manuel Fenoli ha vinto tra le GT passando in testa alla Coppa FIA di categoria. Riguardo a Nucita (Hyundai i20 R5), c'è da segnalare che il 29enne pilota siciliano è stato rallentato nella prima tappa e nella seconda, ma si è rifatto il terzo giorno e poi si è scatenato nella giornata finale sul Turini staccando addirittura il 12° tempo assoluto nel primo passaggio. Chapeau! Infine 43ª posizione per Riccio (Ford Fiesta R5), 45° posto per Marco Blanc, con Carlo Covi 55° assoluto (entrambi su Peugeot 208 R2). Peccato per "Pedro" (Hyundai i20 R5), ritirato nella 12ª prova speciale di La Batie Neuve per un'uscita di strada, così come Paccagnella-Ferrara (Ford Fiesta R5) finiti fuori nella quarta ps, e Gasperetti (Renault Clio RS R3T) out nella ps 11, mentre Claudio Marenco (Fiesta R5) si è fermato dopo la settima prova per un'indisposizione fisica. Fuori gara perché classificati oltre la 60ª posizione alla fine della terza tappa sono invece finiti Arengi e Dionisio (entrambi su Peugeot 208 R2), Coti Zelati e Rachele Somaschini (tutti e due Citroen C3 R3T) e Antonucci (Renault Twingo R1). ●



Gamba-Arena
17° assoluto



fotografie BETTIOL

Villa-Michi
24° assoluto



Covi-Ometto
55° assoluto



Gecchele-Peruzzi
28° assoluto

Caffoni-Minazzi

19° assoluto



Blanc-Lattanzi

45° assoluto



Riccio-Cicognini

43° assoluto

Brazzoli-Fenoli

41° assoluto, 1° RGT



Miele-Beltrame

30° assoluto



Nucita-Princiotta

37° assoluto



Gino-Fappani

21° assoluto



Patera-Barone

26° assoluto



Paccagnella-Ferrara

ritirati



SABY APRIPISTA

Apripista al volante di una Renault Mégane RS era anche quest'anno l'intramontabile Bruno Saby, il pilota di Grenoble ex Peugeot e Lancia, vincitore della gara monegasca sulla Delta 4WD nel 1988 navigato dal compianto Jean François Fauchille.

GRONHOLM IN SVEZIA

Spicca il nome dei due volte campioni del mondo Marcus Gronholm e Timo Rautiainen, al volante di una quarta Toyota Yaris Wrc, tra gli iscritti al Rally di Svezia, un ritorno che arriva dopo ben nove anni dalla loro ultima apparizione iridata. Le Ford Fiesta Wrc al via saranno ben cinque vista la presenza dei nostri Bertelli-Scattolin e di Tuohino, e così in totale saranno 14 le Wrc Plus al via. Sono invece 5 gli equipaggi iscritti nel Wrc 2 Pro con l'esordio stagionale di Mads Ostberg (Citroën C3 R5), del finlandese Pietarinen (Skoda) e del polacco Pieniazek (Ford), con 17 partecipanti al Wrc2 tra cui gli italiani Tamara Molinaro e Lorenzo Granai su Citroën C3 R5 e per terminare ben 13 piloti iscritti allo Junior.

MOLTO PUBBLICO

Anche quest'anno si è visto lungo le strade del Montecarlo il pubblico delle grandi occasioni, basti pensare che bisognava spostarsi di 50 km per trovare una sistemazione in hotel, dato che sino a Sisteron c'era il tutto esaurito. La scelta di far disputare anche la partenza a Gap, ha reso tutto più facile agli addetti ai lavori che così hanno raggiunto il Principato di Monaco, distante circa 300 km, solo il sabato sera. Non era invece bello la domenica vedere il porto del Principato di Monaco privo dei van delle assistenze, i team erano infatti tutti chiusi nei loro hotel a seguire la corsa!



ABB

ABB

ABB

SAM APPROFITTA
DELL'USCITA DI SCENA
DI BUEMI A 15 MINUTI
DALLA FINE E VINCE
LA PRIMA GARA DI
STAGIONE 5. IN UN
WEEK END MARCHIATO
DALL'AUDI È LA
VETTURA CLIENTI
A FARE FESTA

Fulvio Cavicchi



Bird *vittoria al volo*



A un passo dalla vetta

Con la vittoria artigliata a Santiago del Cile, Sam Bird si è portato a un solo punto di distacco dalla vetta della classifica dove è ancora leader D'Ambrosio

La terza tappa di Stagione 5 della Formula E ha messo finalmente in luce quello che si era intuito nelle prime due tappe, ma che ancora non appariva certo: anche Audi è decisamente della partita per il titolo, e la sfida a Bmw e Techeetah è ufficialmente lanciata. La seconda edizione dell'E-Prix di Santiago del Cile, svolto questa volta al Parque O'Higgins, ha infatti visto un powertrain di Ingolstadt sveltare praticamente in ogni sessione, dato che la classifica di shakedown, primo turno di libere, qualifiche, gara e giri veloci è sempre stata marchiata dalla Casa degli Anelli. In più il secondo turno di libere, unico momento di azione in pista in cui la corrente arrivava alle ruote da un sistema non sviluppato dai tedeschi, ha comunque visto vetture spinte da Audi in seconda e terza piazza. Ma non tutto è oro quel che luccica, ed a rovinare la gioia dei manager teutonici c'è il fatto che a

conquistare Santiago siano stati i clienti della Virgin Racing e non la formazione che veste i colori ufficiali della Casa, anche se comunque Daniel Abt ha portato la squadra sul podio.

Sam Bird ha sfruttato al massimo tutta la sua esperienza, mettendo tantissima pressione sul leader della gara "Monsieur Formule E" Sébastien Buemi, partito davanti a tutti perché cancellata la pole position dell'Audi ufficiale di Lucas di Grassi, colpevole di aver usato troppo i freni nel giro di rientro ai box. Quindi sin dallo spegnimento dei semafori lo svizzero della Nissan ha guidato la gara con sicurezza, ma a quindici minuti dalla bandiera a scacchi un problema tecnico (pare un problema di software) lo ha fatto finire a muro, dando via libera alla Virgin di Bird che lo seguiva come un'ombra.

Ora l'inglese è ad un solo punto dalla vetta, dato che la prima trasferta sudamericana è stata davvero il giorno della caduta dei nomi nobili di stagione 5: il leader della classifica Jérôme D'Ambrosio è solamente ottavo, per tutto il team Techeetah è stata una giornata terribile che ha portato 0 punti, la Bmw di António Félix Da Costa si è ritirata...

Il belga della Mahindra ha conservato la vetta per un soffio, ma Bird gli soffia davvero sul collo e promette di non avere più il calo durante la stagione che lo ha colpito in quella passata. Mentre Felix Da Costa e Vergne in terza piazza perdono il passo ed il divario aumenta. Inoltre sono stati raggiunti anche dall'altra Virgin di Robin Frijns, con l'olandese che sta mettendo in piedi un grande ritorno nel campionato dopo un anno di stop. Le prestazioni dei suoi piloti hanno portato la squadra di Richard Branson addirittura in vetta alla classifica squadre, cosa per nulla facile per le formazioni non direttamente supportate da un costruttore, dato che dispongono di molte meno giornate di test a disposizione in precampionato e quindi devono sviluppare durante l'anno in base ai dati raccolti in gara.

Comunque Santiago ha avuto anche un altro grandissimo protagonista, Pascal Wehrlein. Il tedesco della Mahindra è stato stupefacente ed ha guidato come fosse da anni al via nel circus elettrico e non appena alla sua seconda gara in assoluto. Insomma, anche la coppia Mahindra promette davvero bene, e questo fa pensare che questa stagione potrebbe addirittura essere ancora più emozionante delle precedenti visto che il livello dei piloti è ancora salito, raggiungendo ormai delle vette incredibili.

Infine è giusto soffermarsi anche sull'italiano di Ginevra Edoardo Mortara, che ha guidato da maestro dei cittadini quale ha sempre dimostrato di essere. Infatti è riuscito a fare uscire la Venturi dall'opacità in cui si è nascosta nelle prime due tappe, arrivando a meno di tre secondi dal podio. Tutti parlano della formazione monegasca solo per la presenza di Felipe Massa, dimenticando ingiustamente la bravura dello svizzero che è anche accompagnata da un anno di esperienza nella categoria. Vantaggio davvero fondamentale.

ALFA ROMEO



Wehrlein è gran 2°

Solo 13° Lotterer. Sopra Abt che ha chiuso al 3° posto. In alto Wehrlein strepitoso secondo alla seconda uscita sulla Mahindra in F.E





Lotterer agita il mercato piloti

IL TEDESCO CAMPIONE IN CARICA PIACE ALLA PORSCHE CHE VORREBBE SCHIERARLO CON JANI

Una delle chiavi di volta che può sconvolgere in primavera il mercato piloti è André Lotterer. Il tedesco è alla sua 2a stagione con Techeetah, ora divenuta team ufficiale Ds dopo aver vinto la corona da clienti Renault. Secondo le voci nel paddock, Lotterer avrebbe un contratto con la sua attuale squadra fino alla fine di stagione 6. Ma allo stesso tempo è notoriamente pilota Porsche e la Casa di Weissach potrebbe puntare su di lui come compagno di squadra del già annunciato Nélson Piquet Jr per la stagione di debutto della squa-

dra nella categoria. Infatti pare che Porsche stia cercando un pilota con esperienza in Formula E, scegliendo tra



Per ora va tutto bene non c'è motivo per volere qualcosa di diverso

André Lotterer

i tanti nomi che si sarebbero proposti negli ultimi mesi. E questo escluderebbe anche Brendon Hartley, che in Formula E ha solo fatto un breve test per Venturi nel 2017. Per questo Lotterer sarebbe la scelta migliore per il marchio tedesco, che nelle prossime settimane inizierà i test nella sua pista prove di Weissach. Ma per poterselo accaparrare dovrebbe negoziare e pagare una uscita anticipata dal contratto che lo lega a Ds Techeetah.

Il tre volte vincitore della 24 Ore di Le Mans ha già lavorato fianco a fianco con Jani sul-

la Porsche 919 Hybrid nel Mondiale Endurance 2017, salendo assieme sul podio in sette diverse occasioni.

«Ho imparato molto con Ds Techeetah e mi sento a casa. Parlo fluentemente il francese e ci sono un sacco di ingegneri transalpini, quindi è un buon posto per me» ha commentato la sua situazione Lotterer parlando con e-racing365.

«L'atmosfera è piuttosto buona in squadra e lottiamo per la vetta, quindi non c'è motivo per cui io voglia qualcosa di diverso. Sono ancora sotto il contratto che ho firmato quando sono arrivato nel team e Jev ha annunciato un accordo più lungo. Spero di poter seguire il suo percorso» la sua dichiarazione, che da pilota di esperienza e conoscitore delle dinamiche della comunicazione ovviamente smentisce qualunque possibile accordo esterno.

CLASSIFICHE

Santiago del Cile
26 gennaio 2019

Gara: 1. Bird (Envision Virgin Racing), 36 giri in 47'02"511, alla media di 107,8 km/h; 2. Wehrlein (Mahindra Racing) a 6"489; 3. Abt (Audi Sport Abt Schaeffler) a 14"529; 4. Mortara (Venturi Formula E Team) a 17"056; 5. Frijns (Envision Virgin Racing) a 20"276; 6. Evans (Panasonic Jaguar Racing) a 23"755; 7. Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 27"590; 8. D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 41"984; 9. Turvey (Nio Formula E Team) a 45"059; 10. López (Geox Dragon) a 45"376; 11. Piquet Jr. (Panasonic Jaguar Racing) a 48"635; 12. di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 1'03"552; 13. Lotterer (Ds Techeetah Formula E Team) a 1'14"706; 14. Paffett (Hwa Ag) a 1 giro.

Giro più veloce: il 25° di Abt in 1'11"263, alla media di 118,614 km/h

Classifica Piloti: 1. d'Ambrosio 44 punti; 2. Bird 43; 3. Félix Da Costa, Frijns e Vergne 28; 6. Evans 22; 7. Abt 21; 8. Lotterer 19; 9. Wehrlein e Sims 18; 11. Buemi 15; 12. Mortara 12; 13. di Grassi 9; 14. Rowland 6; 15. Turvey 2; 16. Piquet Jr. e López 1.

Classifica Squadre: 1. Envision Virgin Racing 71 punti; 2. Mahindra Racing 62; 3. Ds Techeetah Formula E Team 47; 4. Bmw I Andretti Motorsport 46; 5. Audi Sport Abt Schaeffler 30; 6. Panasonic Jaguar Racing 23; 7. Nissan e.dams 21; 8. Venturi Formula E Team 12; 9. Nio Formula E Team 2; 10. Geox Dragon 1.



Freccie Argento in movimento

È ARRIVATA LA PRIMA SPARK "GEN.2"
PER IL TEAM HWA RACELAB. ORA SI VA IN PISTA

A Stoccarda è stata finalmente consegnata la vettura per i test, che permetteranno alla Mercedes di prendere mano con la vettura di nuova generazione e prepararsi per il suo ingresso ufficiale in campionato del prossimo anno.

In realtà la vettura è stata consegnata alla sede tedesca di Hwa Racelab, tanto per nascondere con accuratezza il legame tra la Casa della Stella e quel team privato che si è iscritto solo per questa stagione col nome di Hwa Ag, accettando di scomparire la prossima per fare spazio a Mercedes Eq.

Il primo test è previsto tra febbraio e marzo, e sicuramente sarà molto utile anche per la squadra che lo scorso fine settimana era in azione in Cile e che utilizza il powertrain Venturi in formato clienti. Che quindi ha avuto un numero limitato di test a disposizione come tutti i team non supportate direttamente da una Casa.

Questo primo test per Mercedes Eq potrebbe svolgersi a febbraio o marzo, e vedrà quindi finalmente in azione il primo propulsore elettrico interamente Mercedes prodotto

per le corse, che è stato sviluppato presso lo stabilimento High Performance Powertrain di Brixworth. Ad occuparsi del trasferimento di dati tra "il team privato" in azione durante la stagione e la sede in Gran Bretagna è l'ingegnere capo di Hpp Pierre Godof.

Il team principal di Hwa, Ulrich Fritz, ha confermato nel round di Santiago del Cile che il pacchetto 2019-20 della Mercedes scenderà in pista a breve: «Inizieremo a studiare i le meccaniche di preparazione per i test nelle settimane, poi vedremo come tutto funziona insieme e in base a ciò decideremo quando sarà il momento per la discesa in pista».

Alla domanda su chi sarà a guidare in questo primo test, Fritz ha risposto in modo vago, dicendo sia i nomi dei due futuri titolari Gary Paffett e Stoffel Vandoorne che quello del test driver Daniel Juncadella, ma non solo: «Abbiamo anche Raffaele [Marciello] che ha fatto un buon lavoro a Marrakesh, ma utilizzeremo uno dei quattro che abbiamo finora messo in macchina a seconda degli altri programmi di gara». **SPORT**





Mortara primi punti di stagione

EDO CHIUDE AL QUARTO POSTO CON LA VENTURI: «UN RISULTATO CHE VALE COME UNA VITTORIA»



Edo Mortara ha colto i primi punti di stagione 5, sopravvivendo ad una corsa caratterizzata da molti ritiri. Su una pista a dir poco polverosa e dal layout inedito, il pilota della Venturi è transitato sotto la bandiera a scacchi in 5ª posizione, venendo promosso alla 4ª finale grazie ad una penalizzazione inflitta a Sims, reo di aver tamponato proprio Edo facendolo finire in testacoda. Quanto a Mortara, scattato dalla 6ª piazza iniziale grazie ad una qualifica molto positiva seppur non priva di sbavature (per un battito di ciglia mancato l'accesso alla Superpole), Edo ha gareggiato alla grande duellando con Vandoorne nella prima parte di gara e con Frijns durante l'attivazione dell'attack mode, con un confronto serrato che ha visto i due arrivare ad un leggero contatto. Mortara, nell'arco della corsa, ha gestito al meglio l'energia esibendo anche un ottimo ritmo gara in tutto l'arco dei 45 minuti (+ 1 giro), riuscendo a fare buon viso a cattivo gioco quando il londinese della BMW lo ha tamponato al tornantino, recuperando di gran carriera e non perdendo terreno da Abt dell'Audi. Grazie all'ottimo risultato colto da Edo, dopo 2 prove molto difficili in Arabia Saudita e Marocco, Venturi ha collezionato i primi punti della stagione 5. «È andata molto bene per noi, un 4° posto che vale come una vittoria, considerando i problemi che abbiamo avuto a Riad ed a Marrakech. Siamo riusciti a migliorare la macchina ed a risolvere un po' di problemi ai freni. Certo, oc-

corre ancora molto lavoro, ma penso che possiamo ritenerci più che soddisfatti per il momento. Le qualifiche sono andate abbastanza bene, purtroppo dei piccoli errori nel giro mi hanno impedito di accedere alla Superpole. Un urto contro il muro nella penultima curva, inoltre, mi ha fatto perdere un po' di tempo. La corsa è stata molto difficile, le temperature altissime hanno condizionato pesantemente il mantenimento della

batteria costringendoci a tenere sempre d'occhio la temperatura di essa. Credo che a Santiago abbiamo davvero dimostrato di star andando nella giusta direzione. Spero andremo altrettanto bene, se non ancora meglio in Messico».

Gara da dimenticare, invece, per il compagno di squadra Felipe Massa, partito dalla 9ª piazza iniziale ed autore di una corsa finita anzitempo. A penalizzare decisamente la sua corsa ci ha pensato Max Gunther della Dragon, spingendo il paulista contro le barriere di protezione causando il danneggiamento della sospensione anteriore della VFE05, costringendo Felipe ad un ritiro amaro dopo i finali che lo hanno visto distante dalla zona punti a Riyadh e Marrakech. Susie Wolff,

team boss Venturi, ha dichiarato: «Naturalmente siamo molto felici per aver raccolto i nostri primi punti. Edo ha svolto un lavoro fantastico e penso che, il nostro risultato, dimostri i progressi compiuti. Santiago per noi è stato un mix di emozioni, considerando che con Edo abbiamo marca-



Abbiamo migliorato la vettura e risolto un po' di problemi ai freni

Edo Mortara

Per Marciello altri test?

A sinistra patron Agag e la cantante Rita Ora. Sotto e in alto Mortara giunto 4° Sopra Di Grassi e in alto Massa. In alto a sinistra Marciello che potrebbe effettuare altri test in FE con Hwa



to punti mentre Felipe è stato vittima di un incidente. All'interno della squadra comunque sento un'energia positiva molto forte e credo che abbiamo imboccato la giusta direzione per migliorare sempre di più».

Alessandro Bucci



Elms 2019

sfida al femminile

Una sfida tutta al femminile, con l'obiettivo della 24 Ore di Le Mans. Per Kessel Racing quest'anno va di moda il rosa. La squadra elvetica affronterà un impegno di ampio respiro e lo farà con tre "lady". Una di questa è Manuela Gostner, altoatesina di Bolzano, ex pallavolista con quattro anni di esperienza nel Ferrari Challenge. Donna è anche la "mente" del progetto che partirà con la partecipazione all'European Le Mans Series 2019, pur motivato dalla forte ambizione di disputare la classica gara de La Sarthe in programma alla metà di giugno. Il suo nome è Deborah Mayer, in passato protagonista nella Michelin Le Mans Cup, ambasciatrice del marchio Ferrari nel mondo ed anche lei con un paio di stagioni all'attivo nel monomarca riservato alle vetture del Cavallino. Una francese innamorata delle corse, con un'interessante visione del motorsport condivisa con Claudio Schiavoni (che lavora strettamente al suo fianco), sicuramente convinta di poter scrivere un'importante pagina dell'automobilismo.

Per il momento impegnata nel ruolo di mamma, la Mayer rimarrà dietro le quinte. Con la promessa di tornare al volante il prima possibile, già entro la fi-

**PER IL TEAM
KESSEL VA
DI MODA IL ROSA:
TRE LADY SONO
PRONTE AD
AFFRONTARE LA
STAGIONE NELLA
SERIE CON UNA
488 GTE. MENTE
DEL PROGETTO
È MANUELA
GOSTNER.
OBIETTIVO
LE MANS**

di **Dario Lucchese**

ne di quest'anno. Saranno dunque altre due ragazze a completare un equipaggio Pro-Am, portando in pista una 488 Gte e cercando subito di lottare per il podio. Un team, quello guidato da Ronnie Kessel, che di presentazioni non ha proprio bisogno; ma anche una delle migliori "Bronze" in circolazione come la Gostner, che proprio nel Ferrari Challenge lo scorso anno ha ottenuto anche due vittorie, a Barcellona e Monza. A convincere tutti, ormai non è un segreto, è stato il test svolto ad agosto a Le Castellet. Ma soprattutto il sesto posto assoluto ed il secondo di classe conquistati nella recente 12 Ore del Golfo, per l'occasione assieme a Rahel Frey e Michelle Gattling, che sulla carta sono le prime candidate ad affiancarla in questa inedita avventura. Un progetto,

**PER NOI SARÀ
UNA NOVITÀ
INTERESSANTE
E STIMOLANTE
DAL PUNTO DI VISTA
PROFESSIONALE**

RONNIE KESSEL

”



PRIMO ROUND DELLA SERIE AL PAUL RICARD

Con la 488 Gte del team Kessel l'avventura di Gostner e compagne d'avventura, inizierà tra meno di tre mesi con la prima gara dell'Elms in programma al Paul Ricard

quello della Elms e annessa 24 Ore di Le Mans, a lungo termine e che vede coinvolti anche altri personaggi. «Credo che la partecipazione alla gara di Le Mans potrebbe essere un sogno bellissimo che si realizza. Il programma è ambizioso ed è partito con il bel debutto alla 12 Ore che si è svolta lo scorso dicembre sul circuito di Abu Dhabi. Vogliamo avere un equipaggio femminile ma anche forte», sostiene Giacomo Piccini, coinvolto nel proprio ruolo di driver manager. A seguire la Gostner fin dall'inizio della sua carriera è stato invece Giorgio Sernagiotto. «Non è la storia di copertina che ci interessa. Qui si vuol mettere le donne sullo stesso livello tecnico degli uomini per poi puntare a vincere. È veramente incredibile che in tre anni e mezzo Manuela sia riuscita ad arrivare fino a questo punto, con entusiasmo e tenacia».

Ci crede ovviamente anche Ronnie Kessel, numero uno della squadra ticinese. «Anche

per noi sarà una novità, sicuramente interessante dal punto di vista professionale e stimolante. Avremo un equipaggio di ragazze, che tuttavia sono innanzi tutto delle professioniste». Il primo impegno tra meno di tre mesi al Paul Ricard. ●



Gostner: «È un salto gigantesco»

MANUELA GUARDA AVANTI: «L'OBBIETTIVO È ANDARE A PODIO IN PRO-AM. FORSE È UN SOGNO MA PROVEREMO A REALIZZARLO

«Per me si tratta di un salto gigantesco. Avevo già nel cassetto di affrontare un programma così importante fin da quando ho iniziato a correre». Riflettori puntati su Manuela Gostner, che dice di sentirsi pronta per questo nuovo impegno. «Il fatto che tutto sia arrivato in così breve tempo mi lascia quasi sorpresa. Dal Challenge alla GT3, in uno dei campionati più importanti tutto ciò mi rende molto felice. So che davanti ho un treno da prendere al volo. Voglio godermi questo momento, senza troppe pressioni, perché questo era inizialmente il mio obiettivo. Cercherò di dare il massimo e di più. Voglio far bene la mia parte. Se mi è stata data questa fiducia, sicuramente un motivo ci sarà. Hanno visto il percorso che ho fatto e sanno quali sono le mie potenzialità».

DAL CHALLENGE ALLA GT3 IN UNO DEI CAMPIONATI PIÙ IMPORTANTI: TUTTO CIÒ MI RENDE FELICE

MANUELA GOSTNER



La stagione 2018 per l'altoatesina è stata quella della consacrazione. «Nel Ferrari Challenge ho lottato sempre per le prime posizioni in Coppa Shell (campionato in cui ha conquistato il terzo posto). Avevo due avversari molto veloci ed esperti, come Christophe Hurni ed Erich Prinet. Riuscire a stare in alcune occasioni davanti a loro è stata una soddisfazione immensa. Poi è arrivato il risultato della 12 Ore del Golfo, la

prima che ho disputato con una Gt3. Avevo fatto il mio esordio di classe a Portimão, nella gara della Le Mans Cup a cui ho preso parte assieme a Sernagiotto, sempre con una Ferrari del team Kessel Racing. Ad Abu Dhabi ho avuto due compagne di squadra straordinarie. La Gattling è giovane (25 anni) ma va veramente molto forte. Della Frey va detto che ha un'esperienza incredibile. Ha preso parte ad alcuni dei campionati più importanti. Lei è un "capitano" che ti parla tanto, ti dà i consigli giusti. Tra noi tre c'è stata subito un'ottima intesa. Adesso so che avrò tutti gli occhi puntati addosso, ma se riuscirò a fare bene la soddisfazione sarà anche doppia. L'obiettivo è andare a podio nella Pro-Am: forse è un sogno, ma certamente proveremo a realizzarlo. ●





Un pieno di Sport

SARANNO 26 LE WOLF GB08 THUNDER AL VIA DEL TRICOLORE PROTOTIPI 2019. ECCO TUTTE LE NOVITÀ

di **Salvatore Tarantino**

È la serie tricolore che nasce agli albori dello sport automobilistico. Quelli in bianco e nero, dove Alfa Romeo scriveva la sua leggenda con i successi dominanti anche nel Campionato Italiano Vetture Sport. Lo stesso che poi, nel 1947, avrebbe tenuto a battesimo la prima storica vittoria in gara di una Ferrari e che, in epoca moderna, avrebbe formato intere generazioni di nostri Costruttori. Da Abarth ad Osella, a Lucchini ed anche Wolf. Proprio il marchio ex-F1 della famiglia Bellarosa, dallo scorso anno esprime in esclusiva i contenuti tecnici del Campionato Italiano Sport Prototipi. La prima stagione di una nuova era, segno dei tempi dove le competizioni automobilistiche seguono sempre più frequentemente paradigmi monomarca, a qualsiasi livello. Come, peraltro, nella storia dello stesso campionato era già accaduto per la motorizzazione, dal 1986 riservata ad Alfa Romeo e per un monopolio poi di fatto durato fino al 2002.

LE PERFORMANCE DELLA GB08 THUNDER SI SONO RIVELATE ECCEZIONALI. IN ALCUNE PISTE PURE MIGLIORI DI 2" RISPETTO ALLE F4

IVAN BELLAROSA





AL VIA IL 7 APRILE

La stagione tricolore Sport Prototipi scatterà il prossimo 7 aprile a Monza. Queste le altre date: 5 maggio Vallelunga, 19 maggio Misano; 23 giugno Imola, 15 settembre Vallelunga; 6 ottobre Mugello

L'IMPORTANZA DEL MONTEPREMI

100mila euro a chi vince

Dopo due stagioni in monoposto, un palmares scintillante in Formula Challenge su un prototipo autocostruito ed un avvio di stagione diviso con il cugino Giacomo, Matteo Pollini ha conquistato l'alloro tricolore all'ultima bandiera a scacchi. Un successo che al 29enne pilota bresciano vale ora un programma internazionale al volante della Wolf Tornado CN 1.6 Turbo da 280 CV. «Il contributo di 100.000 euro che abbiamo messo a disposizione del vincitore come premio è stata una proposta al centro del nostro progetto - conclude Bellarosa - Volevamo un campionato con team nuovi e piloti giovani che potessero poi proseguire in campo internazionale con vetture più performanti. Siamo convinti che Matteo saprà farsi trovare preparato. E peraltro ci rende ancora più felici constatare che diventerà l'abitacolo con Claudio Giudice (la vettura sarà nei colori della Scuderia Giudici, n.d.r.) formando una coppia di giovani talenti sbocciati nel Campionato Italiano Sport Prototipi».

«Credo che l'edizione 2018 abbia decretato il successo di un'operazione fortemente voluta dalla federazione ed in particolare da Marco Rogano - ha così commentato Ivan Bellarosa, pilota e cofondatore con il papà Giovanni ed il fratello Maurizio della Wolf Racing Cars - E noi abbiamo rispettato appieno l'impegno di realizzarla. È stato uno sforzo notevole per la nostra azienda, ma ci ha dato la possibilità di confermare le nostre capacità tecniche e commerciali. Progettare e realizzare una vettura performante, affidabile e molto economica in 3 mesi, non è cosa semplice. Vedere 20 Wolf GB08 Thunder in pista già alla prima gara ha riempito tutti noi d'orgoglio».

Il telaio monoposto in fibra di carbonio secondo standard di sicurezza FIA Formula Uno 2005; il motore Aprilia RSV4 da 201 cavalli a 12.500 giri, lo stesso 1.000 cc quattro cilindri a V di 65 gradi, 16 valvole, con il quale la Casa di Noale ha conquistato per quattro volte il Mondiale Superbike tra i Costruttori e tre volte quello Piloti; il peso ultraleggero di 370 kg che diventano 475 con pilota a bordo; il costo totale alla prima stagione di 70.000 euro, tra vettura completa e pacchetto comprensivo di gomme, iscrizioni e prove libere. Sono stati tutti fattori che innanzitutto hanno convinto le squadre e che poi in pista hanno visto 12 gare combattutissime con 7 vincitori diversi.

«Le performance della GB08 Thunder si sono rivelate eccezionali ed in alcuni circuiti anche migliori di due secondi rispetto alle Formula 4 - continua Bellarosa - Siamo riusciti a portare in pista tanti piloti giovani e team nuovi. Per il 2019 insieme ad Acisport abbiamo deciso di continuare la politica del numero chiuso, aumentandolo fino a 26 vetture. Brixia Horse Power, DM Racing, The Club, SG Formula, Scuderia ADP e Scuderia Costa Ovest si aggiungeranno alla quasi totalità dei team del 2018. Sul fronte piloti sono già confermati Lorenzo Pegoraro, Giacomo Pollini, Claudio Giudice, Mirko Zanardini, Davide Uboldi, Simone Borelli, Jesse Menczer, Simon Hulthen, Stefano Attianese, Andrea Perlini, Joe Castellano, Filippo Caliceti, Tony Mastroberardino ed attendiamo l'ok alla conferma anche per Simone Riccitelli e Nicola Neri. A tutti questi si aggiungeranno Andrea Baiguera, Lorenzo Marcucci, Danny Molinaro, Antonio Di Prima, Fidel Castillo Jr, Konstantin Goukhaev e gli ultimi piloti che comporranno definitivamente il nostro scacchiere». ●



SIAMO RIUSCITI A PORTARE IN PISTA TANTI PILOTI GIOVANI E TANTE NUOVE FORMAZIONI

IVAN BELLAROSA



«Le performance della GB08 Thunder si sono rivelate eccezionali ed in alcuni circuiti anche migliori di due secondi rispetto alle Formula 4 - continua Bellarosa - Siamo riusciti a portare in pista tanti piloti giovani e team nuovi. Per il 2019 insieme ad Acisport abbiamo deciso di continuare la politica del numero chiuso, aumentandolo fino a 26 vetture. Brixia Horse Power, DM Racing, The Club, SG Formula, Scuderia ADP e Scuderia Costa Ovest si aggiungeranno alla quasi totalità dei team del 2018. Sul fronte piloti sono già confermati Lorenzo Pegoraro, Giacomo Pollini, Claudio Giudice, Mirko Zanardini, Davide Uboldi, Simone Borelli, Jesse Menczer, Simon Hulthen, Stefano Attianese, Andrea Perlini, Joe Castellano, Filippo Caliceti, Tony Mastroberardino ed attendiamo l'ok alla conferma anche per Simone Riccitelli e Nicola Neri. A tutti questi si aggiungeranno Andrea Baiguera, Lorenzo Marcucci, Danny Molinaro, Antonio Di Prima, Fidel Castillo Jr, Konstantin Goukhaev e gli ultimi piloti che comporranno definitivamente il nostro scacchiere». ●



Nel 2018 il team Antonelli ha vinto lo scudetto nel Tricolore Gt con Altoé e Zampieri su Huracan

Antonelli con la Stella

LA SQUADRA BOLOGNESE AFFRONTERÀ GT ITALIA E GT OPEN CON DUE MERCEDES. ECCO I PROGRAMMI 2019 DEL TEAM

Dopo aver vinto lo scorso anno il titolo Gt3 del Campionato Italiano Gran Turismo con la Lamborghini e l'equipaggio formato da Giacomo Altoé e Daniel Zampieri, il team Antonelli Motorsport si prepara ad affrontare una nuova, molteplice sfida. La squadra bolognese scenderà in pista nella serie di Acì Sport e contemporaneamente nell'International Gt Open con due Mercedes di ultima generazione: solo una parte di un programma importante, che la vedrà al via di ben cinque differenti serie. Un ulteriore impegno nello stesso panorama tricolore, sarà quello con la Sin R1 Gt4, una vettura realizzata in Inghilterra e Bulgaria. Confermata è inoltre la presenza nel Lamborghini Super Trofeo Europa, con l'intento di difendere il primato conquistato lo scorso anno nella classe Pro sempre con Altoé, che ancora assieme a Zampieri si è imposto anche nella Finale Mondiale di Vallelunga. A completare il tutto, c'è inoltre il ritorno nell'Italian F.4 con tre monoposto. Andiamo dunque per ordine e partiamo dall'impegno nel Gt italiano. «Con Lamborghini abbiamo fatto un ottimo lavoro - spiega Antonelli - Però io amo le sfide, perché sono quelle che ti

permettono di andare avanti. È questo il motivo per cui abbiamo abbracciato il programma Mercedes, perfettamente consapevole di dovere ricominciare da capo, cercando di costruire pian piano un rapporto con una casa importante che possa portarci quanto più in alto possibile. Oltre che nell'Italiano e nel Gt Open, saremo al via della 24 Ore di Spa. Abbiamo contatti con vari piloti e a breve definiremo anche quell'aspetto».

- Cosa vi spinge ad affrontare anche il Campionato Italiano Gt4, tra l'altro con un'inedita vettura come la Sin R1?



«Il costruttore ci ha chiesto di portare avanti lo sviluppo su questa macchina, che rappresenta un prodotto bello ed economico. Hanno apprezzato il lavoro da noi svolto in questi ultimi anni e per questo ci hanno voluto dare fiducia. Per i due equipaggi che correranno nella serie tricolore, la Sin Cars metterà in palio un incentivo che consisterà probabilmente in una gara all'estero».

- Dopo due anni di pausa, farete il vostro rientro nella F.4 italiana "powered by Abarth". Antonelli si riscopre dunque talent scout?

«Mi è sempre piaciuto lavorare con i giovani. Non ci dimentichiamo che da noi sono usciti piloti come Alessandro Balzan e Matteo Cairoli (che nel 2014 assieme alla squadra emiliana ha vinto la Carrera Cup Italia), fino a Giacomo Altoé. Avevamo lasciato la F.4 due anni fa perché l'impegno nel Gt era molto esteso e non eravamo ancora strutturati in maniera adeguata per seguire tutto e bene. Adesso le cose sono cambiate: siamo riusciti a suddividerci in vari settori e riteniamo di essere pronti per ritornare. Anzi, per il futuro guardiamo anche al F.3 Regional, che sarà sicuramente il passo successivo da compiere. Per il 2019 schiereremo tre vetture, con due piloti italiani e probabilmente un tedesco».

- Tuo figlio Andrea è entrato lo scorso anno nel programma junior della Mercedes. Potrebbe essere un'opportunità futura anche per lui?

«Sicuramente Mercedes non lo darebbe al mio team ed anche io non lo vorrei. Non sto facendo questo per lui, che è giusto che cammini con le sue gambe. E inoltre ha ancora tre anni di kart davanti prima di pensare ad un passaggio in monoposto».

Dario Lucchese

Nannini che debutto!

LA PRIMA VOLTA IN MONOPOSTO DI MATTEO È SORPRENDENTE: DEBUTTO, POLE, VITTORIA E LEADERSHIP NELLA F.4 UAE

Debutto, pole, vittoria, altri 2 podi e leadership del campionato: tutto in un weekend. Matteo Nannini lascia di stucco nella F.4 Uae. Il romagnolo, all'esordio in monoposto, è stato il protagonista del primo round della serie corso a Dubai. Compito numero uno: non commettere errori. Questa la raccomandazione che gli era stata fatta da Luca Baldisserri, che lo ha seguito fino in Medio Oriente e continuerà a farlo anche nel resto della stagione. Matteo non solo è stato impeccabile, ma è andato anche forte. Con la vettura del team asiatico Xcel Motorsport, ha messo tutti dietro nelle libere del giovedì. Poi ha fatto altrettanto in qualifica, rifilando ben oltre mezzo secondo a Joshua Durksen, paraguaiano di belle speranze in forze al team Mücke. Perfetto nella prima gara, non ha mai perso la concentrazione ed è rimasto in testa dal primo all'ultimo giro, centrando in seguito due secondi posti ormai con gomme usate e una 5ª piazza. Insomma una rivelazione, anche per l'ex ingegnere di Michael Schumacher. Il 2019 per lui sarà senz'altro un anno di apprendistato, che lo vedrà impegnato in un'analoga serie europea (ancora da definire il campionato a cui prenderà parte). Intanto nella F.4 Uae ha chiuso la tappa inaugurale con un vantaggio di 4 punticini che cercherà di incrementare nei prossimi 4 round, il primo dei quali si svolgerà ad Abu Dhabi questo fine settimana. Eppure di incognite, come era normale che fosse, ce n'erano tante e assieme ad esse anche diverse convinzioni.

«Nei test che avevo svolto a dicembre proprio a Dubai, ero già stato il più veloce in assoluto - spiega Matteo - Però non mi aspettavo una partenza del genere». Nei mesi precedenti, Nannini aveva già girato con Iron Lynx e Bhaitech, provando anche con le gomme Hankook (le stesse impiegate negli Emirati Arabi) assieme ai protagonisti della F.4 iberica, a Barcello-

na, Navarra e Valencia. Un avvicinamento graduale, nell'ottica di fare bene quest'anno. «Dopo 7 stagioni di kart e tre titoli vinti, era arrivato il momento di voltare pagina - ha spiegato Matteo - A Dubai mi sono confrontato con piloti che sono al loro terzo anno nella categoria, ma non mi sono trovato a disagio. Credo di avere fatto un ottimo lavoro di preparazione, dentro e fuori dai circuiti, anche con Formula Medicine. Tutto questo ha portato i suoi frutti». Ora la domanda è d'obbligo: quale sarà il prossimo passo? «Cercherò di dare il massimo anche nelle altre gare. Poi penseremo all'impegno europeo, puntando per cominciare al primato tra i rookie, qualsiasi sia il campionato che andrò a fare. Sarà una stagione di apprendistato. La prima cosa da imparare su una mono-

posto è stata la frenata. Ma ancora c'è tanta strada da percorrere. La mia esperienza nel kart mi è invece servita a resistere alla pressione, a gestire l'adrenalina». Non è poco per questo 15enne, che frequenta il 2° anno del Liceo Scientifico a Forlì.

Dario Lucchese

NEL PROSSIMO WEEK END C'È ABU DHABI

Al debutto nella F4 Uae, Matteo Nannini, a lato con Luca Baldisserri è stato subito al top: nel prossimo week end correrà ad Abu Dhabi

LO HA SEGUITO IN MEDIO ORIENTE

Baldisserri fa da coach

Prima di lui, a fare bene nella F.4 Uae è stato David Schumacher (figlio di Ralf), lo scorso anno vicecampione dietro a Charles Weerts. Ma anche Ollie Caldwell, che ha messo a segno tre vittorie per poi proporsi nel 2018 tra i principali protagonisti della serie italiana. Adesso Matteo Nannini segue le loro orme e lo fa con un mentore del calibro di Luca Baldisserri. «Abbiamo iniziato a lavorare assieme alla fine dello scorso anno, quando Matteo ha fatto alcuni test in F.4 - spiega quest'ultimo - Gli ho consigliato io di disputare il campionato negli Emirati. Sono convinto che sia la scelta più giusta per debuttare in monoposto, fuori dai riflettori e con una pressione sicuramente inferiore a quella che potrà avere correndo in Europa. Cinque qualifiche e 20 partenze non sono poche per continuare il suo periodo di apprendimento. Il primo obiettivo era sicuramente quello di minimizzare gli errori. Lui c'è riuscito, andando anche forte. Di Matteo mi ha colpito la calma. Non l'ho mai visto troppo emotivamente coinvolto, anche nella sua prima qualifica. È chiaro che bisognerà ancora lavorarci».

**DOPO SETTE
STAGIONI DI KART
E TRE TITOLI VINTI
ERA ARRIVATO
IL MOMENTO
DI VOLTARE PAGINA**

MATTEO NANNINI



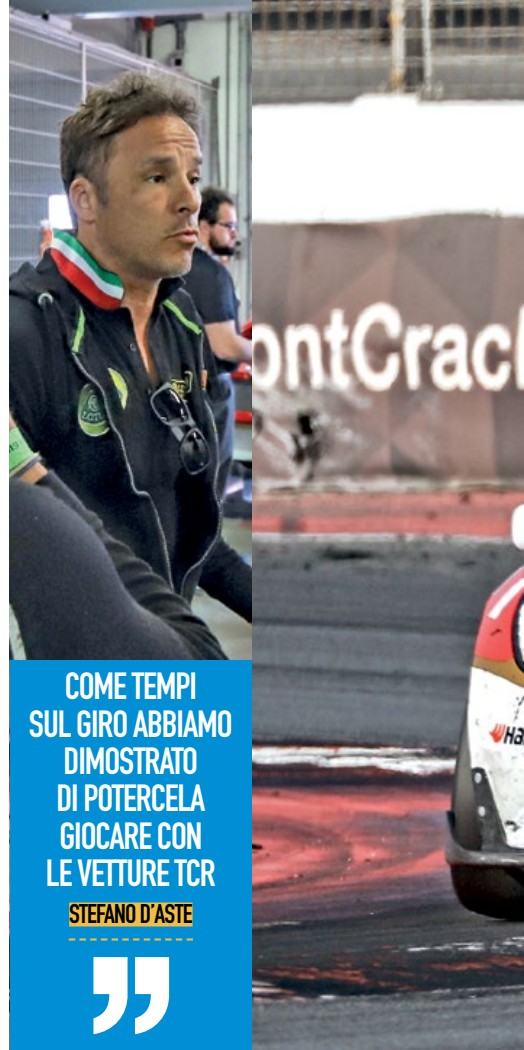
Fiori di Lotus

LA BUONA PROVA DELLE ELISE ALLA 24 ORE DI DUBAI È STATA ANCHE BANCO DI PROVA PER IL TROFEO 2019. ECCO PERCHÉ

di **Dario Lucchese**

Il doppio podio di classe conquistato nella più recente 24 Ore di Dubai, con tutti e due gli equipaggi al traguardo, ha inaugurato la stagione 2019 della PB Racing. Alla seconda partecipazione nella gara degli Emirati Arabi come team ufficiale Lotus Racing, la squadra bergamasca ha festeggiato il 2° posto con la vettura nella livrea "Type 49B" divisa da Stefano d'Aste, Matteo Deflorian, Nicolò Liana e il giovanissimo Michael Cordini. Un risultato che poteva essere tranquillamente essere una vittoria se quest'ultimo non fosse stato incolpevolmente coinvolto in un contatto risoltosi con una lunga sosta ai box. Dietro di loro i propri compagni Maurizio Fortina, Marco Fumagalli, Mauro Guastamacchia, Mark Speakerwas e Vito Utziera, autori di un passo costante al volante della "Type 25". Ma la tappa inaugurale della serie Creventic ha fornito anche un ottimo banco di prova per le Elise Cup PB-R, nell'ottica dell'imminente impegno nella Lotus Cup Italia. Il monomarca riservato alle "sportive" della casa di Hethel prenderà il via fra meno di tre mesi con numerose novità. E non è un caso che proprio a Dubai siano stati testati alcuni importanti aggiornamenti. Dall'esperienza endurance alle piste italiane, le evoluzioni tecniche più rilevanti (pronte per essere appunto introdotte anche in ambito nazionale) sono quelle di un inedito kit aerodinamico, un nuovo impianto di luci per le competizioni di durata, un "upgrade" generale dell'impianto frenante completo di ripartitore ed ancora un nuovo serbatoio. Maggiore downforce, pertanto, sulle Lotus in configurazione "trofeo", grazie a uno splitter anteriore con nuove prese d'aria e a nuovi passaruota, con "louvre" sul posteriore e davanti. A completare questo esclusivo pacchetto, anche il paddle-shift opzionale, che introdurrà la tanto attesa cambiata al volante. Insomma, in casa PB Racing non si sta mai fermi. Del resto la Lotus Cup Italia quest'anno si appresta a celebrare il traguardo delle sei edizioni continuative e lo farà cambiando parzialmente anche il for-

mat degli stessi weekend. Non due, ma una sola sessione di qualifica della durata di 30 minuti, seguita da cinque minuti di superpole riservata ai primi quattro per stabilire le prime due file di partenza di gara-1; la griglia della seconda gara verrà definita invece dal risultato delle qualifiche con l'inversione dei primi otto classificati. Confermate le due gare per ognuna delle sei tappe in calendario, anche esse di 25 minuti ciascuna, mentre le prove libere si svolgeranno su due differenti turni da mezzora. Sei, come già detto, saranno gli appuntamenti, per un totale di 12 gare, quasi tutti in abbinamento con gli eventi del Gruppo Peroni Race. Come lo scorso anno si partirà dal **Mugello** (13/14 aprile), per approdare poi a **Franciacorta**, nel fine settimana dell'11 e 12 maggio, insieme alla Nascar Whelen Euro Series. Si proseguirà con **Imola** (25/26 Maggio), **Monza** (15/16 giugno), **Misano** (13/14 luglio) e ancora **Imola** (12/13 ottobre).



COME TEMPI SUL GIRO ABBIAMO DIMOSTRATO DI POTERCELA GIOCARE CON LE VETTURE TCR

STEFANO D'ASTE



D'Aste: «A Dubai una gara pazzesca»

A guidare l'armata Lotus per la seconda volta verso il podio di Dubai, dopo il terzo posto raccolto nell'edizione 2017, è stato Stefano d'Aste. Il pilota genovese, "numero uno" della PB Racing, è tornato dagli





PB RACING, WEEK END DA RICORDARE

È stata una 24 Ore di Dubai da ricordare in casa PB Racing con due vetture finite sul podio di categoria al termine di una gara davvero di ottimo livello

Emirati galvanizzato. «È stata una gara pazzesca, dove il merito del risultato va principalmente a tutto lo staff PB Racing e all'ingegnere Calovolo per l'incredibile lavoro svolto nel weekend. Sapevamo che la 24 Ore di Dubai non sarebbe stata facile,

in quanto c'erano al via tante auto di classe Gt3. Ma il nostro obiettivo era quello di lottare con le vetture Tcr e in quanto ai tempi sul giro abbiamo dimostrato di potercela giocare. Liana, Deflorian e Cordini sono stati protagonisti di un fine settimana

eccezionale, da super professionisti. Nonostante la giovane età e l'esperienza nulla in una gara così, sono stati bravissimi nell'ascoltare tutti i consigli che gli abbiamo dato e a metterli in atto. Bene anche l'equipaggio della "Type 25" che ha centrato l'obiettivo che si era posto alla vigilia: quello di vedere la bandiera a scacchi e, soprattutto, salire sul podio».

Calovolo: «Prestazioni in crescita»

«Come Hexathron Racing Systems, abbiamo supportato PB Racing per la seconda volta nella 24 Ore di Dubai, sia sotto l'aspetto tecnico che sportivo - spiega l'ingegnere Marco Calovolo - Quest'anno ci siamo trovati in particolare ad affrontare una doppia sfida, presentandoci con due Lotus Elise Cup PB-R ed altrettanti equipaggi molto diversi tra loro. L'obiettivo comune era il podio, che siamo riusciti a conquistare grazie allo straordinario impegno di tutti. Il salto prestazionale della vettura rispetto a due anni fa è stato evidente, i tempi sul giro inferiori di circa quattro secondi, frutto del lavoro svolto insieme alla PB Racing e a Stefano d'Aste lo scorso autunno. La vettura si è dimostrata ancora una volta in grado di lottare con quelle della classe Tcr. Un elogio particolare va ai piloti più giovani, che si sono dimostrati attenti, meticolosi e professionali». ●



GLI ULTIMI DUE APPUNTAMENTI

9-10 febbraio	Pragelato (TO)	coefficiente 1,5
16-17 febbraio	Serre Chevalier (Francia)	coefficiente 2



Per la prima volta impegnato nella serie ghiacciata italiana Gigi Galli ha subito lasciato il segno. In basso in azione Bormolini

Galli a cresta alta

GIGI DEBUTTA NEL TRICOLORE VELOCITÀ SU GHIACCIO E CON LA KIA RIO VINCE A PRAGELATO A TEMPO DI RECORD

PRAGELATO - Gigi Galli sale sulle Montagne Olimpiche. E vince. Il pilota livignasco entra per la prima volta in The Ice Challenge - Campionato Italiano Velocità su ghiaccio ed è subito il grande mattatore staccando il miglior tempo sia sul giro sia in tutte e tre le manche. Ma non solo. Per la prima volta nella storia di The Ice Challenge una vettura quattro ruote motrici riesce ad essere più veloce degli agilissimi e leggerissimi Kart Cross. Gigi Galli, Kia Rio, lascia Pragelato con il record sul giro in 36"371, che abbatte il primato precedente della pista. Alle spalle di Galli si classifica Aldo Pistono, Opel Astra Proto, che fatica nella fase iniziale della gara, poi sale in cattedra e diventa la seconda forza in campo, chiudendo la giornata davanti al diciassettenne Michele Bormolini, autore di una prestazione convincente precedendo nelle tre manche e nella classifica finale il fratello ventenne Alessio, con cui ha condiviso la Škoda Fabia R5. Alle spalle dei due fratelli livignaschi chiude la Delta HF di Rudi Bicciato, autore di

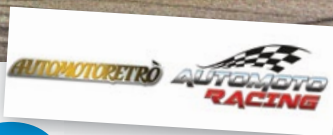
una gara costante, quindi Ivan Carmellino, partito per lottare per le posizioni che contano della classifica assoluta (secondo tempo nella prima manche) e fermato nella manche finale dalla rottura di un semiasse della sua Punto Proto che lo ha bloccato prima di prendere il via della batteria. Fra i kart Cross successo incontrastato di Simone Firenze che sigla il miglior tempo in tutte le sezioni di gara cedendo il pri-

mato ad Armando Bracco solo nelle prove libere del sabato. Ed Armando Bracco è la seconda forza in campo, regolando dei bei duelli sul filo del centesimo di secondo Christian Tiramani.

La giornata si è conclusa con lo spettacolare Master King che ha messo a confronto i piloti più veloci di The Ice Challenge in una sfida in bagarre sportello contro sportello su sei giri della pista. Gigi Galli, in pole position, era vittima di un attimo di incertezza al via, incertezza di cui hanno approfittato immediatamente sia Aldo Pistono, che partiva al suo fianco che Sergio Durante, al via dalla seconda fila. Mentre Pistono si involava e andava a vincere, era lotta spalla controspalla, ma sempre ampiamente nei limiti della correttezza, fra Durante e Pistono che concludevano nell'ordine dopo aver esaltato il pubblico sugli spalti. Dei 41 piloti iscritti e regolarmente verificati hanno concluso in trenta fra le vetture e sei fra i kart cross.

Sergio Zaffiro





Torino da spettacolo

**AUTOMOTORETRÒ E AUTOMOTORACING DAL 31 GENNAIO
AL 3 FEBBRAIO: È GRANDE SHOW SOTTO LA MOLE**

Automotoretrò e Automotoracing dal 31 gennaio al 3 febbraio 2019 tornano al Lingotto Fiere e all'Oval di Torino, in via Nizza 294. Il giorno in più introdotto nella precedente edizione prende una connotazione tutta nuova: la giornata di giovedì, dalle 15 alle 20, sarà infatti dedicata alla stampa e ai collezionisti che vorranno approfittare delle prime ore d'apertura alla ricerca dei modelli più pregiati in vendita o dei pezzi più ricercati avendo così la possibilità di effettuare trattative riservate e un tour in anteprima tra gli stand. Il primo appuntamento dell'anno all'insegna delle due e quattro ruote porterà in città appassionati, addetti ai lavori e piloti, per ammirare gioielli del passato, supercar e bolidi da competizione in un lungo fine settimana dedicato ai motori. Nell'anno in cui si festeggeranno i 70 di Abarth, i due saloni che convivono in modo sinergico - giunti rispettivamente alla 37a e alla 10a edizione - ospiteranno migliaia di veicoli provenienti da tutto il mondo, un padiglione interamente riservato ad auto e moto messe in vendita da privati e commercianti, le consuete esposizioni dei più prestigiosi "pezzi" negli stand delle case costruttrici e dei numerosi club, il salone delle elaborazioni sportive ed estetiche Expo Tuning Torino, oltre a ricambi introvabili e modellini. «Auto e moto del passato sembrano non

conoscere crisi - dichiara Beppe Gianoglio, organizzatore di Automotoretrò -: lo dimostra il grande successo di pubblico della precedente edizione, che ha visto la partecipazione di oltre 67.000 visitatori, e le centinaia di trattative private andate a buon fine. Per sottolineare il forte legame tra passato e futuro del settore automotive, nel 2019, puntiamo ad arricchire ancora di più il già fitto programma con nuovi eventi, incontri e raduni, oltre a rafforzare la presenza di costruttori in veste ufficiale».

La grande sfida

Il brivido della competizione accende Automotoretrò e Automotoracing, che per il primo anno portano in pista "La Grande Sfida": otto tra i più blasonati piloti di fama nazionale ed internazionale, a bor-

do delle performanti vetture della classe R5 di ultima generazione, e otto campionesse di rally su Peugeot 208 R2B si contenderanno il titolo in una gara all'ultimo secondo. Sabato 2 e domenica 3 febbraio si alterneranno le prove a tempo ad inseguimento sugli oltre 1.000 metri di tracciato tra chicane, curve a gomito e rettilinei nell'area esterna. Il lungo week-end ad alto tasso di adrenalina continuerà con le esibizioni dei numerosi piloti pronti a sfidarsi in varie specialità, dalle derapate controllate al drifting sulle vetture da rally e sui quad. Tra i tanti campioni che hanno entusiasmato il pubblico nelle ultime edizioni, anche il due volte iridato Miki Biasion, Graziano Rossi - padre del nove volte campione del mondo Valentino Rossi - i rallyisti Alessandro Perico, Paolo Andreucci e il vice campione italiano Simone Campedelli.

70 anni Abarth

Grintosa, esclusiva, velocissima: ogni Abarth è un piccolo concentrato di tecnologia avanzata capace di far sognare intere generazioni di appassionati delle quattro ruote. Impossibile citare tutti i modelli nati dal 1949 ad oggi sotto il segno dello Scorpione che in occasione di Automotoretrò festeggia i suoi primi 70 anni con una speciale mostra tematica. Un viaggio alla scoperta delle elaborazioni che hanno contribuito al successo del celebre marchio, fondato a Torino dall'ex pilota Karl Abarth, diventato sinonimo di performance e stile italiano. Una mostra sarà suddivisa in tre settori: dalle "Abarth per tutti", le piccole bombe derivate dalle popolari Fiat 600 e 500, alle "Abarth dei sogni", le più potenti Sport Prototipo regine delle competizioni, passando per le "Abarth Gran Turismo", quelle preferite dai gentlemen driver. Più in dettaglio, del primo filone fanno parte le varie Fiat Abarth 595, 695, 850 e 1000 declinate nelle varianti stradali, SS, Assetto Corsa, TC e TCR; nel secondo ci sono i modelli delle tre categorie 1000, 2000 e 3000 cc di cilindrata; tra le affascinanti Gran Turismo, infine, si evidenzia la presenza delle Abarth Simca 2000 e Abarth 750 e 1000 Zagato. ●

QUATTRO GIORNI APPASSIONANTI

Ad Automotoretrò saranno celebrati i 70 anni dell'Abarth. Grande richiamo anche per la Grande Sfida che andrà in scena su un tracciato di 1 km tra chicane e curve a gomito





HOTLAP

Riccardo Piergentili



MINI COOPER S

Sportività **garbat**

PIÙ TIRO AI MEDI CHE ALLUNGO, TANTA TENUTA LATERALE MA ANCHE COMFORT E UNA RISPOSTA MENO DIRETTA DELLO STERZO PER RENDERE TUTTO PIÙ FACILE, SU STRADA. INEDITA LA TRASMISSIONE A DOPPIA FRIZIONE, CARATTERIZZATA DA CAMBIATE RACING. UNICO VERO PUNTO DEBOLE, I FRENI



a



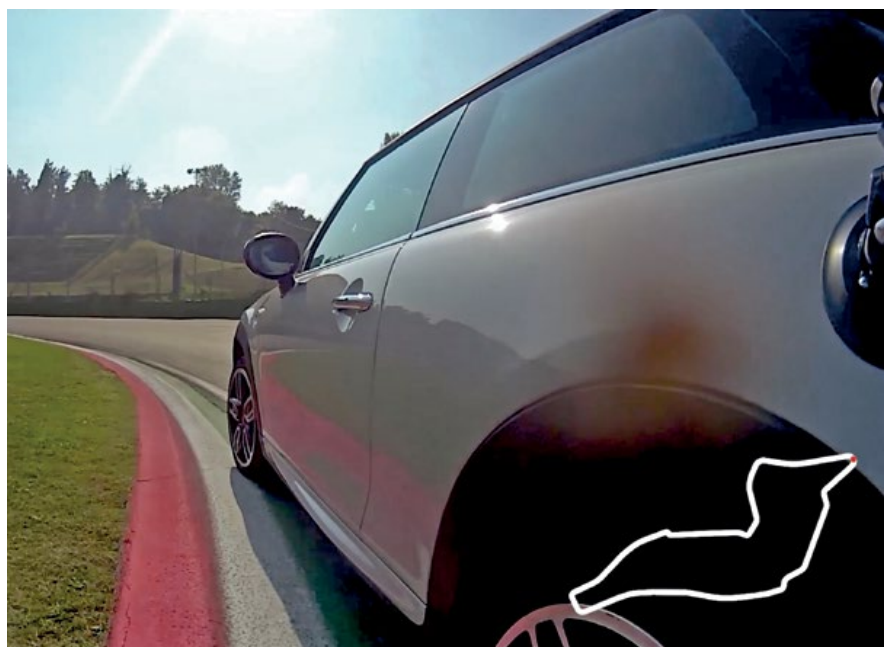
MENO REATTIVITÀ PIÙ COMFORT

Le sospensioni della nuova Mini Cooper S "digeriscono" facilmente buche e cordoli. Per questo, la vettura è meno reattiva rispetto al passato, però sono migliorati il comfort e la versatilità

IMOLA - C'era una volta... la Mini. Quella fantastica vettura più larga che lunga, bassa e caratterizzata da un design squadrato, di sicuro non aerodinamico ma ricco di fascino. Dal 1959 a oggi è cambiato tanto sotto la carrozzeria, la cui semplicità è diventata sinonimo di immortalità. Nell'immaginario collettivo, le vecchie Mini sono associate al divertimento e ai successi nelle competizioni; merito della guidabilità più che della potenza.

La storia della Mini è radicalmente cambiata nel 2001, anno del debutto di una versione inedita, nata nell'orbita BMW, che nel 1994 ha acquisito il Gruppo Rover dalla British Aerospace. La versione più sportiva (Cooper S) della nuova Mini era estrema, non solo per merito dell'assetto, rigidissimo, ma anche grazie a un motore dotato di un compressore volumetrico che emetteva un sibilo inconfondibile. Insomma, potenza, oltre che guidabilità. Da quel momento in avanti, la Mini ha iniziato a cambiare, diventando più versatile, senza perdere le sue doti di agonista. Nel 2006 c'è stato il debutto del motore turbocompresso, montato su una vettura più grande, più tecnologica, più comoda, non solo perché c'era più spazio a bordo ma anche per il tipo di assetto, più morbido, scelto dal Costruttore.

Oggi siamo giunti all'ultimo atto di questo processo evolutivo, che ha portato su strada una Mini più "matura". Le linee, pur essendo state "ammorbidite", si rifanno a quelle, taglienti, di una volta. Dinamicamente, la parola d'ordine è ancora emozionalità, anche se il linguaggio con cui la Mini parla è meno diretto, più forbito. Racconteremo tutto attraverso Hot Lap, un format di dieci episodi dedicato alle vetture sportive di serie! ●





Piacevolmente incollata all' **asfalto**

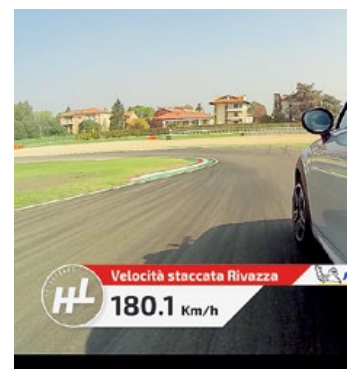
IMOLA - Sali a bordo, tutto è esattamente dove vorresti e ti rendi subito conto che la posizione di guida è sportiva, perché la seduta è bassa, anche se il sedile, rifinitissimo, non è eccessivamente contenitivo, probabilmente per permettere a chiunque di utilizzare il termine sobrietà per descrivere la vettura. Trattandosi della Mini Cooper S, una macchina nata per emozionare, si dovrebbe esclamare subito... "Wow, che grinta!", invece, dopo avere aggredito i primi cordoli, il primo pensiero che passa per la testa è... "Cavolo, che comfort!".

La capacità di "digerire" le buche (nel nostro caso, i cordoli) è migliorata sensibilmente e, soprattutto su strada, questa dote si traduce in piacere di viaggiare. Le sospensioni hanno una risposta "gommosa", non troppo rigida nel primo tratto di corsa ruota ma non eccessivamente cedevole con l'aumentare dell'escursione. Questo vuol dire che,

**IL MOTORE
ROMBA
DI BRUTTO
E IL CAMBIO
INNESTA
LE MARCE
CON PREPOTENZA
MA IN STACCATA
È VIETATO
ESAGERARE**

quando arriva il momento di affrontare una variante, è possibile effettuare uno scontro frontale con i cordoli senza correre il rischio di trovarsi con le ruote staccate dall'asfalto!

Il sound del propulsore è fichissimo e soprattutto ai medi regimi questa unità spinge forte. L'allungo, invece, non è la sua dote migliore, pertanto avvicinarsi all'intervento del limitatore non ha senso. Poco dopo 5500 giri/ conviene inserire il rapporto successivo, gustandosi l'innesto secco, quasi brutale, della nuova trasmissione a doppia frizione, che ad ogni cambiata sembra dare una spinta in avanti alla vettura! In frenata i rapporti vengono inseriti puntualmente, però non bisogna velocizzare troppo la fase di scalata; il rischio è di trovarsi al punto di corda con un rapporto più lungo di quello voluto. Rispetto alle vecchie Cooper S, c'è un leggero ritardo di risposta dello sterzo, che rende tutto più faci-





TUTTO SOTTO CONTROLLO

Il volante della Mini Cooper S (a destra) non è solo bello e caratterizzato da un'impugnatura anatomica ma, attraverso i numerosi pulsanti sulle razze, permette di gestire facilmente numerose funzioni con i pollici, senza togliere le mani dallo sterzo



ACQUISIZIONE DATI

Più stradale che racing

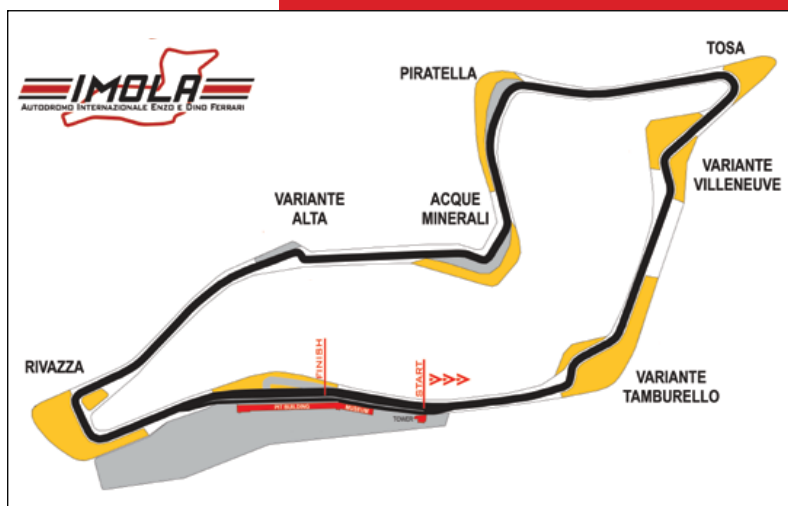
La Mini Cooper S è adatta a tutti. Chiunque può gestirla in pista, perché, nonostante la sua compattezza, ha delle reazioni facilmente prevedibili, simili a quelle di vetture di maggiori dimensioni e caratterizzate da un passo più lungo. Merito dell'assetto non eccessivamente rigido, dello sterzo non troppo diretto e del motore, che non ha un allungo da riferimento ma spinge forte ai medi regimi, caratteristiche che, se abbinata alla trasmissione Steptronic, consentono di guidare in modo sportivo senza faticare. Andando alla ricerca del limite, in circuito, queste scelte "popolari" abbinata a un impianto frenante con poco mordente, penalizzano il tempo sul giro.

I NUMERI DELL'HOT LAP DELLA MINI COOPER S

Velocità massima (raggiunta a Imola)	200,5 km/h
Velocità alla Staccata della Piratella	155,5 Km/h
Velocità al punto di corda della Piratella	107,5 km/h
Decelerazione massima (Variante Alta)	1,27 G
Accelerazione laterale massima (Rivazza)	0,92 G
Velocità alla staccata della Rivazza	180,1 km/h
Tempo sul giro	2'18"52
Metri percorsi durante il giro più veloce	4863

le, fin quando non si sfrutta tutto il potenziale della vettura. Avvicinandosi al limite, per mantenere la traiettoria impostata, diventa necessario anticipare la fase d'inserimento in curva; è possibile farlo sfruttando la capacità delle sospensioni di trasformare i cordoli in tavoli da biliardo e creando un sistema di guida basato sul ritmo progressivo, piuttosto che sulla rapidità di manovra.

In fase di percorrenza, rispetto al passato, c'è più aderenza. Questa Mini resta sempre incollata all'asfalto, col quale crea una serie di filtri, che incrementano il comfort senza compromettere il feeling. L'unico difetto riguarda l'impianto frenante, che non era il punto di forza neppure dei vecchi modelli. Anche durante il primo giro, quando i freni sono in perfetta efficienza, il pedale è "spugnoso" e spingendolo con forza si avverte mancanza di mordente. ●





Tecnica Col DCT è tutto più facile

LA TRASMISSIONE STEPTRONIC A 7 RAPPORTI CON DOPPIA FRIZIONE È OPTIONAL. UTILE SU STRADA, ADATTA ANCHE ALL'USO IN PISTA

In alternativa alla trasmissione manuale a sei rapporti di serie, è disponibile, a richiesta, la Steptronic a 7 rapporti con doppia frizione (DCT), che permette di effettuare cambiate senza interruzioni di coppia. Il sistema viene attivato utilizzando paddles al volante. La trasmissione Steptronic permette l'utilizzo della funzione coasting (disaccoppiamento della trasmissione) nelle modalità Mid e Green, oltre all'ultima generazione della funzione auto start/stop. I dati della navigazione e della telecamera anteriore possono ora essere incorporati anche nel controllo di queste ultime funzionalità. Ciò permette l'individuazione di situazioni nelle quali è meglio non spegnere il motore: per esempio, quando ci si ferma brevemente prima di svoltare o di entrare in una rotatoria, oppure se il traffico ha ripreso a muoversi. ●



TECNOLOGIA AL POTERE

Tramite la leva del cambio Steptronic a 7 rapporti (a sinistra) è possibile scegliere la modalità di funzionamento della trasmissione (automatica o semi automatica). A destra, il faro posteriore a LED con design "Union Jack"

SCHEDA TECNICA (VETTURA DEL TEST)

Motore: Quattro cilindri in linea, Twin Power Turbo, di 1998 cm³.
Potenza: 141 kW (192 CV) @ 5000 - 6000 giri/min.
Coppia: 280 Nm (28,5 kgm) @ 1350 - 4600 giri/min.
Con overboost: 300 Nm (30,6 kgm) @ 1350 - 4600 giri/min.
Velocità massima dichiarata: 235 km/h.
Accelerazione dichiarata (0 - 100 km/h): 6"7.
Cambio: Steptronic a 7 rapporti con doppia frizione (DCT).
Lunghezza: 3850 mm.
Larghezza (inclusi specchi retrovisori): 1932 mm.
Capacità del serbatoio della benzina: 44 litri.
Consumo urbano (dichiarato): 6,7 l/100 km.
Consumo extra urbano (dichiarato): 4,9 - 5,1 l/100 km.
Consumo misto (dichiarato): 5,6 - 5,7 l/100 km.
Emissioni CO₂: 127 - 129 g/km.
Omologazione a norme UE: EU6d temp.
Dimensioni dei pneumatici: 205/40-ZR18" (pneumatici standard: 195/55-R16").
Peso a secco: 1295 kg.
Prezzo (chiavi in mano): 44.900 euro (versione standard: 27.250 euro).





I COLORI CAMBIANO IN BASE ALLA MAPPA

L'elettronica della Mini Cooper S permette di cambiare la mappa della centralina.

A seconda di quella scelta, variano anche i colori dei LED nell'abitacolo (a sinistra). In basso a sinistra, il bagagliaio e il motore turbo. A destra, la gomma anteriore alla fine del test; il consumo è omogeneo



MICHELIN PILOT SPORT 4

Stradali... molto sportive

Sono pneumatici sportivi adatti all'uso stradale ma hanno un incredibile rendimento anche in circuito, per merito della tecnologia Dynamic Response. Questa soluzione si basa sull'utilizzo di una tela supplementare di aramide e nylon (denominata tela a zero gradi) dalla struttura molto resistente. Questo permette al pneumatico di contrastare la forza centrifuga e dare stabilità all'impronta al suolo anche ad altissime velocità, fornendo un alto livello di trazione e handling.



TECHNICAL PARTNER



Loose the track

DALLA CARTA AI SOCIAL



WWW.INSTAGRAM.COM/HOTLAP_ITALY



WWW.FACEBOOK.COM/AUTOSPRINT.CONTIDITORE



Le classifiche

VELOCITÀ IMSA

24 Ore di Daytona

Resoconto della gara a pag. 10
Daytona (Usa), 26-27 gennaio 2018

Assoluta: 1. Alonso-van der Zande-Taylor-Kobayashi (Cadillac DPi) 593 in 21.59'13"350 alla media di 154,520 km/h; 2. Nasr-Curran-Derani (Cadillac DPi) a 13"458; 3. Taylor-Castroneves-Rossi (Acura DPi) a 13"964; 4. Bennett-Braun-Dumas-Duval (Nissan DPi) 589 giri; 5. Goikberg-Vautier-DeFrancesco-Barriello (Cadillac DPi) 586 giri; 6. Gonzalez-Maldonado-Saavedra-Cullen (ORECA LMP2) 582 giri; 7. Masson-Masson-Cassels-Wright (ORECA LMP2) 578 giri; 8. Montoya-Cameron-Pagenaud (Acura DPi) 576 giri; 9. Barbosa-Conway-Albuquerque-Fittipaldi (Cadillac DPi) 573 giri; 10. Farfus-De Phillippi-Eng-Herta (BMW M8 GTE) 571 giri; 11. Rigon-Molina-Pier Guidi-Calado (Ferrari 488 GTE) 571 giri; 12. Bamber-Vanthoor-Jaminet (Porsche 911 RSR) 570 giri; 13. Briscoe-Westbrook-Dixon (Ford GT) 570 giri; 14. Pilet-Tandy-Makowiecki (Porsche 911 RSR) 569 giri; 15. Hedman-Hanley-Lapierre-Allen (ORECA LMP2) 567 giri; 16. Magnussen-Garcia-Rockenfeiler (Corvette C7R) 563 giri; 17. Ineichen-Bortolotti-Engelhart-Breukers (Lamborghini Huracan) 561 giri; 18. Morad-Mies-Feller-Vanthoor (Audi R8 LMS) 561 giri; 19. Montecalvo-Bell-Telitz-Segal (Lexus RC F) 561 giri; 20. Verisch-van der Linde-James-De Angelis (Audi R8 LMS) 561 giri; 21. Farnbacher-Hindman-Marks-Allmendinger (Acura NSX) 561 giri; 22. Heistand-Hawksworth-Cindric-Cassidy (Lexus RC F) 560 giri; 23. Keating-Bleekemolen-Stolz-Fraga (Mercedes-AMG) 560 giri; 24. Lindsey-Long-Campbell-Bouille (Porsche 911 R) 560 giri; 25. Longo-Franzoni-Gomes-Bertolini (Ferrari 488) 560 giri; 26. Auberlen-Foley-Machavern-Klingmann (BMW M6) 560 giri; 27. Potter-Lally-Pumpelly-Mapelli (Lamborghini Huracan) 559 giri; 28. Hand-Mueller-Bourdais (Ford GT) 559 giri; 29. Gavin-Milner-Fassler (Chevrolet Corvette C7R) 555 giri; 30. Owen-Binder-Canapino-Kaiser (Cadillac DPi) 555 giri; 31. Davis-Riberas-Hardeman-

Winkelhock (Audi R8 LMS) 555 giri; 32. Krohn-Edwards-Mostert-Zanardi (BMW M8 GTE) 553 giri; 33. Legge-De Silvestro-Beatriz-Nielsen (Acura NSX) 550 giri; 34. MacNeil-Vilander-Farnbacher-Westphal (Ferrari 488) 547 giri; 35. Chase-Dalziel-Perez-Compagn-Haase (Audi R8 LMS) 547 giri; 36. Pappas-Seefried-Caironi-Werner (Porsche 911 R) 545 giri; 37. McMurry-Aubry-Kvamme-Guibbert (ORECA LMP2) 512 giri; 38. Sellers-Hardwick-Lewis-Caldarelli (Lamborghini Huracan) 491 giri; 39. Hargrove-Robichon-Kern-Olsen (Porsche 911 R) 470 giri; 40. Busnelli-Babini-Proto-Altos (Lamborghini Huracan) 470 giri; 41. Dunn-Lundqvist-Pavlovic-Yount (Lamborghini Huracan) 442 giri; 42. Bomarito-Tincknell-Pia (Mazda DPi) 440 giri; 43. Buhk-Schiller-Baumann-Perez (Mercedes-AMG) 431 giri; 44. Dalla Lana-Lamy-Lauda-Serra (Ferrari 488) 349 giri; 45. Trummer-Simpson-Miller-Piedrahitia (Cadillac DPi) 225 giri; 46. Jarvis-Nunez-Bernhard-Rast (Mazda DPi) 220 giri; 47. Haering-Bachler-Muller-Goerig (Porsche 911 R) 47 giri.

Giro più veloce: Nasr in 1'34"504 alla media di 218,248 km/h.

RALLY WRC

Rally Montecarlo

Resoconto della gara a pag. 46
Monaco (Mc), 24-27 gennaio 2019

Assoluta: 1. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC) in 3.21'15"9; 2. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2"2; 3. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) a 2'15"2; 4. Loeb-Elena (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'28"2; 5. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 2'29"9; 6. Meeke-Marshall (Toyota Yaris WRC) a 5'36"2; 7. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta R5) a 13'04"6; 8. Bonato-Boulloud (Citroën C3 R5) a 13'56"5; 9. Sarrazin-Renucci (Hyundai i20 R5) a 14'06"8; 10. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R5) a 16'03"4; 11. Suninen-Salminen (Ford Fiesta WRC) a 17'56"8; 12. Veiby-Andersson (Volkswagen Polo GTI R5) a 18'13"2; 13. Katsuta-Barritt (Ford Fiesta R5) a 19'57"9; 14. Yates-Giraudet (Škoda Fabia R5) a 20'54"9; 15. Burri-Levratti

DUE LIBRI AD AUTOMOTORETRÒ

UNA VITA PER LE CORSE

Giorgio Pianta

La 37ª edizione di Automotoretrò ospiterà in anteprima assoluta la presentazione del nuovo libro "Giorgio Pianta, una vita per le corse", biografia del celebre pilota, collaudatore e team manager scritta a quattro mani dall'ex progettista Abarth Sergio Limone e dal giornalista Luca Gastaldi. In uno stand dedicato verranno esposte tre vetture che hanno caratterizzato tre distinti periodi della lunga e ineguagliabile carriera di Pianta, scomparso nel 2014 a 79 anni: la Opel GT Conrero utilizzata alla Targa Florio del 1972, il prototipo della Lancia Trevi Bimotore del 1983 e l'Alfa 155 GTA Superturismo del 1992.



ALDO BARDELLI E LE SUE ALFA ROMEO

Il Corridore

C'è anche un altro volume che sarà presentato ad Automotoretrò. Ed è quello riservato al Corridore. È la storia di Aldo Bardelli, pilota pistoiese amico del geniale Carlo Chiti che ha legato tutta la sua carriera agonistica all'Alfa Romeo, un segno distintivo e anche una grande affezione per il celebre marchio di Arese. Un volume di 240 pagine, corredato da ben 515 fotografie che rappresentano lo spaccato di un mondo che non c'è più. Il libro è stato scritto da Alessandro Carrara, Andrea Cordovani e Mauro Parra. Il testo è sia in italiano che in inglese ed è edito da Saradecals edizioni. È venduto al costo di 65 euro.



(Škoda Fabia R5) a 22'07"1; 16. Ciamin-Roche (Volkswagen Polo GTI R5) a 22'17"3; 17. Gamba-Arena (Ford Fiesta R5) a 24'57"1; 18. Rovanperä-Halttunen (Škoda Fabia R5) a 26'32"4; 19. Caffoni-Minazzi (Škoda Fabia R5) a 27'25"1; 20. Tidemand-Fløene (Ford Fiesta WRC) a 29'34"6; 21. Gino-Fappani (Škoda Fabia R5) a 29'57"1; 22. Baffou-Maurin (Škoda Fabia R5) a 32'15"7; 23. Hernandez-Bronner (Škoda Fabia R5) a 33'41"4; 24. Villa-Michi (Škoda Fabia R5) a 34'02"6; 25. Boland-Morreyse (Ford Fiesta R5) a 34'16"3; 26. Patera-Barone (Škoda Fabia R5) a 34'19"4; 27. Rossel-Fulcrand (Peugeot 208 R2) a 35'03"2; 28. Gecchele-Peruzzi (Škoda Fabia R5) a 36'21"2; 29. Lati-Roche (Peugeot 208 R2) a 37'07"7; 30. Miele-Beltrame (Citroen Ds3 Wrc) a 38'17"5; 31. Oberti-Escartefigue (Peugeot 208 R2) a 38'33"1; 32. Poizat-Grand (Peugeot 208 R2) a 39'52"6; 33. Scherrer-Dupont (Peugeot 208 R2) a 45'10"1; 34. Raoux-Bellotto (Škoda Fabia R5) a 45'34"9; 35. Dolce-Ayasse (Peugeot 208 R2) a 45'49"8; 36. Durand-Mazet (Renault Clio R3) a 47'19"4; 37. Nucita-Princiotto (Hyundai i20 R5) a 48'09"6; 38. Pierrat-Chevalier (Vw Polo Gti R5) a 48'59"3; 39. Courtois-Risser (Renault Clio R3) a 49'02"1; 40. Caradec-Amoros (Renault Clio R3 Maxi) a 49'34"4; 41. Brazzoli-Mometti (Abarth 124 Rallye Rgt) a 50'47"8; 42. Boisseranc-Giroud (Ford Fiesta R2t) a 55'30"3; 43. Riccio-Cicognani (Ford Fiesta R5) a 55'34"3; 44. Vossen-Berkhof (Ford Fiesta R5) a 56'16"7; 45. Blanc-Lattanzi (Peugeot 208 R2) a 57'10"7; 46. Rageau-Rageau (Renault Clio R3) a 57'59"4; 47. Vialle-Ghirardello (Renault Clio R3) a 1.00'06"1; 48. Desbordes-Desbordes (Citroen Ds3 R1) a 1.01'25"0; 49. Pivdis-Harryman (Peugeot 208 R2) a 1.02'13"9; 50. Michellier-Richard (Peugeot 208 R2) a 1.03'19"7; 51. Rambaud-Abchiche (Peugeot 208 R2) a 1.04'57"2; 52. Jausaud-Tringui-Escartefigue (Renault Twingo RS R2) a 1.05'17"7; 53. Gardère-Bufferne (Peugeot 208 R2) a 1.06'53"7; 54. Martinez-Santos (Peugeot 208 R2) a 1.07'19"3; 55. Covi-Ometto Pietro (Peugeot 208 R2) a 1.07'42"0; 56. Mari-Cesari (Renault Twingo RS R1) a 1.09'56"7; 57. Duhamel-Therry (Renault Twingo RS R1) a 1.11'23"5; 58. Arengi-Bordignon (Peugeot 208 R2) a 1.27'10"2; 59. Eouzan-Eouzan (Peugeot 208 R2) a 1.27'38"4; 60. Clair-



Rivivi il meglio del passato con tutta la potenza di oggi.

Lo Speciale Heritage e Modern Classic di InMoto ti racconta le più belle due ruote di oggi ispirate ai classici di ieri. Look retrò e spirito moderno ti aspettano in edicola.

INMOTO

Al prezzo di € 4,90.

Dovesicorre

VELOCITÀ

2-3 febbraio

FTOYOTA

a Taupo

www.toyota.co.nz

F4 UAE

a Yas Marina

www.f4uae.com

9-10 febbraio

FTOYOTA

a Manfeild

www.toyota.co.nz

RALLY

8-10 febbraio

RONDE

Rally Val Merula - 6ª edizione

www.sportinfinity.it

RACEDAY E STORICO

Rally della Val d'Orcia

1° Rally Storico della Val d'Orcia

www.radicofaniamotorsport.it

GHIACCIO

9-10 febbraio

THE ICE CHALLENGE

a Pragelato

www.icechallenge.it

Kanbelle (Renault Clio RS R3T) a 1.31'11"; 61. Mouvounzy-Augustin (Peugeot 208 R2) a 1.34'41"; 62. Coti Zelati-Revello (Citroën DS3 R3T Max) a 1.34'42"; 63. Somaschini-Marchetti (Citroën DS3 R3T) a 1.38'17"; 64. Bernard-Bernabo (Renault Twingo RS R1) a 1.38'24"; 65. Bensimon-Barbé (Ford Fiesta R2T) a 1.41'24"; 66. Dessi-Dessi (Ford Fiesta R2T) a 1.51'36"; 67. Desmoulin-Delaplanche (Citroën DS3 R3T) a 1.56'12".

TAPPE

1. giornata: 1. Ogier in 1.37'17"; 2. Neuville a 2"; 3. Mikkelsen a 1'17"; 4. Latvala a 1'25"; 5. Loeb a 1'25"; 6. Evans a 1'47"; 7. Tanak a 2'34"; 8. Meeke a 5'33"; 9. Greensmith a 7'00"; 10. Bonato a 7'06".

2. giornata: 1. Ogier in 2.38'30"; 2. Neuville a 4"; 3. Loeb a 1'58"; 4. Latvala a 2'01"; 5. Tanak a 2'16"; 6. Meeke a 5'26"; 7. Greensmith a 10'12"; 8. Bonato a 11'43"; 9. Sarrazin a 12'16"; 10. de Mevius a 13'07".

LE PROVE SPECIALI

PS1 La Breole-Solonet (20,76 km): 1. Tanak in 13'02"; 2. Meeke a 5"; 3. Ogier a 10'6"; 4. Loeb a 23"; 5. Neuville a 26"; 6. Evans a 32"; 7. Lappi a 32"; 8. Latvala a 35"; 9. Mikkelsen a 37"; 10. Tidemand a 52".

PS2 Avancon-Notre Dame du Laus (20,59): 1. Neuville in 13'18"; 2. Ogier a 11"; 3. Tanak a 12"; 4. Latvala a 23"; 5. Lappi a 25"; 6. Evans a 28"; 7. Mikkelsen a 35"; 8. Loeb a 44"; 9. Meeke a 1'01"; 10. Tidemand a 1'01".

PS3 Valdrome-Sigottier (20,04): annullata.

PS4 Roussieux-Laborel (24,05): 1. Loeb in 14'42"; 2. Neuville a 0'5"; 3. Ogier a 11"; 4. Mikkelsen a 13"; 5. Tanak a 19"; 6. Evans a 25"; 7. Lappi a 25"; 8. Meeke a 25"; 9. Latvala a 33"; 10. Suninen a 57".

PS5 Curban-Piegut (18,47): 1. Ogier in 13'49"; 2. Neuville a 2"; 3. Latvala a 2"; 4. Mikkelsen a 6"; 5. Meeke a 11"; 6. Loeb a 12"; 7. Tanak a 14"; 8. Lappi a 15"; 9. Evans a 16"; 10. Tidemand a 23".

PS6 Valdrome-Sigottier 2: 1. Latvala, Ogier in 13'39"; 3. Mikkelsen a 0"; 4. Neuville a 2"; 5. Meeke a 12"; 6. Tanak a 13"; 7. Rovnanpera a 32"; 8. Loeb a 37"; 9. Bonato a 40"; 10. Evans a 40".

PS7 Roussieux-Laborel 2: 1. Loeb in 14'26"; 2. Evans a 4"; 3. Ogier a 9"; 4. Suninen a 20"; 5. Neu-

ville a 24"; 6. Mikkelsen a 28"; 7. Latvala a 34"; 8. Greensmith a 51"; 9. Ciamin a 1'09"; 10. Rovnanpera a 1'12".

PS8 Curban-Piegut 2: 1. Neuville in 13'25"; 2. Tanak a 7"; 3. Latvala a 9"; 4. Mikkelsen a 9"; 5. Ogier a 12"; 6. Evans a 14"; 7. Loeb a 22"; 8. Suninen a 27"; 9. Rovnanpera a 32"; 10. Meeke a 39".

PS9 Agnieres en Devolux-Corps (29,82): 1. Tanak in 20'54"; 2. Meeke a 0"; 3. Ogier a 2"; 4. Neuville a 6"; 5. Suninen a 17"; 6. Loeb a 18"; 7. Latvala a 24"; 8. Mikkelsen a 30"; 9. Greensmith a 1'02"; 10. Bonato a 1'10".

PS10 St.Leger Les Melezes-La Batie Neuve (16,87): 1. Tanak in 10'12"; 2. Latvala a 5"; 3. Neuville a 6"; 4. Meeke a 6"; 5. Ogier a 6"; 6. Suninen a 10"; 7. Loeb a 15"; 8. Tidemand a 22"; 9. Greensmith, Rovnanpera a 45".

PS11 Agnieres en Devolux-Corps 2: 1. Tanak in 19'54"; 2. Meeke a 5"; 3. Neuville a 6"; 4. Ogier a 8"; 5. Loeb a 13"; 6. Latvala a 20"; 7. Suninen a 35"; 8. Rovnanpera a 43"; 9. Tidemand a 47"; 10. Bonato a 59".

PS12 St.Leger Les Melezes-La Batie Neuve 2: 1. Tanak in 9'53"; 2. Meeke a 0"; 3. Ogier a 1"; 4. Neuville a 1"; 5. Loeb a 4"; 6. Latvala a 4"; 7. Suninen a 8"; 8. Tidemand a 25"; 9. Greensmith a 37"; 10. de Mevius a 37".

PS13 La Bollenne Vesubie-Peira Cava (16,87): 1. Tanak in 11'40"; 2. Neuville a 1"; 3. Ogier a 2"; 4. Meeke a 11"; 5. Latvala, Loeb a 11"; 6. Suninen a 22"; 8. Ciamin a 26"; 9. Tidemand a 30"; 10. Velby a 33".

PS14 La Cabanette-Col de Braus (13,58): 1. Tanak in 9'52"; 2. Neuville a 0"; 3. Ogier a 0"; 4. Meeke a 2"; 5. Latvala a 7"; 6. Suninen a 7"; 7. Loeb a 8"; 8. Ciamin a 15"; 9. Sarrazin a 23"; 10. Rovnanpera a 23".

PS15 La Bollenne Vesubie-Peira Cava 2: 1. Neuville in 11'25"; 2. Ogier a 2"; 3. Tanak a 3"; 4. Meeke a 5"; 5. Loeb a 9"; 6. Latvala a 10"; 7. Suninen a 15"; 8. Tidemand a 25"; 9. Ciamin a 30"; 10. Sarrazin a 34".

PS16 La Cabanette-Col de Braus (Power Stage): 1. Meeke in 9'37"; 2. Ogier a 3"; 3. Neuville a 5"; 4. Tanak a 5"; 5. Suninen a 8"; 6. Latvala a 9"; 7. Loeb a 10"; 8. Tidemand a 21"; 9. Ciamin a 21"; 10. Sarrazin a 29".

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Snp, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 17 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telaistica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". Snp/info: su facebook/selezionenazionalepiloti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Email: selezionenazionale@alice.it

La Snp, è lieta di annunciare il proprio rapporto di collaborazione con il progetto "Formula Uscas". Per saperne di più, in merito a questa iniziativa, visitate la pagina ufficiale su Fb: Un Sogno chiamato Automobilismo sportivo.Storia



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 caparbieta. Verniciature e grafiche che sposano l'idea del cliente. Rizzi, tel. 0172-489980, www.rizzidesign.it.



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via 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'edicolino 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 Valpurga, 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
Ufficio Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Ufficio 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", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

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

Accertamenti
Diffusione Stampa





Concentrato e con lo sguardo nel futuro, in attesa che la sfida inizi: questo è ora Schumi jr

L'ARRIVO IN FERRARI DI SCHUMI JUNIOR SUSCITA ENTUSIASMI

Benvenuto, caro Mick

Di nuovo uno Schumacher in Ferrari! Certo è presto, si tratta solo del vivaio del Cavallino, ma il figlio di Schumi che firma con la Rossa è una bella storia, ricca di emozioni per i veri "Cuori da corsa". Ora sarà importante gestire il talento di questo ragazzo che ha già tra le mani un destino troppo grande. Su questo però ho fiducia nella famiglia che ha fatto tutto bene, senza inutili pressioni o salti di catego-

ria frettolosi, e nella FDA. Così spero che questo mio disegno, con Michael e Mick, fatto dopo la vittoria in F3 Europea, sia il primo di una lunga serie. Forza Mick e Keep fighting Michael! In bocca al lupo per questo sogno.

Simone Ferraro, Viterbo.

Non esageriamo, gente, con le aspettative su Mick Schumacher. Lasciamolo in pace che a mettergli addosso pressioni,

come leggete, ci sono già i giornalisti con i loro titoli e articoli. Se lo lasciamo in pace, come accaduto in F4 e poi nell'Euro F3, crescerà e si farà, con intelligenza. Con intelligenza come ha dimostrato si saper fare Leclerc che in F1 ha iniziato guardingo (e subito con la nascita di dubbi nei giornalisti ed alcuni Bloggers) per poi nel giro di 3/4 GP stupire. È così che si fa e si deve fare, almeno a mio parere. Che poi l'Ingegnere esprima il parere che debba ispirarsi a Verstappen NON lo condivido. Quella di Max non è l'unica strada percorribile e, soprattutto, per percorrerla ci vuole la sua non gradevole personalità. Altri piloti di assoluto valore mondiale hanno percorso strade diverse e sono diventati i Campioni del Mondo che tutti ammirano e ricordano. Forza ragazzo, con la tua intelligenza saprai sfruttare al meglio le qualità che possiedi. Auguri e un abbraccio da un appassionato che rappresenta, sicuramente, l'abbraccio anche di molti altri appassionati. In Bocca al Lupo.

Griforossorosso

A Mick auguro una grande stagione di Formula 2 con la Prema! È una grande notizia che adesso entri nella famiglia Ferrari. Grande combinazione, con grande potenzialità e grande impatto con tutti i fans. Congratulazioni! Forza, Michael e Mick!

Zoran13

IN OCCASIONE DEL SETTANTENNALE DEL GLORIOSO MARCHIO CI SARÀ ANCHE UN AS COLLECTION!

Abarth, il simbolo di un mito

Caro Autosprint, il 2019 appena iniziato sarà l'anno dello Scorpione, infatti tra pochi settimane l'Abarth festeggerà i suoi primi settant'anni. Era il 1949 quando ebbe inizio la leggenda del marchio, che ancora oggi fa battere il cuore di molti appassionati. Una storia sportiva nata nel primo dopoguerra quella intrapresa da Karl Abarth, il quale, dopo l'esperienza acquisita nella Cisitalia, riuscirà a realizzare importanti progetti, passando dalla prima vettura, la 204 Roadster, derivazione della Fiat 1100 ed in parallelo produrrà i famosi kit di elaborazione. Passando dalle auto da competizione, che vinsero titoli mondiali a raffica



con un ricco palmares: 3 Campionati del mondo marche, 1 Campionato del mondo piloti, 1 Campionato Fia piloti, 7 Campionati europeo rally, 6 Campionati italiani rally e 1 Intercontinental rally challenger. Senza dimenticare le auto che hanno reso vittoriose la Casa dello Scorpione, dalla Fiat Abarth 124 e 131, le Lancia 037 e Delta. Negli anni 2000 il marchio verrà rilanciato, infatti dopo pochi anni ritorneranno i successi con la Grande Punto con Andreucci e Basso. Tanti auguri, Abarth, il sogno continua! Ps: vi allego un mio piccolo stemma realizzato per i settant'anni.

Fabio Giacomo Cobianchi, Pieve Porto Morone (Pavia)



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: **Ercolo 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 SPRI NT **MOTO**

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.

