

IN EDICOLA UN NUOVO NUMERO DI **AUTOSPRINT GOLD COLLECTION**



AUTO SPRI NT

n. 51

Anno LVIII - Settimanale 17-30 dicembre 2019

3,5 Euro (Italy only)

Caschi d'Oro
2019
54^a edizione



CASCHI D'ORO E VOLANTI ACI

NOTTE DA OSCAR

A **Milano** una grandissima passerella per il motorsport, una chiusura col botto del **2019**



fotografie FUGGIANO



HA APPENA PRESO APPUNTAMENTO SIA CON LEI CHE CON NOI.

Da oggi, grazie al nuovo **MINI Service Check-in**, puoi prenotare online la manutenzione della tua MINI, scegliere il tuo Consulente Service di fiducia, prenotare la Courtesy Car e organizzare il Pick-Up & Delivery. A qualunque ora del giorno e della notte.

MINI SERVICE: GLI UNICI ORARI CHE ABBIAMO SONO I TUOI.

SCOPRI DI PIÙ SU [MINI.IT/SERVICECHECK-IN](https://www.mini.it/servicecheck-in)

MINI SERVICE



Quando la passione va in **passerella**

Quando motorsport e passione viaggiano a braccetto il gioco è fatto. Possono andare tranquillamente in passerella e rendere dolce una notte da stelle filanti, percorsa dalle emozioni. È un po' quello che è successo venerdì 13 dicembre al Tenoha di Milano dove è andata in scena la grande festa dei Caschi d'Oro di Autosprint e Volanti ACI. Davvero una notte da oscar in zona Navigli, una bella sfilata di personaggi e storie da raccontare incastorate tra presente, passato e futuro. Per il secondo anno consecutivo dal gemellaggio del nostro settimanale e l'Automobil Club Italia è scaturita una manifestazione ricca di contenuti e momenti di autentica emozione. Una notte dolce per chi ama le corse e le tante vicende che le alimentano, un mix di situazioni che ci riportano alla radice di tutto il movimento spinto da uomini che hanno messo il motorsport al centro della loro vita. L'essenza autentica di serate come quella milanese con Autosprint e ACI è proprio questa. Mettere sul palcoscenico uomini

capaci di regalare emozioni e di emozionarsi ancora davanti al riconoscimento delle loro prestazioni, dell'impegno, dei meriti e della carriera. La festa dei Caschi e Volanti, insomma, diventa per una notte il punto di riferimento, una pagina di passione che non ha confini.

Questo numero di Autosprint resterà in edicola due settimane ma non sarà l'ultimo dell'anno: torneremo in edicola il prossimo 31 dicembre.

Intanto esce in edicola un nuovo numero di **Autosprint Gold Collection**.

È il penultimo della serie e parla dell'evoluzione tecnica della F.1. È un racconto che si sviluppa nell'arco di cinquanta anni. Uno spazio temporale enorme, impossibile da colmare, senza alcuna pretesa di essere esaustiva vista la portata degli eventi che a livello tecnico hanno cambiato il volto, il cuore e le forme alle monoposto di

Formula Uno. Dal nostro archivio abbiamo ripescato per l'occasione 24 capitoli, vicende che hanno segnato epoche o rivoluzionato il modo di pensare, ma anche qualche flop, tentativi sporadici ma più replicati. Un'altra bella storia tutta da gustare. ●



**È IN EDICOLA
UN NUOVO
AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION**

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 6 CASCHI D'ORO VOLANTI ACI
- 20 NEL CUORE DI MARANELLO
- 38 IL MURO DI GOMMA

VELOCITÀ

- 50 TEST IN PISTA AUDI DTM
- 72 INDYCAR INVERNO DI DUBBI
- 76 WEC BAHRAIN
- 80 WTCR SEPANG
- 82 12 ORE DEL GOLFO
- 84 VITE CAPOVOLTE
- 88 CEM CHE RIVOLUZIONE!
- 90 INTERVISTA GIACOMO POLLINI
- 92 24 ORE ADRIA
- 94 FORMULA E CHE VOLTAGGIO!

RALLY

- 58 TEST PEUGEOT 208 RALLY4
- 64 ESCLUSIVO PARLA SEBASTIEN OGIER
- 68 INTERVISTA GIANDOMENICO BASSO

RUBRICHE

- 30 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 34 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 36 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 44 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 98 POSTASPRINT

**BUON NATALE
CI RIVEDIAMO
IN EDICOLA
IL 31 DICEMBRE**



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ**

*costo di 5 euro + Autosprint

FEBBRAIO _____ LAUDA 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ RALLY D'ITALIA
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ 15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F1

AGOSTO _____ FERRARI MUNDIAL
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMANZO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su PrimaEdicola.it e ritiralo in edicola!



Puoi acquistarlo anche in versione digitale su www.autosprint.it/goldcollection

A GENNAIO
LA DODICESIMA
USCITA

**BOLIDI DALLE MILLE
VITE**

**AUTO
SPRINT**



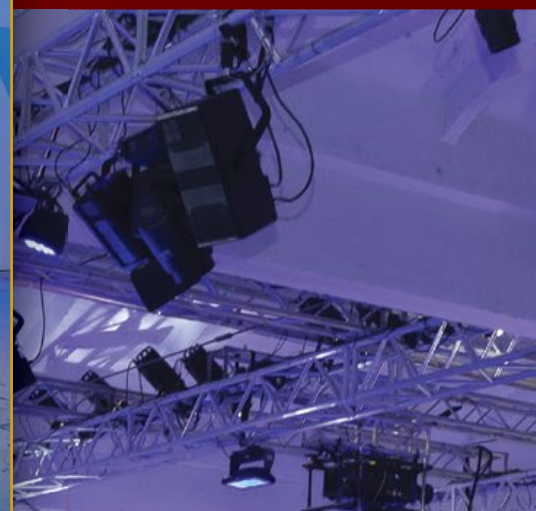
**UNA RACCOLTA DI NUMERI SPECIALI,
DEDICATA A TUTTI GLI APPASSIONATI
DI CORSE AUTOMOBILISTICHE.**

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.

La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**NON PERDERE IN EDICOLA DAL 21 DICEMBRE*
TECNOLOGIA FA RIMA CON POESIA
L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA FORMULA UNO**





Notte da Oscar

CASCHI D'ORO E VOLANTI ACI INSIEME PER L' EVENTO CHE RIUNISCE IL MEGLIO DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO E TANTI PERSONAGGI TOP DELLA F.1 DI IERI E OGGI



di **Mario Donnini**

MILANO - Cinquantaquattresima edizione dei Caschi d'Oro di Autosprint, per la seconda volta in partnership con i Volanti Aci, all'insegna del mito, dell'emozione e del sentimento. A dirigere le danze, con la bravura, la piacevolezza e la verve di sempre, Federica Masolin e Fabio Tavelli, col Direttore di Autosprint Andrea Cordovani e il Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani entrambi nel ruolo d'entusiasti anfitrioni nell'accogliere, variamente schierati, i piloti più in vista dell'automobilismo italiano e alcune figure leggendarie delle corse di sempre, a formare un mix originale e quanto mai stimolante. ➔

Per una diretta streaming che ha consentito, è bene sottolinearlo, ai lettori del nostro settimanale e a tutti gli appassionati interessati, di seguire passo passo - sul nostro sito e nella pagina Facebook -, i momenti clou dell'evento, ospitato nella stupenda cornice del Tenoha, nella zona dei Navigli.

E in una serata come questa perfino gli assenti di prestigio trovano il modo d'essere presenti. Primo fra tutti, il campione del mondo Lewis Hamilton che in un videomessaggio ringrazia per il sesto Casco d'Oro iridato, sottolineando: «Per me è molto importante il supporto degli appassionati italiani e dell'attenzione di Autosprint, per questo vi ringrazio infinitamente e vi dico che ci vedremo presto». Ancora più articolato l'intervento a distanza di Ross Brawn - snodo fondamentale e uomo di riferimento di Liberty media per i rapporti con i team di F1, soggetto e oggetto di un meritissimo Casco alla carriera: «Posso garantire che per me da tanti anni Autosprint ha un posto speciale nel mio cuore. Ogni volta, se vuoi conoscere più a fondo le cose della F1 e delle corse, vale la pena dare una letta all'ultimo numero del vostro settimanale. Quanto a me, dopo una lunghissima militanza sui campi di gara, spesa a cercare di far vince-

Sono molto contento ed orgoglioso di questo premio anche perché mi fa sentire vicini gli appassionati italiani

LEWIS HAMILTON CASCO D'ORO IRIDATO



**TRA CRONACA
E LEGGENDA**

A sinistra, il nostro Alessandro Gargantini con Lewis Hamilton, premiato ad Abu Dhabi col Casco iridato F1. Sopra, Mario Donnini intervista le leggende René Arnoux, Jacques Villeneuve e Giampaolo Dallara, sotto gli occhi di Angelo Sticchi Damiani, Presidente Aci, della conduttrice Federica Masolin e del Direttore di Autosprint Andrea Cordovani. A destra Fabio Tavelli e Federica Masolin, nell'altra pagina, il Direttore di As con Pierre Gasly, pilota Toro Rosso nei Gp - al quale è andato un Casco Speciale F1 -, e il Presidente Aci

Gasly ha sfidato perfino la neve!

Non c'è mai stata in tutta la storia dei Caschi d'Oro presenza più sofferta e avventurosa di Pierre Gasly, che per essere presente si sottopone a un vero e proprio tour de force, con tanto di coincidenze al pelo e minutaggio contato. Anche perché, per arrivare da Bologna a Milano, il coraggioso francese affronta addirittura una nevicata

copiosa e fastidiosa, che regala al treno su cui viaggia un ritardo inatteso quanto rilevante. No problem. Pierre, manco fosse al volante di una Toro Rosso, non demorde e fa di tutto per arrivare all'appuntamento, riuscendoci perfettamente. Così, il suo, per sforzo, difficoltà e simpatia diventa non solo il podio dell'anno - richiamando la prodezza di Interlagos - ma anche l'entrata sul palco più apprezzata e applaudita, visti i presupposti agonistici e pure meteorologici! «Provo a parlare italiano per voi - debutta Pierre

-, lingua che sto mano a mano perfezionando con la mia squadra, che in pista anche quest'anno è riuscita a fare un grande lavoro. Bisogna infatti sottolineare che le presenze a podio per Toro Rosso alla fine sono state due: oltre a me in Brasile col secondo posto, c'è stato infatti il terzo di Kvyat nel Gp di Germania. Per me non è stata un'annata facile

È stata una stagione molto positiva per Toro Rosso, con due presenze sul podio. E anche io sono molto contento!

PIERRE GASLY CASCO D'ORO SPECIALE F1

ma alla fine posso dire che si è conclusa nel migliore dei modi e adesso è il momento di ricaricare le batterie per pensare alla prossima stagione che si annuncia intensa e ancor più ricca di sfide e di momenti importanti. Mi trovo molto bene con la squadra e sono molto ottimista per ciò che riusciremo a dimostrare». ●



re di volta in volta le monoposto della mia squadra, ho deciso di tornare, accettando la proposta di Liberty, perché c'è in ballo di cambiare nel migliore dei modi il volto della F.1 e questa è una sfida che vale la pena accettare. E quello che succederà poi, non vedo l'ora di leggerlo su Autosprint».

Gasly e poi via con i premi Aci

Ancora profumo del paddock di F.1, ma stavolta con la presenza in carne e ossa di Pierre Gasly Casco F.1 per "il podio dell'anno", il cui intervento viene qui riportato in un apposito approfondimento, poi tocca alla prima categoria di premi Aci Velocità in Circuito, con Stefano Gai, Alessio Rovera, Riccardo Agostini, Simone Riccitelli, Sabino De Castro, Giuseppe Ghezzi e Riccardo Chiesa, premiati da un Gian Carlo Minardi in grande forma. Le premiazioni Aci proseguono interessando F.4, Tcr Italy, Tcr Endurance e Sport Prototipi, chiamando in causa rispettivamente Dennis Hauger, la Van Amersfoort racing, Salvatore Tavano, Giovanni e Alessandro Altoè e quindi Giacomo Pollini. Quanto al settore rally, l'Acì riconosce i giusti meriti di Giandomenico Basso e Lorenzo Granai nel Cir,

Per me Autosprint è sempre stato un importante punto di riferimento, anche ora che con Liberty provo a cambiare la F.1

ROSS BRAWN CASCO ALLA CARRIERA

quindi riconoscimenti per Tommaso Ciuffi-Niccolò Gonella, per Marco Pollara, Luca Pedersoli (CIWRC), Anna Tomasi, Pietro Elia Ometto, Peugeot Italia (rappresentata da Giulio D'Alberton), più i team manager Agostino Roda e Tony Cibella. Tocca quindi alla salita, con Simone Faggioli, il quale vanta 11 titoli europei e 13 tricolori, all'interno di una carriera straordinaria e ancora ricchissima di sfide.

Caschi quanto mai prestigiosi

In quota Autosprint, per il cinquantaquattresimo anno consecutivo, tengono banco i Caschi Tricolori, con il Bronzo che va a Giacomo Pollini, al top nel Tricolore prototipi, l'Argento a Stefano Gai, Campione Italiano GT Endurance 2019, con la Ferrari della Scuderia Baldini, e l'Oro a Giacomo Altoè, trionfatore nell'International GT Open su Lamborghini.

Quanto ai Caschi Italia, premiati Fiorenzo Dalmeri della classicissima Trento-Bondone, Daniele Settimo, Presidente della Commissione Rally Aci, Valentina Albanese per Carrera Cup Italia e quindi Giovanni e Alessandro Altoè, rispettivamente zio e nipote, con la sorprendente caratteristica di stazzare trentanove anni in due, felici & vincenti nel TCR DSG Endurance.



GIACOMO ALTOÈ ORO TRICOLORE

Giacomo Altoè, qui con Gai (Argento) e Pollini (Bronzo) si è aggiudicato il Casco d'oro Tricolore. In alto, Minardi premia, Riccitelli, Gai, Rovera, Agostini, De Castro, Ghezzi e Chiesa. Nell'altra pagina, il nostro Mario Donnini premia René Arnoux





Arnoux nel segno di Digione 1979

René Arnoux ormai non è più un Rex pilota di F.1, no, no. Si è elevato, subimato a uno status diverso e superiore. Perché incarna ciò che resta di quell'irripetibile 1 luglio 1979 a Digione, quando, in un Gp apparentemente avviato verso un finale stracco e piatto - con la Renault di Jabouille stradominatrice per la prima volta col turbo -, a una manciata di giri dalla fine lui e Gilles Villeneuve si mettono a lottare per il secondo posto, cambiando per sempre la storia delle corse e il concetto di percezione del duello.

Avere René sul palco di Autosprint, esattamente quarant'anni dopo, è un immenso onore e consegnargli un Casco Legend è atto dovuto, poeticamente consono e dolcemente carezzevole verso un personaggio umanamente stupendo e sportivamente amatissimo dai race fans. «Praticamente da anni e anni racconto di Digione 1979 tutte le settimane - pun-

tualizza sorridendo il pilota nativo di Grenoble, ormai 71enne -. *Non passa weekend che non mi capiti di tornare sull'argomento e, se un ferrartista mi riconosce per strada, stai pur sicuro che il discorso finisce su quei giri infuocati. Una lotta dura e pura tra due piloti amici e anche consapevoli della correttezza dell'altro. Sapevamo che entrambi potevamo*

Il pomeriggio magico di Digione 1979 fu possibile perché io e Gilles ci fidavamo ciecamente l'uno dell'altro

RENÉ ARNOUX CASCO LEGEND

azzardare perché potevamo contare sul senso di sportività d'entrambi, è stato questo a rendere bello, bellissimo il tutto. Quanto a me, tornare ai Caschi d'Oro dopo più di trentacinque anni è la dimostrazione che i tifosi italiani e gli amici di Autosprint hanno ancora tutti un bel ricordo di me e sappiate che è reciproco». ●



Kartisti di grande avvenire

Si torna in ambito Aci e il cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans Emanuele Pirro sale sul palco per premiare tre ragazzi che rappresentano le speranze più belle per il futuro dell'automobilismo italiano, tutti sensazionali al volante di un kart, cioè Gabriele Mini, già in orbita Ferrari, Kimi Antonelli - il quale giù dal palco scherzando confessa di voler adottare presto una pettinatura alla James Hunt! - e Lorenzo Trivisanutto. Con lo stesso Pirro il quale ricorda un concetto che va sottolineato: *«Il kart mi sta a cuore perché rappresenta le radici del Motorsport»*. Riconoscimenti anche per Simone Faggioli e Christian Merli. Simone durante la serata coglie l'occasione per ricordare che considera ancora apertissimo il conto con la classicissima delle salite, la Pikes Peak, che farà di tutto per cercare di vincere nel 2021, quando effettuerà il secondo tentativo. Per Merli, invece, la presenza sul palco è l'occasione buona per ribadire che le salite sono rischiose ma... *«Noi piloti siamo perfettamente consapevoli di questo e sappiamo quello che facciamo»*.

I premi Aci vedono sul palco i bravissimi "Lucky" e Fabrizia Pons, al top nei rally storici an-



L'infilata di Estoril 1996 fu molto bella ma la mia preferita resta Jerez 1997, sempre su Schumi, ma con l'iride in palio

JACQUES VILLENEUVE CASCO LEGEND



IN FESTA TRA SPERANZE E GRANDI REALTÀ

Sopra, Emanuele Pirro, uomo Aci per il Kart, premia Kimi Antonelli, Gabriele Mini e Lorenzo Trivisanutto. A sinistra i signori delle salite continentali Simone Faggioli, a sinistra, e Christian Merli. A destra "Lucky" e Fabrizia Pons, al top nel campionato europeo dei Rally Storici. Nell'altra pagina, Jacques Villeneuve in dolce compagnia, col Casco d'Oro Legend appena ricevuto



FRANCHETTI

Villeneuve adora la stoccata di Jerez

Jacques Villeneuve per tutta la sera sorride e si diverte. Gioviale, felice pieno di verve. E quando la scaletta lo recalma sul palco, è bellissimo vederlo ancora più entusiasta, pronto ad affrontare qualche domanda di rito e soprattutto, come sempre, a dire la sua senza filtri o cautele smoscianti. Basta chiedergli quale considera il sorpasso più bello della sua carriera F.1, tra Estoril 1996 e Jerez 1997 e lui dimostra d'apprezzare lo stimolo: «Sì, senza dubbio li considero i due sorpassi più belli e importanti della mia storia di pilota nei Gp. Con tre caratteristiche in comune: erano entrambi difficili, piuttosto estremi, intendo e in caso d'errore le conseguenze sarebbero state pesanti, pesantissime per me. Infine, terzo punto che però in ordine di spessore agonistico è poi il primo, tutte e due queste infilate hanno per oggetto Michael Schumacher, un pilota come noto difficilissimo da superare. Be', poi sapete come è andata, ce l'ho fatta in entrambi i casi, anche se è stata durissima. E in ogni caso sia chiaro che, pur amando molto lo stoccata di Estoril, non posso che essere ancor più affezionato a quella di Jerez, perché mi ha portato al titolo mondiale».

E con Arnoux al fianco, Jacques dice: «Io la sfida di Digione l'ho vista alla Tv, ma quel giorno c'ero ed ero lì, tanto che posso dire che sono emozioni, colpi di scena e momenti epici del genere a cambiarti la vita, a darti un imprinting capace poi di infiammare la passione per le corse, tanto da diventare pilota».

E solo a chiedergli cosa ha provato a metà Anni '90 a diventare campione IndyCar col numero 27 sulla carrozzeria, la risposta ha un che di sincero e amaro: «L'anno prima in F.Indy avevo corso col 12, l'anno dopo mi è toccato il 27 anche se non l'avevo scelto io, proprio perché, ve lo dico francamente, a me il 27 non piace proprio per niente...». Non a caso era il numero di Gilles al momento del tragico incidente di Zolder 1982.

«In ogni caso, per me è bello e importante essere premiato qui in Italia, dove la mia carriera è cominciata!» ●



La sfida di Digione l'ho vista da una televisione, presso il circuito stesso. Avevo otto anni d'età. E posso dire che ha fatto crescere in me la passione per le corse

JACQUES VILLENEUVE CASCO LEGEND

che a livello continentale, nonché Raffaele Marciello, che ha portato in Italia la Fia Gt World Cup.

Spazio Legend e zona F.1

Un momento caldo e vissuto col cuore a mille è quello dei Caschi Legend, con René Arnoux sul palco con un Villeneuve, Jacques, a quarant'anni esatti dalla disfida di Digione con Gilles. Con loro è Giampaolo Dallara per un siparietto che potete gustare nei rispettivi riquadri.

È quindi la volta dei Caschi Speciali F.1, con Nicolas Todt e Aldo Costa, seguiti da Luca Furbatto, Chief Designer dell'Alfa Romeo: «Dopo 25 anni nel Motorsport è bellissimo rilevare che la passione è ancora la mia motivazione più grande», il manager Mario Miyakawa: «Questo Casco è il modo migliore per festeggiare i miei trenta anni in F.1, molti dei quali con il caro Jean Alesi. E adesso faccio parte con tanto orgoglio del team SkySportF1» e Luca Colajanni di Liberty Media: «Mi sono un po' spaventato, perché un Casco alla carriera potrebbe far pensare a un commiato in vista, ma meno male che i miei datori di lavoro mi hanno detto che m'aspettano a gennaio, per ricominciare!». Un Casco F.1 anche a Carlo Vanzini, voce e volto



La memoria di Bianchi viene onorata da ciò che Leclerc sta ottenendo. Sì, c'è un po' di Jules, qua, in Charles...

NICOLAS TODT CASCO D'ORO SPECIALE F.1

Nicolas Todt manager dell'anno

Se Charles Leclerc in F.1 è stato l'uomo dell'anno, visto il salto di qualità operato - da pilota Alfa Sauber a Ferrari driver due volte race winner, sette volte pole sitter e in dieci occasioni a podio -, Nicolas Todt è senz'altro il manager più apprezzato, lanciato e in vista del momento. Perché di Charles è non solo lo scopritore ad alti livelli ma anche il salvatore agonistico, in quanto grazie al suo apporto il baby monegasco ha potuto continuare in kart una carriera altrimenti minacciata dalla mancanza di fondi e appoggi, per proiettarsi gradualmente al top dell'automobilismo. «Confermo che mi piace dare una mano e opportunità a giovani piloti, intravedendo in loro delle qualità speciali, non solo agonistiche, per accompagnarli nel difficile ma entusiasmante cammino di crescita agonistica e personale. Con Charles è proprio andata così, su consiglio del caro e compianto Jules Bianchi, tanto che quando penso a ciò che sta raggiungendo lui mi piace immaginare che in questo ci sia

tanto del nostro caro e sfortunato amico. La cui memoria viene onorata da ciò che Charles sta dimostrando in pista. Sì, c'è un po' di Jules, qua, in Charles...». Nicolas poi sottolinea aspetti molto interessanti per il futuro del nostro automobilismo: «È bello in serate come questa vedere un presente già pronto a diventare l'avvenire delle corse. Lo dico da manager che appoggia e crede nel bravo Gabriele Mini e in più penso anche tutto il bene di Kimi Antonelli e Lorenzo Trivisanutto. Non mi stupirei se un giorno, completato il processo di maturazione e crescita, tutti e tre trovassero uno sbocco addirittura in F.1». Sul suo ruolo di grande scopritore di talenti, Nicolas commenta senza enfasi: «Non ho la pretesa di fare tutto da solo, anzi, provo ad avere gente molto esperta e analitica in grado di consigliarmi. In questo cammino, cinque anni fa sono entrato nella Birel portando un mio socio, proprio per avvicinarmi nel modo migliore al kart. E confermo che è stata la mossa giusta». ●





Dallara mette al top Indy 1998

Giampaolo Dallara di Caschi d'Oro ne vanta una collezione invidiabile. Forse, si facesse una sfida per chi ne ha vinti di più, magari sarebbe al top pure lì, ma non è mica un caso. Perché è tutta la sua vicenda di ingegnere, di tecnico, di imprenditore, di sportivo e di uomo di corse a testimoniare un'eccezione e un livello costantemente in zona Legend. Eppure lui, ancor prima di parlare della sua storia, è su Jacques Villeneuve che vuole andare, sorridendogli e raccontando che: «...Abbiamo cominciato a conoscerci ai tempi della F.3 italiana, in cui di fatto lui ha iniziato la carriera in monoposto, a fine

ghissima vicenda tecnico-agonistico-imprenditoriale dell'ingegnere emiliano, che ci pensa su e alla fine rivela: «Il trionfo di Eddie Cheever nella Indy 500 edizione 1998, quello è stato il punto di svolta, per noi, perché è stato lo snodo attraverso il quale abbiamo conquistato davvero il mercato americano della categoria. È una storia bellissima, perché Eddie quasi non aveva soldi per partecipere alla gara e li trova in ex-

Il trionfo ottenuto con Eddie Cheever alla Indy 500 del 1998 rappresenta per noi un punto di svolta nella sfida in chiave Usa

GIAMPAOLO DALLARA CASCO LEGEND

Anni '80. Ebbene, il primo anno l'ho visto soffrire, perché aveva ancora tanto da imparare, ma poi già alla seconda stagione, in un campionato molto affollato e competitivo, ha dimostrato di avere la stoffa del futuro campione. Ed è bello ritrovarlo adesso, nella stessa sera, anche lui qui a ritirare un premio alla carriera».

Il resto dell'intervento è incentrato a cercare di scoprire il momento più bello ed emozionante nella lun-

tremis grazie alle Patatine Rachel's, che lo pagano in natura recapitandogli non so quanti tir pieni di chips, che lui riesce a trasformare in dollari girandole al suo sponsor John Menard il quale a sua volta le rivende nei suoi supermercati... Insomma, una storia che sembra un film e alla fine un trionfo sofferto, che cambia la vita di tutti i suoi protagonisti. Penso sia bello ricordarlo e metterlo in cima ai ricordi più preziosi e caldi di Dallara e della Dallara». ●

IL CIRCUS DELLA F1 PRESENTE IN FORZE

Sopra, da sinistra, Mario Miyakawa, apprezzato uomo SkySportF1, Luca Colajanni (Liberty Media) e Luca Furbatto (Alfa Romeo) coi rispettivi Caschi speciali F1. A sinistra, sotto e a destra, il Direttore di As rispettivamente con Nicolas Todt, Carlo Vanzini e Giampaolo Dallara



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

Ho visto il filmato di Digione 1979 con la voce del grande Mario Poltronieri e posso dire che lo stimo immensamente

CARLO VANZINI SKYSPORTF1

«-----
dei Gp su SkySport F.1, il quale per l'occasione - sotto gli occhi di Guido Meda, molto vicino alla nostra manifestazione -, ricorda e omaggia l'immenso Mario Poltronieri. Bravo Carlo!

I Caschi non hanno tregua!

La mitragliata di Caschi prosegue con Antonello Coletta, presente in video causa trasferta in atto, responsabile per la Ferrari in Gran Turismo, visto il centro a Le Mans 70 anni dopo la prima storia vittoriosa del Cavallino alla Sarthe. Quindi c'è gloria - e ovviamente un Casco Speciale -, anche per i Lamborghini Factory Driver Andrea Caldarelli e Marco Mapelli, per la Brembo nella figura di Mario Almondo e per la Pirelli con Mario Isola: «Io di gare di F.1 noiose, specie dopo il Gp d'Austria, proprio non ne ho viste. Per il 2020

Direi sia giusto sottolineare che la colonia italiana in Mercedes comprende quasi trenta elementi in servizio effettivo

BEPPE PAPAGNI (MERCEDES) CASCO D'ORO IRIDATO F.1

**LAMBORGHINI
ALLA GRANDE**

A lato, Sanna, responsabile dei programmi sportivi Lambo, con Caldarelli e Mapelli. Sotto, il secondo da destra è Marco Arduini, Direttore Generale de "Il Corriere dello Sport", nell'altra pagina, al centro, i due Altoè, Giovanni e Alessandro, zio e nipote e, in basso, il gruppo Mercedes, Aldo Costa e quindi il Direttore di As Andrea Cordovani col Presidente AcI Angelo Sticchi Damiani



Mercedes boys sempre al top

Per il team Mercedes di F.1 questo è l'anno dei dodici titoli mondiali consecutivi in F.1, primato tale da migliorare di un'unità quello della Ferrari dell'era Schumi, quindi la presenza sul palco degli uomini delle Freccie d'Argento non può che rivelarsi massiccia, trionfale e prestigiosa, tanto che a Aldo Costa, leggendario progettista ricollocatosi alla Dallara, si aggiungono i due tecnici Beppe Papagni e Evan Short, oltre all'ormai storico responsabile della comunicazione Bradley Lord. «Un altro Casco d'Oro va ad aggiungersi alla fantastica collezione del team Mercedes F.1 - commenta scherzoso Aldo Costa - ed è un bene, perché nella schiera so che è venuta a mancare la statuetta del 2015, quindi era ora di porre rimedio!». «Tra l'altro - sottolinea Beppe Papagni - questa è anche l'occasione per sottolineare di nuovo l'importanza e la rilevanza della presenza di tecnici italiani in seno al team Mercedes di F.1, visto che in tutto siamo poco meno di trenta unità e questo non mi sembra certo poco». Quanto allo stesso Short, il suo pensiero va già al futuro: «È stata una stagione importante e niente è stato facile, per noi, al di là dell'ottimo bilancio. Adesso già il 2020 preme con nuove sfide, per le quali ci impegneremo al meglio per ottenere altre e nuove soddisfazioni, in attesa del grande cambiamento dell'anno successivo». ●





Sticchi Damiani premiato per Monza

Non se lo aspettava, Angelo Sticchi Damiani, il Casco d'Oro speciale per tutto ciò che è riuscito a fare non solo per il nostro automobilismo, ma anche e soprattutto per l'azione in favore e a sostegno della continuità del Gp d'Italia.

D'altronde il suo nome non era neppure nel programma dei premiati, tenuto rigorosamente segreto fino

all'ultimo e quando s'è sentito di nuovo chiamato sul palco dal Direttore di Autosprint, non più nel ruolo di premiatore ma in quello di premiato, il Presidente Aci è restato senza parole, non riuscendo a evitare un momento di commozione: «In effetti posso solo dire che quel giorno a Milano, quando ho confermato che avremo il Gp d'Italia a Monza fino al 2024, ho vissuto uno dei momenti più intensi del mio mandato ma anche della mia

vita di sportivo. E posso dire che per me questo è il riconoscimento più bello per questi tre anni di lavoro diretti al consolidamento e alla conferma del Gp d'Italia di F.1. E fin da ora, anche se lo sforzo richiesto è tutt'altro che lieve, posso dire che farò e faremo di tutto per riuscire a gestire il tutto senza sofferenza per l'Acì. E aggiungo anche che

L'impegno profuso per assicurare un futuro al Gp d'Italia di F.1 personalmente mi rende molto orgoglioso

ANGELO STICCHI DAMIANI CASCO D'ORO SPECIALE

mi sento particolarmente orgoglioso di questo Casco d'Oro anche perché sono fin da giovane un fedelissimo lettore di Autosprint, quindi per me tutto ciò è un cerchio che si chiude in modo piacevole, virtuoso e assai positivo».

mi sento particolarmente orgoglioso di questo Casco d'Oro anche perché sono fin da giovane un fedelissimo lettore di Autosprint, quindi per me tutto ciò è un cerchio che si chiude in modo piacevole, virtuoso e assai positivo».



FRANCHETTI



confermiamo d'usare il prodotto di quest'anno, mentre in chiave 2021 ci apprestiamo ad amalgamarci alla novità dei cerchi a 18 pollici». E si va di Caschi d'Oro speciali ex aequo per i re della Montagna a livello europeo Faggioli e Merli.

Il clou Autosprint & Aci

Il crescendo rossiniano porta sul palco in quota Aci Marco Pollara (Campione Italiano Rally Junior), Volante di Bronzo, "Lucky" Campione Europeo Rally Autostoriche) Volante Argento, e Lorzeo Travisanutto (Campione mondiale karting Cik Fia), Volante d'Oro. Per Autosprint, un Casco d'oro Speciale va al Presidente Aci Angelo Sticchi Damiani e il Casco d'Oro iridato F.1 Costruttori viene ritirato dai tecnici Mercedes Papagni e Short assieme a Lord, responsabile comunicazione del marchio per i Gp. Infine, il Casco d'Oro iridato rally vede l'ingegnere Andrea Adamo ritirare il premio col trionfo Hyundai nel Costruttori Wrc. È fatta. Ed è solo questione di ore, per aggiornare lo score iridato. Perché proprio la Hyundai, stavolta in pista, vincerà ancor di più, a rappresentare un avvenire già alle porte. Tanto che è già realtà il conto alla rovescia e, con esso, l'attesa per i Caschi 2020. ●



FRANCHETTI

Quello che ha dimostrato Charles in Ferrari è andato al di là delle attese. E ora alla Fda tutti guardano a lui

LAURENT MEKIES (FERRARI) CASCO D'ORO SPECIALE F.1

Mekies alle stelle per Fda

Laurent Mekies, Direttore Sportivo Ferrari e Fda, è uno dei pochi che a livelli top s'occupa sia del presente che del futuro Rosso e non solo, così il suo bilancio istantaneo al momento di ritirare il Casco d'Oro Speciale F.1 non può non essere imbevuto delle prerogative del suo ruolo: «Per noi della Ferrari è stato bellissimo veder fiorire Charles Leclerc, tra l'altro proprio quando si festeggiano dieci anni di attività dell'Academy. Il pilota monegasco aveva già fatto vedere tanto e su di lui proprio per questo gravavano delle aspettative gigantesche, per questo è stato bellissimo rilevare che alla fine è andato addirittura oltre le aspettative, tanto si è rivelato valido e competitivo». E per lui il tutto va sempre rapportato alla scuola di talenti di casa Ferrari: «Ora, dopo l'esempio magnifico di Charles, in Fda guardano tutti a lui come un esempio alto. Quanto a me e a noi, abbiamo la responsabilità di fare crescere questi ragazzi non solo come piloti ma anche in quanto persone, curando una maturazione non solo agonistica». La domanda finale è la più attesa e stuzzicante di tutte e non può che riguardare la ventilata ipotesi di un futuro in Rosso - anche se non certo immediato - del campione del mondo Lewis Hamilton. Mekies non si scompone e puntrualizza: «Ricordo che Charles Leclerc sarà con noi per tanti anni e Sebastian Vettel ci correrà per un po', quindi qualsiasi altro argomento fa parte di discorsi che non appartengono all'oggi. In caso se ne potrà parlare solo molto più tardi». ●





**PARATA DI VIP
DEL MOTORSPORT**

Sopra, il tavolo di Sticchi Damiani con - tra gli altri -, Todt, Dallara e Almondo. In alto a sinistra, Cordovani, Direttore di As, con Fiorenzo Dalmeri in rappresentanza della Trento-Bondone. A sinistra Sanna, Caldarelli, Mapelli, il Direttore di As, Isola della Pirelli e Almondo per Brembo. Sotto, ancora Mario Isola e, in basso a destra, l'ingegnere Andrea Adamo di Hyundai che posa felice tra il direttore di As e il Presidente Acì. Sotto a sinistra, Valentina Albanese con lo stesso Cordovani



Adamo timoniere tosto e vincente

Andrea Adamo in veste di timoniere Hyundai sta vivendo anni d'oro, anzi iridati. Dopo il trionfo nel Wtcr 2018, ecco l'ingegnere piemontese godere dell'apoteosi nel Wrc Costruttori, affiancando i rally alla velocità nella personalissima e sempre più gloriosa bacheca.

E, col senno di poi, non era ancora finita, perché una manciata d'ore dopo i Caschi d'Oro è arrivato un altro momento di gloria e di nuovo del Wtcr, ma questo nel corso della nostra festa non si poteva ancora sapere né, per scaramanzia, neppure ipotizzare... Comunque le sue parole restano non solo attuali, ma anche molto indicative di una fase magica: «Be' qualcuno mi dice che sono stato un buon traghettatore, ma io non sono mica Caronte! La verità è che i risultati parlano e dicono tutto meglio delle parole. Sì, lo so, anche voi volete sapere il

feedback e le reazioni della Casa coreana e scherzando posso dire che se sono qui ancora vivo vuol dire che sono molto contenti! In realtà, parlando sul serio, posso dire che a Seul quando in azienda ho visto l'enorme banner celebrativo ho capito quanto è stato apprezzato l'alloro iridato nei rally. E anche quanta emozione ha suscitato, visto che tantissimi dipendenti mi hanno riconosciuto

Andando a Seul, nella nostra sede, ho toccato con mano l'entusiasmo per ciò che siamo riusciti ad ottenere in Wrc

ANDREA ADAMO (HYUNDAI) CASCO D'ORO IRIDATO RALLY

chiedendo un selfie in ricordo. Ecco, lì ho capito che vincere l'alloro Costruttori è un traguardo ancor più stupendo e speciale di quanto potessi pensare prima. E adesso avremo anche Tanak e le sfide future saranno ancora più stimolanti». ●



FRANCHETTI





Nel cuore di **M**

TRE ORE CON I VERTICI DEL CAVALLINO, UNA CENA DI NATALE CHE FA DA SPARTIACQUE TRA UN MONDIALE APPENA CONCLUSO E LA NUOVA SFIDA CHE È GIÀ VIRTUALMENTE INIZIATA

Maranello, mercoledì 11 dicembre. Un vento gelido soffia lungo via dell'Abetone, nonostante siano da poco passate le sette di sera l'aria che si respira è quella della notte fonda, con le luci natalizie in delicate colorazioni rosse e bianche che rubano la scena e danno la sensazione di un mondo quasi incantato. L'esatta nemesi dell'energia che ci avvolge non appena varchiamo i cancelli della Scuderia Ferrari e troviamo gli addetti alla reception pronti ad accoglierci e introdurci in una serata ricca di contenuti e stimolante nonostante il periodo che vuole le power-unit spente al termine di una lunga stagione e gli addetti ai lavori alle prese con una meritata sosta indispensabile per ricaricare le pile. La chiara sensazione, per non dire certezza, che ci portiamo addosso al termine di un incontro pre-natalizio dai toni molto professionali di oltre tre ore con i vertici della Casa del Cavallino Louis Carey Camilleri e Mattia Binotto è un totale commitment nella direzione di portare la Ferrari in una posizione di leadership sia nella classifica del mondiale che in ogni ambito di natura politica o economica.



aranello



UN TOTALE COMMITMENT

L'amministratore delegato Louis Carey Camilleri e il team principal della Ferrari, Mattia Binotto: c'è grande sintonia, un totale commitment nella direzione di portare la Ferrari in una posizione di leadership sia nella classifica del mondiale di F.1 che in ogni ambito di natura politica o economica



Abbiamo avuto l'opportunità di apprezzare più da vicino la visione lucida e pragmatica dell'Amministratore Delegato che ha preso il posto di Sergio Marchionne e la determinazione del Team Principal nato a Losanna nell'acciuffare in pista le Freccie d'Argento che sono padrone del mondiale dall'introduzione dei motori ibridi. Tra i due uomini al comando della Scuderia Ferrari abbiamo apprezzato una solida intesa e una completa sintonia nella definizione dei passi da compiere per raggiungere gli obiettivi posti in vista del prossimo mondiale. Grazie al formato ben progettato dell'incontro e alla logistica che ha posto i presenti in una tavola rotonda proprio come in classico briefing aziendale, è stato possibile instaurare un confronto molto diretto con Camilleri e Binotto, estremamente disponibili nel rispondere in modo schietto a tutti i temi che sono stati affrontati, anche quelli più complicati come le accuse di Verstappen, la gestione dei piloti o il contatto tra Vettel e Leclerc in Brasile. Il tutto, coerente con la linea di comunicazione adottata ad inizio stagione, improntata su criteri di trasparenza e pragmatismo. Un approccio che incoraggia il confronto e si presta a un più profondo scambio di feed-back e a una miglior comprensione e condivisione dei temi. Di fatto, la comunicazione ha assunto un ruolo in prima fila al fianco della Squadra Corse e ha certamente aiutato a meglio interpretare e comprendere dall'esterno, coinvolgendo direttamente gli addetti ai lavori ogni volta che ne fosse la necessità, situazioni che meritavano un approfondimento in una stagione ricca di momenti di esaltazione, ma anche di critica.

Il quarto posto nel mondiale sta stretto a Leclerc

I post-season test di Yas Marina hanno mandato in archivio una stagione che ha regalato emozioni forti, scritto nuovi record e ha preso direzioni imprevedibili nello scorrere di un campionato a forti tinte argentee fino alla pausa estiva, ma che poi ha offerto lampi rossi di fortissima intensità che hanno scritto nuovi equilibri e dispensato gran premi ad alta tensione fino alle battute finali, dall'epilogo quasi mai scontato nonostante la corsa per il titolo si sia chiusa già a Austin. Hamilton si è preso il sesto mondiale (il quinto negli ultimi sei anni) e conquistato undici vittorie, mentre Leclerc si è rivelato il pilota più veloce del mondiale per il numero di pole-position, sette, nonostante il ventiduenne monegasco a inizio stagione avesse alle spalle una sola annata in Formula Uno. La quarta posizione del monegasco nella classifica piloti non riflette genuinamente i valori espressi nel mondiale appena archiviato,



”

IO NON RICORDO IN QUESTI 25 ANNI DI F.1 DI AVER MAI AVUTO AVVERSARI COSÌ FORTI. MA QUESTO È ANCHE IL NOSTRO STIMOLO



LA SF90

AL CENTRO STILE

La SF90 che ha chiuso il Mondiale F.1 2019 al secondo posto nel Mondiale Costruttori nel Centro Stile Ferrari dove si è svolta la cena di Natale con i giornalisti

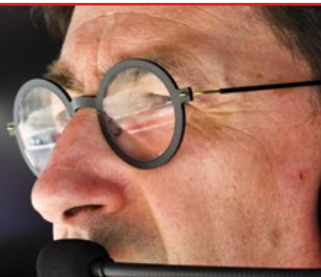
mentre la seconda posizione della Scuderia Ferrari nella graduatoria costruttori è corretta. Camilleri, parlando della stagione appena conclusa, ha detto di vedere il bicchiere più pieno che vuoto. Nove pole position stagionali, sei delle quali in sequenza (non accadeva dal 1974), la vittoria di Monza che mancava dal 2010 e 406 giri in testa a un Gran Premio, che rappresentano complessivamente il 32% della stagione, sono numeri che si commentano da soli.

Alle spalle un mondiale privo di mezze misure

Per i colori della Scuderia Ferrari il 2018 non ha conosciuto mezze misure: è iniziato con gli esaltanti esiti dei pre-season test di Montmelò di fine febbraio, ma ha presto incontrato evidenti difficoltà all'esordio in Australia. Una crisi diventata più acuta, dopo un'ottima reazione in Bahrain, con l'approdo del mondiale in terra europea, con le monopolo

”

SIAMO ANDATI IN AUSTRALIA CONVINTI DI POTER IN QUALCHE MODO GIOCARCELA PER POLE E VITTORIA





sto della Casa del Cavallino che hanno subito una delle più cocenti delusioni proprio sulla pista che le aveva illuse pochi mesi prima in Catalogna. Fino alla corsa di Budapest, il mondiale ha avuto nella Mercedes uno spietato padrone, pronto a massimizzare i risultati anche quando le W10 non si sono rivelate le più forti in pista. Nelle tre settimane centrali di agosto lo staff tecnico della Rossa ha preparato il terreno per la rivincita di Spa e Monza, dove le SF90 hanno trovato il contesto giusto per mettere a frutto le intrinseche doti di velocità e trazione che hanno reso possibile i successi back to back di Leclerc sulle Ardenne e in Brianza, e poi ancora l'inatteso dominio di Singapore e Sochi - grazie all'introduzione di due importanti release tecniche che si sono rivelate vincenti - su due piste storicamente ostili che hanno ribaltato gli equilibri tecnici e posto le monoposto del Cavallino come punto di riferimento del mondiale. Da quel momento, alcuni eventi specifici hanno impedito alla squadra di Mattia Binotto di andare oltre le tre vittorie nel mondiale, ma il livello prestazionale delle SF90 è cristallizzato dalla cifra record di nove pole position che entra di diritto nella scatola dei record della Casa di Maranello. ➔

Un patrimonio di esperienze importanti

Camilleri e Binotto si sono soffermati sui momenti più rappresentativi di un lungo campionato vissuto intensamente e che ha dato numerosi "take-aways e lessons learned" che arricchiscono un patrimonio di esperienza certamente più robusto per un gruppo di lavoro giovane e ambizioso. Per i tanti temi toccati e per la profondità raggiunta dalle analisi compiute, dense di contenuti, la sensazione che abbiamo avuto è che ci volesse un libro per contenere tutto e che un inverno intero non bastasse per trattare a dovere a ogni elemento trattato. Ma l'attimo va colto ora, e nulla pare più appropriato se non lasciare ampio spazio, sui diversi temi, alle parole del Team Principal nato a Losanna e all'impronta e al carisma dell'A.D. Camilleri, parso assai determinato nel fornire ai suoi uomini il massimo apporto per contendere il prossimo mondiale alle Freccie d'Argento.

Binotto tra stagione conclusa e futuro

«Ai test di Barcellona, dopo la prima settimana avevamo un discreto vantaggio competitivo, che noi avevamo stimato di mezzo secondo. Le nostre attese in quella settimana sono cresciute molto, eravamo convinti di potercela giocare fino in fondo nella stagione 2019. Nella seconda settimana dei test, Mercedes ha portato parecchi sviluppi, Hamilton si è avvicinato o fatto il nostro stesso tempo, ma l'impressione positiva della prima settimana era comunque rimasta. Siamo andati in Australia convinti di poter in qualche modo giocarcela per la pole e la vittoria».

Da Melbourne alla riscossa incompiuta di Sakhir

«A Melbourne, la nostra prestazione non era all'altezza. La Mercedes ha portato più di un elemento nuovo, mentre noi non eravamo nemmeno al nostro top per scelte di cooling: siamo stati troppo conservativi. Dopo la doccia fredda di Melbourne, nella gara subito dopo in Bahrain la prestazione si è capovolta: abbiamo fatto la pole e, se non fosse stato per un problema di affidabilità, avrebbe vinto Charles. Abbiamo poi toccato il fondo in Spagna, alla quinta gara, con sessanta secondi di distacco a fine gara da chi ha vinto. È stato un errore l'aver impiegato troppo tempo a realizzare che la prestazione non era sufficiente e cercare in qualche modo di reagire».

Una squadra unita che ha saputo reagire

«Le gomme dell'anno scorso, con battistrada più grande, avevano forse anche più grip. Quindi, era possibile compensare la mancanza di carico aerodinamico con una gomma che in quel momento dava la parte di grip lei stessa. La prima parte di stagione, considerando le attese, ha creato parecchie pressioni. Di fronte a queste difficoltà, non scontate e non banali, la squadra è rimasta unita, ha saputo lavorare bene e reagire. Ha saputo individuare le debolezze e ripresentarsi, dopo la pausa estiva, con un prodotto migliorato».

A Spa e Monza la Rossa è tornata al top

«La seconda parte della stagione è iniziata bene:



**OGNI CICLO VINCENTE
SI COSTRUISCE
ANCHE NEL TEMPO:
ABBIAMO I TALENTI
MA C'È ANCORA
LAVORO DA FARE**

Belgio e Monza, si adattavano al progetto della nostra vettura. A Singapore abbiamo portato il pacchetto più importante della stagione, che non solo migliorava il carico verticale, ma anche le mappe aerodinamiche. I difetti che avevamo ad inizio stagione erano di instabilità in frenata sul posteriore e di sottosterzo a metà curva. Abbiamo lavorato portando carico, perché se uno guarda le percorrenze in curva nella prima parte della stagione, pagavamo rispetto ai migliori circa sei decimi mediamente. Nella seconda parte del mondiale siamo arrivati a pagare un paio di decimi, compensando con il vantaggio sul rettilineo. Concetti di monoposto molto diverse hanno portato a Austin un divario di dodici millesimi in qualifica. Non ha senso parlare di progetti sbagliati!».

Per vincere quest'anno serviva la perfezione

«Quest'anno si è mostrato che per vincere bisogna essere perfetti su tutti i fronti e le gare che abbiamo



parte, magari con una vettura che si adattava meglio al suo stile di guida. Ha saputo, in modo molto analitico come ha sempre fatto, guardare il set up, i dati, le differenze per poi, tutto sommato, reagire molto bene nella seconda parte. Per Leclerc è stata una stagione incredibile, è stato sin da subito molto veloce. Ho apprezzato come si è integrato nella squadra e per la sua leadership anche all'interno del team. Poi è inutile menzionare il numero di pole e le vittorie! È un pilota che ha dimostrato che il nostro investimento come Ferrari Driver Academy è stato ben ripagato ed è sicuramente un investimento importante per Ferrari anche nei prossimi anni».

Alla Ferrari team mate ultimo avversario da battere

«Se si massimizza il risultato di squadra, indirettamente massimizza la resa dei piloti. Il loro primo avversario non è il compagno di squadra, ma sono tutti gli altri piloti delle altre squadre. Se saremo vincenti, gestire i piloti nelle fasi finali di gara è un lusso. Prima della gara si ragiona sui vari scenari, cosa può capitare, cosa potremmo essere portati a decidere nel corso della gara stessa a seconda di quel che può accadere. Era una discussione che ha portato a tutti molto imbarazzo a inizio stagione, ma oggi è diventata una cosa molto più naturale e spontanea. E credo che questo dimostri anche la maturità del rapporto stesso e la maturità di Sebastian e Charles nell'accettare una situazione, nel confrontarsi con questa e insieme provare a costruire qualcosa. Quindi, se l'anno prossimo accadranno situazioni in cui per la squadra sarà necessario dare degli ordini, non esiteremo a farlo».

Miglior power-unit è motivo di orgoglio!

«Quest'anno siamo stati la squadra che, sul fronte power-unit, è stata la più controllata in assoluto. Se uno ha un certo vantaggio competitivo, va a finire che alcuni avversari tendono a puntare il dito. È un regolamento complesso in generale, ogni costruttore e ogni team cerca sempre di interpretarlo al meglio per estrarne le massime prestazioni. La FIA ha emesso quest'anno più di quaranta direttive tecniche di chiarimento, che sia motore o telaio. La Ferrari, quando deve recuperare, non punta il dito sugli avversari, ma si concentra sul lavoro necessario per recuperare. Per noi avere un vantaggio prestazionale sulla power unit è solo un motivo di orgoglio!».

Il nuovo ruolo di Simone Resta

«Simone Resta ha terminato il gardening, e ora occupa il ruolo di Head of Chassis Engineering. È in

vinto, tre, le abbiamo vinte quando siamo stati perfetti su tutti i fronti: prestazione, affidabilità, guida, squadra, pit-stop, strategie e quant'altro. Questo mostra il livello di competizione e di quanto sono forti i nostri avversari. Io non ricordo, in questi miei venticinque anni di F1, aver mai avuto avversari così forti! Ma questo è anche il nostro stimolo!».

Si ripartirà dal domino Mercedes di Abu Dhabi

«Abbiamo finito la stagione con la Mercedes che ha vinto a Abu Dhabi in modo netto su una pista che sicuramente si adatta molto bene alla loro vettura. Però ancora una volta si è mostrato quanto siano avanti come prestazioni in generale e quanto ancora ci sia del lavoro da fare. In tema 2020, è da lì si deve partire. È un tema di stabilità, di pazienza, d'investimento. Ogni ciclo vincente si costruisce anche nel tempo: abbiamo i talenti, però c'è ancora molto lavoro da fare!».

Situazione piloti

«Vettel è sicuramente un pilota che è al centro del nostro progetto. Conosce bene la squadra, i nostri ingegneri e il suo feedback nello sviluppo della vettura è molto importante. È stato un riferimento importante per Charles. Credo che Seb abbia fatto più fatica ad adattarsi alla nostra vettura a inizio stagione quando avevamo problemi d'instabilità in frenata sul posteriore. Però credo che, dopo essere stato messo sotto pressione anche dal suo compagno di squadra, abbia saputo reagire nella seconda

LA VITA DI COPPIA

Il rapporto Leclerc-Vettel al loro primo anno di convivenza alla Ferrari non è stato tutto rose e fiori: se l'anno prossimo accadranno situazioni in cui per la squadra sarà necessario dare degli ordini, il muretto della Rossa non esiterà a farlo

“ PER NOI AVERE UN VANTAGGIO PRESTAZIONALE SULLA POWER UNIT È SOLO UN MOTIVO D'ORGOGGIO



qualche modo il responsabile dell'ingegneria del telaio, della progettazione e dello sviluppo della chassis. Questo non comprende l'aerodinamica. Simone è già a piene mani sul progetto 2020».

11 febbraio 2020 data della presentazione

«La macchina del 2020 sarà uno sviluppo della SF90 e si baserà su quello che abbiamo imparato quest'anno: nascerà con molto più carico aerodinamico, ma di conseguenza con molta più resistenza all'avanzamento. Non ci aspettiamo l'anno prossimo di avere la vettura più veloce sui rettilinei. Ci adatteremo al comportamento delle gomme, che rimarranno le stesse l'anno prossimo, regolandoci di conseguenza nella progettazione della macchina. Stiamo puntando ad aumentare il più possibile il carico verticale a discapito della resistenza all'avanzamento. Con una power-unit fortemente rivista anche da un punto di vista dell'architettura, soprattutto nella parte alta, nelle teste. Anche sulla power unit, malgrado ormai ci sia stabilità di regolamento dal 2014, pensiamo che ci sia ancora molto da fare. È una macchina che avrà ancora il colore opaco, perché il tema del peso quest'anno, e a maggior ragione lo sarà l'anno prossimo, è critico. La Federazione ha concesso per regolamento un aumento minimo del peso di due chili, perché questo è un tema comune a tutte le squadre. Noi inizieremo a girare l'anno prossimo già a febbraio, l'8 di febbraio in pista, con una vettura muletto. Questo, per lo sviluppo delle gomme da 18 pollici del 2021».

FDA: una stagione da incorniciare

«Mick Schumacher è stato tra i migliori rookies di quest'anno in F2. Credo che da parte sua sia stato un primo anno positivo. L'anno prossimo sarà un anno fondamentale per lui, dove dovrà dimostrare un salto di qualità in termini di prestazioni. Notizie super positive siano arrivate dalla F3, che è stata la categoria più difficile quest'anno, con trenta macchine in partenza, pochissimo tempo per le prove libere e quant'altro. I nostri due piloti hanno concluso la stagione primo e secondo, con Shwartzman e Armstrong. Entrambi, tra l'altro, faranno il salto in F2. La squadra della FDA l'anno prossimo si allargherà per quel che concerne le categorie minori. Abbiamo cinque portacolori in Formula 2: faremo una selezione alla fine dell'anno e ci auguriamo che qualcuno sia in grado di compiere il salto definitivo in F1. Infine, con stiamo attivando per coinvolgere nel programma anche piloti donne».

I piloti del futuro

«Se Vettel nel 2021 dovesse lasciare la Scuderia Ferrari, non porteremo a Maranello un pilota della FDA (vedi Mick Schumacher n.d.r.) perché credo che sia bene che, prima di salire sulla Ferrari, si facciano le ossa, possibilmente in Formula Uno, ma



“ LA NUOVA VETTURA SARÀ PRESENTATA L'11 FEBBRAIO. L'8 SAREMO IN PISTA CON UNA VETTURA MULETTO



non con la Ferrari stessa. Perché, se uno guarda anche Charles stesso, il suo percorso è stato straordinario fin dalla GP3, in F2, vincendo sempre il primo anno nella categoria, però il primo anno in F1 è stato un anno di crescita. Quindi, la nostra speranza è che nel 2021 alcuni dei

nostri piloti FDA siano in Formula Uno, ma non con noi. Più di un pilota sta facendo apprezzamenti per la Ferrari e ci rende orgogliosi il fatto che lo faccia anche Lewis (Hamilton). Sicuramente è una cosa molto positiva per noi. La nostra base di discussione è sui nostri due piloti attuali, uno perché ha un contratto, l'altro perché comunque sta correndo



“ LA SQUADRA DELLA FDA SI ALLARGHERÀ PER QUEL CHE CONCERNE LE CATEGORIE MINORI. SPAZIO ALLE DONNE



Sintonia in **Rosso**

CAMILLERI E BINOTTO SONO ACCOMUNATI DALLO STESSO MODO DI FARE MOLTO PRAGMATICO E PROGRAMMATICO

**18 MESI
DA AD**

Sono ormai trascorsi 18 mesi da quando Louis Carey Camilleri guida il Cavallino nel ruolo di amministratore delegato. Sotto Alonso e in basso a sinistra Mattia Binotto e Antonio Giovinazzi

Chi s'immaginava un incontro dai toni leggeri, un'adunata di fine stagione tipica del periodo natalizio e con temi prettamente distensivi ha preso una cantonata pazzesca. A Maranello le sobrie luci delle feste e i relativi addobbi hanno lasciato presto spazio a una discussione molto concreta, mirata, su quella che è stata la stagione appena conclusa e sugli orizzonti futuri. Una vera e propria tavola rotonda è stata compiuta un'analisi su ciò che rimane di questo mondiale che si presta ad essere interpretato sotto diverse chiavi di lettura. Si è parlato di uomini, di errori e di virtù che hanno consentito agli uomini guidati da Binotto di invertire la tendenza a stagione in corso, qualcosa di più unico che raro nella Formula Uno dei nostri giorni. E c'è stata soprattutto l'occasione di conoscere meglio, di toccare con mano il numero uno del gruppo Louis Carey Camilleri, l'uomo che lo scorso luglio è stato improvvisamente chiamato a ricoprire la posizione di Sergio Marchionne, la cui scomparta è stata tanto traumatica quanto rapida. Sono ormai trascorsi quasi diciotto mesi dall'estate del 2018. In questo periodo di tempo, le presenze e le dichiarazioni del sessantaquattrenne manager nato ad Alessandria sul tema F.1 non erano state particolarmente frequenti.

Camilleri, acquisito il ruolo di Amministratore Delegato Ferrari, ha immediatamente individuato le sue priorità, indissolubilmente legate alla creazione di valore per l'azienda che gestisce, al ritorno per gli investitori e, in termini spicci, ai risultati economici. Dal cuore delle sue funzioni, si è progressivamente spostato sulle attività strettamente connesse, come l'impegno nella massima serie.

Non è affatto casuale il fatto che Camilleri abbia rotto il ghiaccio, dopo l'introduzione di prassi dei ventiquattro giornalisti presenti, soffermandosi sui rimarchevoli risultati della Casa di Maranello su tutte le metriche, in termini di volumi, ricavi ed entrate, che sono l'essenza per una società quota-

per Ferrari e la prima cosa che faremo, prima ancora di valutare altri, è parlare con lui. Abbiamo spesso parole positive per Antonio (Giovinazzi) perché crediamo che abbia avuto una crescita durante la stagione 2019. Erano due anni che non gareggiava. Non è banale e scontato per un pilota. Nella seconda parte della stagione era spesso molto vicino o davanti a Kimi. Credo che gli errori o le difficoltà che ha avuto in gara ad inizio stagione pian piano si siano dissolte. Quindi, sta crescendo. Antonio può essere un pilota Ferrari. Vediamo ancora come si comporta quest'altro anno. Se devo giudicare solo il 2019, no. Serve un ulteriore salto di qualità! Per quel che concerne Fernando (Alonso), credo che non nasconde con nessuno la sua voglia di tornare. Credo che Ferrari sicuramente possa far parte delle possibilità che lui intravede. Quindi ci siamo parlati, sì. Alonso non fa parte dei nostri progetti». ●



ta e, aspetto subito richiamato da Camilleri, permettono di sostenere gli investimenti richiesti da Binotto, che ha nuovamente ricevuto un'investitura totale dal numero uno della Ferrari. Si è avuta la sensazione che l'intesa tra i due uomini al vertice della Scuderia Ferrari sia molto salda e che un modo di fare molto pragmatico e programmatico li accomuni. Dall'oggi al domani non s'inventa nulla: per sconfiggere la Mercedes ci vuole continuità nei ruoli, tranquillità e una leadership che promuova innovazione e creatività. Esattamente ciò che i vertici della Rossa stanno promuovendo.

Servono tanta determinazione e la ricerca di una costante perfezione che non è certamente dietro l'angolo, soprattutto quando si è al cospetto di un gruppo composto da risorse di talento, ma in diversi casi ancora giovani in termini di esperienza. E quando si ha a che fare con un nuovo ruolo, ha spiegato lo stesso AD, è come scalare una montagna.

Tornando all'incontro con i media, la forma mentis degli organizzatori ha di fatto creato le condizioni affinché la sessione prendesse quasi la forma di un reale briefing di lavoro, nel quale in un'atmosfera assai professionale i vertici della rossa hanno raccolto gli input degli invitati e si sono resi disponibili ad un concretissimo Q&A, dove con zero giri di parole sono stati affrontati anche argomenti scottanti, come ad esempio le sparate di Verstappen o il contatto tra Vettel e Leclerc in Brasile. Estremamente tranciante è stata l'opinione di Camilleri quando gli si è chiesto se fosse incavolato per le insinuazioni del pilota della Red Bull e se la reazione della Scuderia Ferrari non sia stata troppo composta. Camilleri ha risposto che il silenzio a volte è più potente di ogni commento e che non avrebbe senso per la Ferrari dare attendibilità a un ventiduenne. A proposito dell'olandese, una stroncatura totale è arrivata pochi secondi dopo, quando Camilleri ha risposto con un secco "no" alla domanda se Max sarebbe mai arrivato in Ferrari. Una risposta che impedirà a Max, qualora il suo destino in chiave 2021 non sia già scritto in direzione Mercedes, di mettere in competizione la Casa di Stoccarda e la Scuderia Ferrari nel momento in cui si mettesse sul mercato. Il pilota sul quale la Casa di Maranello ha deciso di scommettere si chiama Leclerc, e non c'è spazio per il talento orange che, lato mercato, è stato messo con le spalle al muro. Il numero uno della Casa di Maranello si è poi soffermato sull'incidente del monegasco con Vettel in Brasile, recitando un celebre motto di origine francese che recita che a volte serve una crisi per rimettere la Chiesa al centro del villaggio, ovvero mettere le cose a posto.

Con lo scorrere dei minuti, nell'arco di poco di più due ore ha preso forma e consistenza la percezione che la Ferrari in questo momento abbia una guida molto solida, con le spalle larghe e i piedi ben piantati per terra. Una leadership che porta con sé la forza e la consapevolezza di ciò che la Ferrari rappresenta, una potente leva nei confronti di qualsiasi interlocutore e su qualsiasi tema, di natura regolamentare, sportiva o finanziaria. La Scuderia Ferrari c'è e saprà farsi sentire. Su questo punto, di dubbi non ce ne sono. ●



MAX ALLA FERRARI? NO. GRAZIE

Un futuro a Maranello per Verstappen? No è stata la risposta di Camilleri dopo le polemiche innescate da Max



LA TUA PASSIONE TI PORTA IN EDICOLA PER LO SPECIALE SUV E CROSSOVER



*A soli € 5,00.

Dal **21 dicembre**, scopri tutto quello che c'è da sapere sul segmento auto più venduto in assoluto. Oltre sessanta vetture analizzate in una guida* completa e unica dedicata interamente a SUV e Crossover.



Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su PrimaEdicola.it e ritiralo in edicola!

auto



Natale in casa Ferrari

METTI UNA SERA A CENA A MARANELLO CON CAMILLERI E BINOTTO
E UN TEAM CHE VIAGGIA COMPATTO SU TUTTI I FRONTI. NON SOLO IN PISTA



Prima

Per la prima volta, Louis Camilleri ha recitato il ruolo del protagonista durante l'incontro natalizio in casa Ferrari. Che si è così trasformato in una gradita sorpresa: molte parole (in inglese, proprio per essere dettagliato), precisazioni, puntualizzazioni. E piena sintonia con Mattia Binotto sia sulle analisi della stagione, sia sull'atteggiamento tenuto e da tenere a proposito di una serie di questioni politiche non ancora risolte. A cominciare dalla relazione con gli uomini della Federazione che operano sulle piste. I rapporti con Jean Todt sono "ottimi" a detta del vertice Ferrari. Non altrettanto, forse, con chi da Todt dipende o dovrebbe dipendere.

Assenze

Si usa dire che in certe occasioni gli assenti si notano più dei presenti. Anche perché è sempre stata una norma che alle conferenze stampa della Ferrari fosse presente il presidente del Cavallino, più Piero Ferrari il cui valore va al di là di qualsiasi incarico aziendale, più il capo della co-

”

**PER LA
PRIMA VOLTA
CAMILLERI
HA RECITATO
IL RUOLO DI
PROTAGONISTA
ALL'INCONTRO
NATALIZIO IN
CASA FERRARI.
È IN PIENA
SINTONIA CON
MATTIA BINOTTO**

municazione. Bene, stavolta non si sono visti né John Elkann, né Piero Ferrari, né la signora Jane Reeves che ha la responsabilità dell'ufficio stampa. Assenze che si sono sentite perché Elkann, ad esempio, non ha mai parlato ai giornalisti nel ruolo di numero 1 di Maranello. Altrettanto, la Reeves è per molti un oggetto misterioso e sarebbe stato carino e magari pure educato presentarsi. Niente. Così come la presenza di Piero Ferrari sarebbe stato un gradito segno di continuità. Peccato. Per tutti e tre e per chi, volentieri, li avrebbe incontrati.

PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI



**SGUARDO GIÀ RIVOLTO
AL MONDIALE 2020**

Le due vittorie colte quest'anno da Leclerc sono state rievocate più volte nella cena di Natale a Maranello. Ma ora l'obiettivo è già tutto sul Mondiale 2020





Trascrizione

La cena natalizia della Ferrari, almeno per una cosa, si è ispirata al passato. Ci riferiamo al fatto che, con molta velocità e con entusiastico consenso, l'ufficio stampa di Maranello ha distribuito il manoscritto (e la registrazione audio) di tutto ciò che si è detto a tavola, nell'udienza dell'11 dicembre. Un bel modo di aiutare sia i giornalisti, sia il vasto pubblico di chi segue le vicende di Maranello, fornendo le versioni precise delle dichiarazioni. Onde evitare due cose: 1) fraintendimenti; 2) le invenzioni di chi è solito aggiungere del suo a quello che dicono gli altri, ma nel virgolettato degli altri. Faceva così anche Enzo Ferrari. Il quale ha preceduto tutti di una cinquantina d'anni, pure nella comunicazione!

Colore

«A voi piace il colore della macchina di quest'anno?». La domanda è stata posta da Mattia Binotto durante la cena, scatenando una serie di osservazioni diverse. Dai e dai, la discussione ha portato il Team Principal a confessare una piccola anticipazione: la macchina del 2020 presenterà un rosso più marcato, più scuro rispetto alla SF90. Stessa vernice opaca che permette di risparmiare circa 300 grammi sul peso complessivo.

Giacche

Abbigliamento? Perché no? Chi ci vieta di parlarne in questa meravigliosa palestra fuori dalle righe e dalle convenzioni che si chiama Flobert? Nessuno. Ed eccoci al punto. Giornalisti per la maggior parte in giacca blu e pantaloni variegati dal jeans al gessato, signore in raffinati pantaloni con tacco 35 o anche più, Louis Camilleri in scuro come nei cda. E poi Mattia Binotto. Casual-elegante, ma con una giacca strettissima e cortissima, come vuole la moda, al posto della banale giacca d'ordinanza blu con scudetto Ferrari sul taschino che faceva tanto esercito di Mao o insistito (inutilmente) segno di appartenenza. Solo che la giacca casual lo stringeva come un figurino ed è un miracolo che sia arrivato alla fine della cena senza un blocco alla respirazione. I casi sono due: Binotto compra le giacche da solo invece di farsi consigliare dalla moglie e sbaglia le misure. Binotto all'ultimo momento si è fatto prestare la giacca da Leclerc e l'ha indossata così com'era. Nell'aumento di budget annunciato da Camilleri va aggiunta la voce "giacche sartoriali per Binotto". In misura, ovviamente.

Stile

Prima della cena, aperitivo e visita al centro stile Ferrari, un'area magnifica dove sono esposte, tra l'altro, tutte le possibili colorazioni delle vetture, ogni genere di pellame da utilizzare per gli interni, accessori e finiture-campione per ogni personalizzazione decisa dal cliente. Si tratta di un vero atelier, e cioè di una stanza dei giochi meravigliosa per chiunque possieda una vettura stradale del Cavallino e per chi, come noi, viaggia in Ferrari solo con l'immaginazione. Infatti, avremmo scelto un paio di tinte preferite da comunicare a Babbo Natale. Letterine già spedite, ovviamente.

Arrivabene

Un anno fa, Maurizio Arrivabene era ancora a capo della Gestione Sportiva Ferrari. Poi sapete che cosa è accaduto e se ne sono perse le tracce, salvo una presenza alla Mille Miglia storica, visto che fa parte del consiglio di amministrazione della gara. Ma cosa fa Maurizio oggi? Non si sa. Si sa solo che è stato avvistato più volte a Madonna di Campiglio, sua residenza adottiva dove ha pure lavorato in gioventù. La sua auto? Una Porsche. Che non ha un cavallino nell'emblema ma una giumenta. Parentele animalesche.

Errori

Per mesi ce l'hanno menata col confronto tra Valentino Rossi e Lewis Hamilton a mezzi invertiti: l'italiano al volante di una Mercedes di Formula 1, l'inglese nella carenatura di una Yamaha MotoGP. Teatro dell'esibizione il circuito Ricardo Tormo di Valencia, molto noto sia ai piloti di F1 sia a quelli di moto. Sfida? Confronto? Divertimento puro? Chissà. Perché lo sponsor che ha inventato e pagato l'incontro ha sbagliato tutto sul piano della comunicazione, chiudendo le porte dell'autodromo e distribuendo alla stampa delle foto inutili in quanto insignificanti, due giorni dopo, a ridosso degli incontri calcistici di Champions e delle notizie di F1 sui cambi di regolamenti e la cena Ferrari. Ma l'errore più grave è stato accettare, da parte del finanziatore, che i due assi del motorismo non parlassero con nessuno, quando sarebbe stato bellissimo sentire le rispettive opinioni. Ovvero, una comunica-



Sopra, Maurizio Arrivabene: un anno fa proprio di questi giorni trascorreva le sue ultime giornate da team principal del Cavallino. Sotto John Elkann. In alto Vettel e a destra Schumi jr



” IL PRESIDENTE JOHN ELKANN NON HA ANCORA MAI PARLATO AI GIORNALISTI DA NUMERO 1 DI MARANELLO

zione Monster di preoccupante pochezza e competenza. E poi ci si lamenta se i giovani non seguono più le corse. Anche di questa incapacità comunicativa si è discusso, con raccapriccio, ai tavoli della cena Ferrari.

Menù

Volete sapere che cosa hanno trangugiato a tavola, a Maranello, i 24 giornalisti invitati al Natale Ferrari? Primo: passatelli asciutti alle piccole verdure autunnali e vela di parmigiano con erbe aromatiche; secondo: medaglione di controfiletto di vitello con insalata di spinacini, mele e noci, più datterini caramellati; dolce: tortino tiepido di mele, crema inglese profumata alla cannella e cialdina allo zucchero di canna. Vini: Satrico bianco e Shiraz rosso del Casale del Giglio. Ovvero, cucina anonimamente internazionale con vini (ottimi!) del Lazio. Cena leggera, di gran qualità. Ma qualche nostalgia per cotechino, zamponi, tortellini, parmigiano col balsamico, lambrusco di Castelvetro. Emilia amarcord...

Papabili

Con l'impegnativa dichiarazione di Mattia Binotto che la Ferrari, accanto a Leclerc nel 2021, non prenderà un giovane della sua Academy ma un pilota di provata esperienza, si è già aperta la caccia ai possibili pretendenti, dai quali sono ovviamente esclusi Max Verstappen e Fernando Alonso, oltre a Vettel che sicuramente – ma non è stato detto – farà le valigie. Ed ecco che torna a circolare il nome di Raikkonen, che di esperienza ne ha da vendere.



”
PER MICK SCHUMACHER IL 2020 DIVENTA UN POTENZIALE PUNTO DI SVOLTA CHE DOVRÀ PORTARLO VERSO LA F.1

O quello di Alesi, Berger, Arnoux, Fisichella, Trulli e Jacques Villeneuve (fresco di esperienze sulle Ferrari GT). No? E allora si può andare su giovani già collaudatissimi come Sainz, Ocon, Norris, Russell (sarebbe una bella scelta davvero), Kvyat, Giovinazzi, Gasly, Albon e via dicendo. Ma in “pole” c'è Ricciardo, secondo noi. A meno che non rispunti Hamilton...

Mick

Continuerà in F.2 Mick Schumacher e per lui il 2020 diventa un potenziale anno di svolta che dovrà portarlo – a suon di prestazioni eccellenti- verso la F.1. Che il suo destino sia legato indissolubilmente alla Ferrari non è detto. Perché è possibile che Schumi Jr. sia pronto per il salto al termine della prossima stagione ma non ancora per “saltare” su una Rossa da Grand Prix, al fianco di un martello come Leclerc per giunta. Meglio puntare a farlo crescere ancora in un team meno pesante e pressante. ●





Rossa 2020

ecco le linee guida

LA NUOVA MONOPOSTO DEL CAVALLINO SARÀ PRESENTATA L'11 FEBBRAIO. E A LIVELLO DI TELAIO E SOSPENSIONI PORTERÀ LA FIRMA DI SIMONE RESTA

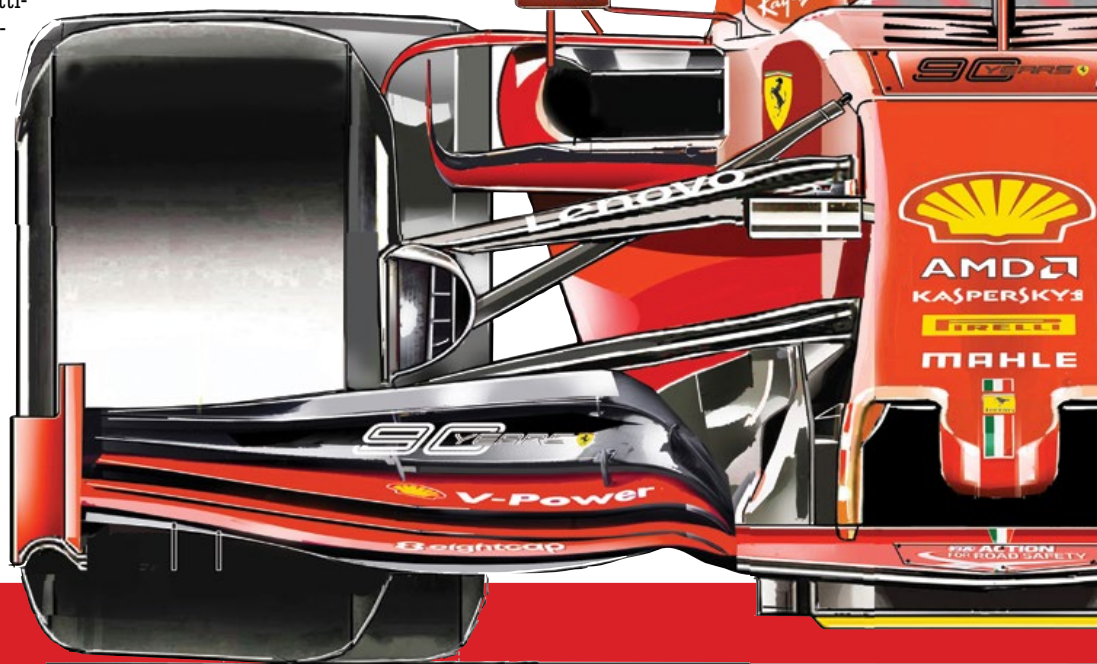
MARANELLO - Mattia Binotto nel corso della cena pre-natalizia con i media, ha annunciato la presentazione della monoposto 2020, attualmente con sigla di progetto 671 in attesa della denominazione ufficiale, l'11 febbraio. Il team principal della Scuderia, ha fornito alcuni dettagli seppur di massima che delineano le linee guida del nuovo progetto. La vettura, sarà un profondo sviluppo di quella precedente con ovvio accento sui punti deboli mostrati nella stagione appena conclusa. In particolare il progetto è stato indirizzato verso un generale incremento del carico verticale prodotto dal corpo vettura, che era stato palesemente insufficiente sulla SF90, rendendo problematica la gestione degli pneumatici nelle finestre di utilizzo ideali. Di fatto, la nuova monoposto dovrebbe perdere la caratteristica della sua progenitrice, di massima efficienza in rettilineo, ergo la leadership nelle velocità massime.

La causa, ovvia, l'incremento di drag (resistenza all'avanzamento) conseguente al maggior carico prodotto. Queste le linee guida sotto il profilo aerodinamico, a cui Binotto ha aggiunto la profonda evoluzione che subirà la power unit, a livello di motore endotermico. Le differenze sostanziali anche a livello di architettura, riguarderanno principalmente le teste, e le camere di combustione. Di fatto uno sviluppo che testimonia quanto, nonostante il prossimo anno sia il settemo dell'era ibrida, sia tuttora ampio il margine di sviluppo delle power unit. Proprio nell'ambito del propulsore, pare logico considerare le evoluzioni che vedremo nel 2020, un ponte con il 2021, sia a livello di efficienza termodinamica e di conseguente riduzione delle emissioni di CO2. Binotto, non ha fornito maggiori dettagli, e non era lecito aspettarsi nulla di più in tal senso, ma da nostre fonti, già da un paio di mesi circolano voci che vedono uno sviluppo profondo delle sospensioni rispetto a quelle della SF90, con un accento a quella anteriore, che potrebbe essere dotata di un terzo elemento (he-

ave damper) idraulico, nonostante il suo divieto nel 2021. Man mano, alla spicciolata ci stanno arrivando informazioni sempre più dettagliate sulla Rossa 2020, alcune a conferma, altre a smentita di varie ipotesi progettuali. A breve, su AS saremo in grado di delineare con maggiore precisione il nuovo progetto. Nel frattempo, è corretto sottolineare che la monoposto del prossimo anno, a livello telaio/sospensioni, porterà la firma di Simone Resta, rientrato in Ferrari da alcuni mesi, e di cui inizialmente era stato indicato il suo impegno solo sulla monoposto 2021. In un certo senso la notizia di maggiore rilevanza a livello tecnico fornita da Mattia Binotto è stata questa: Resta (padre della SF70H e SF71H) è già da tempo impegnato sul progetto 2020. Non è un fatto trascurabile! ●

PROFONDO SVILUPPO SULLA NUOVA FERRARI

La nuova Ferrari che sta nascendo sotto la sigla di progetto 671 rappresenterà un profondo sviluppo della SF90 con ovvio accento sui punti deboli palesati dalla Rossa in versione 2019





GETTY IMAGES

OUT WASH FERRARI SF90

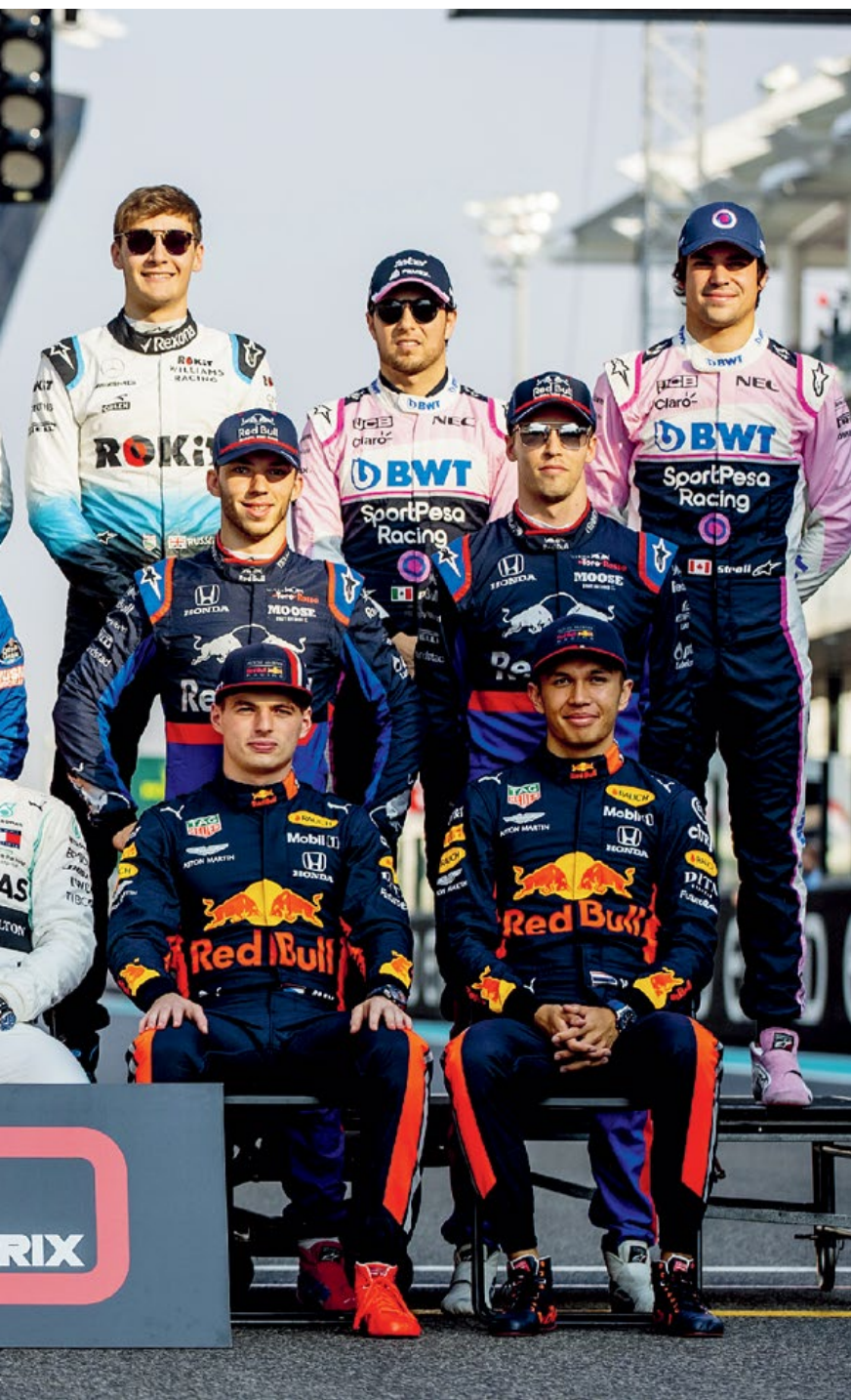
LA VISTA FRONTALE DELLA SF90, EVIDENZIA IL LEIT MOTIV DI QUESTO PROGETTO. L'OUT WASH, CIOÈ LA DEVIAZIONE ALL'ESTERNO DELLE RUOTE ANTERIORI DEI FLUSSI CHE IMPATTANO L'ALA. UN'IMPOSTAZIONE NON SBAGLIATA, CONTRARIAMENTE ALL'OPINIONE COMUNE, INFATTI, IL CONCETTO È STATO RIPRESO DA PIÙ SQUADRE NEL 2019 E SARÀ MUTUATO ANCHE DA MERCEDES E RED BULL NEL 2020.

PIUTTOSTO, SULLA SF90 È STATO ESTREMITAZZO, CONDIZIONANDO TUTTO IL PROGETTO, CON UN BASSO CARICO AERODINAMICO PRODOTTO, SOLO PARZIALMENTE CORRETTO CON L'ESTESO PACCHETTO SINGAPORE.



Indovina chi chiede cosa...

LETTERA A BABBO NATALE CON UN GIOCHINO: A OGNI RICHIESTA SCRIVI UN NOME DI UN PILOTA E POI VERIFICA ALLA VOCE SOLUZIONI SE CORRISPONDONO



Indovina chi chiede cosa... Facciamo una volta tanto un giochino A ogni richiesta per babbo natale scrivi un nome di un pilota, poi verifica sotto se corrispondono, ma non barare (cit.).

Caro Babbo Natale,

1. Lo so che non sono andato come ti aspettavi, ma pensavo che bastasse chiedere e papà comprava. Posso avere un'identità più precisa?

2. Sono stato davvero bravo. Pensa che ho iniziato così-così, eppure sono stato promosso, poi è andato (quasi) tutto bene. Ti chiedo se posso avere la certezza di stare dove sono!

3. Mi faresti iniziare la stagione in crescita come

I PROTAGONISTI DELLA F1 2019

Foto ricordo per i protagonisti del Mondiale 2019 nella loro ultima apparizione ad Abu Dhabi. Non tutti li rivedremo in azione il prossimo anno

nell'ultima parte del 2019? Ne ho bisogno perché ambisco a vestirmi come te.

4. Guarda se mi concedi un altro ruota a ruota come quello pazzesco con sua maestà mi fai già felice.

5. Vorrei chiederti una macchina così forte, ma così forte che se nel "tutto o niente" è niente, lascio per manifesta decadenza, altrimenti zittisco tutti.

6. Non che ci sia da piangere adesso, ma non rido più come una volta. Mi daresti una macchina che mi consenta di ricordare a tutti chi sono?

7. Avrei bisogno di dimostrare di essere più di un conto in banca.

8. La sfera privata è distrutta, devo buttarmi anima e corpo nel lavoro, o la va o la spacca, mi dai una possibilità?

9. Faccio sempre il mio, ma nessuno mi da una chance con un top team. Si lo so che l'ho già avuta, ma potrei averne un'altra?

10. Vorrei avere la possibilità di festeggiare quando merito di farlo.



TUTTO SOMMATO PENSO DI AVER DATO TANTO, MA RICEVUTO POCO DI FATTO NON CREDI DI ESSERE GIÀ IN DEBITO CON ME?

11. Potresti darmi un compagno di squadra che non mi chiude contro un muro in picchiata a 300 km/h?

12. Vorrei farmi più amici, mi odiano tutti, ma non capisco perché.

13. Tutto sommato penso di aver dato tanto, ma ricevuto poco di fatto non credi di essere già in debito con me?

14. Sono un diamante grezzo, ma così non riesco a brillare per farmi notare, mi aiuti a dare una lucidità alle mie possibilità?

15. Non so bene quale ruolo abbiano deciso per me. Potresti farmi uscire dal cono d'ombra?

16. Senti ... hai capito no? tra leggende poche parole.

17. Lo so, sono il più facile di tutti, mi basta un gelato.

18. Mi fai capire perché i miei connazionali quando commentano le mie gare dicono sempre più spesso che sono svizzero?

19. Selfie?

20. Secondo me hai più renne di quel che si dice per fare tutti i giri che fai.. Non so se bari, ma me ne daresti qualcuna per andare veloce come il vento come te? ●

LE SOLUZIONI

Hamilton (16)
Bottas (8)
Leclerc (13)
Vettel (5)
Verstappen (20)
Albon (2)
Sainz (10)
Norris (19)
Ricciardo (6)
Ocon (11)

Kvyat (15)
Gasly (4)
Perez (9)
Stroll (1)
Raikkonen (17)
Giovinnazzi (3)
Grosjean (18)
Magnussen (12)
Russel (14)
Latifi (7)

Il muro di gomma

ECCO CHE COSA C'È DIETRO ALLA DECISIONE UNANIME DEI TEAM DI NON UTILIZZARE LE PIRELLI IN CONFIGURAZIONE 2020. TUTTI I RETROSCENA

di Alessandro Gargantini

Nei test svolti lo scorso 3 e 4 dicembre a Yas Marina sono stati valutati per l'ultima volta gli pneumatici che la Pirelli ha sviluppato per la prossima stagione al termine in un processo di sviluppo cominciato nel mese di marzo. La scelta delle gomme era uno dei punti ancora aperti in vista del prossimo mondiale. In una votazione avvenuta via email lo scorso 10 dicembre, le dieci squadre presenti in Formula 1 hanno espresso l'unanime decisione di continuare con le specifiche usate nel 2019 anche l'anno prossimo. Non si è trattato di una sorpresa, visto che le preferenze delle squadre erano ampiamente emerse in precedenza, ma è il caso di comprendere cosa sta a monte di questa scelta apparentemente anomala visto che, pur a regolamento tecnico immutato, le monoposto saranno soggette ad aggiornamenti e sarebbe lecito attendersi un'evoluzione anche degli pneumatici per restare al passo. Iniziamo col dire



**AGLI ULTIMI TEST
IL NO DEFINITIVO**

Nei test svolti a Yas Marina lo scorso 3 e 4 dicembre l'ultima valutazione per gli pneumatici in versione 2020 ha portato i team a decidere di proseguire anche nella stagione ventura con le Pirelli 2019

che sarebbe completamente sbagliato parlare di una bocciatura del prodotto sviluppato dalla Pirelli, perché la decisione presa è frutto di un preciso orientamento dettato da ragioni di natura sia economica che tecnica, oltre che di pianificazione. Gli investimenti di sviluppo compiuti dalla factory della Bircocca saranno comunque utili in chiave 2021.

Ragioni di planning, economiche e tecniche

La decisione presa dalle squadre è dettata dalla priorità di limitare al massimo gli interventi sull'aerodinamica delle monoposto in chiave 2020, visto che il nuovo prodotto della Pirelli, dotato di profili anteriori e posteriori diversi, avrebbe comportato la necessità di apportare nuove soluzioni in particolar modo sul posteriore, estremamente sensibile non solo alla variazioni dei profili degli pneumatici, ma anche alla loro deformazione. Le specifiche che la Pirelli avrebbe introdotto nel 2020 avrebbero consentito di gestire nella maniera più appropriata la naturale evoluzione tecnica delle monoposto che, pur a parità di regolamento, avrebbe portato più carico e stress sulla copertura. Oltre che a tempi sul giro più rapidi.

Tutti i team concordati, eppure...

Per fare un po' di chiarezza sulle motivazioni che hanno portato le squadre alla decisione di continuare anche l'anno prossimo con il prodotto che, pur in assenza di specifiche problematiche, sarà vecchio di un anno, è necessario ripercorrere le tappe che hanno portato alla presente situazione. All'inizio della stagione 2019, la Pirelli ha introdotto un pneumatico di maggiore consistenza, in discontinuità con l'anno prima quando erano state richieste alla factory della Bircocca delle mescole molto morbide, che portavano come naturale conseguenza un elevato degrado e blistering in alcune gare. In aggiunta, quest'anno è stata ampliata la spaziatura tra due di tipi mescole che l'anno scorso avevano performance troppo vicine in termini di tempi sul giro. Nelle prime corse della stagione, come avviene ogni anno, i team non avevano ancora una completa conoscenza della nuova gomma. Quando si va su una specifica che fornisce meno degrado, più consistenza e risolve il problema blister, il rovescio della medaglia è la maggior difficoltà nel warm-up e nel mandare calore sui cerchi per ottenere temperature di funzionamento che determinano il grip. Questo è fondamentalmente la sfida che ha impegnato le squadre quest'anno. La Mercedes ha compreso rapidamente le caratteristiche della gomma introdotta a inizio stagione e, complice una monoposto molto ben riuscita come la W10, ha esercitato un vasto predominio nella prima fase del mondiale che ha provocato una situazione nella quale alcuni team avevano espresso la richiesta di tornare alle gomme del 2018, oggetto di una votazione dall'esito negativo tra le squadre a Spielberg lo scorso mese di luglio.

Pressioni più alte per l'aumento prestazionale

In quel momento la Pirelli era già in piena fase di sviluppo per quel che concerne la gomma del 2020, visto che, secondo il regolamento, la composizio-



fotografie LAT

DECISIONE ALL'UNANIMITÀ

Sopra Lando Norris, sotto Fittipaldi sulla Haas VF-19, a destra Esteban Ocon su Renault: la decisione dei team di proseguire anche nel 2020 con gli pneumatici di quest'anno è stata unanime

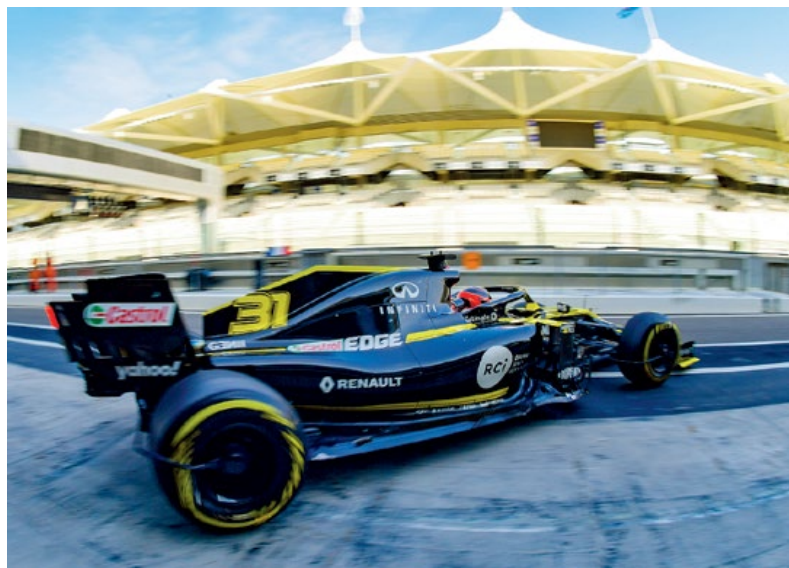
ne del pneumatico per l'anno successivo va omologata e depositata entro il primo settembre dell'anno precedente. Per questo motivo, già nel mese di marzo la Pirelli aveva cominciato a sviluppare un nuovo prodotto in grado di sviluppare meno surriscaldamento, migliorare l'integrità e il profilo di usura. Anche quando il regolamento tecnico è fermo, l'evoluzione delle macchine porta fisiologicamente a una diminuzione dei tempi sul giro stimabile attorno a 1 - 1,5 secondi.

A parità di gomma, l'unico modo di gestire l'aumento prestazionale e il maggior carico sarebbe quello di alzare le pressioni, con un conseguente incremento di riscaldamento e degrado. Le specifiche testate nelle prime sessioni dell'anno, cieche per





le squadre, andavano in tale direzione. Parallelamente al lavoro in corso alla Pirelli nella definizione dello pneumatico 2020, nel mese di giugno le squadre avevano avanzato nuove richieste con la finalità di allargare il working range, diminuire degrado e il surriscaldamento. Pirelli ha recepito i nuovi input, ma non ha avuto il tempo materiale di intervenire in vista test di Silverstone di luglio. Gli uomini di Mario Isola hanno introdotto nuove specifiche nella sessione del Paul Ricard (settembre) e in quella successiva di Barcellona (ottobre), dove alcune soluzioni nuove hanno dato esito positivo, ma non sono state provate su tutte le macchine e di conseguenza è stata presa la decisione di andare avanti con un prodotto in continuità con il lavoro iniziato



lo scorso marzo, che consentiva di migliorare l'impronta della gomma grazie alle pressioni più basse. *«Migliorando il profilo di usura si distribuiscono meglio la temperatura e le pressioni di contatto sotto l'area d'impronta, con la conseguenza di ottimizzare surriscaldamento e degrado»*, ha spiegato Mario Isola. Quest'ultimo prodotto non era stato valutato positivamente ad Austin in condizioni (meteo e della pista) oggettivamente tutt'altro che ottimali. I test di Abu Dhabi sono invece stati condotti in maniera più completa, si sono confermate alcune caratteristiche attese, ovvero un picco di grip ridotto e una consistenza migliore e un minor surriscaldamento. Altri aspetti, invece non sono stati migliorativi.

Pro e contro

Al termine dei test di Yas Marina, le squadre si sono focalizzate sui pro e contro delle gomme 2019 e 2020. La scelta di continuare con il prodotto di quest'anno si basa sul fatto che la specifica 2020 ha un profilo sia anteriore che posteriore differente. Il posteriore delle monoposto attuali è molto sensibile alle variazioni. Non solo il profilo statico, ma anche la deformazione della gomma influisce sul comportamento aerodinamico della vettura. Con il prodotto ideato per il 2020, le squadre avrebbero quindi dovuto rimettere mano ai loro progetti per la prossima stagione per ottimizzare alcune parti della loro vettura come il fondo e le appendici aerodinamiche. Quest'aspetto avrebbe avuto un impatto sui piani di lavoro dei team, già fin troppo intasati, sui budget e sugli orientamenti tecnici. Le squadre hanno fatto liberamente le proprie scelte, non essendoci temi legati alle gomme di quest'anno, ben conscie del fatto che l'anno prossimo ci potrebbe essere la necessità di alzare le pressioni, con gli effetti collaterali ampiamente noti. Le priorità citate le hanno comunque portate in una scelta che va nella direzione della continuità.

Feed-back più mirati

Ricordiamo che per garantire la massima equità sportiva, le squadre che svolgono i test sono cieche per quel che concerne i piani di lavoro della Pirelli. Vengono distribuiti dei report di fine giornata al termine di ogni sessione, ma la squadra che è parte attiva dei test non è allineata con la casa Italiana e non conosce le finalità del test. Il riscontro sarebbe certamente migliore se ci fosse una maggiore comunione d'intenti tra la Pirelli e la squadra che svolge i test. Questo è quello che dice l'esperienza ed è un'area sulla quale la Federazione sta lavorando. Il lavoro svolto in ottica 2020 fornisce un importante patrimonio di dati ed esperienza che si rivelerà molto importante nella specifica del prodotto 2021, quando saranno introdotte le gomme da 18 pollici. È importante infine che con la Federazione si finalizzi a breve la "Target Letter" in chiave 2021 visto che c'è il rischio che vengano sottoposte alla Pirelli troppe richieste da troppi attori che hanno esigenze... troppo diverse, visto che l'obiettivo finale non può essere che aver il miglior compromesso per i piloti e per le dieci squadre nell'interesse dello sport. ●



Le ragioni del no

IL NUOVO PROFILO DELLE PIRELLI 2020 AVREBBE COSTRETTO I TEAM AD AFFINARE L'AERODINAMICA DELLE NUOVE MONOPOSTO

Iteam all'unanimità, lunedì 9 dicembre, si sono espressi a favore del mantenimento delle costruzioni 2019 per i pneumatici da adottare nel 2020, scartando quelli con nuova struttura proposti da Pirelli, e messi a confronto con i precedenti nei test interstagionali ad Austin e dopo l'ultimo Gp ad Abu Dhabi. Una scelta che era nell'aria, vista l'opinione negativa da parte di molte squadre, già dopo il primo test, poco soddisfatte del grip iniziale prodotto dalla nuove coperture, che richiedevano un warming up più lungo (fatto di cui comunque la Pirelli aveva informato i team, per meglio comprendere il comportamento delle gomme). Ma, nei fatti, cosa ha prodotto questa scelta? Per capirlo, partiamo dagli obiettivi che si era posta la Pirelli. Analizzando il comportamento dei pneumatici 2019, a stagione in corso, la scelta operata per le nuove costruzioni, aveva come obiettivo l'adozione di pressioni interne più basse, incrementando l'area di contatto tra pneumatico e asfal-

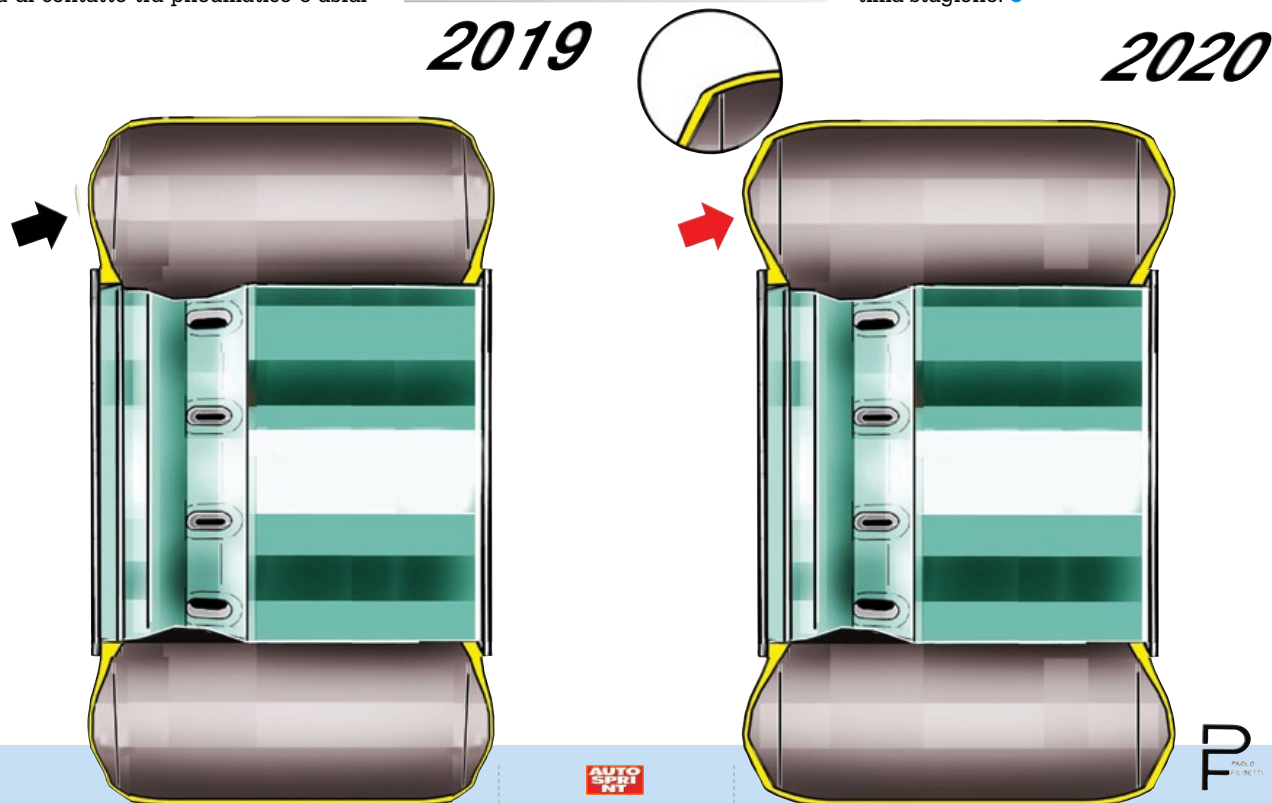
to (contact patch) e migliorando la distribuzione dell'energia applicata al pneumatico. Così si sarebbe evitato, o comunque fortemente ridotto il surriscaldamento della fascia di rotolamento.

Non si trattava dunque di modifiche volte ad incrementare le prestazioni degli pneumatici, bensì ad aumentarne/mantenere

GOMME A CONFRONTO

NEL DISEGNO A CONFRONTO I PNEUMATICI CON COSTRUZIONE 2019, SCELTI DAI TEAM PER IL PROSSIMO ANNO E QUELLI DI NUOVA COSTRUZIONE 2020, SCARTATI. SI PUÒ NOTARE COME LA DIFFERENZA MAGGIORE SIA NEL DIVERSO PROFILO DEL FIANCO, PIÙ PANCIUTO NEGLI ULTIMI. QUESTA CARATTERISTICA AVREBBE IMPLICATO UN NUOVO AFFINAMENTO DELL'AERODINAMICA DELLE MONOPOSTO, GIÀ IN FASE AVANZATA DI REALIZZAZIONE.

il livello di integrità, come Mario Isola responsabile competizioni Pirelli, ci aveva chiarito. È infatti, da considerare nell'equazione, l'incremento di carico che le vetture 2020 produrranno rispetto a quelle 2019 (con regolamento immutato) che porterebbe, sulla carta, ad un miglioramento dei tempi sul giro di circa un secondo e mezzo. Incrementando, la superficie di contatto, la maggiore energia applicata sui pneumatici (a causa del maggior carico) sarebbe stata meglio distribuita. Opposto, per contro, per le costruzioni 2019, l'unica leva possibile per mantenere un elevato livello di integrità del pneumatico sarà l'incremento delle pressioni interne. Palese il fatto che questa strada, sia meno valida per il contenimento del degrado e surriscaldamento del pneumatico, dunque poggia su altri fattori decisivi. Pirelli, per adottare pressioni più basse di circa 1,5 psi con le nuove costruzioni, aveva dovuto modificare il profilo delle gomme, ispessendolo di circa 4/5 mm, rendendolo nel confronto con il precedente, più panciuto. Questo fattore, è stato determinante nella scelta. Il nuovo profilo, infatti, avrebbe costretto i team ad affinare l'aerodinamica delle nuove vetture, specialmente al retrotreno, per il diverso impatto che i pneumatici avrebbero avuto con l'aria. Costi aggiuntivi dunque, in un anno in cui le squadre saranno di fatto impegnate su due programmi paralleli, 2020 e 2021. Inoltre, alcuni team hanno compreso tardi il corretto utilizzo delle gomme 2019 e considerato strategicamente corretto capitalizzare gli sforzi compiuti nel corso dell'ultima stagione. ●



**LASCIA UN SEGNO.
CONQUISTA IL SOGNO.**

ROMA, 29 MARZO 2020

**MARATONA
& STAFFETTA**

ISCRIVITI SUBITO!

55 EURO

FINO AL 31 DICEMBRE.



runromethemarathon.com

Sei pronto a **correre** per le strade del **museo a cielo aperto** più straordinario al mondo? Vivi l'esperienza della **maratona a Roma**, 42,195 km che ti faranno restare senza fiato. Quest'anno, inoltre, c'è una grande novità: la **staffetta Run4Rome**, un'impresa da condividere in **team**. Scegli 4 amici e corri in successione, ognuno sarà il protagonista di una parte del percorso... per una **vittoria di gruppo!**

powered by

unfront

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

Italia
Marathon
Club



QUARANTA ANNI FA ESATTI NASCEVA LA PIÙ AMBIZIOSA TRA LE CREATURE DI MORRIS NUNN, DESTINATA A FAR DECOLLARE IL TEAM CON REGAZZONI AL VOLANTE E I SOLDI UNIPART PER BUDGET. PERÒ IL DRAMMA DI LONG BEACH 1980 ROVINA TUTTO, ANCHE SE LA MONOPOSTO È POI PROTAGONISTA DI UNA CARRIERA OSCURA, LUNGA E SORPRENDENTE, NARRATA QUI PER LA PRIMA VOLTA...

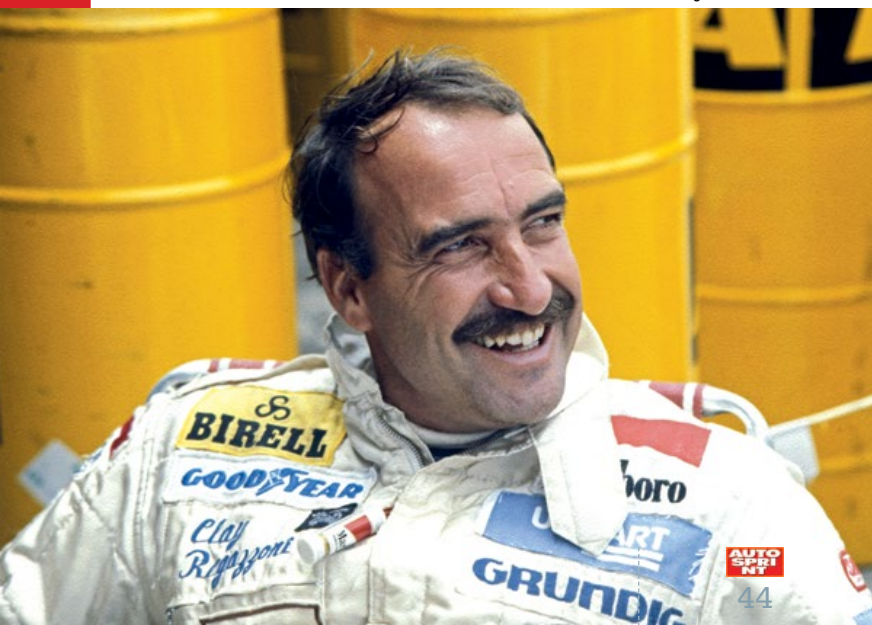
di Mario Donnini

Ensig

la predestin



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



Certe macchine sembrano sogni che si sforzano di diventare realtà e quasi ci riescono, anche se poi il brusco risveglio spazza via tutto, consegnando ai ricordi una realtà ben diversa, ma non per questo solo negativa. In poche righe è questo il senso dell'intensa storia relativa all'Ensig N180, che proprio quarant'anni fa stava nascendo presso la factory di Morris Nunn.

Il tecnico britannico era in F.1 dal 1973 e per sette stagioni filate aveva mangiato la polvere con budget risicatissimi e vetture concettualmente interessanti ma forzatamente raffazzonate.

I soli due modelli davvero interessanti, ossia la 176 e la 177, nel biennio 1976-1977, rispettivamente nelle mani di Chris Amon prima e Clay Regazzoni più Patrick Tambay poi, avevano dimostrato ottima competitività, malgrado un motore Cosworth

NEL 1980 MORRIS NUNN VUOLE RIPERCORRERE LE ORME DI FRANK WILLIAMS IN F.1: FROM ZERO TO HERO, OSSIA DAL NULLA A TOP MANAGER, TROVANDO ANCHE LUI SPONSOR BUONI PER OPERARE IL SALTO DI QUALITÀ. NASCE COSÌ LA ENSIGN N180, DESTINATA A ESSERE GUIDATA DA CLAY REGAZZONI, 41ENNE MA ANCORA FORTISSIMO AL VOLANTE. È IL VIA DI UNA STORIA TRAVAGLIATA E INTENSA

n N180

ata



sfiatato montato sulla macchina di punta, prestato direttamente a Mo da Bernie Ecclestone. Tanto per capirci, Morris Nunn in quegli anni nello slang del Circus viene soprannominato "No Munn", che sta per "no money", cioè senza un soldo. Chiara la faccenda?

Poi però, dai e dai, la grande opportunità arriva. Se negli anni precedenti il Costruttore e team manager inglese aveva avuto una mano da soci temporanei e sponsor quali lo statunitense Chuck Jones e Teddy Yip di Hong Kong, in vista della stagione 1980 arrivano finalmente soldi veri, grazie al budget della Unipart in veste di title sponsor.

Il salto di qualità grazie alla Unipart & "Rega"

Per carità, mica montagne di sterline, ma filigrana fresca che consente finalmente d'assumere gente

CON CLAY CI FU UNA REDAZIONE MANCATA

Sopra, l'immenso Clay Regazzoni in qualifica a Long Beach 1980 con la N180 (seguito dalla McLaren M29 di John Watson) nel suo ultimo weekend in F.1 a seguito del crash alla Shoreline Drive, in cui perse l'uso delle gambe. Nell'altra pagina, Jan Lammers col team boss Morris Nunn e, sotto, Clay da pilota dell'Ensign, nel 1980

valida, rinfoltire il gruppo dei meccanici - non più di venti persone in tutto, ma di quei tempi è grasso che cola - e prendere gente di sicuro valore al tavolo da disegno e a dirigere le operazioni in pista. Ecco che arrivano infatti i tecnici Ralph Bellamy, ex Copersucar, e Nigel Bennett, ex Lotus, sotto i quali opera per curare la squadra in pista l'ex capomeccanico della McLaren Gary Anderson - futuro progettista Jordan -. E la grande novità è il ritorno nel team di Clay Regazzoni, che già nel 1977 aveva fatto grandi cose in pista, malgrado il budget ridicolo. Tanto per dire, nel Gp d'Italia subito dopo il via il Baffo s'era issato per qualche attimo addirittura in seconda posizione, a dar l'impressione che con qualche dollaro in più il connubio tra lui e l'Ensign avrebbe assicurato non solo scintille ma anche entusiasmante sostanza. Ecco, ora non manca nulla.



← C'è Clay, c'è Nunn, c'è un bel progetto e ci sono le svanziche a garantire benzina e vapore. Ora c'è solo da sgrassare la macchina, tenere giù il piede e vedere cosa succede.

La N180 è un progetto convenzionale

Visto che l'occasione di correre full budget a Nunn non era mai capitata prima nella vita, stavolta l'imperativo è non perdersi dietro idee strane, astruse o a disegni rivoluzionari. Così la N180 è una wing-car semplice, razionale e priva di fronzoli, destinata solo a esprimere il potenziale della squadra dalla quale promana. Contando soprattutto sulla raggiunta solidità della struttura e sulla classe sopraffina del suo 41enne pilota, che pochi mesi prima si è aggiudicato un Gp, in Gran Bretagna, con un altro team (ri)nato dal nulla, in questo caso grazie a capitali arabi, ossia la neo-stellare Williams.

Debutto promettente, ma poi c'è il dramma

Al Gp d'Argentina, gara d'apertura del mondiale 1980, arriva subito un segnale di quelli potenti, perché il vecchio Clay in prova è stupendo ottavo, malgrado qualche guaio di montaggio della carrozzeria, che tende a staccarsi. Poco da fare in corsa, perché la rottura del cavo dell'acceleratore gli tarpa le ali. La componentistica si mostra la croce della giovane N180, perché in Brasile a stoppare il campione svizzero è nientemeno che la pompa della benzina, dopo che aveva trovato posto in griglia di partenza in sesta fila.

Kyalami, circuito tradizionale sede del Gp del Sudafrica, diventa momento di crescita, perché è la prima volta (e purtroppo resterà l'unica) in cui Regazzoni riesce a vedere il traguardo con la N180, prima che arrivi il fatidico Gp Usa West 1980 a Long Beach, il 30 marzo. Data che cambia la vita a tutti. Soprattutto a Clay, ma, in fondo, anche a Morris Nunn, al team Ensign e alla sfortunata N180.

Shoreline Drive, sinonimo di terrore

Il finale di gara, in realtà, vedrebbe "Rega" in gran forma come ai vecchi tempi, girare tranquillamente in top five con una N180 che sta facendo meraviglie, dopo un non eccezionale 23esimo tempo in prova. Long Beach è da sempre gara a eliminazione e lo svizzero si sta dimostrando una volta di più grande specialista del tracciato su cui nel 1976 ha colto la sua ultima vittoria nel suo doppio ciclo alla Ferrari. Siamo al 50esimo degli 80 giri in programma e se il Baffo continua di questo passo perfino il podio potrebbe essere un'opzione...

Giunto alla Shoreline Drive, il vecchio Clay pesta deciso come sempre il pedale del freno, ma non ci trova più niente. La rottura gli consegna una macchina ingovernabile, che s'infila in una via di fuga che in realtà è una strettoia quasi letale, circondata e strozzata da muretti e con una monoposto parcheggiata da inizio gara, la Brabham del ritirato Ricardo Zunino, protagonista di una toccata subito dopo il via. Clay non ha possibilità di rallentare la macchina e agisce alla disperata. L'impatto con la Brabham è terribile e non finisce qui.

Quando la cinetica lascia spazio alla cronaca, sembra d'assistere a una scena tratta da una zona di



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

guerra ovvero da un incidente aereo. Il vecchio campione giace ferito nella sua monoposto, col motore che spostandosi gli ha offeso la schiena. Non camminerà mai più, ma, se non altro, avrà salva la vita, grazie a una tempra fisica eccezionale.

La fine del sogno iridato N180

L'analisi del tutto in fondo è semplice. Il supporto del pedale del freno si è spezzato al momento sbagliato e nel posto peggiore. Punto. La F1 perde per sempre uno dei suoi campioni più amati, che con immensa dignità continuerà vita e carriera, insegnando all'uomo a non arrendersi mai. Paradossalmente, il team Ensign, Morris Nunn e ciò che resta del progetto N180, non riescono invece a riprendersi dal trauma, tanto che da lì in poi si registrano l'addio ai sogni di gloria e pochi sussulti esclusivamente alla sola sopravvivenza del tutto.

Nunn è a pezzi, l'immagine del team appare quasi



LAT





TANTI PILOTI PER SOSTITUIRE CLAY

A lato, Needell a Montecarlo 1980, sotto, Gaillard in Spagna, al centro, Clay in Sudafrica, nell'altra pagina, Lammers in Canada e Lees in Olanda. Qui sotto, Surer nel 1981 con la N180B e una rara immagine in bianco e nero di Londono sulla stessa vettura in prova in Brasile 1981. A destra, verso il basso, Crawford campione britannico di F.1 nel 1982 e con la stessa N180B ma in versione Can-Am, in tre diverse immagini della stagione 1982 della serie nord-americana

compromessa, perché le responsabilità dei vari cedimenti della componentistica fin dalla prima gara è chiara, per non parlare di quel maledetto freno kappadò. Così Mo blocca lo sviluppo della N180 che non viene alleggerita, risultando nel prosieguo della stagione poco affidabile e inguaribilmente lenta. Si alternano alla guida Gaillard (in Spagna), Needell e quindi Lammers, cui si affianca provvisoriamente Lees, ma nessuno cava un ragno dal buco, con un 12esimo posto di Jan quale miglior risultato. Per il resto è tutta una mitragliata di mancate qualificazioni. E la Unipart se ne va. Addio, sogni di gloria.

Quel 1981 con Surer grande 4° in Brasile

Il 1981 sembra essere la solita annata della solita Ensign: senza soldi e senza ambizioni. Tanto che in Brasile promette di correre Ricardo Londono, narcotrafficante colombiano d'alto rango, stoppato dopo le prime prove per l'assenza di requisiti per la necessaria superlicenza. E proprio in questa situazione quasi irrealistica il supplente Marc Surer, svizzero come Clay, imbrocca sotto l'acqua la gara della vita, giungendo clamoroso quarto, a un passo dal podio, con la N180 in versione B, vecchia ma tosta. Surer sarà poi sesto a Monaco, cedendo più





SUTTON-IMAGES.COM



avanti spazio a uno ben messo con gli sponsor, il cileno Salazar, il quale a sua volta vivrà un giorno di esaltazione al Gp d'Olanda, finendo sesto pure lui. Pensa te che storia: nel 1981 la N180B, alla seconda annata, ma stavolta da poveretta, fa piazzare il team all'11esimo posto tra i Costruttori - con ben 17 team in ballo -, collocandosi subito dopo la prestigiosa Tyrrell. Per la N180B è un gran bel commiato dal mondiale, visto che nel 1982 verrà portata solo in Sudafrica, non prendendo parte alle prove in un weekend agitato da scioperi e polemiche. Dal punto di vista F.1 iridata la storia finisce qui, ma, per certi versi, il bello deve ancora venire.

La N180B regina del F.1 British Championship

In tutto sono quattro le N180 sfornate e costruite da Morris Nunn, nel biennio 1980-1981, tre il primo anno, una il secondo. La prima, siglata Mn11, è quella distrutta a Long Beach. La seconda, siglata Mn12, viene utilizzata nel 1980 da Needell, Lammers e Lees, mentre la terza, con cui in quell'anno corrono lo stesso Needell, Gaillard, e Lammers, viene riciclata nel 1982 nel British F.1 Championship, serie inglese con vecchie vetture da Gp, con al volante Joe Castellano, il chirurgo plastico italo-americano che riesce a vincere a Brands Hatch, mentre il suo compagno di squadra Jim Crawford, con il quarto e ultimo telaio prodotto, siglato Mn15 - quello prodotto per il 1981 e protagonista del 4° posto di Surer in Brasile -, s'aggiudica ben quattro gare e il titolo. È un gran finale di carriera in F.1, con la monoposto che sbanca la serie British quando ormai sembrava tecnicamente e agonisticamente finita.

Altra gloria in Can-Am e Interserie!

E a questo punto la storia si fa strana e inattesa davvero, perché lo scozzese Jim Crawford col suo telaio Ensign gioca il tutto per tutto, lo fa carrozzare e emigra in America e Canada, per partecipare alla serie Can-Am. La vecchia Ensign ex Surer ora schierata dal Fernley Racing va come il vento, nel 1982 è seconda al debutto a Trois Rivieres e l'anno dopo è contender fino alla fine per il titolo, cedendo solo alla Frisbee di Jacques Villeneuve, fratello del compianto Gilles, ma dopo aver comunque vinto a Lime Rock e a Mosport, ovviamente con Crawford.

FINALE DI CARRIERA IN STILE CARROZZATO!

Sopra, Eliseo Salazar in Olanda 1981, Gp in cui giunse gran sesto. In alto a destra, Jim Crawford con la Ensign ulteriormente modificata per la Can-Am 1983, quando ottenne due sonanti vittorie. A destra, gli ultimi scampoli di carriera per l'ormai stagionata N180 nelle tre colorazioni adottate dal 1983 al 1987 nell'Interserie dal gentleman svizzero Rudi Jauslin, che vediamo, in basso a destra, nell'abitacolo della sua vettura a Most 1987, al canto del cigno della N180B nelle gare per vetture moderne

Sembrirebbe il canto del cigno, invece no. Perché nel frattempo il telaio Mn14, ex Lammers ed ex Castellano della N180, è stato a sua volta riconvertito in monoposto carrozzata e schierato dal gentleman driver Rudi Jauslin nell'Interserie, a partire dal 1983. Jauslin con la vecchia Ensign sfreccia addirittura fino alla gara di Most del 1987, portando a otto le stagioni di corse del modello N180, con un 4° posto a Siegerland 1983 come miglior risultato.

La strana cabala rossocrociata della N180

La N180 poteva piazzarsi quarta a Long Beach '80 con lo svizzero Regazzoni, sfortuna maledetta a parte, giunge quarta con lo svizzero Surer in Brasile 1981 e infine è di nuovo quarta, sempre con uno svizzero, Jauslin, in un'oscura gara Interserie, quale ultimo giorno di gloria. C'è un pizzico di cabalistica poesia, in tutto questo, a chiudere una storia difficile, travagliata ma non priva di luci, bagliori e immensa passione, per tutti coloro che, almeno per un giorno, un mese se non addirittura per anni si sono trovati a guidare l'inaffondabile Ensign N180. ●



ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE

**AUTO
SPRI
NT**



SCONTO DEL 45%
ABBONATI A SOLI
€ 80 PER 1 ANNO
PER NON PERDERE IL MEGLIO
DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a

**AUTO
SPRI
NT**

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

oppure spediscilo a

**Diffusione Editoriale Srl,
Via Clelia 27 – 00181 Roma**

Telefono: 06.78.14.73.11
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53

Per pagamenti con carta di credito o PayPal
puoi visitare il sito **www.abbonatiweb.it**

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2020.
Per abbonamenti all'estero, visita **www.abbonatiweb.it**

Mi abbono per un anno a **AUTO SPRI NT** al prezzo speciale di **€ 80,00**

Cognome e nome

Via

n°

Cap

Città

Prov.

Telefono

e-mail

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale “Abbonamento Autosprint”
di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo contieditore@legalmail.it

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2020.



di Alberto Sabbatini

HOCKENHEIM - C'è un'auto da corsa che potrebbe insegnare molto alla F1 in fatto di show: ha motore turbo, va forte, dà vita a gare spettacolari, combattute e imprevedibili. E fa pure rumore. Tanto rumore. Un rombo che non di resti che viene da un propulsore turbo: fragoroso e violento, old style, che dal vero è una delizia per le orecchie degli appassionati. È il DTM, acronimo di Deutsche Tourenwagen Masters cioè campionato turismo tedesco. Sei mesi fa le auto del DTM avevano stregato anche Andrea Dovizioso, che era stato chiamato come ospite di prestigio a correre una gara a Misano con l'Audi RS5.

In Italia il DTM è un mondo poco conosciuto perché ha sempre fatto apparizioni rare davanti a un pubblico di nicchia. Io però avevo assistito qualche anno fa alle finali DTM a Hockenheim: un evento epico, che raduna più di centomila persone e che per atmosfera non ha niente da invidiare a un

**SI, SONO IO NELL'AUDI RS5
DOMINATRICE DEL DTM!**

Il test a Hockenheim è servito per capire i segreti di queste vetture DTM. Prototipi sofisticati con mille funzioni: infatti, sopra Rast il campione 2019 mi ha dato un manuale per approfondire la guida della RS5: un libretto di 16 pagine dove ho imparato l'uso dei tanti comandi!



Audi DTM

esempio per la F.1

ABBIAMO PROVATO LA RS5 CHE HA VINTO CON RAST IL TURISMO TEDESCO. UN VERO PROTOTIPO, ALTRO CHE TURISMO. ECCO PERCHÉ LA SUA TECNOLOGIA PUÒ ESSERE DI GUIDA PER LA F.1 CHE INSEGUE LA STANDARDIZZAZIONE DEI COMPONENTI



TESTSPRINT IN PISTA

Gran Premio di Formula Uno, anzi attira come spettatori interessati persino gli stessi piloti di F.1. Perciò quando l'Audi Sport mi ha invitato come giornalista a provare proprio a Hockenheim la loro RS5 DTM che con René Rast ha vinto il campionato 2019, non ci ho pensato un attimo. Non soltanto perché guidare quell'Audi è un brivido davvero unico, ma anche perché è un modo speciale per scoprire da dentro le caratteristiche di un'auto da corsa e di una categoria da cui la Formula Uno potrebbe apprendere tantissimo in termini di tecnica e di show.

Non sono turismo ma prototipi

L'unica cosa che mi sembra sbagliata della categoria è il nome. DTM, ovvero l'acronimo che fa riferimento al Turismo Tedesco. Perché dà un sapore sbagliato di provincialismo a una categoria che invece è molto più internazionale di quanto si pensi. Ed è davvero tecnicamente al top. Le auto del DTM sono speciali perché "sembrano" delle vetture turismo da fuori, ma sottopelle sono dei prototipi veri e propri. Un po' come le "silhouette" degli Anni '80. Tanto per fare un paragone, le vetture DTM sono molto più auto da corsa rispetto alle GT3 classe Fia. Queste ultime, tutto sommato, sono auto stradali elaborate all'estremo. Ma per quanto siano state alleggerite e irrigidite, le GT3 sono vetture che hanno un'aderenza limitata in curva. Le auto DTM - Audi, BMW o Aston Martin che siano - invece sono veri e propri prototipi. Hanno rigidissimi telai in carbonio, un'aerodinamica raffinata con effetto suolo, sospensioni racing e motori 2 litri turbo. Sono più o meno equivalenti per tecnologia ai prototipi LMP2 di Le Mans, con la differenza che devono avere il motore montato anteriormente invece che dietro per analogia con i modelli stradali cui si ispirano. Infatti, per motivi di immagine, la carrozzeria deve replicare fedelmente quella di un modello stradale di linea coupé a due porte di ciascuno dei marchi coinvolti nel campionato. Ecco perché nel DTM le BMW sono ispirate come forma alla M4, le Aston Martin alla Vantage e le Audi, come quella che ho guidato io, alla RS5.

Volete una dimostrazione di quanto le auto DTM siano superiori alle GT? Basta andare ad esaminare i tempi sul giro. A Hockenheim, dove corrono tante categorie del motorsport, le GT3 girano in 1'38", mentre le DTM sono oltre otto secondi più veloci sul giro: la pole della prima gara DTM 2019 era sotto l'1'30". A titolo di paragone la pole di Hamilton con la Mercedes F.1 è stata di 1'11"7 nello scorso GP di Germania.

Regole uguali fra Dtm e Super Gt

A novembre il DTM ha coronato finalmente il proprio sogno di diventare una categoria "mondiale". I migliori team e piloti sono andati a correre in Giappone, al Fuji, contro le auto del Super GT giapponese. Una specie di finalissima mondiale, con Audi, BMW e Aston Martin da una parte contro Honda, Lexus e Nissan dall'altra! Una dream race. Una sfida fra due categorie che in realtà sono piuttosto simili. Già perché qualche anno fa, con lungimiranza, tedeschi e giapponesi decisero di assimilare i rispettivi regolamenti tecnici per iniziare un gemellaggio. Infatti da quest'anno le auto DTM hanno abbandonato il mo-





tore V8 4 litri aspirato che usavano ininterrottamente dal 2007 per passare ai 4 cilindri 2 litri turbo che erogano 610 cavalli: stesso tipo di motore impiegato in Giappone da Honda, Lexus e Nissan. I telai erano già analoghi per cui dopo questa "finale mondiale" di assaggio del Fuji, nei prossimi anni assisteremo a diverse sfide incrociate DTM-Super GT.

L'Audi che ha vinto il DTM 2019 con René Rast appartiene al team Rosberg. La squadra di papà Keke, attiva da tantissimi anni nel DTM. In questo campionato la presenza delle Case è semi-ufficiale. Nel senso che Audi Sport, per esempio, fornisce auto, ricambi e sviluppo tecnico a quattro diversi team (Rosberg, ABT, Phoenix e WRT); l'organizzazione di ogni squadra è autonoma ma tutti i team Audi condividono le stesse informazioni di assetto.

Mentre osservo l'Audi RS5 nel box ecco la prima sorpresa. I tecnici mi si fanno attorno per spiegarmi la macchina e... all'improvviso si mettono a parlarmi in italiano! Già, perché la linea di comando tecnico del team Audi-Rosberg è italiana. Il direttore tecnico è Nicola Palarchi, 43 anni, mentre il data performance engineer (l'uomo che analizza i dati alla telemetria), e che ha svolto il ruolo di ingegnere di pista per me,

SI SALE A BORDO TOGLIENDO LE PORTE

Le auto DTM, con l'Audi RS5, sono prototipi che solo nella forma assomigliano all'auto di serie. Le porte non si aprono, ma sono una specie di copertura laterale che viene aggiunta soltanto dopo che il pilota è a bordo: si sale senza di esse.

Sopra, Rast al mio fianco prima del test; in alto l'autore del test in azione a Hockenheim

è Davide Mainò, 31 anni. Tutti e due umbri, vengono da Castiglione del Lago, dove hanno iniziato la carriera con la Coloni. Con loro approfondire meglio le peculiarità dell'Audi DTM è stato più facile.

«L'Audi RS5 DTM si comporta in pista come un prototipo vero, a differenza di una GT3. È molto più rigida, rolla poco ed ha un'elevata downforce», mi spiega Palarchi. «E soprattutto è un'auto simmetrica nel suo layout tecnico: è perfettamente bilanciata e questo si riflette nella dinamica di guida. Per esempio ha il posto guida a sinistra ma a destra, per equilibrare la massa del pilota, c'è il serbatoio benzina mentre le GT3 sono sbilanciate e più pesanti dal lato guida». Tutte le vetture DTM per regolamento hanno il motore anteriore ma il cambio a 6 marce (elettroattivo con paddles al volante) è in posizione posteriore (schema transaxle) e bilancia perfettamente la massa del motore. Quello che è interessante nel DTM è l'uguaglianza tecnica di molti pezzi. In pratica il DTM ha già realizzato quella standardizzazione dei componenti di cui la F1 parla da anni per contenere i costi ma che non ha ancora raggiunto. Nel DTM, dove la Fia non ha voce in capitolo perché è un campionato "privato", i Costruttori si sono messi rapi-

damente d'accordo fra loro. Quasi il 70% delle auto è realizzato in comune: il telaio in carbonio (140 kg) viene da un fornitore unico, splitter, fondo e ali sono uguali, i freni e i relativi cestelli sono anch'essi di un unico fornitore (AP), come i mozzi e le sospensioni. Persino i componenti usati nei pit stop (pistole pneumatiche, dadi e cavi) sono uguali.

Se avete il dubbio che questa omologazione tecnica abbia penalizzato lo spettacolo, la risposta è no. «*Al contrario!*», mi spiega Palarchi, il direttore tecnico del team Rosberg. «*La formula funziona perché ha reso più vivaci e incerte le gare*». Nel DTM non c'è il divario fra vetture che si vede in F.1. Le prestazioni sono simili e la differenza è soprattutto di messa a punto. Perciò i distacchi sono minimi, nell'ordine di centesimi di secondo l'uno dall'altro. È successo più volte che il pilota ultimo in griglia vicesse la corsa. Due elementi hanno contribuito a spettacolarizzare le gare DTM. Uno è la presenza di diversi sistemi per favorire i sorpassi, fra cui il DRS come in F.1 e il *push to pass*, una novità di quest'anno grazie ai motori turbo, che fornisce per pochi secondi un overboost di potenza di 50 cavalli. L'altro elemento sono le gomme. Le macchine 2019 sono 150 cv più potenti delle vecchie. Ma gli pneumatici sono rimasti gli stessi del 2018, quindi sottodimensionati per la maggiore potenza. Per cui in gara le gomme si degradano in fretta e questo consente a piloti e team di improvvisare di più con pit stop e strategie di corsa. DRS o push to pass si possono usare anche se sei a tre secondi dal pilota davanti (non uno come in F.1), ma il numero di volte in cui farlo è limitato: non più di 12 a gara. Altra curiosità: il leader della corsa non può mai usarlo, nemmeno se sta seguendo un doppiato. Perciò chi sta davanti è più esposto al sorpasso e nien-

te è scontato in corsa fino all'ultimo. Insomma, la F.1 avrebbe da imparare moltissimo dal DTM sia dal punto di vista sportivo che tecnico. E non dovrebbe temere la standardizzazione tecnica: il DTM dimostra che non è quella a penalizzare lo show.

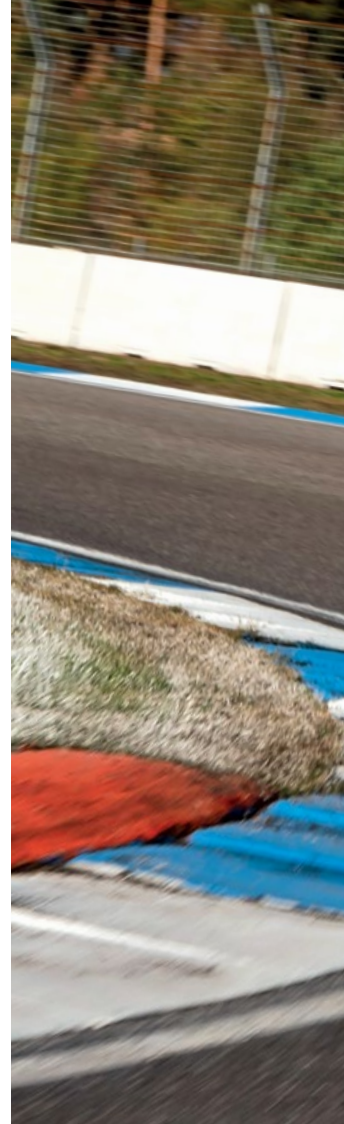
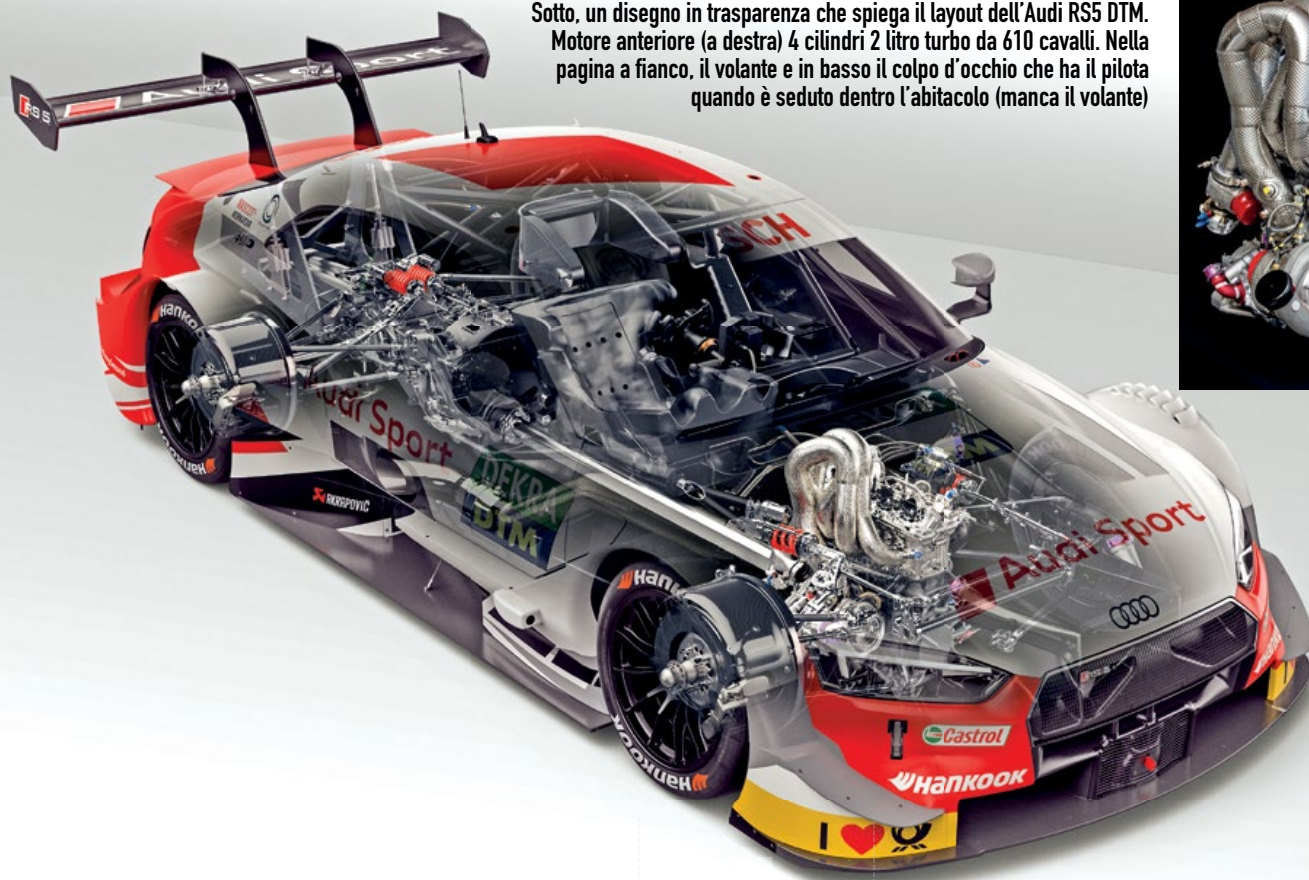
Mai tenere il motore a medi regimi

Per imparare a guidare l'Audi RS5 DTM mi hanno fornito un piccolo manuale d'uso: 16 pagine fitte di disegni, schemi e indicazioni. Per lo più sul funzionamento del display di bordo. Ma la più importante ne l'hanno detta a voce prima di partire: MAI tenere il motore a regime intermedio, attorno ai 4000 giri. Soprattutto in partenza, MAI far slittare la frizione a quel regime! Quando la macchina è in movimento, non accelerare lentamente ma a fondo. Si deve fare così sia partendo dai box, sia anche in pista in uscita dalle curve lente. Insomma, MAI parzializzare, ma cercare di restare sempre in un range di giri elevato, cioè con le prime luci della cambiata sempre accese sul display (indizio che siamo sopra i 6000 g/m). Perché mai? Mi hanno spiegato che è un difetto specifico dei motori turbo del DTM e di frequenze di risonanza: a regimi intermedi si generano forti vibrazioni di una frequenza tale che possono provocare persino la rottura dell'albero di trasmissione in acciaio! Nelle prime gare di campionato, più d'un pilota ha rotto la trasmissione semplicemente accelerando nel modo sbagliato in pit lane.

Una delle cose che fa la differenza nel DTM è che le termocoperte sono proibite. Senza di esse, il pilota è costretto a ripartire dal pit stop con gomme fredde che non hanno grip. Perciò serve un gran mestiere per gestire nel giro di uscita una macchina scivolosa, magari con l'avversario che ti arriva sotto a gomma

MOTORE 4 CILINDRI TURBO UGUALE PER TUTTI

Sotto, un disegno in trasparenza che spiega il layout dell'Audi RS5 DTM. Motore anteriore (a destra) 4 cilindri 2 litro turbo da 610 cavalli. Nella pagina a fianco, il volante e in basso il colpo d'occhio che ha il pilota quando è seduto dentro l'abitacolo (manca il volante)





calda. Quindi, a differenza della F.1, l'undercut nelle gare DTM spesso non è vantaggioso ma controproducente. E questo rimescola le tattiche di gara. Una volta che la gomma è calda, l'Audi RS5 DTM diventa impressionante da guidare. Frena fortissimo, è stabile e nelle curve veloci ha una aderenza a terra che fa impressione. Quasi da formula.

Quella viscosa curva sud!

Hockenheim all'inizio del test era umida e mentre guidavo di primo mattino con le rain sul viscido ero atterrito al pensiero di quel che era successo sul bagnato su questo stesso circuito nel GP Germania alla curva Sud, quella che immette sul rettillo d'arrivo. Ricordate? Metà dei piloti, compresi Hamilton e Leclerc, avevano perso il controllo sulla via di fuga scivolosa stampandosi sotto le barriere. René Rast, mi ha spiegato il perché. «Fai attenzione lì. Se esci dalla pista, la via di fuga è scivolosissima perché è lo strip dove si fanno le gare dragster e si deposita molta gomma a terra che col bagnato diventa peggio del sapone! Pensa che dopo aver vinto la gara DTM su bagnato, ero entrato nella via di fuga d'asfalto a passo d'uomo soltanto per salutare il pubblico sotto le tribune e... nonostante le precauzioni ho perso il controllo della macchina a bassissima velocità finendo nella ghiaia!». Con queste belle raccomandazioni, potete immaginare come me la sono presa cauta in quella maledetta curva nei miei pochi giri di guida.



←
 Altrove cercavo di pestare sul gas, ma ogni volta che dal Motodrom arrivavo lì alla curva Sud, il fantasma di Rast e Leclerc nella ghiaia mi si materializzavano ad ogni giro davanti al parabrezza.

L'Audi RS5 DTM ha dei limiti elevatissimi che un non professionista non riesce a sfruttare, ma ti rendi conto comunque di quanto la macchina sia performante. Ogni volta che osi un po' di più in frenata o in ingresso curva e temi che la macchina non ci stia dentro, l'Audi ti sorprende: si ferma oppure volta in un amen. Il limite è talmente alto che sei sempre ben lontano dal raggiungerlo. Però è facile bloccare le ruote in staccata e non te ne rendi conto da dentro l'abitacolo: te lo dicono solo i led che si accendono sul cruscotto. Ma è tardi per evitare di spiattellare. Due cose mi resteranno impresse per sempre della RS5 DTM: il rombo del motore e il confort a bordo. L'Audi è veramente comoda. Si è seduti molto arretrati, quasi all'altezza del montante per centralizzare i pesi. Ma la seduta è confortevolissima. E poi il sound del motore: fantastico! Un rombo fragoroso, pieno, forte. Da vera auto da corsa d'altri tempi! Che in piena accelerazione ti fa vibrare il cuore e si riverbera nel tuo petto. Eppure si tratta di un turbo, un tipo di motore che normalmente soffoca il rumore, non lo esalta proprio perché la turbina dove passano i gas di scarico funge da silenziatore. Almeno questo è quello che ci hanno sempre detto in F.1 per giustificare il modesto sound delle F.1 ibride. Invece il rombo dell'Audi DTM è la riprova che anche un turbo può avere un sound dirompente. I tecnici Audi mi hanno detto che per ottenerlo hanno lavorato molto sulla conformazione dei collettori di scarico per estrarre un rumore di vera auto da corsa dal 4 cilindri turbo. Berger, l'organizzatore del DTM, vuole che il pubblico senta tremare i muri delle tribune. D'altronde lui che guidava il V12 Ferrari, sa bene cosa ci vuole. Anche in questo la F.1 dovrebbe imparare dal DTM. ●

Rast l'uomo dei record

IL DUE VOLTE CAMPIONE DTM È UN PERFEZIONISTA. HA BATTUTO UN MITICO PRIMATO DI LARINI DEL 1993



BICAMPIONE DTM

René Rast, pilota Audi del team Rosberg, ha vinto due volte il campionato DTM: nel 2018 e 2019. Quest'anno ha ottenuto 7 vittorie e altrettante pole battendo uno storico record di Larini. In passato Rast è stato pilota ufficiale Audi nel WEC: guidava la terza R18 assieme a Marco Bonanomi



È l'uomo dei record in DTM. L'Hamilton del turismo tedesco. René Rast ha vinto per la seconda volta consecutiva il campionato DTM. Ma non soltanto questo: nel 2019 l'ha fatto stabilendo una sfilza di record per la categoria. Ha conquistato il campionato di quest'anno con un margine di 72 punti, il massimo scarto mai raggiunto nella storia nel DTM. Poi è stato il primo pilota ad aver vinto due volte consecutivamente il titolo in appena tre anni; ha ottenuto sette pole position in una stagione; e infine ha battuto un record che resisteva da ben 26 anni e che apparteneva al nostro Nicola Larini, che nel 1993, ai tempi della sfida Alfa Romeo in DTM, partì per ben 12 volte dalla prima fila in

gara. Quest'anno Rast, oltre alle sette pole, ha ottenuto altre sei volte il secondo miglior tempo in prova, riuscendo così a superare Larini con 13 partenze dalla prima fila.

E dire che questo spilungone tedesco con le orecchie a sventola

che è nato a Minten, nel nord della Germania ma vive in Austria, qualche anno fa stava per smettere con le corse.

«Ho iniziato con la Formula BMW», racconta Rast, «poi non avevo soldi per andare in Formula 3 e così sono passato alle ruote coperte, nelle gare turismo nel 2005». Da lì l'Audi si è accorta di questo giovane promet-

tente e l'ha preso nelle sue file per farlo crescere. «L'Audi mi ha dato un futuro nelle gare Endurance: guidavo la terza macchina R18 nel mondiale WEC con Bonanomi e Albuquerque. Purtroppo

dopo il 2015 di comune accordo Audi e Porsche hanno deciso di ridurre l'impegno nel WEC a due sole auto ufficiali e quindi la mia è stata cancellata». Rast però ha avuto l'occasione a fine 2016 di fare una comparsata in DTM al posto di Ekstrom, infortunato. All'esordio si è fatto notare subito arrivando sesto. Così si è assicurato una delle Audi RS5 per il 2017 e l'anno dopo ha vinto il primo titolo. In 59 corse DTM ha vinto ben 17 volte. Il suo ingegnere di pista, l'italiano Davide Mainò, di lui dice che è molto eclettico: si riesce ad adattare subito a qualsiasi assetto e condizione di pista. È un grande lavoratore e continua ad esaminare la telemetria fino a tarda ora per cercare la perfezione. «Sì, amo curare i dettagli fino in fondo», dice Rast, «trovare la velocità sul giro curando al massimo la messa a punto e cercando sempre di ottenere il giro perfetto. Altri piloti sono veloci quanto me ma non riescono a mettere insieme il giro ideale. Però ho anche un difetto: sono un po' emotivo in corsa, e questo mi porta a commettere qualche errore. Ad esempio ho compiuto uno stupido sbaglio al Norisring dove ho fatto stallare l'auto in griglia: ero terzo e sono partito ultimo! Ma grazie a un pit stop fortunato sotto safety car sono riuscito a vincere la gara». Pensate cosa potrebbe combinare Rast il giorno in cui non commetterà più errori! ●

AMO CURARE LA MESSA A PUNTO E I DETTAGLI FINO IN FONDO CERCANDO DI OTTENERE IL GIRO PERFETTO

RENE RAST



IN CORSA A VOLTE SONO UN PO' EMOTIVO: AL NORISRING HO FATTO STALLARE IL MOTORE IN GRIGLIA

RENE RAST



208 Rally

apre una nuova er

ECCO L'ENNESIMA SFIDA LANCIATA DA PEUGEOT SPORT CON UNA VETTURA CHE ABBIAMO PROVATO IN ANTEPRIMA SULL'ASFALTO DEL PORTOGALLO

di Daniele Sgorbini

FAFFE - Domanda secca, brutale e solo all'apparenza un po' banale: si può migliorare qualcosa che già di suo si avvicina molto alla perfezione? Dare una degna erede a una vettura che, sin dal suo lancio, ha praticamente monopolizzato la categoria, divenendo in breve un punto di riferimento assoluto tra le auto a due ruote motrici e facendo da vera e definitiva testa di ponte per la transizione al Gruppo R, è un'impresa possibile? Per farla molto più breve e inquadrare ancora più chiaramente il concetto: come è possibile sostituire la Peugeot 208 R2 con una discendente che non solo ne sia all'altezza, ma che possa addirittura superarla? Rimpiazzare un'auto da corsa capace di essere venduta in 459 esemplari, sarebbe un'impresa ardua per chiunque, ma farlo con una vettura come la "vecchia" 208 che nonostante le otto stagioni piene sulle spalle è ancora tremendamente competitiva suona davvero come una sfida impossibile. Eppure in Peugeot Sport l'hanno colta senza alcuna paura di fallire, lavorando sodo sulla nuova 208 e cogliendo appieno le opportunità concesse dalla nuova filosofia "Rally 4", la denominazione che nello standard attuale Fia va a sostituire le varie R2. Hanno così realizzato un prodotto che ha tutte le carte in regola per continuare alla grande una tradizione vincente, sia dal punto di vista commerciale sia sportivo. La nuova 208 R4 è dunque un punto di svolta, non solo sotto l'aspetto prettamente tecnico. È la vettura che apre una nuova era, che segna una linea di rottura netta rispetto al recente passato. È, soprattutto, l'oggetto del desiderio e della curiosità dei tanti che guardano sempre con attenzione alle mosse del Leone. Noi di Autosprint abbiamo avuto il privilegio – esclusivo per l'Italia – di provarla in anteprima. Un test interessantissimo nelle vicinanze di Fafe, in Portogallo, seguiti dagli uomini di Peugeot Sport, con la possibilità di guidare l'esemplare con telaio numero 1 (proprio quello utilizzato nei test di sviluppo, ndr) – e di salire poi al fianco di Efrén Llarena, il ventiquattrenne pilota spagnolo che ha vinto i titoli Junior ed ERC3 nell'ultimo Campionato Europeo, correndo con la 208 R2 della Peugeot Rally Academy.



4
a



**QUEL LEONE CHE
ARTIGLIA L'ASFALTO**

Nella zona di Fafe in Portogallo, luogo che evoca sfide epiche, abbiamo provato la nuova arma da rally della Peugeot. In basso, il nostro collaboratore Daniele Sgorbini a colloquio con uno degli ingegneri di Peugeot Sport che hanno curato lo sviluppo della 208 Rally4



Tutta nuova a iniziare dal motore

A cominciare dai numeri, non si sbaglia mai. Così, per capire come, perché e quanto la nuova Peugeot 208 R4 sia migliore della pur già ottima progenitrice, si fa cosa buona e giusta a far correre il dito lungo i dati della scheda tecnica. Iniziando dalle differenze più evidenti, si scopre che il piccolo tre cilindri da 1.199 cc sviluppa 208 cavalli, contro i circa 185 erogati dal precedente quattro cilindri aspirato. Ancora più impressionante la crescita del valore di coppia, passato dai 190 Nm a 6.300 giri del vecchio propulsore, ai 290 Nm (ad appena 3.000 giri!) sviluppati da quello nuovo turbo compresso. Se da un lato dunque la potenza specifica è cresciuta tantissimo, passando da 116 cv/litro agli attuali 175 cv/litro, dall'altro la concezione del nuovo motore, che condivide con quello di serie tutta la meccanica interna (basamento, albero motore, bielle, pistoni etc.) permette intervalli di manutenzione decisamente più dilatati, con un ovvio risparmio in termini di costi. La nuova 208 R4 non è ancora omologata (la fiche Fia dovrebbe arrivare il prossimo 1. marzo) ma i due esemplari a disposizione nel nostro test erano in configurazione pressoché definitiva, salvo qualche piccolo dettaglio nell'allestimento interno, ancora provvisorio soprattutto sulla vettura

laboratorio con cui sono stati svolti i primi test.

«La differenza più importante tra la nuova e la vecchia 208 riguarda ovviamente il propulsore – spiega David Sarzeau, uno degli ingegneri di Peugeot Sport coinvolti nel progetto della 208 e che in passato ha lavorato anche sui «mostri» per la Dakar – anche se fondamentale è diversa. Il telaio si basa

sulla nuova piattaforma chiamata Cmp che è usata per diverse specifiche. Cambiamenti importanti li abbiamo fatti anche nel comparto delle sospensioni, sia all'avantreno sia al retrotreno. L'assale posteriore è lo stesso della vecchia vettura, ma abbiamo ridisegnato completamente le geometrie dell'anteriore. Nuovo è anche il cambio (sempre sviluppato dalla Sadev) mentre il differenziale è rimasto lo stesso del precedente in termini di design, anche se ovviamente adottiamo tarature diverse, pur non conoscendo io nello specifico quelle della vecchia 208».

Proprio in questo settore si è lavorato molto intensamente e i risultati si sentono fin dai primi metri: «Abbiamo definito due set di tarature per il differenziale, uno per l'asfalto e l'altro per la terra – spiega ancora Sarzeau – che sono davvero molto differenti tra loro». La guidabilità del motore turbo è completamente diversa da quella offerta dall'aspirato: «Il range di utilizzo è molto più elevato e ciò rende il propulsore più accessibile, più facile, più sfruttabile. Ci sono circa 30 cv in più rispetto al vecchio motore ma è proprio il range di utilizzo più am-



SCHEDA TECNICA

Motore: EB2 turbo, 3 cilindri in linea, 1.199 cc. Alesaggio per corsa: 75 x 90,48 mm. Distribuzione con due alberi a cammes in testa azionati da ingranaggi, 4 valvole per cilindro. Iniezione diretta con elettronica Magneti Marelli. **Potenza:** 208 cv a 5.450 giri **Coppia:** 290 N.m. a 3.000 giri **Trasmissione:** trazione anteriore, cambio sequenziale Sadev a cinque rapporti + RM, accoppiato a differenziale Sadev autobloccante meccanico. **Sospensioni:** montanti anteriori e posteriori McPherson con ammortizzatori Ohlins regolabili a 3 vie (bassa e alta velocità, estensione). **Freni:** anteriori con dischi ventilati da 330 mm di diametro (asfalto) e 290 mm (terra). Pinze a quattro pistoncini. Posteriori con dischi da 290 mm di diametro e pinze a 2 pistoncini. Freno a mano idraulico. **Cerchi:** Speedline 7x17 da asfalto 6x15 da sterrato. **Telaio:** scocca d'origine Peugeot 208, rinforzata con roll-over ad arco multi punti saldato. Carrozzeria in acciaio e plastica. **Dimensioni e pesi:** lunghezza 4052 mm, larghezza 1738 mm, passo 2553 mm, peso 1080 kg e 1240 con equipaggio. Serbatoio da 60 litri.



pio che fa la differenza». Novità sostanziali anche per quanto riguarda gli ammortizzatori, sempre sviluppati dalla Ohlins: «Abbiamo iniziato i test da una base di setup tutto abbastanza simile rispetto alla vecchia 208, poi durante lo sviluppo la Ohlins ha portato nuove specifiche e allo stesso tempo noi abbiamo introdotto a livello di idraulica concetti già utilizzati nel Wrc». Impressionante anche la mole di lavoro svolta per deliberare la R4: dai primissimi test iniziati nell'estate del 2018, sono stati percorsi oltre 8.000 km di prove (allo sviluppo su sterrato ha partecipato anche Paolo Andreucci, ndr): «Abbiamo fatto molte prove anche al banco, mentre su strada abbiamo condotto otto diverse sessioni di test, quattro su asfalto e quattro su terra, ciascuna da circa 1.000 km di prove. Non abbiamo mai avuto

LA DIFFERENZA PIÙ IMPORTANTE TRA LA NUOVA E LA VECCHIA 208 RIGUARDA IL PROPULSORE

DAVID SARZEAU





problemi di affidabilità, provando per 4 o 5 giorni di fila e mettendo assieme almeno 200 km al giorno». Una robustezza promessa, quella della 208 R4, certificata anche dai numeri dichiarati da Peugeot Sport: «Il motore è dato per 3.500 km di speciale, prima di essere revisionato. I componenti accessori come turbo e alternatore sono specifici per la macchina da gara, ma tutta la meccanica no. Il motore non lo abbiamo nemmeno aperto e avrà costi di gestione decisamente contenuti». Il costo della nuova 208? 66.000 euro tasse escluse, ma per ora in Italia dobbiamo attendere. I primi 40 kit sono destinati a Francia e Spagna, dove chi vorrà aggiudicarsela in anteprima dovrà necessariamente iscriversi al Trofeo. E da noi? Il prossimo Trofeo Peugeot si correrà ancora con la vecchia R2, con una formula pensa-

DA UNA PARTE ALL'ALTRA DELL'ABITACOLO

Il nostro test sulla 208 Rally 4 si è svolto sia sul sedile di destra, sia al volante per avere davvero un quadro generale completo sulle performance che la vettura è capace di raggiungere

ta per contenere i costi (5 gare valide con le prime 2 a scelta). E il team ufficiale, riuscirà ad avere una vettura prima di luglio? Da Peugeot Sport glissano: «Stiamo discutendo, ma per ora una risposta definitiva non c'è».

Stabile sul veloce e con un motore infinito

Fafe, l'ombelico del mondo rallistico in salsa lusitana, è a poco più di un tiro di schioppo. Siamo a Caçarilhe, frazioncina di Celorico de Basto, a un'oretta di macchina da Oporto e soprattutto a 600 metri sul livello del mare. Quanto basta per lasciarsi alle spalle la fitta nebbia che sale dalla costa atlantica e provare ad asciugare un po' l'asfalto della strada che ci aspetta. Qualche chilometro di avanti e indietro, a scendere e salire, in cui c'è tutto

quell che serve per capire come gira una macchina da rally: allunghi, curve medio veloci in appoggio, un'inversione secca, qualche piega decisamente tecnica e per non farci mancare niente pure un po' di umido e sporco in un paio di tratti dove bisogna stare attenti per evitare di far danni: "The stage is dirty, not easy", ci dice sorridente nell'interfono la bravissima Sara Fernández che oggi ci farà da navigatrice.

La campionessa europea della categoria ERC3 s'è preparata seriamente e per darci una mano si è pure trascritta in italiano le note della speciale, che andiamo ad affrontare subito senza ricognizioni. Ma se si fida lei, è dovere fare altrettanto! Capire come far muovere la 208 R4 è semplicissimo: pulsante sopra la leva del cambio per sbloccare la trasmissione, leva in avanti per inserire la retromarcia e in un attimo si è fuori dalla tenda. La voglia di pigiare subito sulla dashboard per accendere il bang e passare alla mappa in modalità "stage" è tanta, ma bisogna aspettare qualche metro. Una volta dentro, però, ci si ritrova a giocare con una vettura che appare subito decisamente sincera, quasi facile per come si comporta. I cavalli ci sono, ma l'erogazione del 3 cilindri sovralimentato è talmente lineare che subito capisci che non saranno quelli a metterti in difficoltà: il sequenziale Sadev chiama le marce velocissimo e la frizione si usa solo per partire, poi si può farne tranquillamente a meno anche in scalata.

IL RANGE DI UTILIZZO PIÙ AMPIO E 30 CV ULTERIORI. LA DIFFERENZA TRA VECCHIO E NUOVO MOTORE

DAVID SARZEAU



La frenata è fin dalle prime staccate bella decisa ma mai secca o mal gestibile e bloccare è davvero difficile, anche quando ci si ritrova a pestare un po' più duro perché si è arrivati troppo forte. La 208 sorprende in positivo sempre, sia nel misto sia nel veloce: bisogna fidarsi e lasciare che il bilanciamento già quasi perfetto tra peso, geometrie delle sospensioni, angoli caratteristici e taratura del differenziale faccia il suo "dovere": quando si dà gas da centro curva, il posteriore aiuta a chiudere con quell'accenno di scivolamento che ti permette di andar forte davvero. È velocissima e soprattutto ti consente di arrivare a un buon passo molto in fretta, perché un motore così ti perdona tanto e ti tira fuori d'impiccio in tutte le situazioni. Per dire: d'accordo che la guida pulita paga sempre, ma qui anche un approccio un po' più "grezzo" alla fine porta i suoi risultati. E il bilanciamento, anche se stiamo parlando di una macchina che non è ancora omologata e che in fin dei conti ha corso per ora solo una volta in Spagna grazie a una deroga, vincendo tra le 2Rm proprio con Llarena al Rally Comunidad de Madrid, (nello stesso week-end di fine novembre un altro esemplare era impiegato anche in Francia al Var che è poi stato annullato per il maltempo) è già molto "maturo".

In Peugeot Sport le macchine per i clienti le san-



LINEA DI ROTTURA NETTA CON IL RECENTE PASSATO

La nuova 208 R4 è un punto di svolta, non solo sotto l'aspetto prettamente tecnico. È la vettura che apre una nuova era, che segna una linea di rottura netta rispetto al recente passato

no fare e si vede, in questa 208 R4 c'è tutto il potenziale per diventare fin da subito la nuova regina delle trazioni anteriori. Del resto, il cronometro parla chiaro: la R4 è mediamente più veloce della R2 di almeno otto decimi a chilometro, ma se l'asfalto si bagna, la differenza cresce ad almeno un secondo e mezzo.

Insomma, una piccola bomba, che nelle mani di Efrén Llarena lascia a bocca aperta. Stare al fianco del pilota spagnolo conferma e rafforza tutte le impressioni avute al volante: con la R4 si può usare praticamente ovunque una marcia in più rispetto a



più lunga, ma delle dimensioni maggiori pare aver preso solo i pregi, perché ha guadagnato molto in stabilità e perso zero in agilità. La senti sempre sincera, anche quando ti pare di esagerare. Questa è davvero una macchina che, in mano a quelli giusti, farà “piangere” un bel po’ di gente...

Si chiama R4 ma è una R2!

La denominazione della nuova arma del Leone, sviluppata per i propri clienti sportivi, ha fatto parecchio parlare di sé sin dal primo annuncio. In particolare, a far porre più di una domanda ad appassionati e addetti ai lavori, è stato il suffisso R4, che sta per Rally 4. In molti hanno pensato alla “vecchia” classe R4, quella pensata per dare nuovo impulso alle vetture di Gruppo N sovralimentate e a trazione integrale, senza riuscire a comprendere come una piccola trazione anteriore potesse rientrare in quella classe. In realtà la faccenda è piuttosto diversa ed è strettamente legata alla nuova denominazione di gruppi e classi per le vetture da rally voluta dalla Fia e annunciata nei mesi scorsi.

Una piccola rivoluzione più nella forma che nella sostanza, che diventerà pienamente operativa nel 2020, quando la nuova 208 sarà omologata per poter correre ovunque. Cosa cambierà, dunque? Si tratta di una riorganizzazione globale delle auto da rally, che riguarda tutte le vetture delle serie regionali e che dunque esclude le Wrc Plus, che è anche piuttosto semplice da comprendere una volta assimilato il principio di base.

Attualmente, per la Fia, il primo step sotto alle Wrc è quello delle RC2, classe che fino al 2019 ha ricompreso sia la R5 sia le R4-Kit (le auto sviluppate sulla base del kit Orega). Nel 2020 le R5 diventeranno R2, le R4-Kit cambieranno nome in Rally 2 Kit e ed entrambe continueranno a far parte della RC2 assieme a S2000, N4 e “vecchie” R4. Il gradino inferiore è rappresentato dalla classe Fia RC3, che comprende le attuali R3C ed R3T, oltre alle Gruppo A da 1.600 a 2.000 cc. Si scende ancora di uno scalini e si trova questa benedetta RC4, in cui corrono le attuali R2, che dal prossimo anno cambieranno semplicemente nome in R4. In questa stessa classe correranno anche le Gruppo A fino a 1.600.

Sotto ancora troviamo la RC5, che fino al 2019 ha compreso tutte le vetture di R1, che dal 2020 si chiameranno R5. Insomma, in pratica, a Parigi hanno deciso di cambiare l'ordine della classificazione delle auto da rally, passando dall'ordine decrescente (fino a oggi le R5 erano le più performanti) a quello crescente, facendo in parte perdere la bussola in un mondo che troppo semplice da comprendere non lo è mai stato. A voler guardare ancora più in profondità tutto l'argomento, va detto anche che all'interno dell'attuale RC4, ci sono già diverse ulteriori suddivisioni: la RC4A (che è poi la classe esatta in cui ricadrebbe la nuova Peugeot 208) comprende le R2 atmosferiche con cilindrata compresa tra 1.600 e 2.000 cc e le turbo da 1.067 a 1.333 cc, mentre la RC4B raggruppa le R2 aspirate tra 1.390 e 1.600 cc e le sovralimentate con cilindrata compresa tra 927 e 1.067 cc, cui si aggiungono le Kit car e le Gruppo A fino a 1.600 e le Gruppo N da 1.600 a 2.000 cc. ●

quanto si farebbe con la R2. È una guida più rilassata ma tremendamente efficace, visto che la 208 “fa strada” anche quando vista da fuori non pare così veloce.

Anche nell'inversione più stretta, dove noi abbiamo girato di prima tirando pure una manigliata al freno a mano (vuoi non provarlo?) Efrén riesce a girare di seconda, pulitissimo e senza un filo di sottosterzo. Sul veloce poi il feeling fa davvero la differenza: la 208 scivola sulle 4 ruote in quel modo che ti dà fiducia chilometro dopo chilometro. È precisa, reattiva ma mai “pesante”. Rispetto alla vecchia è

ESCLUSIVO

Ogier

rilancia la sfida



IL SEI VOLTE IRIDATO RACCONTA I SUOI PIANI DOPO I PRIMI TEST SULLA YARIS WRC CON LA QUALE DARÀ L'ASSALTO AL MONDIALE 2020, PRIMA DI DIRE ADDIO ALLA SPECIALITÀ

di **Marco Giordo**

Dopo aver lasciato a metà novembre in Australia la Citroën, decisamente un'altra Citroën rispetto a quella vincente che aveva dovuto abbandonare alla fine del 2011 quando erano passati armi e bagagli alla Volkswagen, Sébastien Ogier ed il suo fido navigatore Julien Ingrassia hanno effettuato tra domenica e lunedì scorso sulle Alpi francesi il loro esordio con la loro nuova compagna di avventura, la Toyota Yaris Wrc. E si è capito subito che se il buongiorno si vede dal mattino rivedremo la coppia francese di nuovo ai massimi livelli nel 2020. In due giorni di test sui crono di Valbelle e Laborel vicino a Sisteron, la sensazione è stata sin da subito che i sei volte campioni del mondo ci metteranno davvero poco ad andare al mas-

È GIÀ TEMPO DI TEST PRE-MONTECARLO

Dalle parti di Sisteron, luogo simbolo del Rally di Montecarlo, Sébastien Ogier ha avuto la prima presa di contatto con la Yaris Wrc Plus con la quale proverà a centrare il 7° titolo iridato in carriera



OGIER, CHE NUMERI!

PODI TOTALI **79**

PUNTI CONQUISTATI
2.185

PUNTI NELLE POWER
STAGE **233**

PROVE SPECIALI VINTE
562

POWER STAGE VINTE **39**

SÉBASTIEN OGIER HA
36 ANNI. È INFATTI NATO
A GAP IL **17 DICEMBRE**
1983

STATO CIVILE SPOSATO
CON ANDREA KAISER
HA **1 FIGLIO** (TIM)

NAVIGATORE **JULIEN**
INGRASSIA (**40 ANNI**)

ESORDIO NEL MONDIALE
MESSICO **2008** (SU
CITROEN C2 SUPER 1600)

TEAM

CITROEN (2008-'11),
VOLKSWAGEN (2012-'16),
MSPORT (2017-'18),
CITROEN (2019),
TOYOTA (2020)

TITOLI MONDIALI PILOTI
6 (2013, 2014, 2015,
2016, 2017 E 2018)

TITOLI MONDIALI
COSTRUTTORI VINTI
7 (2010-'11 **CITROEN**,
2013-'16 **VOLKSWAGEN**,
2017 **MSPORT**)

CAMPIONE DEL MONDO
JUNIOR **2008**

PROVE MONDIALI
DISPULATE **149**

RALLY MONDIALI VINTI
47 (2 CON LA **CITROEN C4**
WRC, 5 CON LA **CITROEN**
DS3 WRC, 31 CON LA
VOLKSWAGEN POLO
WRC, 6 CON LA **FORD**
FIESTA WRC PLUS, 3 CON
LA **CITROEN C3 WRC**
PLUS)

←
simo con la Wrc Plus nipponica, motivando così subito una squadra vogliosa di continuare a vincere come quella giapponese. Séb e Julien si preannunciano infatti come grandi protagonisti già dalla corsa del Principato, dove la Toyota non vince dal 1998 quando Carlos Sainz e Luis Moya dopo un duello con Tommi Makinen all'epoca pilota Mitsubishi, salirono sul gradino più alto del podio nella gara d'esordio della Corolla. «La vettura - ha commentato Ogier - si vedeva dal di fuori che era ben assettata e facile da guidare, e così si è rivelata quando ci sono salito al volante. La Yaris risponde bene e ha un buon set up, la base è decisamente valida, però viste le condizioni di verglas sulle strade non abbiamo girato a fondo il primo giorno, decisamente di più il secondo. Adesso in vista del prossimo Rally di Montecarlo faremo solo un giorno di prove a gennaio, mentre venerdì faremo dei test sullo sterrato in Francia e poi a fine dicembre proveremo sulla neve ad Jyvaskyla in Finlandia».

- Come ci si trova in un team fortemente strutturato come la Toyota, assomiglia al Panzer Team Volkswagen?

«Ogni team è diverso, la mia prima impressione è stata comunque molto buona, siamo stati ben accolti da un'équipe molto motivata, l'ambiente è ottimo e presto lo conosceremo sino in fondo. Con l'ingegnere capo Tom Fowler non avevo mai lavorato, mentre ci sono due giovani ingegneri che conosco bene perché erano in MSport e Citroen, così come qualche meccanico era già stato con noi negli anni scorsi. E' però sempre bello vedersi intorno facce nuove e motivate».

LA YARIS RISPONDE BENE E HA UN BUON SET UP: LA BASE È DECISAMENTE VALIDA

SEBASTIEN OGIER



«Ogni team è diverso, la mia prima impressione è stata comunque molto buona, siamo stati ben accolti da un'équipe molto motivata, l'ambiente è ottimo e presto lo conosceremo sino in fondo. Con l'ingegnere capo Tom Fowler non avevo mai lavorato, mentre ci sono due giovani ingegneri che conosco bene perché erano in MSport e Citroen, così come qualche meccanico era già stato con noi negli anni scorsi. E' però sempre bello vedersi intorno facce nuove e motivate».

però sempre bello vedersi intorno facce nuove e motivate».

- L'obiettivo di Sébastien Ogier è ovviamente il settimo titolo iridato?

«Il mio primo obiettivo è quello di cercare di vincere quante più gare più possibile, sarebbe bello cominciare già da Montecarlo alla prima gara, così come avevo fatto al mio esordio con la Fiesta e la C3. Poi ovviamente è chiaro che noi puntiamo al titolo piloti, ma per riuscirci prima bisogna vincere quanto più possibile».

- Sarà la solita bagarre Hyundai-Toyota e Ogier-Tanak-Neuville?

«Occhio perché nel mondiale marche c'è anche la MSport, Malcolm non ha ancora scelto i suoi piloti, aspettiamo dunque per capire meglio. E poi è presto per dire che vedremo di nuovo una lotta a tre Tanak-Ogier-Neuville tra noi piloti, perché tra noi tre solo Thierry conosce bene sia la vettura che la squadra mentre io e Ott abbiamo di nuovo cambiato l'intero pacchetto. Ed inoltre ci potrebbero essere delle sorprese come ad esempio il mio compagno di squadra Elfyn Evans, che ha tutti i numeri per diventare quanto prima un avversario importante».

- E poi ci sarà un calendario difficile, mancherà il



**DAL 20 AL 26 GENNAIO
SCATTA IL MONDIALE 2020**

Per due giorni il team Toyota ha svolto una serie di test in Francia in vista del Rally di Montecarlo prima sfida del Mondiale 2020 in programma dal 20 al 26 gennaio

Cile ma ci saranno tre gare nuove?

«Infatti, Safari con Nuova Zelanda e Giappone saranno tre grandi novità. E come abbiamo visto con la Turchia, le novità possono portare tante sorprese. In Nuova Zelanda ci ho corso una sola volta nel 2010, quindi praticamente non mi ricordo più niente di quel rally dove quindi partirò da zero. Il Safari dovrebbe rivelarsi qualcosa di difficile per tutti, una gara davvero atipica, mentre il Giappone non lo conosce nessuno a parte Katsuta che ha vinto la gara test, ed Evans che con Suninen ha fatto le ricognizioni. Il percorso su asfalto si preannuncia tecnico e sinuoso, anche se chi c'è andato in realtà conosce solo una parte del percorso che ci verrà proposto nella gara 2020».

- E dei nuovi giovani emergenti, Rovjanpera, Sol-



berg e Loubet, cosa pensa?

«Kalle Roivanpera e Oliver Solberg stanno crescendo molto rapidamente, ora finalmente Kalle guiderà una Wrc quindi è arrivato all'esame di maturità. Tra noi francesi Pierre Louis Loubet ha vinto il titolo Wrc 2, adesso aspettiamo il 2020 per capire quanto è cresciuto».

- E della questione del tender gomme cosa pensa, la Michelin potrebbe infatti ritirarsi a fine anno?
«Io in teoria nel triennio 2021-2024 non ci sarò, la sicurezza nel nostro sport è però sempre qualcosa di fondamentale. Spero che la FIA decida di aggiudicare il tender in ottica di qualità del prodotto e non di offerta economica, perché ci vuole tempo per sviluppare le gomme e francamente se si verificasse una situazione del genere, a me farebbe di sicu-

IL MIO CONTRATTO CON TOYOTA È SOLO PER IL 2020. COSA FARÒ DOPO? ANCORA NON HO PIANI IN PROPOSITO

SEBASTIEN OGIER



ro un po' paura. La tecnologia sviluppata nei modi giusti è necessaria».

- Ma è vero che ha firmato con Mäkinen ed i giapponesi per un solo anno?

«Sì, il mio contratto è solo per il prossimo anno, per il 2020».

- E nel 2021 cosa farà? Andrà a sfidare Robert Kubica nel DTM?

«Al momento non ho piani in proposito, non ci sto pensando. Potrebbe però essere una possibilità, perché no? Ora prima di tutto pensiamo a questo mondiale rally 2020, che si preannuncia davvero una bella sfida».

- E per Montecarlo che piani ha?

«Sarebbe bello vincere ancora, sarebbe per me l'ottava volta nel Principato». ●

Basso

«Basta veleni»

Per un paio di giorni, dopo aver stappato lo spumante all'arrivo di Montalcino, ha tagliato i ponti col mondo. Telefono spento, zero contatti al di fuori dalla cerchia di amici e familiari più stretti, nessuna voglia di essere investito dalla marea di polemiche che stava montando e a cui sentiva – giustamente – di non appartenere. Un desiderio di distacco, quella del neo campione italiano, che non è comunque bastata a Giandomenico Basso per risparmiarsi l'ondata di livore che senza alcun motivo fondato gli è poi piovuta addosso nelle settimane seguenti e che si spera vada a finalmente a spegnersi dopo la presa di posizione della Giunta Sportiva, che la scorsa settimana ha dato un primo responso in seguito ai fatti arcinoti che hanno caratterizzato la chiusura del Tricolore. «Sì, è vero - attacca Giando - ho riaperto il telefono soltanto il lunedì sera dopo la gara. Non volevo più sentire o leggere nulla su questa storia». Il tre volte

scudettato dei rally nostrani non ha potuto nemmeno godersi il suo momento, liberare tutta la tensione accumulata dopo un anno vissuto sempre da leader. Qualcuno lo dimentica (o fa finta di farlo...) ma il vincitore del Tuscan è stato in testa alla classifica sin dalla prima gara e ha totalizzato qualcosa come 107 punti, se si escludono gli scarti. I numeri hanno detto sin dall'inizio che è stato

proprio lui il più concreto, il più incisivo, quello più capace di leggere la piega che stava prendendo la stagione. Eppure da più parti, soprattutto sui social e su qualche blog, il successo di Giandomenico Basso e Lorenzo Granai è stato in qualche modo sminuito o associato con illazioni più o meno esplicite ai veleni di Montalcino: «Se sono arrabbiato? Sì, sono incavolato nero perché ne ho davvero sentite troppe. Tutte queste polemiche sminuiscono il nostro operato e offendono tutto l'impegno che abbiamo messo in questo campionato. Non capisco nemmeno bene il senso di tanta violenza – continua Giando – se c'è stato un problema questo va risolto, ma senza mettere in dubbio la nostra vittoria del cam-»

DOPO LA CONQUISTA DEL TERZO SCUDETTO IN CARRIERA IN MEZZO ALLE POLEMICHE DELL'ULTIMO ROUND DEL TRICOLORE, GIANDOMENICO SI SFOGA E PUNTUALIZZA

di Daniele Sgorbini

VOGLIO CHE SIA FATTA CHIAREZZA PERCHÉ NON È GIUSTO CHE QUALCUNO POSSA AVERE DUBBI SU DI NOI

GIANDOMENICO BASSO

”





IN TESTA AL TRICOLORE DALL'INIZIO ALLA FINE

Con la Skoda di Loran, Basso e Granai hanno conquistato lo scudetto dei rally 2019. Una stagione fantastica per il duo veneto-toscano che è stato al comando del campionato dalla prima gara



«**pionato. Io non devo difendermi da niente e non ho fatto niente. Ho deciso di non replicare alle accuse più infamanti per parlare solo nelle sedi opportune. Non ho mai sentito il dovere di farlo sui social e non mi è mai interessato mettermi al livello di chi invece ci ha attaccati in quel modo**». Ha masticato amaro il campione quando all'indomani dei fatti di Montalcino, qualcuno ha puntato il dito, più o meno direttamente, anche contro di lui, "reo" suo malgrado di non essere incappato in forature strane, incolpandolo di aver vinto. Eppure in passato era toccato anche a lui trovarsi con le gomme sgonfie e con troppi sospetti senza risposta. Allora però il veneto tenne un atteggiamento profondamente diverso e non gettò benzina sul fuoco: *«Non mi piace tornare su queste faccende, però è vero, è successo anche a me. Senza andare troppo distante, i sassi li ho beccati anche io a Roma due anni fa. Nel 2010, invece, al Rally del Friuli mi ero trovato con 3 buchi su una gomma che lasciavano ben pochi dubbi. Allora ero una pilota Abarth e i miei capi mi chiesero di non far polemica, di non alzare un polverone, di non alimentare l'astio tra tifoserie che avrebbero poi potuto farsi la guerra tra loro. Ma è capitato anche a me e ora sono libero di dirlo».*

- In queste settimane hai pensato a quale avrebbe potuto essere un modo intelligente per risolvere la cosa?

«Bisogna fare molta attenzione. Per il Tuscan ognuno proponeva una soluzione che andasse incontro ai propri interessi, c'era chi chiedeva di annullare l'ultima prova, chi voleva congelare la classifica al riordino, chi chiedeva di annullare tutta la gara. La Giunta ha stabilito che per il momento non ci siano elementi certi. Se c'è stato del dolo, serve un segnale forte, perché chi ha interesse a fare simili gesti non ne abbia più in futuro. Ma non ha senso accusare noi. E lasciatemi aggiungere una cosa: questa faccenda mi ha danneggiato non poco, perché comunque tutti lo sanno che nell'ultima prova io ero davanti a tutti gli altri e non di poco, prima che Rossetti forasse e che Campedelli uscisse di strada. Avrei vinto comunque».

- Temete che la Giunta potesse prendere una decisione che ribaltasse l'esito del campionato?

«No perché secondo me sarebbe stata una decisione assurda, ma allo stesso modo voglio che sia fatta chiarezza perché non è giusto che qualcuno possa avere dei dubbi su di noi. In quale modo non sta a me dirlo, ma credo che il verdetto sportivo del campionato vada rispettato».

- Facciamo un passo indietro: quando avete davvero iniziato a credere al titolo?

«Onestamente durante lo shakedown dell'ultima gara eravamo piuttosto scoraggiati. Non avevo buone sensazioni e credevo che sarebbe stato impos-



MI GODO IL MOMENTO ASSIEME A CHI CI HA AIUTATI, AL FUTURO CI PENSEREMO QUANDO SARÀ IL MOMENTO

GIANDOMENICO BASSO



sibile farcela. Dovevo affrontare tre piloti gomme Pirelli, cui si aggiungeva anche Consani che non era certo venuto in Toscana per dare una mano a me. Poi il francese si è auto eliminato prima del via, ma quella è un'altra storia. In gara la musica è cambiata, le cose sono migliorate fin dalla prima prova, anche se è stato un rally strano, dove nella prima parte nessuno di noi quattro è mai andato davvero al 100%, perché tutti avevamo il timore di fare uno sbaglio che potesse compromettere il campionato».

- E durante l'anno? Siete stati sempre in testa al Tricolore, in qualche modo al titolo ci avrete pensato, no?

«In parte sì, però non era semplice per niente, perché con il gioco degli scarti e con il coefficiente 1.5 dell'ultima gara, non è che fossimo proprio i favoriti».

E invece la coppia Basso-Granai ha ripetuto l'impresa del 2016, quando riuscì a interrompere l'egemonia del lungo regno Andreucci. Stavolta facendo pure meglio, da privati contro chi sulla carta era assai meglio attrezzato: *«È stata una stagione impegnativa, ma ora mi sento solo di ringraziare chi ha creduto in noi e ci ha dato una mano. Ci sono state situazioni complicate, ma credo che abbiamo*

QUESTA STORIA MI HA DANNEGGIATO NON POCO: TUTTI SANNO CHE NELL'ULTIMA PS ERO DAVANTI A TUTTI

GIANDOMENICO BASSO



PER GIANDOME VITTORIE NEL 2019

Sono state tre le vittorie conquistate quest'anno da Basso nel campionato italiano rally: Ciocco, Roma e Tuscan Rewind. Per Giandomenico si tratta del terzo tricolore conquistato in carriera

saputo sfruttare molto bene le occasioni che ci sono capitate. A volte, quando sapevo di non avere la possibilità di vincere. Ho cercato di portare a casa il massimo risultato senza rischiare di fare errori gravi, in altre occasioni come nella seconda tappa in Sardegna, a Roma o nel finale del Tuscan ho attaccato a tutta perché sapevo che era il momento giusto per farlo».

- Diciamoci la verità: questo scudetto è anche un po' una rivincita dopo che a inizio anno è venuta meno la possibilità di salire sulla C3 ufficiale?

«Sì è vero, c'è stato un momento in cui eravamo davvero vicinissimi a chiudere, ma poi hanno preferito Rossetti. Per un paio di giorni ci sono rimasto male, volevo mollare perché credevo che le opportunità migliori nel Cir fossero andate. Poi è arrivata questa opportunità con la Loran e l'ho colta subito».

- Ora che ti aspetti per la prossima stagione?

«Onestamente nulla. Credevo, dopo aver vinto il titolo 2016, di aver già dimostrato abbastanza, ma poi ci siamo comunque trovati a ricominciare da capo. Per cui mi godo il momento assieme a chi ci ha aiutati e al futuro ci penseremo quando sarà il momento». ●

Cir la Procura indaga ancora

NIENTE PROVE CERTE, LA GIUNTA CONVALIDA LA CLASSIFICA DEL TUSCAN E DEL TRICOLORE, MA L'INCHIESTA NON È CHIUSA

«**A**lo stato dell'inchiesta, ancora in corso, non abbiamo elementi né tantomeno ci sono state fornite prove che possano consentire alla Giunta Sportiva di prendere decisioni conseguenti se non confermare la classifica di gara». Questo il comunicato di Acisport, arrivato l'11 dicembre. Giustizia e non giustizialismo: lo avevamo scritto chiaro mentre montava la tempesta mediatica attorno al finale del Cir 2019, perché di tutto i rally italiani avrebbero avuto bisogno tranne che di processi sommari condotti sull'onda dell'emotività.

La Giunta che si è riunita la scorsa settimana, assieme al Collegio dei Proibiviri, valutate anche le audizioni dei diretti interessati di fronte alla Procura, ha stabilito che per il momento non esistono prove concrete tali da dimostrare in maniera incontrovertibile come siano realmente andati i fatti, né che possano essere un elemento fondante di accusa verso qualcuno. Lo avevamo sottolineato subito, questo caso è diverso dal San Martino di Castrozza 2012: allora un commissario di gara trovò la "pistola fumante" (leggi chiodi sulla strada), qui no. Ancora: un conto è far circolare più o meno ad arte foto e video di pneumatici danneggiati, un altro è che i commissari tecnici possano poter verificare che le gomme effettivamente utilizzate in gara (e non altre) portino segni evidenti di forature lasciati da oggetti metallici. Ad esempio, un tassello staccato, non dimostra necessariamente

la presenza di un atto doloso. C'è di più, perché Campedelli aveva dichiarato in più occasioni di essere uscito di strada nell'ultima prova proprio per una foratura, ma sul web è spuntato un video amatoriale dove si vede la Ford arancione arrivare come una palla di fucile e uscire praticamente dritta in una piega a sinistra, con una dinamica che non farebbe pensare a un problema a uno pneumatico, quando piuttosto al pilota "sorpreso" dalla curva. Difficile immaginare una nota sbagliata al terzo passaggio sulla Torrenieri. E allora cosa è successo? Il pilota stava forse cambiando qualche impostazione con i pulsanti sul volante, magari per far fronte a un problema? Solo ipotesi. Ci fosse il camera car, sarebbe un attimo capire. Ma c'è? Anche altre immagini on board relative all'ultima speciale del Tuscan non hanno fornito tutte le risposte: in prossimità di una curva si vede qualcosa a terra, ma più la vettura si avvicina più l'ostacolo appare sfumato. Era solo sporcizia sul parabrezza, poi portata via dai tergicristalli o altro? L'inchiesta va avanti e forse ci sarà il modo di ingrandire e "ripulire" le immagini per capire meglio. Addirittura agli inquirenti sarebbe stato fatto il nome dell'esecutore materiale degli attentati chiodati, paventando la presenza di un "killer" professionista da anni in servizio nel giro dei rally italiani, di volta in volta al soldo dell'uno piuttosto che dell'altro. Affermazioni pesantissime: sapranno trovare un riscontro? ●



IndyCar

A DISPETTO DI TANTE BUONE PROSPETTIVE SONO ANCORA MOLTI I TEMI APERTI IN VISTA DELLA STAGIONE 2020. SCOPRIAMO QUALI SONO

di Marco Cortesi



Cosa succede in IndyCar? A dispetto delle tante buone prospettive, la serie vede iniziare l'inverno 2019-2020 con due dei suoi piloti più rappresentativi a piedi, impegnati in difficili negoziazioni per correre magari solo part-time. James Hinchcliffe e Sebastien Bourdais sono alla finestra. Grazie alle sue tante connessioni e alla spiccata personalità, il canadese ha più di una chance, mentre il francese sembra destinato, a scampo di sorprese, ad accontentarsi dell'IMSA o magari di un programma solo sui circuiti stradali. La cosa che fa più male, è che oltre ad essere veri portabandiera del campionato, Bourdais e Hinchcliffe sono tra coloro che hanno pagato più cara la loro partecipazione fedele alla categoria, essendo stati protagonisti di due terrificanti incidenti che hanno messo a rischio la loro vita. E ora, pochi anni dopo, si vedono mettere alla porta. Le problematiche sono diffe-



inverno di dubbi



HINCHCLIFFE SENZA VELI

Posare nudo sull'edizione speciale del magazine ESPN, è costato il sedile a Hinchcliffe. Sopra Power e Dixon che si apprestano a vivere l'ennesimo stagione da protagonisti

renti: con Hinchcliffe si tratta di questioni aziendali e d'immagine, mentre per Bourdais si tratta di elementi puramente finanziari.

Dopo la fusione del team Schmidt Peterson con McLaren, Hinchcliffe era già sembrato fuori posto, lui pilota Honda fino al midollo e portavoce della casa giapponese in una scuderia diventata orgogliosamente Chevrolet. Ma la situazione si è deteriorata anche per motivi indipendenti dal motorista, quando il pilota ha posato senza veli per una rivista. Nulla di pornografico, bensì l'edizione speciale del magazine ESPN che aveva visto protagonisti in passato altri piloti (come Helio Castroneves). L'intento era proprio quello di mostrare le spaventose cicatrici riportate nel botto del 2015, che tranciando l'arteria femorale aveva portato Hinchcliffe a pochi istanti dal lasciarci le penne. Nonostante l'intento fosse quello di motivare coloro che si tro-

vano a recuperare dopo gravi infortuni, allo sponsor principale del team la cosa sembra non essere piaciuta per niente, tanto che già alla vigilia dell'ultima gara di Laguna Seca si era fatto il possibile per lasciare a piedi Hinchcliffe e mettere in macchina il pilota 2020, il giovane campione IndyLights Oliver Askew.

A risultare fatale, nonostante un contratto firmato e tante assicurazioni, è stata però l'uscita di Patricio O'Ward dal programma Red Bull, che ha portato alla firma del messicano, apprezzato da Zak Brown. Per Hinchcliffe non c'è più stato posto. Il team ha annunciato che, comunque vada, pagherà lo stipendio, ma per un pilota oltre i 30, ormai negli anni della maturità, è una magra consolazione. Per Bourdais, il problema è nato dalla necessità da parte di Dale Coyne di chiudere un bilancio traballante, e dalla presenza di interessanti prospetti. Con

la crescita degli ultimi anni, l'IndyCar è diventata molto più appetibile per tanti piloti con budget - e spesso ottime doti - in arrivo da esperienze nelle serie europee. Dopo i primi test, molto positivi, il favorito sembrava lo spagnolo Alex Palou. Ovviamente, il fatto che Hinchcliffe si sia liberato ha un po' messo in stand-by tutto, ma il pilota dell'Ontario deve trovare il sostegno di qualche azienda, in aggiunta a quello del motorista: lui, ovviamente, oltre al sedile vuole anche un bello stipendio, cosa che Coyne non può offrire (altrimenti avrebbe tenuto Bourdais). Per Hinchcliffe l'alternativa sarebbe Andretti, per un programma limitato. Inoltre, ci sono altre "mine vaganti" come Sergio Sette Camara, che dopo la chiusura della sua avventura in Formula 2 ha mostrato interesse verso la categoria. Attenzione anche al team Carlin, sempre tra gli ultimi ad annunciare le proprie guide.

Nel mercato restano solo i team minori

Tutte le squadre minori si sono comunque trovate a fare i conti con delle situazioni finanziarie non facilissime. Simile a quello di Bourdais è stato anche il caso di Spencer Pigot al team ECR. Nonostante le buone performance con una vettura sicuramente non da top team, il californiano nulla ha potuto quando alla porta di Ed Carpenter si è palesato Rinus VeeKay. Oltre a beneficiare del supporto della catena di supermercati Jumbo (la stessa che aveva seguito Max Verstappen) si dice che l'olandese sia anche andato forte nei test, confermando le buone cose fatte vedere in Indy Pro 2000 e Indy Lights. Problemi anche per il team di AJ Foyt. La squadra sarà presente al via della stagione nonostante la perdita dello sponsor principale, ma dovrà ragionare bene. Tony Kanaan ci sarà, almeno per gli ovali, e il sogno è affiancargli Bourdais, ma non si vuole trasformare l'annata in un bagno di sangue. Sulla seconda vettura invece sarebbe pronto a concretizzarsi l'arrivo di Charlie Kimball. Lo statunitense, causa carenza di sponsor, è stato costretto quest'anno ad un programma limitato, ma avrebbe risolto la situazione.

La squadra del leggendario quattro volte vincitore di Indy sta cercando una rivincita dopo un lungo periodo di crisi tecnica e di risultati. Sembra non avere mai avuto possibilità invece Nico Hulkenberg. Le voci che volevano il pilota tedesco sulla seconda vettura di Carpenter nei circuiti stradali erano più legate ai suoi desideri che altro. Anche in questo caso, alla porta è arrivato Conor Daly. Esperto, affabile, ragionevolmente veloce, e con il supporto della US Air Force: impensabile lasciarlo scappare per un pilota sconosciuto, almeno nelle gare americane, debuttante, da pagare profumatamente e che non vuole correre a Indianapolis. Il tedesco potrebbe avere qualche chance? Forse, ma avrà bisogno di ottimi auspici...

Alonso grande incognita

Fin dal primo momento, tutti hanno pensato che Fernando Alonso sarebbe stato parte del progetto McLaren. Invece, pare che le cose non stiano esattamente così. Il campione spagnolo è stato particolarmente scottato dalla figuraccia di quest'anno, e



O'WARD PRIMI TEST CON MCLAREN

Sopra O'Ward, durante i primi test con la McLaren sulla quale non è poi così certo che correrà anche Alonso alla prossima 500 Miglia di Indianapolis. Sopra destra l'aeroscreen che debutterà da quest'anno in IndyCar

per cercare davvero di centrare la "triple crown" è disposto a mettere tutto in discussione. Al momento, Alonso ha confermato solo che parteciperà alla gara (o per lo meno alle qualifiche) e che l'unica cosa in bilico è la scuderia. Ma accanto alla proposta di Woking, ce n'è un'altra, molto allettante, da parte di Michael Andretti. Alonso potrebbe tornare a Indianapolis con la stessa struttura che l'aveva portato ad un grandioso debutto. E, sorpresa sorpresa, la motorizzazione Honda non è un problema. Secondo le voci che già da tempo circolavano, la casa del sol levante non sarebbe mai stata arrabbiata con Alonso tanto quanto con la McLaren, e sarebbe contenta di accettare la sua presenza. Non



solo, sarebbe molto felice anche di fare uno sgarbo agli inglesi, privandoli del loro pilota più conosciuto per la Indy 500.

Da Ganassi, Andretti e McLaren i "colpi" a segno

I team più blasonati dello schieramento IndyCar si sono mossi abbastanza in anticipo quest'anno, mettendo a segno delle scelte di mercato tutt'altro che scontate. La prima è stata quella che ha visto approdare al team Ganassi Marcus Ericsson. L'ex pilota di Formula 1 sapeva che si sarebbe trovato senza posto da Schmidt Peterson con l'arrivo della McLaren, e intelligentemente si è mosso per tempo. Ha trovato una destinazione interessante, af-

fiancando il numero uno della categoria Scott Dixon e un altro svedese, Felix Rosenqvist, che dopo un finale di stagione in crescendo è in cerca di un'affermazione importante. Il primo anno di Ericsson non è stato certo ricco di successi, e solo tra le righe l'ex alfiere Sauber ha lasciato intravedere un potenziale. L'affare migliore, vista la sorte di altri protagonisti, l'ha fatto lui.

Altro colpo di mercato di cui si era parlato a lungo, quello di Colton Herta al team Andretti. Il pilota californiano, vero talento esplosivo emergente, ha conquistato tutti, e nonostante le sirene da parte di McLaren e Penske, Andretti, che l'ha sempre appoggiato sin dall'inizio della carriera, è riuscito a non farlo scappare dopo il collasso del team Harding. Herta è talmente importante per il futuro dell'Andretti Autosport che per lui è stata approntata una quinta vettura. A tenere banco è stato, come detto, anche il team McLaren, che ha scelto una strada rischiosa, con due giovani debuttanti, pur dal grande talento. La paura è che Brown sottovaluti ancora l'impegno un po' come fatto con risultati devastanti alla Indy 500. Sam Schmidt, Ric Peterson e Gil De Ferran hanno un'esperienza monumentale, ma diventare un top-team richiederà uno step in più. Una delle chiavi potrebbe essere... Robert Wickens. Pare infatti che il canadese ex DTM abbia mostrato doti e conoscenza tecnica fuori dal comune. Anche se impossibilitato a guidare, se coinvolto potrebbe fornire un importante contributo per dare una direzione allo sviluppo.

La variabile Aeroscreen

Per la prossima stagione, ci si aspetta di vedere una sfida su valori simili a quelli degli anni precedenti, ma ci sarà da considerare anche una nuova variabile. Il 2020 sarà il primo anno che vedrà l'introduzione dell'Aeroscreen, protezione per l'abitacolo realizzata insieme a Red Bull Technology che promette di risolvere definitivamente il rischio di infortuni causati dai detriti, specialmente sugli ovali. La soluzione è stata mostrata la scorsa settimana nella sua veste definitiva, che ha riscosso diversi pareri positivi da parte degli addetti ai lavori. L'Aeroscreen ha invece lasciato qualche dubbio agli appassionati, in quanto riduce la visuale da fuori sia sul casco del pilota, sia soprattutto sulle mani: uno dei tratti più apprezzati dell'ultima Dallara era stato proprio il maggior lavoro dei piloti sul volante, visibile anche dall'esterno.

L'Aeroscreen cambierà però anche il lato tecnico, in quanto impatterà sul bilanciamento aerodinamico e dei pesi in particolare sugli ovali. Se le squadre dovranno adattare i set-up, i piloti hanno invece apprezzato il fatto di avere più peso sull'anteriore, riequilibrando una distribuzione "nativa" verso il posteriore e rendendo le vetture più permissive. Questo potrebbe avere un impatto interessante in fatto di spettacolo, ma anche rendere i piloti un po' più propensi all'aggressività in determinate circostanze. In altre parole, date anche le tante sfaccettature della categoria, l'introduzione di un elemento come l'Aeroscreen genererà una situazione più sfaccettata rispetto a quanto si è visto in Formula Uno con l'Halo. ●

Toyota pronto riscatto

DOPO LA SCONFITTA IN CINA PER MANO DELLA REBELLION, LE TS050 HYBRID METTONO A SEGNO UN'ALTRA DOPPIETTA. IN GTE-PRO, FERRARI FIN TROPPO NEL MIRINO DEI COMMISSARI



fotografie LAT



di Diego Fundarò

Doppietta alla 8 Ore del Bahrain, con la #7 di Conway-Kobayashi-Lopez vincitrice davanti alla #8 di Nakajima-Buemi-Hartley: chi attendeva una risposta da Toyota è stato accontentato. Non deve essere piaciuta la sconfitta subita a Shanghai per mano della Rebellion. A Tokyo di sicuro non l'hanno presa bene, perché i motivi di tale disfatta non potevano essere ricondotti esclusivamente al rallentamento delle vetture dovuto al success handicap: gli uomini di Pascal Vasselon devono averne allora sottovalutato gli effetti, convinti che la superiorità della loro Ts050 Hybrid sarebbe comunque stata sufficiente. Ma ciò è che successo in Cina, in Bahrain non si è verificato ed i risultati si sono visti, soprattutto nella definizione delle vetture in configurazione gara. Toyota nelle prove libere ha impostato il lavoro sul controllo dei consumi e la gestione gomme e ciò in gara ha ampiamente pagato, visto che le vetture giapponesi sono sempre riuscite a compiere un giro in più nei propri stint, un fattore che a lungo andare sarebbe risultato determinante nel corso delle 8 ore. La Toyota di Hartley era inoltre risultata la più in palla nella terza sessione di prove libere, dopo che Ginetta e Rebellion avevano dominato le prime due ed all'interno della squadra si è deciso di adottare il medesimo assetto anche sulla #7, come ha one-

stamente ammesso Mike Conway a gara in corso: «Oggi abbiamo copiato il set up dei nostri compagni di squadra, non eravamo completamente soddisfatti del nostro ed abbiamo deciso di andare anche noi con quella soluzione, che sembrava decisamente migliore della nostra». Ulteriore segnale che il team giapponese stavolta non aveva lasciato nulla al caso. Rebellion in qualifica aveva invece ribadito il suo ottimo livello sulla prestazione pura, andando a prendersi di forza la pole con Bruno Senna e Norman Nato. Ma la gara ha girato bene per la Toyota #7 fin dalla partenza, grazie al contatto in curva 2 tra la Ginetta #5 e la Rebellion, provocato da una leggerezza del giovane Charlie Robertson che accelerava troppo bruscamente con le gomme fredde ed in sovrasterzo finiva contro la #1 di Bruno Senna, mandandolo in testacoda. Conway si ritrovava così pista libera, mentre Buemi era costretto ad allargare e rientrando in pista si toccava con una Lmp2. Entrava quindi la prima safety car a causa dei detriti in pista ed al suo rientro Conway allungava deciso sul passo di 1'45", tempo inavvicinabile per la Ginetta di Simpson, seconda in quel momento. Buemi intanto risaliva la classifica ed al 25° giro entrambe le Toyota rientravano per il primo pit stop, dopo il quale Conway si ritrovava con 39" su Simpson, 42" su Senna e 51" su Buemi. Dopo un'ora

VITTORIA CON UN GIRO DI VANTAGGIO

Con un giro di vantaggio sui compagni di squadra, Conway-Kobayashi-Lopez hanno conquistato la vittoria in Bahrain

AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050 Hybrid) 257 giri in 8.01'23"599 alla media di 173,357 km/h; 2. Buemi-Nakajima-Hartley (Toyota TS050 Hybrid) a 1 giro; 3. Senna-Menezes-Nato (Rebellion R13-Gibson) a 3 giri; 4. Hanson-Albuquerque-Di Resta (Oreca 07-Gibson) a 8 giri; 5. Gonzalez-Felix-Costa (Oreca 07-Gibson) a 8 giri; 6. Tung-Aubry-Stevens (Oreca 07-Gibson) a 9 giri; 7. Rusinov-Uttert-Vergne (Aurus 01-Gibson) a 9 giri; 8. Laurent-Negrão-Ragues (Alpine A470-Gibson) a 9 giri; 9. Van Eerd-De Vries-Van Der Garde (Oreca 07-Gibson) a 10 giri; 10. Lapierre-Borga-Coigny (Oreca 07-Gibson) a 12 giri; 11. Patterson-Yamashita-Fjordbach (Oreca 07-Gibson) a 13 giri; 12. Lacorte-Belicchi-Sernagiotto (Dallara P217-Gibson) a 17 giri; 13. Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) a 22 giri; 14. Rigon-Molina (Ferrari 488) a 22 giri; 15. Lynn-Martin (Aston Martin Vantage) a 22 giri; 16. Calado-PierGuidi (Ferrari 488) AF Corse. 22 giri; 17. Bruni-Lietz (Porsche 911) a 24 giri; 18. Keating-Ten Voorde-Bleekemolen (Porsche 911) a 24 giri; 19. Christensen-Estra (Porsche 911) a 24 giri; 20. Dalla Lana-Turner-Gunn (Aston Martin Vantage) a 24 giri; 21. Wainwright-Watson-Barker (Porsche 911) a 24 giri; 22. Perrodo-Collard-Nielsen (Ferrari 488) a 25 giri; 23. Flohr-Castellacci-Fisichella (Ferrari 488) a 25 giri; 24. Ried-Pera-Campbell (Porsche 911) a 26 giri; 25. Ishikawa-Beretta-Cozzolino (Ferrari 488) a 27 giri; 26. Grimes-Mowlem-Hollings (Ferrari 488) a 28 giri; 27. Perfetti-Heinemeier-Hansson-Cairolì (Porsche 911) a 43 giri; 28. Simpson-Dyson-Smith (Ginetta G60-AER) a 62 giri; 29. Yoluc-Eastwood-Adam (Aston Martin Vantage) a 79 giri; 30. Robertson-Hanley-King (Ginetta G60-AER) a 114 giri; 31. Oubaisi-Leener-Preining (Porsche 911 RSR) a 148 giri.

Giro più veloce: King in 1'45"240 alla media di 185,131 km/h.

Campionato: 1. Lopez-Kobayashi-Conway 97 punti; 2. Hartley-Nakajima-Buemi 89; 3. Senna-Menezes-Nato 67; 4. Aubry-Tung-Stevens 34; 5. Albuquerque-Hanson 30.

Lmp2: 1. Aubry-Tung-Stevens 72 punti; 2. Albuquerque-Hanson 69; 3. van Eerd-van der Garde 66.

GT: 1. Sorensen-Thiim 85 punti; 2. Christensen-Estra 71; 3. Bruni-Lietz 68; 4. Lynn-Martin 68; 5. Rigon-Molina 47; 6. PierGuidi-Calado 43.

GtAm: 1. Keating-Bleekemolen e Collard-Perrodo-Nielsen 73 punti; 3. Turner-Dalla Lana-Gunn 60,5.

delle 8 previste la gara aveva già preso una piega ben precisa, con l'inglese che abbassava il ritmo e lo adeguava a quello degli inseguitori, mantenendoli a distanza di sicurezza. Durante la seconda ora Simpson non riusciva a reggere il passo e la Ginetta #6 doveva cedere sia a Senna che a Buemi. Dopo il secondo pit stop era Kobayashi a guidare le operazioni, con la Rebellion di Menezes a 48" e la #8 di Hartley a 1'13". In questa fase il neozelandese cercava di forzare e Menezes reggeva bene, ma solo per un'ora, quando la #1 era costretta a rientrare ai box per problemi nella gestione elettronica del cambio, che costavano 3 giri di ritardo sulle due Toyota ed ambizioni di vittoria definitivamente tramontate. Arrivava quindi il ritiro della Ginetta #5, ferma in pista per problemi elettrici alla quinta ora e da lì al traguardo non succedeva più nulla, con la Toyota #7 che chiudeva con un giro di distacco sulla gemella #8 e tre sulla Rebellion di Senna-Menezes-Nato.

LmP2 domina l'Oreca United Autosports

In LmP2 la corsa è stata letteralmente dominata dall'Oreca United Autosports di Albuquerque-Di Resta-Hanson, sempre in testa dal primo all'ultimo giro. Gara invece tra luci ed ombre per la Dallara Cetilar di Lacorte-Sernagiotto-Belicchi. Il gentleman pisano si è fatto carico di prendere il via ed il suo stint iniziale è stato buono. Gli è quindi subentrato Belicchi ed il suo lavoro è stato ottimo, visto che nel suo turno è risalito fino alla 5° posizione di classe. Poi si è iniziato a sentire il divario di prestazione tra la P217 e le Oreca, più performanti e gentili sulle gomme. Un drive through pagato per una leggerezza di un meccanico ad un pit stop ed una foratura hanno ulteriormente complicato le cose e la #47 ha chiuso al 12° posto assoluto.

Gte, Ferrari sotto tiro

Non è certamente una stagione fortunata per le Ferrari 488 Gte-Evo di AF Corse. In particolare nel rapporto con gli stewards, sempre molto duri ed irreprensibili nei confronti delle Rosse. Dopo l'episodio equivoco di Silverstone e la discutibile squalifica che ne ha vanificato la vittoria a Shanghai, anche in Bahrain le decisioni della direzione gara hanno privato sia di una possibile vittoria la #71 di Rigon-Molina, che del podio la #51 di Pier Guidi-Calado, a seguito di manovre interpretate con estrema severità. Molina ha pagato addirittura con uno stop and go l'aver fatto leggermente pattinare le gomme posteriori uscendo dalla piazzola dopo l'ultimo pit stop, quando si stava giocando la vittoria con l'Aston Martin #95 di Thiim-Sorensen, che si sono visti così consegnare il successo direttamente dalle mani dei commissari. Discutibile anche l'ordine di rendere la posizione arrivato a Calado a favore di Martin, con l'inglese ritenuto colpevole di aver superato il belga senza rispettare i limiti della pista, quando a 40 minuti dal termine i due stavano giocandosi la terza piazza, con l'Aston davanti alla Ferrari. Alla ripartenza da una Full Course Yellow, Calado aveva affiancato Martin e tentato un sorpasso all'esterno. Alla successiva curva a sinistra il belga allungava la staccata fino a bloccare le ruote, "accompagnando" Calado fuori dai limiti della pista. A quel punto l'in-



FERRARI TARTASSATA

Sopra, la Ferrari seconda con Rigon-Molina e privata di una possibile vittoria per alcune decisioni della direzione gara. A destra, la Vantage vincitrice in Gte-Pro. In alto, Albuquerque-Di Resta-Hanson vincitori in LmP2

glese ha allargato e tenuto giù il piede, andandosi a prendere la posizione, ma non i favori della direzione gara, che ne ha ordinata la restituzione. Ancora una volta le due Rosse tornano quindi a casa con una vittoria mancata, cosa successa in ognuna delle quattro gare della stagione ed anche in questa occasione il successo era alla portata. Entrambe le Porsche in prima fila avevano optato per una partenza con gomme usate; così, grazie alle gomme nuove della sua 488, Pier Guidi ha avuto un avvio fulminante, superando sullo slancio Estre e con una staccata al limite Bruni, con le due vetture che arrivavano anche al contatto in curva 1 ed il pilota romano costretto ad allargare, per poi ritrovarsi in fondo al gruppo delle Gte-Pro. L'Aston #95 anticipava la prima sosta e si ritrovava in testa con Thiim davanti a Calado, Christensen e Bruni, rimasto al volante della #91. La metà gara si è quindi rivelata disastrosa in casa Porsche, con entrambe le 911 Rsr rallentate da problemi tecnici: la #92, appena andata in testa grazie al sorpasso di Estre su Pier Guidi, pativa un guasto all'ammortizzatore posteriore sinistro che la costringeva al rientro in garage e conseguenti 3 giri persi. Altrettanto sfortunata la #91, con Bruni che poco dopo il pit stop si vedeva costretto a rientrare con la gomma anteriore destra distrutta, probabilmente a causa di un errato fissaggio che ne costava 2 giri persi. La Vantage #95 tornava in testa con Sorensen, con la #71 di Rigon a pochi secondi, Calado a 45" e ad oltre un minuto dalla #97 di Martin, attardato anche da un contatto con la Oreca di Van Eerd. Rigon forzava quindi il ritmo e nel corso della sesta ora si



fotografie LAT

portava in testa davanti a Thiim. I due rientravano quindi assieme al pit stop e la Vantage rischiava di tamponare la Rossa #71. In casa AF corse si optava per un full service, con Molina a rimpiazzare Rigon e gomme nuove, mentre l'Aston ripartiva prima con solo 2 gomme sostituite. Molina sfruttava al meglio la trazione e superava Thiim ad inizio della settimana ora e si portava al comando dopo il pit stop della Vantage di Lynn. Si arrivava così all'ultimo pit stop con la #71 e la #95 in piena lotta, ma lo stop and go sanzionato a Molina privava tutti del duello finale per la vittoria. Le Rosse sono quindi rimaste a secco anche in Gte-Am, dove ha svettato la Porsche Project 1 di Keating-Teen Voorde-Bleekemolen, davanti alla Vantage di Dalla Lana-Turner-Gunn ed alla 911 Gulf di Wainwright-Watson-Baker. ●

Hypercar aperture e vincoli

NUOVI PARTICOLARI DEL REGOLAMENTO SONO STATI RESI PUBBLICI DOPO IL CONSIGLIO MONDIALE. ECCO DI COSA SI TRATTA

Nuovi particolari del regolamento Le Mans Prototype Hypercar (LMPH) approvato dal FIA World Motor Sport Council il 4 dicembre sono stati resi pubblici, a completare quella la bozza presentata a Le Mans a giugno. La nuova stesura apre all'utilizzo di motori rotativi, concede libertà nella costruzione del diffusore posteriore e chiarisce la soglia di impiego della trazione ibrida, fruibile con pista bagnata tra i 140-160 km/h o oltre, o nel solo giro di rientro ai box ad una velocità inferiore ai 120 km/h. Saranno ammesse MGU-K dedicate oltre a quelle di serie, che richiedono un minimo di 25 auto stradali con la stessa unità obbligatoriamente in produzione entro la fine del secondo anno di competizioni. Nel regolamento è stato anche posto divieto ai dispositivi aerodinamici mobili. Prende inoltre sempre più corpo l'apertura alla convivenza tra le nuove Hypercar e le attuali LmP1, in precedenza assolutamente esclusa ed ora rivalutata; ma non sono ancora noti i vincoli normativi che ne permetteranno l'utilizzo anche nella prossima stagione, come invece già avvenuto con la proroga dell'omologazione delle LmP2, la cui potenza sarà ridotta di 30 Kw. Regole che avrebbero dovuto già essere redatte da tempo, non a meno di nove mesi dal via del campionato.

Monza e Kyalami le nuove entrate

Giovedì 12 dicembre è stato presentato il calendario Wec 2020/21, stagione che darà inizio alla nuova era Le Mans Hypercar. Due le novità assolute, con l'entrata delle prove di Monza per il secondo appuntamento stagionale e Kyalami, prima gara del 2021. Dopo averne ospitato il prologo nell'aprile del 2017, per l'Autodromo Nazionale si tratterà di un ritorno al passato, quando la 1000 Km monzese per decenni apriva la stagione dei Mondiale Marche e Sport Prototipi. Anche la rinnovata pista sudafricana torna a rinverdire i fasti della 9 Ore di Kyalami, la cui prima edizione si svolse nel lontano 1958. Entrambi i circuiti hanno firmato un accordo di un anno con opzione per i due successivi.

Altra novità è rappresentata dalla mancanza di un vero e proprio prologo, previsto inizialmente a fine luglio a Silverstone. Come spiegato da Gerard Neveu, una scelta dettata dall'esigenza di dare 4 settimane di tempo in più ai team che schiereranno le nuove hypercar, che avranno quindi a disposizione due giorni di test collettivi il lunedì e martedì prima della 6 Ore di Silverstone. Il nuovo calendario verrà sottoposto ad approvazione nel FIA World Motor Sport Council in programma il 6 marzo 2020 a Ginevra. ●



CALENDARIO PROVVISORIO CAMPIONATO 2020-2021 FIA WORLD ENDURANCE

31 agosto 1 settembre 2020	Test pre stagione a Silverstone
5 settembre 2020	6 Ore di Silverstone
4 ottobre 2020	6 Ore di Monza
1 novembre 2020	6 Ore del Fuji
5 dicembre 2020	8 Ore del Bahrain
6 febbraio 2021	6 Ore di Kyalami
19 marzo 2021	1000 Miglia di Sebring (8 Ore)
24 aprile 2021	6 Ore di Spa-Francorchamps
12-13 giugno 2021	24 Ore di Le Mans

Michelisz sul tetto del mondo

L'UNGHERESE CONQUISTA IL TITOLO E RICONFERMA LA HYUNDAI AL TOP DELLA CATEGORIA. UN ALTRO TRIONFO SOTTO LA GESTIONE FIRMATA ADAMO

di [Antonio Caruccio](#)

SEPANG - Norbert Michelisz è il nuovo campione del mondo turismo. L'ungherese, 35 anni, è stato cresciuto da Gabriele Tarquini come suo fido scudiero, e proprio dell'abruzzese raccoglie l'eredità conquistando il titolo del 2019, all'ultima gara, proprio come aveva fatto il Cinghio nella passata edizione. «Dieci anni fa giocavo ai video games, adesso sono qui con un contratto da pilota professionista e con un titolo in tasca. Ho in mente tante emozioni, tante persone che vorrei ringraziare, ma non farò una lista perché finirei per dimenticarmi qualcuno. Ho creduto di non farcela ad essere qui dopo qualche problema in gara-2, ma alla fine ce l'abbiamo fatta» dice Norbert, che tiene così la coppa in seno alla Hyundai e che sotto la guida di Andrea Adamo in questa annata mette in cassaforte non solo il titolo WRC, ma anche quello WTCR. La sfida malese vedeva quattro assi in gioco, con quello di bastoni eliminato per primo. Thed Bjork, che per il secondo anno consecutivo deve abdicare all'ultimo appuntamento la rincorsa all'iride conquistato nel 2017. Lo svedese, partito con gomme rain su pista umida, ha dovuto addirittura completare un pit-stop per passare alle slick, lasciando a tre la battaglia per il titolo nelle ultime corse del week-end. Poi quello di coppe, con Yvan Muller che in gara-2 è stato centrato in pieno da Nick Catsburg, a suo dire incolpevole, ma troppo ghiotto e sospetto il gioco di squadra Hyundai che ha messo fuori la seconda Lynk&Co, chiamando una lunga bandiera rossa sotto la pioggia dopo l'incendio sprigionatosi sulla vettura dell'olandese. Più ostico piegare quello di spade, Estaban Guerrieri, che aveva vinto anche gara-2 proprio quando Michelisz aveva sofferto di più chiudendo nono. Addirittura, nei primi giri di gara-3 l'argentino della Honda aveva ribaltato i pronostici portandosi in vantaggio nella classifica virtuale, ma è stato il fuoco amico a tradirlo. Guerrieri, che vivendo a Barcellona con il compagno e connazionale Nestor Girolami e con Mikkel Azcona, aveva stretto un

10 ANNI FA
GIOCAVO AI
VIDEOGAMES, ORA
HO UN CONTRATTO
DA PILOTA E UN
TITOLO IN TASCA

NORBERT MICHELISZ

”

triumvirato di tacita non belligeranza. Il catalano tuttavia, che in gara-2 aveva indispettito Girolami, nell'ultima corsa del week-end è andato duramente all'attacco di Estaban, colpendolo al posteriore, mandandolo fuori pista e provocando il surriscaldamento della vettura a causa dei detriti che hanno

triumvirato di tacita non belligeranza. Il catalano tuttavia, che in gara-2 aveva indispettito Girolami, nell'ultima corsa del week-end è andato duramente all'attacco di Estaban, colpendolo al posteriore, mandandolo fuori pista e provocando il surriscaldamento della vettura a causa dei detriti che hanno



triumvirato di tacita non belligeranza. Il catalano tuttavia, che in gara-2 aveva indispettito Girolami, nell'ultima corsa del week-end è andato duramente all'attacco di Estaban, colpendolo al posteriore, mandandolo fuori pista e provocando il surriscaldamento della vettura a causa dei detriti che hanno





PREOCCUPANO I NUMERI DELLA SERIE IN VISTA DEL 2020

WTCR iscritti in calo

Se la stagione 2019 si è appena conclusa, il WTCR deve già iniziare a guardare al futuro. Confermata dall'estate l'estensione del rapporto tecnico con TCR, e rinnovata da poco la partnership con la FIA, quello che desta qualche preoccupazione ad oggi sono i numeri degli iscritti. Audi ha confermato la sua dipartita in forma ufficiale dalle competizioni turismo, come anche Volkswagen che ha portato come conseguenza al ritiro di WRT e la riduzione della Golf in seno a Loeb Racing. Cupra con il nuovo modello avrà due sole vetture, mentre Honda e Hyundai resteranno stabili, con quattro vetture ciascuna. Traballa la situazione di Alfa Romeo, con Romeo Ferraris che è in cerca di una squadra clienti per il mondiale, dopo aver concentrato gli sforzi sul progetto Giulia ETCR. Tra i piloti a piedi in questo momento c'è Rob Huff, insieme a Leuchter e Kristoffersson, che seguiranno i progetti VW, orientati su Asia e TCR Europa. Persino Lynk&Co pare voglia schierare tre sole macchine, rinunciando ad Andy Priaulx che potrebbe essere girato sul TCR Cina, lasciando quindi il mondiale di Eurosport a sole 18 vetture. In attesa della conferma dell'ingresso di MG come secondo costruttore cinese.



tappato l'aspirazione del radiatore, che hanno messo fine alle speranze di Honda di conquistare il titolo. Azcona aveva finito 2° alle spalle di Kristoffersson, ma una penalità lo ha relegato a fondo gruppo, promuovendo Kevin Ceccon e l'Alfa Romeo Giulietta Veloce TCR by Romeo Ferraris in seconda piazza.

za. «Abbiamo lavorato tanto e siamo cresciuti insieme» dice il bergamasco. «Ho dedicato tutti i miei podi alla squadra, oggi in maniera egoistica, lo voglio dedicare a me. Spero che quanto fatto oggi dimostri che merito la possibilità di essere nel WTCR anche il prossimo anno». ●



HYUNDAI GRAN RICONFERMA

A fianco Kristoffersson e Guerrieri che si sono divisi le vittorie in gara-2 e gara-3. Sopra l'apoteosi Hyundai con Michelisz che ha centrato il titolo per la gioia di Adamo che dopo la vittoria del WRC aggiunge ora la riconferma nel WTCR

AL TRAGUARDO

Sepang,
13-14-15 dicembre 2019

Gara-1: 1. Michelisz (Hyundai) 10 giri in 26'02"896, alla media di 132,7 km/h; 2. Panis (Cupra) a 2"446; 3. Tarquini (Hyundai) a 10"009; 4. Guerrieri (Honda) a 10"878; 5. de Oliveira (Honda) a 11"287; 6. Muller (Lynk & co) a 12"125; 7. Haglöf (Cupra) a 17"213; 8. Kristoffersson (Vw) a 20"142; 9. Catsburg (Hyundai) a 31"331; 10. Vernay (Audi) a 31"772; 11. Priaulx (Lynk & co) a 36"446; 12. Bennani (Vw) a 37"211; 13. Tassi (Honda) a 40"633; 14. Ehrlicher (Lynk & co) a 42"004; 15. Shedden (Audi) a 43"183; 16. Leuchter (Vw) a 45"377; 17. Azcona (Cupra) a 58"401; 18. Qinghua (Alfa Romeo) a 1'00"734; 19. Cheah (Hyundai) a 1'03"709; 20. Ceccon (Alfa Romeo) a 1'05"014; 21. Langeveld (Audi) a 1'07"607; 22. Girolami (Honda) a 1'10"078; 23. Huff (Vw) a 1'17"382; 24. Coronel (Cupra) a 1'20"508; 25. Syahrin (Hyundai) a 1'24"275; 26. Khoo (Cupra) a 1'36"373; 27. Björk (Lynk & co) a 2'02"312; 28. Farfus (Hyundai) a 2'22"601.

Giro più veloce: il 6° di Joao Paulo de Oliveira in 2'29"887 alla media di 133,1 km/h.

Gara-2: 1. Esteban Guerrieri (Honda) 11 giri in 1h 28'45"146, alla media di 128,3 km/h; 2. Azcona (Cupra) a 1"023; 3. Kristoffersson (Vw) a 1"368; 4. Girolami (Honda) a 2"198; 5. Ceccon (Alfa Romeo) a 2"313; 6. Muller (Lynk & co) a 2"500; 7. Ehrlicher (Lynk & co) a 3"894; 8. Michelisz (Hyundai) a 4"498; 9. Huff (Vw) a 5"033; 10. Leuchter (Vw) a 6"270; 11. Panis (Cupra) a 6"966; 12. Monteiro (Honda) a 8"821; 13. Bennani (Vw) a 9"511; 14. Vernay (Audi) a 10"095; 15. Langeveld (Audi) a 10"705; 16. Cheah (Hyundai) a 11"274; 17. Qinghua (Alfa Romeo) a 13"607; 18. de Oliveira (Honda) a 14"408; 19. Farfus (Hyundai) a 14"687; 20. Coronel (Cupra) a 16"685; 21. Priaulx (Lynk & co) a 17"847; 22. Syahrin (Hyundai) a 18"159; 23. Björk (Lynk & co) a 19"074; 24. Khoo (Cupra) a 20"589; 25. Vervish (Audi) a 21"395; 26. Tarquini (Hyundai) a 1'10"622.

Giro più veloce: il 4° di Esteban Guerrieri in 2'35"452 alla media di 128,3 km/h.

Gara-3: 1. Kristoffersson (Vw) 14 giri in 39'02"972, alla media di 130,0 km/h; 2. Ceccon (Alfa Romeo) a 2"182; 3. Vervish (Audi) a 4"296; 4. Michelisz (Hyundai) a 9"297; 5. Girolami (Honda) a 13"150; 6. Monteiro (Honda) a 14"737; 7. Björk (Lynk & co) a 17"308; 8. Leuchter (Vw) a 17"807; 9. Huff (Vw) a 19"297; 10. Vernay (Audi) a 21"373; 11. Muller (Lynk & co) a 24"479; 12. Priaulx (Lynk & co) a 25"776; 13. Haglöf (Cupra) a 26"418; 14. Azcona (Cupra) a 32"026; 15. Syahrin (Hyundai) a 36"567; 16. Ehrlicher (Lynk & co) a 36"827; 17. Bennani (Vw) a 37"687; 18. Tarquini (Hyundai) a 39"905; 19. Cheah (Hyundai) a 40"223; 20. Langeveld (Audi) a 43"171; 21. Khoo (Cupra) a 56"247; 22. Guerrieri (Honda) a 59"437; 23. Qinghua (Alfa Romeo) a 1'50"645.

Giro più veloce: il 14° di Esteban Guerrieri in 2'32"050 alla media di 131,2 km/h.

Una festa italiana

DIETRO ALL'AUDI CHE CONQUISTA IL PRIMO CENTRO A YAS MARINA, SUL PODIO ANCHE DRUDI (2°) E ROSSI, MARINI E SALUCCI AL TOP SU FERRARI IN PRO-AM

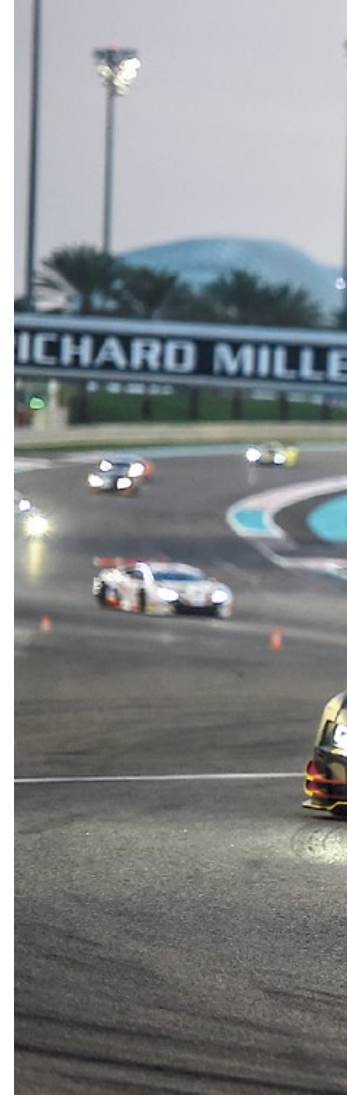
di [Dario Lucchese](#)

ABU DHABI - Audi conquista la sua prima vittoria nella 12 Ore del Golfo e fa anche di più, monopolizzando le prime due posizioni assolute con il team Attempto Racing. Ma ad Abu Dhabi la vera star è stato Valentino Rossi, che assieme al fratello Luca Marini e a "Uccio" Salucci ha conquistato uno storico podio piazzando in terza posizione la prima delle Ferrari 488 Gt3 gestite dal team Kessel Racing e andandosi a prendere anche il successo nella classe Pro-Am. Una festa italiana, con Mattia Drudi secondo assieme a Nick Foster e Murad Sultanov. Ad andare a segno è stato invece l'equipaggio formato da Christopher Mies, Rinat Salikhov e Dries Vanthoor, interrompendo di fatto l'egemonia del Cavallino che aveva trionfato nelle ultime cinque edizioni.

Quella di quest'anno, oltre alla presenza di tanti nomi illustri, ha visto infrangere il record di giri completati, con un totale di 316 tornate portate a termine dalla vettura di testa. Peccato viceversa per l'assenza di Davide Rigon, il quale si era imposto appunto negli ultimi cinque anni, contemporaneamente impegnato in Bahrain nella tappa del Wec. Al traguardo la Ferrari del Monster VR46 di Rossi e "company" ha pagato solamente quattro giri nei confronti dell'equipaggio di testa, impedendo alla Audi di centrare una tripletta, tenendo dietro l'altra vettura della Casa di Ingolstadt divisa da Uwe Alzen, Dietman Haggenmüller e Martin Konrad. Tornando agli italiani, delusione per Dinamic Motorsport, che avrebbe quanto meno potuto aspirare ad entrare nei primi tre della Pro-Am con l'equipaggio composto da Ivan Jacoma, Roberto Pampanini e Mauro Calamia, se a rallentare la loro Porsche non fosse stato un inconveniente meccanico.

Prima delle Mercedes è stata quella della Sps Automotive Performance, con Pierburg-Hook-Lauch quinti e vittoriosi nella classe Am. La Casa della stella a tre punte avrebbe potuto aspirare a qualcosa di più, dal momento che nelle qualifiche a ottenere la pole era stata l'altra Amg Gt3 della Htp Motorsport divisa da Maximilian Götz, Dominik Baumann e Faisal Al Zubair, in testa nelle fasi iniziali. Poi, grazie alla migliore strategia delle soste, a risalire al comando è stata la Audi di Mies, che ha effettuato intorno alla quarta ora il suo pit-stop durante un regime di safety car necessario per ripulire la pista. Il tedesco, assieme a Salikhov e Vanthoor, ha mantenuto la leadership fino al termine della

prima frazione, con la bandiera a scacchi esposta al 159° giro. Se fino ad allora non si era registrato alcun ritiro, è stato nella seconda parte di gara che è successo di tutto. Cominciando dai problemi di servosterzo che hanno progressivamente rallentato la Mercedes della Htp Motorsport, facendola retrocedere in 12ª posizione. Il contatto in cui è rimasta coinvolta Michelle Gattling ha invece messo fuori dai giochi la Ferrari affidata dall'Iron Lynx all'equipaggio femminile completato dalla sempre veloce Manuela Gostner e da Rahel Frey, che nelle prime battute aveva agevolmente occupato la "top 10" assoluta. Nelle altre classi i successi sono andati alla Lamborghini Super Trofeo di Abkhazava-Afanasiev-Butel-Liquoris (Gt Cup 1), alla Porsche di Littmann-Mundy-Van Parijs (Gt Cup 2) e alla McLaren di Iribe-Moss-Millroy-Pickfort (Gt4) e alla Ginetta di Konopka-Muston-Murray tra i Prototipi. ●





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Salikhov-D. Vanthoor-Mies (Audi R8 Gt3) 316 giri (1. Pro); 2. Sultanov-Foster-Drudi (Audi R8 Gt3) a 1'33"331; 3. Rossi-Salucci-Marini (Ferrari 488 Gt3) a 4 giri (1. Pro-Am); 4. Alzen-Haggenmüller-Konrad (Audi R8 Gt3) a 5 giri; 5. Pierburg-Hook-Lauck (Mercedes-Amg Gt3) a 5 giri; (1. Am); 6. Hall-Goethe-Grogor (Porsche) a 5 giri; 7. De Bernardi-Caprirossi-Cadei (Ferrari 488 Gt3) a 8 giri; 8. Abkhazava-Liquorish-Butel-Afanasiev (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 8 giri (1. Gt Cup 1); 9. Geddie-Geddie-Al Azhari (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 9 giri; 10. Hanna-Ulrich-Lentoudis-Aguas (Ferrari 488 Gt3) a 11 giri; 11. Hartshorne-Zanuttini-Perel-Cuhadaroglu (Ferrari 488 Gt3) a 13 giri; 12. Al Faisal-Baumann-Götz (Mercedes-Amg Gt3) a 15 giri; 13. Jiatong-Mardini-Pirri-Costantini (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 16 giri; 14. Konopka-Muston-Murray (Ginetta Lmp3) a 18 giri (1. Prototype); 15. McGuire-Meins-Lynn (Ligier Jsp3) a 19 giri; 16. Pronk-Minsky-Fatien-Bachler (Porsche) a 20 giri; 17. Van Parijs-Littmann-Mundy (Porsche Cup) a 24 giri (1. Gt Cup 2); 18. Bourgois-Lee-Vannelet (Bmw) a 29 giri; 19. Millroy-Pickford-Irbe-Moss (McLaren 570S Gt4) a 34 giri (1. Gt4); 20. Flewitt-Cook-Aiers-Hankey-Charrouf (McLaren 570S Gt4) a 34 giri; 21. Pampanini-Camarlinghi-Monaco-Diener (Mercedes-Amg Gt4) a 35 giri; 22. Murroni-Cordoni-Negro (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 35 giri; 23. Almoosa-Alameri-Al Maktoum-Al Mehairi (Bmw M4 Gt4) a 38 giri; 24. Whitmore-Dinan-Holloway-Johnson (Aston Martin Vantage Gt4) a 41 giri; 25. Pampanini-Jacoma-Calamia (Porsche 911 Gt3 R) a 51 giri; 26. Ricci-Ricci-Policand (Mercedes-Amg Gt3) a 60 giri; 27. Michaellan-Hussain-Vukov (Porsche 991 Cup) a 61 giri; 28. Amstutz-Witt-Ramos-Kujala (Lamborghini Huracán Gt3 Evo) a 130 giri; 29. Gostner-Frey-Gatting (Ferrari 488 Gt3) a 142 giri; 30. Holder-George-Tandy (Aston Martin Vantage Gt4) a 167 giri. **Giro più veloce:** il 79° di Mies in 2'08"465, alla media di 155,67 km/h.

SULLE FERRARI 488

Derby in casa Kessel

Un'edizione della 12 Ore del Golfo a "sei ruote", quella che si è disputata quest'anno. Ad animare il confronto in casa Kessel è stata infatti anche la presenza di Loris Capirossi, per il secondo anno al via della gara di Abu Dhabi, a cui aveva già preso parte nel 2015 sempre con la squadra elvetica. Alla fine l'ha spuntata Valentino Rossi, grande assente al Monza Rally Show. Il nove volte iridato del Motomondiale non ha certo perso del tempo a tornare al volante e lo ha fatto sfoderando una forma smagliante. Dei tre piloti che si sono alternati sulla Ferrari Monster VR46 (settimana al termine delle qualifiche) è stato costantemente il più veloce, firmando un miglior tempo in gara di 2'11"330. "Capirex" da parte sua ha fatto un lavoro straordinario, rimontando assieme ai compagni di squadra Niki Cadei e Alexis De Bernardi dalla 15ª piazza fino alla settima posizione su un totale di 31 equipaggi al via e salendo sul podio della Gt3 Am in cui alla fine ha occupato il secondo posto.

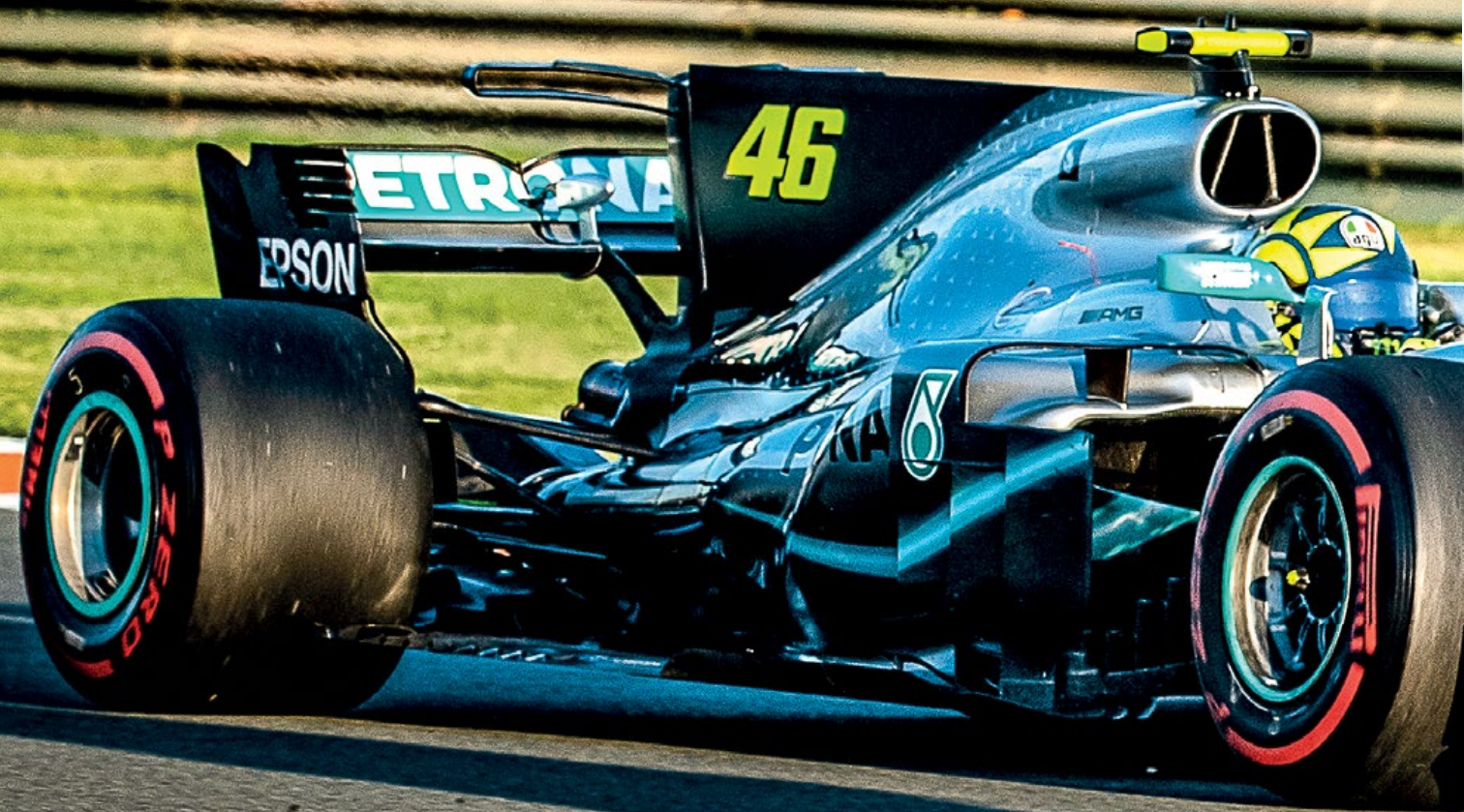
RIFLETTORI

SUI PROTAGONISTI

In alto l'Audi a segno con Salikhov-Vanthoor-Mies che hanno preceduto Drudi-Foster-Sultanov anche loro su R8 Gt3. Terza piazza per la Ferrari del team Kessel condotta da Valentino Rossi, Luca Marini e Uccio Salucci. Settima piazza per Capirossi in equipaggio con De Bernardi e Cadei

Hamilton

vite capovolte



VALENTINO ROSSI SULLA MERCEDES W08 E LEWIS HAMILTON IN SELLA ALLA YAMAHA M1 MOTOGP. A PORTE CHIUSE SULLA PISTA DI VALENCIA SCAMBIO DI RUOLI. E DI CONSIGLI

di Massimo Costa

Lunedì 9 dicembre è stata una giornata decisamente particolare per il pianeta motorsport. Sul circuito di Valencia si sono incontrati i due piloti più forti, vincenti e in attività di questa epoca: Lewis Hamilton, sei campionati del mondo F1 vinti, e Valentino Rossi, sette titoli iridati nella classe regina delle moto tra il 2001 e il 2009. Ma per quale motivo i due grandi campioni si sono dati appuntamento sul tracciato spagnolo?

Rossi



CON GLI ALTRUI FERRI DEL MESTIERE

Lunedì 9 dicembre sulla pista di Valencia il 7 volte iridato Valentino Rossi e il 6 volte campione del mondo F.1 Lewis Hamilton si sono scambiati i loro ferri del mestiere in un confronto voluto da un loro sponsor comune

← Grazie all'iniziativa dello sponsor comune, Hamilton e Rossi si sono scambiati le rispettive "bestie": la Yamaha M1 di MotoGP di Valentino è stata preparata per Lewis mentre la Mercedes W08 con la quale il pilota inglese ha vinto il Mondiale 2017 è finita nelle mani del pesarese. Un evento così, avrebbe riempito il circuito di Valencia e trascinato nel paddock ogni tipo di media, invece tutto si è svolto a porte rigorosamente chiuse, sia per il pubblico sia per i giornalisti. Così ha voluto lo sponsor. Il meteo è stato perfetto con un bel sole primaverile ad accogliere i due fenomeni.

Il primo ad arrivare è stato Hamilton che si è diretto nel box Yamaha. Il fresco campione del mondo F1 ha preso seriamente questo "test" e il giorno precedente, con una Yamaha R1 e un maestro come il pilota MotoGP Franco Morbidelli, ha girato e girato per prepararsi al meglio, conoscere i punti di staccata, le traiettorie ideali. Hamilton è stato raggiunto da Rossi nel box Yamaha. Dopo i convenevoli di rito, "come stai", "tutto bene", "siamo pronti", Valentino ha preso

Lewis ed ha cominciato a spiegargli alcune delle particolarità della M1. Lewis ascoltava in rigoroso silenzio, come uno scolare. Per Hamilton infatti, Rossi rappresenta un vero mito, una leggenda: era un ragazzino quando il centauro italiano dominava la scena ed aveva già vinto cinque mondiali prima che Lewis debuttasse in F1 nel

2007. Concluse le spiegazioni riguardanti la M1, entrambi si sono spostati nel box dove alloggiava la W08. Rossi, in tuta sportiva e giacca a vento blu, ha spiegato a Hamilton (che indossava anche lui una tuta sportiva, ma di color viola) le sensazioni avute al simulatore ed è toccato all'inglese calarsi nei panni dell'istruttore. Dopo di che, è stato il momento di infilarsi la tuta da... lavoro. Il primo a infilarsi il casco è stato Rossi. Calatosi nell'abitacolo della W08, ha ricevuto altri consigli da Hamilton, poi si è lanciato in pista per percorrere un buon numero di giri. Nessun errore, velocemente Valentino ha trovato un buon passo e non si è risparmiato affatto. Richiamato ai box, ha subito spiegato a Hamilton: «All'inizio non è stato facile, la visibilità non è tanta, poi ci si abitua giro dopo giro».

Rossi non saliva da ormai un decennio su una monoposto e non ricordava più queste sensazioni. È quindi stato il turno di Hamilton. Molto serio, forse anche un po' timoroso, è uscito dai box con la M1 ben stretta tra le gambe, poi via. Ad ogni passaggio, Hamilton ha preso coraggio ed ha iniziato a piegare come un vero centauro seguito dal muretto dei box da Valentino. Alla conclusione dello "stint", Lewis col fiatone ha raccontato a Rossi delle difficoltà incontrate per via del vento, soprattutto alla curva uno e due: «È come sentirsi su un'onda», ha spiegato. La giornata prevedeva

ALL'INIZIO NON È
STATO FACILE,
LA VISIBILITÀ NON
È TANTA, POI
CI SI ABITUA
GIRO DOPO GIRO

LEWIS HAMILTON

”



poi di vedere in pista assieme, su due Yamaha M1, Rossi e Hamilton. Davanti l'italiano, dietro l'inglese, in una serie di giri sostenuti. Ogni tanto, Valentino si voltava... hai visto mai... Tutto è andato bene e giunti in pit-lane, i due campioni del mondo si sono abbracciati con Hamilton che non ha mancato di dire: «Vedere una leggenda davanti a me è stato incredibile».

Il programma prevedeva, in conclusione, alcuni giri con Rossi al volante della Mercedes e Hamilton



in sella alla Yamaha contemporaneamente, uno dietro all'altro. Poi, gran finale con i componenti delle due squadre schierati sul rettilineo dei box per la foto di rito. Tutto molto bello insomma, peccato però che qualcosa non sia funzionato da parte di chi si doveva occupare della comunicazione dell'evento. Se alla vigilia sia Rossi sia Hamilton avevano comunicato che non vedevano l'ora di ritrovarsi in pista, milioni di appassionati lunedì 9 aspettavano che uscissero foto, comunicati, com-

**VALE SULLA W08 IRIDATA
CON HAMILTON NEL 2017**
Valentino Rossi ha girato a Valencia sulla Mercedes W08 con la quale Hamilton ha vinto il campionato del mondo di F.1 2017

menti. Ma nulla di nulla. Un imbarazzante silenzio protrattosi fino a mercoledì, il ché nell'era della comunicazione istantanea pareva qualcosa di straordinariamente antiquato. E la "censura" sarebbe durata molto di più se non si fosse scatenata sui social una travolgente ondata di critiche proveniente da ogni parte del mondo. E così la bella iniziativa dello sponsor, che avrebbe dovuto dare una bella immagine al loro prodotto, ha avuto l'effetto contrario... ●

Europeo che rivoluzione!

NELLA SERIE CONTINENTALE DELLA MONTAGNA SCOCCA L'ORA DEL PERFORMANCE FACTOR. ANDIAMO A VEDERE DI CHE COSA SI TRATTA

di Gianluca Marchese

Dopo anni di immobilismo (che poi è un po' il contrario di automobilismo), la Fia ha finalmente alzato l'asticella delle cronoscalate rilanciando il prestigio del Campionato Europeo della Montagna. O perlomeno questo è l'obiettivo. L'edizione 2020 del Cem, a 90 anni dalla prima, per quella che resta la più antica serie del motorsport, sarà caratterizzata da tante novità e in particolare dall'introduzione del Performance Factor per le auto "produzione" della Categoria 1 (dal 2021 anche per la Categoria 2, prototipi e monoposto). Forse la più grande rivoluzione nella gloriosa storia del Cem. In pratica dalle Turismo alle Silhouette più estreme, passando per le Gt, le vetture con tetto e minimo due posti fino a 6500cc non saranno più suddivise nelle tradizionali categorie per tipologia (gruppo N, A, Gt, S2000, Sh...) e relative classi, ma, appunto, secondo il valore delle rispettive prestazioni ricavato da una serie di parametri tecnici (peso, cilindrata, cambio, aerodinamica e così via.)

Dopo un paio di stagioni di sperimentazione, la Fia ha così suddiviso la Categoria 1 in 5 nuovi gruppi teoricamente equilibrati al loro interno permettendo per la prima volta l'approdo nel Cem anche alle E1 di ogni genere, alle Tcr e alle Cup (Gt comprese). Il Gruppo 1 è riservato alle auto con Pf da 15 a 39 (le più veloci), il Gr.2 da 40 a 79 e così via: 80-119, 120-159 e oltre 159. Sembrano soltanto numeri, in realtà il Performance Factor sta facendo discutere e parecchio. A commenti entusiasti si alternano quelli più scettici e non poche critiche. Di sicuro sarà tut-

to più chiaro dopo le prime gare, che in Fia si attendono positive. Dubbi affiorano però anche in diversi protagonisti italiani, piloti e non. A parte il fatto generale di poter far "ballare" la propria auto sempre ai limiti del gruppo più conveniente (magari con piccole zavorre di peso), le incognite maggiori riguardano proprio le auto con fiche Fia, in particolare N e A.

Debole potrebbe rivelarsi il fatto di aver sperimentato il Pf prendendo a riferimento i risultati degli ultimi Europei, quando però le auto dovevano strettamente rispettare i (rigidi) regolamenti tecnici dei gruppi Fia. Liberando praticamente tutto, il Pf potrebbe nascondere una sorta di trucco. In primis perché il parametro principale che ne condiziona l'algoritmo è il peso, mentre ad esempio a livello di motore e di materiali i parametri incidono molto meno e non sono così "rigidi" come in precedenza. Di fatto potrebbe risultare fin troppo vantaggioso modificare i gruppi N ed A per rendere le vetture delle E1 più o meno estreme (con relativo innalzamento dei costi). Compensare un po' di peso in più (tra l'altro a piacimento, zavorrando, e quindi creando da sé un vantaggio nel gestire questa maggiorazione) potrebbe risultare semplice su vetture di base piuttosto pesanti. Si potrà lavorare su materiali ed elementi che permettono prestazioni anche altamente superiori, al punto di ritrovarsi con il paradosso di un'auto più veloce/potente inserita in un gruppo di valore inferiore! Non a caso in questo inverno di attesa non sono poche le simulazioni che piloti e preparatori stanno facendo sul sito ufficiale del Pf (circa 700 le vetture registrate) per imboccare la giusta "strategia" prima dell'esordio a metà aprile in Francia. Se sarà o meno la fine dei gruppi tradizionali nel Cem lo scopriremo solo lì. Chi vorrà partecipare ai gruppi N ed A nazionali non dovrebbe comunque avere un ampio margine di manovra. In ogni caso, ogni cambio di gruppo costerà

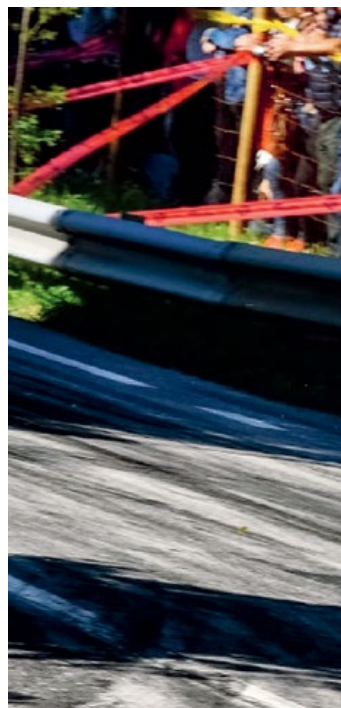
10 punti in classifica (dopo la tolleranza di un eventuale primo cambio dovuto a un errore) e quindi meglio sarà per i piloti farsi trovare subito pronti. E resta il fatto che alle verifiche saranno richiesti il passaporto tecnico nazionale e nel caso l'omologazione.

Se la Categoria 1 sarà rivoluzionata, in quella di formu-



PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI

In alto la Limanozwa 2019, in basso a sinistra Merli e Faggioli a Bistrice quest'anno. Sotto il vicecampione europeo Antonino Migiulo su Mitsubishi





la e prototipi nel 2020 cambierà poco. In pratica soltanto che i gruppi si dimezzano: a giocarsi il titolo della Categoria 2 saranno i migliori di E2Ss ed E2Sc, che come un tempo tornerà a inglobare il gruppo Cn, mentre l'E2Sh è emigrato in Categoria 1. I due titoli europei in palio continueranno a essere assegnati sulla base di una classifica assoluta delle due categorie sempre derivata dai punteggi ottenuti nel proprio gruppo di appartenenza (invariati: 25-18-15-12-10-8-6-4-2-1; punteggi dimezzati nel caso

in gruppo ci siano meno di 3 partenti in gara). La Fia ha però introdotto anche i trofei di gruppo (un po' come i Tricolori nel Civm) e, come anticipato da Autosprint, un trofeo "best performer" per ciascuna delle due categorie stilando per la prima volta una classifica assoluta per entrambe con punteggi da 10 a 1 per i primi 10.

Una grande novità riguarda pure gli scarti. E anche in questo caso non mancano critiche. Finora valevano tutte le gare meno una per ciascuna metà di campionato (quindi 5 su 6 per un totale di 10 su 12). Il nuovo sistema prevede che tutte le gare restino valide per chi ne avrà disputate sei. Da sette partecipazioni in su varrà invece il totale meno due. Per arrivare ad avere il massimo dei punteggi validi (10) un pilota dovrà dunque obbligatoriamente partecipare a tutte le 12 tappe. Una norma che appunto sta facendo discutere, anche se per marcare la partecipazione basterà semplicemente passare le verifiche. Attenzione, però: nel caso di ex-aequo (come quest'anno per i campioni in carica della Categoria 2 Simone Faggioli e Christian Merli) l'ultimo criterio per rompere la parità sarà proprio quello di considerare i risultati ottenuti nelle gare scartate. Forse ciò costringerà i piloti più ambiziosi a essere sempre presenti (dal 2022 sarà più facile: le gare Cem scenderanno da 12 a 10), ma in un certo senso è un'occasione persa, visto che per la prima volta sarà disponibile una classifica assoluta di "best performer". Avrebbe potuto rappresentare la discriminante (e la ciliegina) finale in un progetto di rilancio generale che resta comunque di rilievo. ●



Le due anime di **Pollini**

KARTISTA IN ATTIVITÀ E NEO CAMPIONE ITALIANO SPORT PROTOTIPI, GIACOMO RACCONTA SIMILITUDINI E DIFFERENZE TRA LE DUE CATEGORIE

di **Dario Lucchese**

Veloce come il kart. Un film visto e rivisto nel Campionato Italiano Sport Prototipi. Similitudini e differenze con la Wolf GB08 Thunder sono diverse. Fatto sta che la vettura impiegata nella serie Aci Sport, sembra essere fatta su misura per chi è al proprio esordio in auto. Dal kart al titolo conquistato nel 2018 da Matteo e quest'anno dal 23enne Giacomo Pollini. I due cugini bresciani, hanno fatto le cose per bene. Giacomo, alla sua seconda stagione sulle "barchette" che portano il nome dello storico costruttore di Formula 1 degli anni '70 (il cui marchio è stato rilevato dalla famiglia Belarosa), ha avuto la meglio nella volata finale con l'under 25 Riccardo Ponzio. Pollini è un kartista in attività. Ha cominciato a correre a 14 anni e nel 2018 ha vinto il Campionato Italiano della KZ2, categoria in cui sarà presente anche la prossima stagione, nella quale ha sicuramente

SONO TANTE LE ANALOGIE TRA KART E LA VETTURA SPORT PROTOTIPI MA PURE MOLTE DIFFERENZE

GIACOMO POLLINI

”

in programma di disputare sia l'Europeo che il Mondiale. Quest'anno ha concluso sesto nel campionato continentale e quarto appunto nel Mondiale che si è svolto in prova unica sul tracciato di Lonato, dove erano presenti 120 partecipanti. Dopo aver fatto qualche apparizione nella Formula Renault 2.0 Italia con il team Facondini Racing, è ritornato da dove era venuto (nel kart appunto), legandosi recentemente alla Ngm Motorsport. Nessuno come lui è più indicato a fare un parallelo tra i due mondi.

«Le analogie ci sono, ma anche le differenze - spiega Giacomo Pollini - Sicuramente la vettura del Campionato Italiano Sport Prototipi è molto leggera, anche se non ha una potenza elevatissima. Parliamo di un mezzo particolarmente reattivo. Un po' come i kart, anche se lì tutto succede un po' più velocemente, considerando anche che le piste sono strette. In auto l'impostazione della curva è diffe-



A SEGNO AL SECONDO TENTATIVO

Al secondo anno nel Tricolore Prototipi Giacomo Pollini, 23enne bresciano ha conquistato lo scudetto che lo scorso anno aveva fatto la felicità di suo cugino Matteo

rente, specialmente nei tempi. Per frenare si pesta di più sul pedale. Rispetto a un Kz dei traiettorie sono diverse: con la macchina devi arrotondare maggiormente le curve e mantenere la percorrenza per non perdere velocità. Nel kart la potenza è tanta e quindi si entra in curva in modo più aggressivo. Nella bagarre ti puoi inoltre permettere il contatto carena contro carena, cosa che nei Prototipi è proibitiva».

- Però, come hai dimostrato, passare dai kart alle macchine è abbastanza facile. Nel 2018, senza troppa esperienza, sei riuscito ad adattarti velocemente. Quali sono gli elementi in comune?

«Possiamo fare alcuni esempi. L'altezza della vettura da terra e la stessa posizione di guida. Su un Prototipo si sta un po' più sdraiati. Anche se in macchina ci sono le cinture che ti bloccano; ti senti più sicuro, ma hai meno visibilità. Nel kart spostando il tuo peso in avanti e dietro, specialmente in condizioni particolari come sul bagnato, riesci addirittura a modificare l'equilibrio del mezzo».





maggiore aderenza, essendo un mezzo più leggero e spesso girando anche su piste estremamente gommate».

- Che cosa cambia nella messa a punto?

«Ecco, su questo aspetto direi che siamo invece su due pianeti diversi. Nei kart, in assenza di sospensioni, si lavora sulla campanatura, la convergenza, le altezze, si gioca con l'assale posteriore o la posizione del sedile. Con i Prototipi decisive sono appunto le sospensioni e l'altezza del mezzo. Poi c'è l'aspetto legato all'aerodinamica. Con la macchina si sente molto la differenza tra una curva lenta e veloce. Al Mugello, nel tratto compreso tra la Casanova-Savelli e le curve dell'Arrabbiata, la spinta verso il basso è veramente notevole».

**OLTRE AL KART
NEL 2020 CORRERÒ
ANCORA
NEL TRICOLORE
PROTOTIPI. MI
PIACCONO LE GT**

GIACOMO POLLINI



- Parliamo dei costi...

«Mediamente nel kart, per una gara di Europeo o del Mondiale siamo intorno ai sette/ottomila euro. Si inizia a girare il mercoledì e si sta in pista cinque giorni. Nei Prototipi, con 70.000 euro il primo anno abbiamo pagato vettura e campionato per sei appuntamenti.

Quest'anno avendo già la vettura, abbiamo dovuto far fronte solo all'iscrizione. Certo, poi ci sono i ricambi. Diciamo che ci siamo mantenuti sui 30.000 euro. Sono costi sensibilmente più bassi rispetto al kart. Ma è pure vero che noi facciamo tutto in casa, con un team autogestito. Abbiamo trasferito l'esperienza maturata da mio papà Maurizio nel Formula Challenge, dove costruivamo noi stessi le vetture che poi portavamo in pista. Grazie ai costi contenuti del Campionato Italiano Sport Prototipi, abbiamo potuto fare questo passaggio».

- La scorsa stagione è stato il turno di tuo cugino Matteo. Quest'anno è toccato a te. Un titolo che è arrivato solo all'ultimo, dopo avere conquistato tre vittorie; lo stesso numero di successi messi a segno dal tuo principale rivale Ponzo, che veniva però da un'esperienza in monoposto e da un anno di militanza nell'European Le Mans Series con la Lmp3. Quale è stata la chiave di questo trionfo?

«Posso dire di essere stato sempre tra i più veloci. A Monza ho iniziato con una pole (tre quelle ottenute nel corso del 2019). Tra l'altro sono stato costretto a saltare un appuntamento per la concomitanza con l'Europeo di kart in Germania. Sapevo di essere obbligato a non commettere errori, perché mi ero automaticamente già giocato i due scarti a disposizione. Avrei potuto vincere il titolo prima».

- Che cosa c'è adesso nel tuo futuro?

«Oltre al kart, molto probabilmente, continuerò nel Campionato Italiano Sport Prototipi, disputando con mio cugino Matteo una gara a testa. Mi piacerebbe più avanti fare il salto nelle Gt. Ma al momento devo anche concentrarmi sugli studi, visto che sono ad un passo dal laurearmi in Ingegneria Gestionale». ●

- È parere comune che la potenza sia del tutto simile. Quanto sei d'accordo?

«Nei Prototipi è un po' inferiore. Bisogna però considerare, anche in questo caso, che gli autodromi sono più larghi e le accelerazioni si sentono meno. Il kart è molto veloce in partenza. Con la macchina vai più veloce in fondo al rettilineo: dai 160 km/h che riesci a raggiungere con i kart, si passa ai 240 e passa».

- In quanto a grip?

«Le gomme del Campionato Italiano Prototipi sono molto performanti. Si consumano progressivamente. I tempi sul giro sono sempre inferiori a quelli della F4. Col kart la sensazione è quella di avere



La carica dei 120

SUCCESSO DI PARTECIPANTI ALLA SEDICESIMA EDIZIONE DELLA SFIDA SULLA PISTA VENETA. ANDIAMO A VEDERE COM'È ANDATA

ADRIA - Successo di partecipanti alla sedicesima edizione della 24 Ore di Adria, con 20 macchine al via: 12 Seat Ibiza e 8 Leon ST Cupra, con oltre 120 piloti al via. Al via tanti nomi blasonati, a cominciare dall'equipaggio F.1, con Riccardo Patrese, Luca Badoer, Ivan Capelli, Gianni Morbidelli e Thomas Biagi sull'Ibiza insieme a Bruno Jarach e lo youtuber Alberto 'Naska' Fontana, mentre sull'Ibiza ACI Sport hanno preso il via il 5 volte vincitore della 24 Ore di Le Mans Emanuele Pirro con i figli Cristoforo e Goffredo, il direttore della Scuola Federale Raffaele Giammaria, e Edoardo Liberati con il papà Giovanni. E poi, ancora, Arturo Merzario, al via con Gianpiero - Peter - Wyhinny e il figlio Paul su una Leon ST Cupra. Hanno scelto la compatta Ibiza Michele e Matteo Malucelli, il campione del GT Open Giacomo Altoè e i campioni italiani in carica del TCR DSG Endurance Giovanni e Alessandro Altoè. Sulle Leon, invece, il vincitore del TCR Italy Salvatore Tavano, e l'amministratore delegato di Aprilia Racing Massimo Rivola, a lungo direttore sportivo di Ferrari, in equipaggio con Antonio Fuoco. La gara si è disputata con i favori di un tiepido sole, e senza la temuta nebbia notturna, ma con temperature rigide già dal po-

meriggio. Scattata alle 15.00 del sabato, la sfida endurance ha vissuto continui avvicendamenti al vertice e le posizioni hanno cominciato a delinearsi solo nelle prime ore del mattino di domenica.

Il regolamento, infatti, prevede soste obbligatorie di 10 minuti ad ogni cambio pilota, e almeno tre soste tecniche da 30 minuti nel corso della gara, che possono essere anche cumulate. Gioco forza che i risultati siano anche una questione di strategie e che sia impossibile, fino ad un certo punto, dare un valore assoluto alla classifica, perché alcuni equipaggi che risultavano indietro nella notte sono poi balzati

nelle prime posizioni quando gli avversari si sono 'messi in paro' con il tempo speso ai box.

Il primo colpo di scena è avvenuto la domenica mattina alle 11, quando il team Girasole vincitore della scorsa edizione, è stato costretto al ritiro per il cedimento del radiatore dopo un contatto mentre era al comando. Un duro colpo per Salvatore Tavano, Matteo Greco, Nicola Guida, Sandro Pelatti e Marco Baroncini, che erano proiettati verso il bis sulla Leon ST. Al comando è passato così l'equipaggio Tamarindo, con Massimo Rivola, Marco Zanasi, Antonio e Leonardo Fuoco, Raffaele Marciello e Renato Papaleo, che però a mezz'ora dalla bandiera a scacchi ha abbandonato la gara per un problema tecnico. Ritiro illustre anche quello del team Kaspersky, con Vicky Piria, Alessio Rovera, Riccardo Agostini, Marco Cioci, Alexander Moiseev, Andrey Efremov, Timur Boguslavskiy e Sergey Zorin, sempre in lotta per le prime posizioni.

Dopo 24 ore a presentarsi per primo sotto la bandiera è stato il team di Gianluca Calcagni, con Vincenzo Orlandi, Maurizio Mongardi, Cristiano Coscarella, Giuseppe Bodega, Pierluigi Moscone, Nicola Franzoso, Walter Pugliese, Alessandro Di Cori e Luca Attianese, tutti allievi della scuola di guida del pilota romano. Secondo posto per il team Tecnodom, con i fratelli Kevin e Jonathan Giacon, Emanuele Alborghetti, Silvano Bolzoni, Alex Campani e Emiliano Perucca Orfei. Sul podio anche Arturo Merzario, in equipaggio con Peter e Paul Wyhinny, Giovanni Li Calzi, Tarcisio Bernasconi e Andrea Sabella.

Fra le Ibiza, vittoria per il team E'suka1, con i fratelli Matteo e Michele Malucelli, Tobia Cavallini, David Fumanelli, Paolo Cappelli, Dario Cattaneo e Luca Lorenzini. Sul podio anche il team 'Io creo il mio destino' con Giovanni e Alessandro Altoè, Riccardo Romagnoli, Davide Roda, Leonardo Solla e Carlo Mantori, e il team F1, con Patrese, Pantano, Badoer, Biagi, Morbidelli, Jarach, Capelli e 'Naska'.

Fiammetta La Guidara





I GRANDI MAESTRI DEL FUMETTO SI ALLEANO NELL'IMPERDIBILE COLLANA SUPER EROICA

Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo all'indirizzo mail supereroica@tuttosport.it o supereroica@corriere.it specificando il numero a cui sei interessato e il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

€ 4,99 + il costo del quotidiano



La mitica serie a fumetti degli anni '60 torna in edicola con **30 uscite**, per farti rivivere le più grandi avventure di guerra tra cielo, terra e mare.
Ogni **giovedì** in edicola con il **Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport**.

In edicola una grande esclusiva di



Che voltaggio



”

*Il processo
Gen.3 è
iniziato già
alcuni mesi
fa e stiamo
definendo
gli obiettivi*

Frederic Bertrand



SI STANNO DISCUTENDO LE REGOLE PER IL FUTURO
CHE PROMETTONO UN AUMENTO DAVVERO ELETTRIZZANTE

Fulvio Cavicchi



*Tra presente
e futuro*

Mentre la stagione di Formula E è scattata dall'Arabia Saudita con una netta prova di forza delle Case tedesche, si inizia a parlare delle monoposto della futura generazione

La sesta stagione della Formula E è iniziata in Arabia Saudita, e le gare che si sono corse a Diriyya promettono una stagione emozionante come la precedente, con in più altre due Case automobilistiche come Mercedes e Porsche pronte a fare il massimo per sveltare. Ma intanto che in pista si corre, nel paddock i team manager sono impegnati a disquisire animatamente per le regole future.

La prossima stagione scenderà in gara una evoluzione della Spark usata oggi, che sarà soprattutto "estetica". Infatti la "Gen2.5", come è ora soprannominata, avrà più spazi a disposizione sulla carrozzeria da vendere agli sponsor e soprattutto sarà meno resistente agli urti, specialmente nel frontale. Tutto per spingere i piloti a ridurre i tanti contatti che si sono visti in Stagione 5.

Ma intanto si sta lavorando anche per definire le caratteristiche della terza generazione delle vetture di Formula E, e si sta davvero disegnando sopra un foglio bianco e quindi senza reali limiti alla fantasia.

La FIA, insieme ai manager della Formula E ed ai rappresentanti tecnici dei marchi automobilistici attualmente coinvolti nel campionato, si sono incontrati più volte per discutere cosa vedremo in gara a partire dalla nona edizione del campionato, quindi dall'annata 2022-23. Questo deve essere definito entro la fine del 2020, in modo da garantire alle varie aziende fornitrici di poter iniziare a progettare entro la metà del 2021.

Il Responsabile Campionati in circuito della FIA Frédéric Bertrand ha spiegato che «il processo Gen 3 è iniziato già alcuni mesi fa, e stiamo definendo alcuni obiettivi su dove vogliamo migliorare per il futuro. Da allora abbiamo iniziato a definire quanto possiamo ottenere e come gestire quello che si otterrà. La grande sfida è che il tempo necessario per lo sviluppo è tanto, e questo significa che serve decidere molto presto quali tecnologie si vorranno avere in macchina. Però quella di batterie e celle si sta sviluppando così rapidamente che decidere molto presto potrebbe portarci ad uscire con la nuova auto con soluzioni non più al passo delle ultime novità».

La prima vettura usata in Formula E dimostrò che si poteva correre con auto elettriche, anche se allora era ancora necessario fare il cambio auto a metà gara per arrivare fino alla bandiera a scacchi. Poi si è arrivati alla vettura attuale, che riesce tranquillamente a giungere a fine gara nonostante la potenza sia progressivamente aumentata praticamente tutti gli anni. Addirittura si è arrivati a mettere una regola per cui la carica viene tolta per ogni minuto di safety car in pista, così da costringere i piloti a dover comunque gestire la batteria, ma nonostante questo a novembre si è arrivati che praticamente tutte le auto ne avevano ancora il 25% a disposizione negli ultimi dieci minuti di gara.

La futura vettura disporrà di un aumento di potenza del powertrain addirittura fino a 450 kW, mentre i sistemi brake-by-wire sostituiranno i freni meccanici sull'asse posteriore.



Abbiamo iniziato a definire quanto possiamo ottenere e come gestire quello che si otterrà

Frederic Bertrand

Un incremento del genere fa davvero impressione, dato che è quasi il doppio dei 250 kW a disposizione oggi in qualifica. E se la potenza attuale viene valutata pari a circa 335 cv, questo aumento renderebbe le vetture dotate di 600 cv!

Addirittura era stato proposto da qualcuno di aumentare fino ad un incredibile valore di 600 kW, ma questa proposta è stata respinta soprattutto perché poi si non ci sarebbe stato un equilibrio rigenerativo sufficiente. Con il powertrain che verrà approvato si dovrebbe arrivare ad ottenere una rigenerazione in frenata di circa 150 kW attraverso i freni anteriori e di 200/250 kW nella parte posteriore. Che sarebbe sicuramente un grande aumento rispetto ai 250 kW totali di oggi, però non sufficiente per tutta la potenza prevista. Ed allora ecco che si è tornato a parlare di pit-stop.

Infatti pare ormai sicuro che dal 2022 in poi si torneranno a vedere le monoposto in corsia box durante la gara, così da enfatizzare il fatto che stiano pian piano arrivando le soste veloci di ricarica anche per le vetture elettriche stradali. Sono stati simulati potenziali pit stop di circa trenta secondi, con un pacchetto tecnico teorico di riapprovvigionamento dalla capacità totale di 450 kW.

«Non dobbiamo riempire l'intera batteria, quindi ci vogliono secondi e non minuti. Ciò significa che la potenza di ricarica sta diventando mol-



La ricarica rapida ci sta costringendo ad andare un po' all'estremo

Burkard Goeschel



to elevata e dobbiamo gestirla. Questo influenza la tecnologia e la chimica della batteria» ha spiegato il Professor Burkard Goeschel, Presidente della Commissione Fia per i Campionati Elettrici e Nuove Energie (ENECC). «I processi sugli elettrodi sono normalmente lenti e se si va ben più veloci è necessario prestare attenzione agli elettrodi della batteria ed al modo di gestirla. La ricarica rapida ci sta costringendo ad andare un po' all'estremo e quindi dobbiamo fare attenzione a non danneggiare l'accumulatore, che ha un ciclo di vita di un'intera stagione».

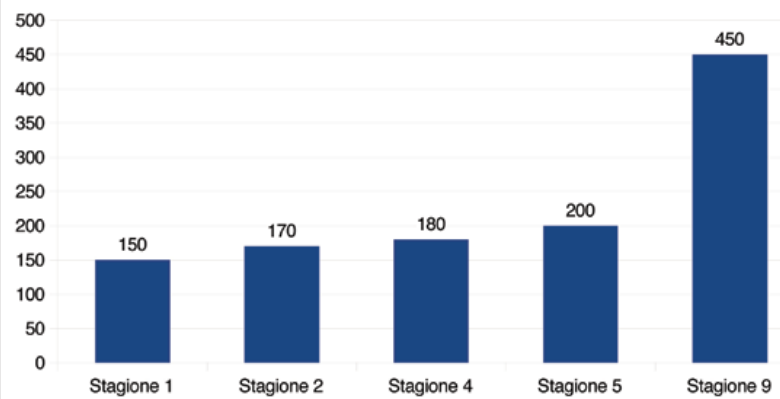
Il fornitore dei generatori per questa terza generazione è ancora da definire, e pare che sia l'attuale (McLaren Applied Technologies) che quello della prima generazione (Williams Advanced Engineering) vogliono riproporsi, assieme a diverse altre aziende.

La macchina quasi sicuramente sarà ancora realizzata dalla Spark Racing Technologies (sempre attraverso la partnership con Dallara), e le gomme nuovamente fornite da Michelin.

Una cosa chiave da definire sarà però se gli attuali circuiti di Formula E saranno ancora adatti dopo un tale aumento di potenza, oppure se si dovranno abbandonare molti tracciati ormai diventati storici e sostituirli con altri che rispettino nuovi criteri di sicurezza.



POTENZA A DISPOSIZIONE IN GARA





SCAMBIO DI YAMAHA-MERCEDES TRA ROSSI E HAMILTON

Bello giocare al... Dottore!

Lil 9 dicembre 2019 per chi legge il Motorsport a due e quattro ruote vive una giornata da segnare sui calendari. I due principali attori, nonché Re delle rispettive categorie (non foss'altro per i Titoli

ad oggi conquistati), si incontrano. Dentro e fuori la pista. Scambiandosi i rispettivi mezzi (...armi...), che normalmente usano per le loro gare (...battaglie...) "Re-Ham", e "Vale-Rossi" si scambiano le emozio-

QUARANT'ANNI PORTATI DAVVERO BENE PER QUESTA LANCIA

Delta, la passione

Caro Autosprint, quarant'anni fa faceva il suo esordio nel salone di Francoforte la grande Lancia Delta nata dall'invenzione del grande Giorgetto Giugiaro, dopo pochi anni e vari progetti nel 1985 la casa torinese sfornò la S4 ed è pronta per debuttare nelle competizioni del campionato mondiale rally. Dopo due stagioni di transizione, il 1987 sarà l'anno del primo titolo iridato con Delta HF 4WD, l'anno seguente cambierà nome ma il risultato non cambia, un altro titolo mondiale in bacheca e sarà così fino al 1992 conquistando sei titoli consecutivi costruttori, mentre per i titoli piloti saranno divisi tra Kakkunen e Biasion (nella foto, ndr). Nel dicembre del '91 verrà annunciato il ritiro ufficiale, che si concluderà nella stagione 1993, ma entrando definitivamente nella leggenda del rally.

Fabio Giacomo Cobiauchi, Pieve Porto Morone (Pv)



ni, e le sensazioni di guidare i due mezzi più prestazionali del mondo. In queste categorie: Moto-Gp e F.1. Vederli insieme in pista, o in alternanza, richiama immediatamente alla mente quello che poteva essere e non è stato per Vale-Rossi: "il passaggio alle quattro ruote". Per Ham, invece, cogliere l'ebbrezza di un mezzo che sicuramente gli "smuove l'anima". E conoscendolo, lo farà innamorare. Lui, più giovane dentro di altri suoi colleghi-avversari oggi in F.1. E che forse è proprio questa la sua forza: vivere di emozioni. Quello che ormai in questi due sport (F.1 e Moto-Gp) si è andato perso. Quel romanticismo surclassato prima dal business, e poi dalla tecnologia. Loro due insieme, sebbene siano quelli con più "esperienza" (per non dire vecchi...) riescono a smuovere le masse, la gente in ogni circostanza. Essendo riusciti a vivere oltre il Motorsport. Portando in dote una nuova apertura su quello che è, e resta, un sport molto di nicchia. Personalizzato su business e "doti" che a volte sconfinano il solo talento che un pilota dovrebbe portare in dote. Si divertono. Sono ambiziosi. E non voglio lasciare nulla al caso.

Cercando sempre e comunque quella perfezione che li renda inavvicinabili. Perfetti. Anche nella loro imperfezione. Risultando a volte anche antipatici (ma sono sottigliezze...), insegnano anche a credere in quello che si fa. Ogni giorno. Forza (anche fisica) e volontà d'animo che unite insieme generano quella forza che li spinge prima di tutto a superare se stessi, sempre, e poi gli avversari. Spostando sempre i paletti del confine, e del limite sempre più in alto.

Per tutti! E che costringe sempre a rivedere quello che magari si era progettato fino a quel momento. Spingono, "rompono le balle" ai propri team. Sapendo che solo così possono dare ed ottenere il 110%. Un mestiere questo che richiede sacrificio. Per tutti e tutto. Ma che sa restituire paritariamente tutto. Oh il contrario di tutto! È questa in fondo la sfida. Un giorno speciale. Unico nel suo genere. E che ci permette di sognare.

Tutti. In grande!
Angelo Simionato
 Castelfranco Veneto (Tv)



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
 06.49.92.343

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

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
 Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
 Humour: **Giorgio Serra**
 Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Coggi, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, 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 **INMOTO**

AM **GUSTAVO SPORTIVO** **SPORT STYLE**

**TISCALI MOBILE.
LIBERO DI
COMUNICARE
OVUNQUE.**

**ATTIVAZIONE
GRATIS**

**E DISDICI
QUANDO VUOI!**



SMART 30

30 GIGA in **4G**

MINUTI ILLIMITATI

100 SMS

**7^{,99}
€**
AL MESE

[tiscali.it](https://www.tiscali.it)

 130 | negozi tiscali



TISCALI

Onlife