

GT TRICOLORE JACQUES VILLENEUVE SULLA FERRARI 488 DEL TEAM BALDINI 27

AUTO SPRI NT

n. 6

Anno LVIII Settimanale 5-11 febbraio 2019

3 Euro (Italy only)



AUT 6,50 € - BE 6,00 € - MC 0,07 € / AZIENDA 5,60 €
USA 9,50 \$ - PIRE CONT. 5,80 € - L. 5,50 €
CH 07,70 CHF - CH 6,00 CHF



NUOVO CAPITOLO DI UNA GRANDE STORIA

ALFA SENZA FILTRO

L'Alfa Romeo torna a dare il proprio nome a una F.1 prendendo il posto della Sauber. Ecco cosa si nasconde dietro un'operazione non solo di marketing

SUTTON-IMAGES.COM



**100 anni fa André Citroën crea la sua prima automobile.
100 anni dopo, Citroën conquista la sua centesima vittoria al Mondiale Rally di Monte Carlo.**

Un grazie speciale a Sébastien Ogier e Julien Ingrassia
e a tutto il team Citroën Racing per il grande risultato.



Tante storie belle come favole

Giovedì 31 gennaio, poco prima dell'ora di pranzo a Maranello nel reparto montaggio della Gestione Sportiva è avvenuta l'accensione del 6 cilindri in versione 2019 che dovrà spingere la Ferrari sempre più in alto nel Mondiale F1. La procedura del cosiddetto fire-up è uno dei momenti più emozionanti che precedono il via di una stagione. Alla presenza del team principal e direttore tecnico Mattia Binotto la Rossa ha emesso il primo vagito in un'atmosfera davvero coinvolgente. A dieci giorni dalla presentazione ufficiale la Ferrari F1 2019 cresce e si moltiplica anche l'attesa degli appassionati. Intanto nel corso della Conference Call sui conti della Ferrari 2018, l'AD Louis Carey Camilleri ha indicato la via per il futuro del Cavallino in F1: l'obiettivo è solo uno, vincere. E per farlo a Maranello si è deciso di investire ancora di più, per cercare di raggiungere l'iride che manca tra i piloti dal 2007 e tra i costruttori dal 2008. «Nel 2018 abbiamo raggiunto il migliore risultato da quando abbiamo vinto il Mondiale Costruttori. Per il 2019 l'obiettivo è vincere. Ci sarà un aumento di spese che rifletterà questa ambizione», ha sottolineato il Ceo della Scuderia. Inizia adesso il conto alla rovescia con la data del 15 febbraio (giorno della presentazione ufficiale della Ferrari F1 2019) che ormai è davvero dietro l'angolo.

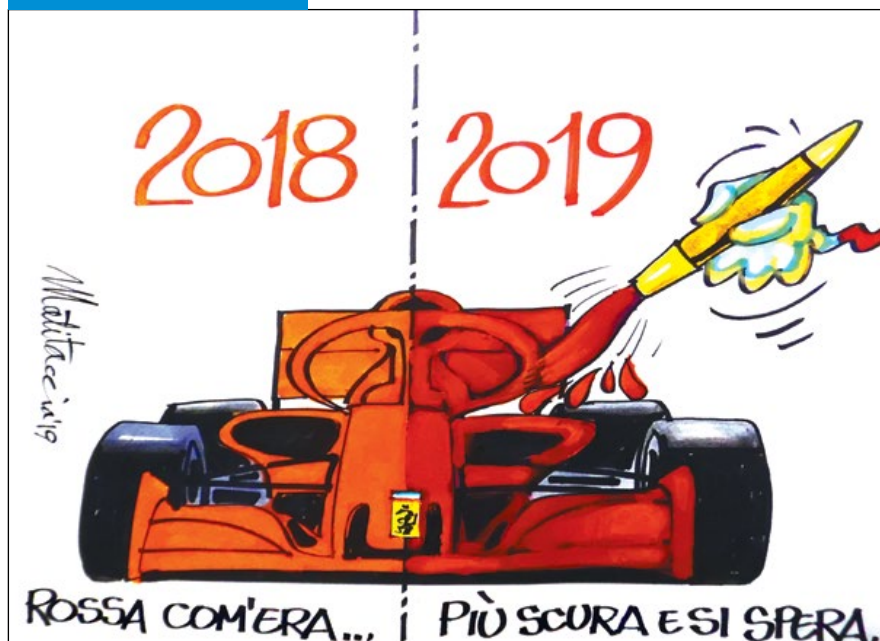
Un giorno prima della presentazione della Rossa, a San Valentino, meteo permettendo, debutterà l'Alfa Romeo Racing proprio sulla pista di casa della Rossa a Fiorano per un filming day. La presentazione vera e propria della nuova monoposto ci sarà poi il 18 febbraio direttamente a Barcellona nella giornata inaugurale dei primi test collettivi di F1.

Il ritorno dell'Alfa Romeo che ricomincia a dare il proprio nome a una F1 prendendo il posto della Sauber è la nostra storia di copertina e anche un pezzo di storia del motorsport con un marchio che evoca un passato mai dimenticato che stuzzica l'orgoglio nazionale.

Su questo numero ci sono anche altri rimandi all'orgoglio italiano. Sono quelli che abbiamo riservato ai tanti protagonisti che hanno reso davvero indimenticabile l'edizione 2019 della 24 Ore di Daytona. Da Angelelli a Dallara, dalla Lamborghini ad Alex Zanardi. Storie belle da leggere che scaldano il cuore. E il cuore degli appassionati lo scalderà anche Jacques Villeneuve che affronterà la stagione endurance del Tricolore GT al volante di una Ferrari 488 della Scuderia Baldini 27. Come il numero di papà Gilles in F1. Ventisette come il numero che avrà sulle portiere della Rossa del team capitolino.

È da applausi il solo averci pensato... ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 6** ALFA SENZA FILTRO
- 10** L'ALFISTA HA CUORE FELICE
- 14** BISCIONE & PASSIONE
- 26** INTERVISTA A MASSIMO RIVOLA

VELOCITÀ

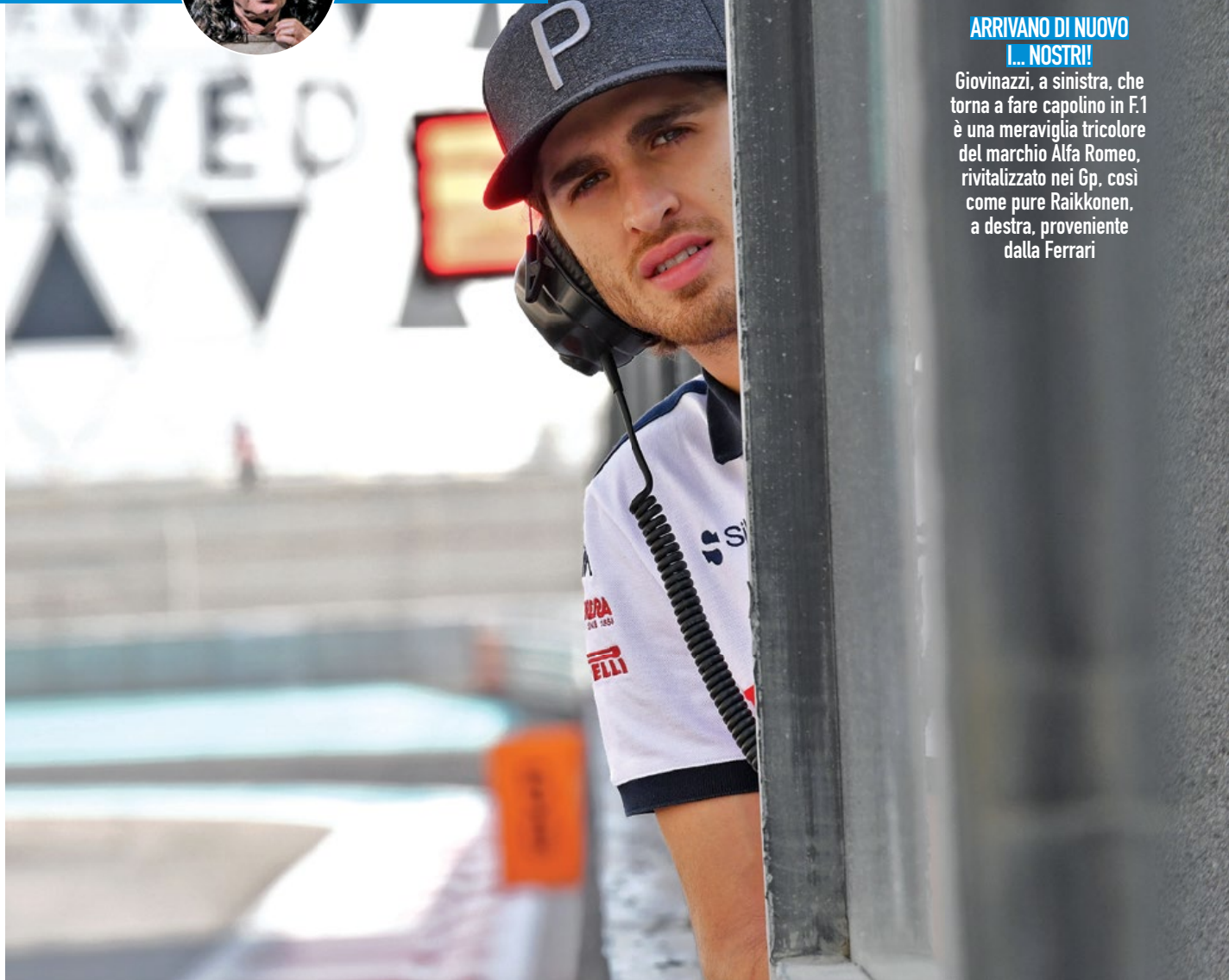
- 30** PREMA DREAM TEAM
- 36** VILLENEUVE DA GT TRICOLORE
- 38** PULCINI F3 CON HITECH
- 54** DAYTONA ANGELELLI
- 58** DAYTONA DALLARA
- 62** DAYTONA ZANARDI
- 66** DAYTONA FERRARI
- 68** DAYTONA LAMBORGHINI
- 72** 12 ORE BATHRUST
- 76** FORMULA E PARLA LOTTERER
- 80** LA SCOMPARSA DI LUCIO DE SANCTIS
- 81** ADDIO A BEPPE DONAZZAN

RALLY

- 40** SPRINT MONDIALE
- 44** BOTTAS RALLYSTA DA SCOPRIRE
- 46** ROSSETTI IS BACK
- 48** ANDREUCCI 2.0 FUTURO DA LEONE

RUBRICHE

- 4** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 18** LA TECNICA DI PAOL FILISETTI
- 22** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 24** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 50** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT



**ARRIVANO DI NUOVO
... NOSTRI!**

Giovinazzi, a sinistra, che torna a fare capolino in F1 è una meraviglia tricolore del marchio Alfa Romeo, rivitalizzato nei Gp, così come pure Raikkonen, a destra, proveniente dalla Ferrari

SUTTON-IMAGES.COM

Italianità in prima linea

Non è solo questione di marketing. Nella passaggio che separa il team Sauber dall'Alfa Racing c'è molta Italia. C'è il fascino di una tradizione nobile e recuperata; c'è la Ferrari che fornisce, trasferisce, ispira; ci sono due progettisti, Simone Resta e Luca Furbatto; c'è Antonio Giovinazzi che guida al fianco di Kimi Raikkonen, finlandese, certo, ma reduce da otto stagioni in rosso, comprensive di titolo Mondiale 2007. E c'è un altro progetto di sergio Marchionne concretizzato dopo la sua scomparsa.

La coppia è molto interessante. Separata da 14 anni - Giovinazzi è nato il 14 dicembre 1943; Raikkonen il 17 ottobre 1979 - eppure curiosamente sinergica.

**NON È SOLO
UNA QUESTIONE
DI PURO
MARKETING
PERCHÉ
NEL RITORNO
DEL MARCHIO
ALFA C'È TANTO
DI TRICOLORE**

Siamo a 2 Gran Premi contro 294, il che mostra una sorta di doppio polo: da una parte c'è un ex ragazzino promettente alle prese con una occasione decisiva per la propria reputazione e il proprio futuro; dall'altra c'è un senatore alle prese con l'ultimo bivio di una lunga e brillantissima carriera. E per qualche verso entrambi si trovano ad avere a che fare con un partner ideale.

Raikkonen non ha mai mostrato di patire età e chilometraggio percorso. Avrebbe voluto continuare a correre per il Cavallino al fianco di Vettel ma proprio la lontananza da un simbolo così pesante e da un compagno comunque più redditizio potrebbe favorirlo assai, considerando il carattere e la psiche di



GETTY IMAGES

Kimi. Un pilota che tende a dare il meglio -soprattutto negli ultimi anni- quando il peso della responsabilità cala.

È lui, ovviamente la prima guida dell'Alfa Racing ma il ruolo è comunque ben meno oneroso rispetto a quello di un pilota Ferrari. Kimi è un emotivo mascherato da "Iceman", è un vero sportivo, un agonista puro che sembra esprimersi in modo direttamente proporzionale alla libertà e inversamente proporzionale alla pressione prodotta da ogni elemento "politico" connesso ai compiti individuali. Si trova ora in una condizione più simile a quella sperimentata con successo tra il 2012 e il 2013 con la Lotus (due vittorie, confronto vinto con i compagni di squadra) diversamente da quanto accaduto in Ferrari dove ha patito costantemente e pesantemente Alonso prima e Vettel poi, collezionando 441 punti di ritardo dai compagni in cinque stagioni.

Per Giovinazzi, dunque, il termine di paragone è certamente ingombrante ma non necessariamente penalizzante. Sia considerando la correttezza, la lealtà e persino una sorta di indifferenza proprio rispetto ad ogni meccanismo politico del suo compagno; sia considerando lo stato di rendimen-



**L'ALFA ROMEO
PARTE AVENDO
IN VESTE
DI PRIMA GUIDA
L'ESPERTISSIMO
E ANCORA
FORTISSIMO
KIMI
RAIKKONEN
E GIOVINAZZI
PUÒ MOSTRARE
TUTTO IL SUO
VALORE**

to di Raikkonen che resta elevato ma non sempre costante e irraggiungibile. Del resto per Antonio è questo il momento in cui mostrare tutta l'argenteria di famiglia: deve e potrà cercare di farlo fidandosi di chi ha attorno e allontanando ogni dubbio che riguarda il suo talento. In questi anni lui soprattutto è stato risucchiato nel cono d'ombra prodotto da Charles Leclerc, ha visto comparire ed emergere una quantità di giovanissimi più accreditati o fortunati di lui, ha pagato in modo esorbitante quel doppio incidente cinese del 2017. Deve aver sofferto solitudine e mortificazioni; ha rischiato di scomparire all'alba di una avventura straordinaria per se stesso e per l'Italia intera da corsa. Ma ha modi e stile da persona amabile, è perfetto per conquistare il cuore di milioni di appassionati e adesso ha in mano gli strumenti per darci dentro in una condizione propizia. Battendo Raikkonen, per prima cosa. Che è il suo primo avversario, illustrissimo ma non irraggiungibile. Per questo Kimi potrebbe trasformarsi nel suo primo sponsor. Oppure, in caso contrario, in un giudice di Cassazione. Dunque, coraggio. L'impresa, per il nostro ragazzo, è tanto rilevante quanto necessaria; tanto ardua quanto raggiungibile. ●

SUTTON-IMAGES.COM



Alfa

senza filtro

IL GLORIOSO MARCHIO ITALIANO TORNA IN PRIMA LINEA IN F.1. ECCO TUTTE LE VERITÀ DIETRO L'ANNUNCIO

di Alessandro Gargantini

Il primo febbraio del 2019 è una data che rimarrà ben impressa nella memoria degli appassionati dei motori, visto che coincide con il giorno dell'ufficializzazione del pieno ritorno di un marchio colmo di storia e tradizione come quello dell'Alfa Romeo nel mondiale di Formula 1. Una sola stagione, contrassegnata da una forte crescita, in partnership con la Sauber e le ottime premesse in ottica 2019 hanno creato le condizioni affinché i vertici del gruppo Fca prendessero la decisione di iscriversi al mondiale che ormai è alle porte le monoposto allestite nella factory di Hinwil con il nome di Alfa Romeo Racing. Scompare dunque nella denominazione del team il nome Sauber, presenza costante in Formula Uno dal 1993, che rimarrà in ogni caso un elemento portante del progetto della Casa del Biscione.

Una strada ampiamente tracciata

La strada era ampiamente tracciata, dal momento che il gruppo Fca voleva fermamente riportare il marchio Alfa Romeo nel mondiale, in linea con una volontà di Sergio Marchionne. Il ruolo di title sponsor accanto al costruttore Sauber faceva parte di un piano di ingresso "progressivo" nella massima, non poteva che essere una soluzione temporanea. Ora che il processo di riavere la Casa milanese in Formula 1 è stato portato a compimento, possiamo certamente affermare che la strategia adottata è stata molto lucida. Il piano di ritorno dell'Alfa Romeo in Formula Uno è passato attraverso una scuderia che era palesemente divenuta il fanalino di coda del mondiale. Per evitare di esporsi eccessivamente, dato che la soluzione comportava un evidente rischio dato lo stato di difficoltà del team zurighese, e per non precludersi la possibilità di seguire piani alternativi è stata correttamente presa la decisione di limitarsi all'inizio al ruolo di sponsor, attendendo l'evolvere della situazione.

Due diligence a Hinwil

Prima di entrare al cento per cento in un progetto che ha una visibilità enorme come la Formula 1 era comprensibilmente necessario valutare l'ambiente, la struttura, le risorse e, soprattutto le potenzialità. Un'attività di valutazione normalmente viene normalmente svolta attraverso un processo di diligence. Ripetutamente, i vertici di Fca - a cominciare dall'ingegner Marchionne - si sono recati a Hinwil per compiere i lavori necessari di analisi che hanno portato alla decisione di affiancarsi inizialmente alla Sauber e assumere la piena titolarità dell'iniziativa soltanto a precise condizioni e con adeguate garanzie di successo. L'obiettivo di Alfa Romeo era di rientrare in Formula 1, ma senza fare un salto nel buio. Dal momento che per l'Alfa Romeo debuttare con due vetture relegate a fondo griglia avrebbe creato contraccolpi assai negativi sotto l'aspetto emozionale e reputazionale, è stato assai corretto limitarsi nel ruolo formale di title sponsor nel primo anno, lavorando anche nella direzione di rinforzare la squadra.

Salto di categoria a stagione in corso nel 2018

Dopo un timido esordio nel mondiale, a partire dal circuito cittadino di Baku e sempre con maggior convinzione con l'approdo della massima serie in suolo europeo, sotto la guida di un uomo scalfato e competente come Frederic Vasseur la scuderia zurigese è stata protagonista di una crescita costante, che ha portato un pilota all'esordio come Charles Leclerc a cogliere per quattro volte la quarta fila ed altrettante la quinta in qualifica per poi inserirsi nella lotta a centro gruppo alle spalle dei team di prima fascia. Le capacità organizzative e la visione del team manager francese, abbinate alla crescita organica dello staff tecnico che conta sulla qualità del direttore tecnico Simone Resta e del capo progettista Luca Furbatto, hanno consentito all'Alfa Romeo Sauber di fare un vero e proprio salto di categoria nel corso dello scorso campionato, riuscendo da fanalino di coda a farsi spazio tra i team che lottano alle spalle dei team di primissima fascia. Un'impresa che nel corso della stagione soltanto la Sauber Alfa Romeo è riuscita a compiere e che ha spinto la Casa del Biscione ad accelerare i tempi e passare da title sponsor a titolare già nel mondiale 2019.

Addio Sauber, tridente tricolore in F.1

Dal prossimo mondiale scomparirà quindi il nome di Sauber, scuderia svizzera fondata dall'omonimo Peter nel 1970 che impiega oltre 400 risorse. Ora si parlerà soltanto di Alfa Romeo, che andrà a comporre un vero e proprio tridente tricolore insieme a Ferrari e Toro Rosso nel mondiale. Tornando alla Sauber, la presenza in Formula 1 dell'equipe rosocrociata è stata caratterizzata da joint venture di primissimo livello. La scuderia svizzera è stata la prima a utilizzare i motori Mercedes nel lontano 1994. La partnership con la Casa della Stella era nata con la realizzazione di prototipi che sono stati protagonisti del mondiale endurance nel Gruppo C, dove si sono aggiudicate due mondiali nel 1989 e 1990 e la 24 ore di Le Mans nel 1989. Il team di Peter Sauber avrebbe dovuto costituire anche l'entry



È UN PIACERE ANNUNCIARE CHE PARTECIPEREMO AL MONDIALE 2019 CON IL NOME ALFA ROMEO RACING. DOPO AVER INIZIATO LA COLLABORAZIONE CON IL TITLE SPONSOR ALFA ROMEO NEL 2018, IL NOSTRO TEAM HA FATTO PASSI IN AVANTI ENORMI SOTTO IL PUNTO DI VISTA COMMERCIALE, TECNICO E SPORTIVO. CIÒ HA ARRICCHITO DI MOTIVAZIONI LA SQUADRA, SIA A HINWIL CHE IN PISTA. GLI SFORZI SONO STATI RIPAGATI DAI RISULTATI. ABBIAMO L'OBIETTIVO DI RINFORZARE OGNI SETTORE DELLA SQUADRA E FAR SÌ CHE LA NOSTRA PASSIONE PER LE CORSE, LA TECNICA E IL DESIGNI CI PORTI LONTANO

FRÉDÉRIC VASSEUR


point della Mercedes nel mondiale Formula 1 nei primi anni novanta, ma a Stoccarda bloccarono tutto e nel 1993 i propulsori della scuderia furono marchiati Ilmor. Nel mondiale prototipi, il team Sauber ha avuto tra i suoi portacolori anche Michael Schumacher. Ma il team svizzero non è stato soltanto legato alla Casa che ha dominato gli ultimi cinque mondiali. L'equipe di Hinwil ha utilizzato i propulsori Ferrari dal 1997 al 2005, e poi dal 2010 al 2018. Nel periodo dal 2006 al 2009 a far capolino sulle monoposto svizzere ci sono stati i BMW, con la Casa di Monaco che aveva acquisito la proprietà della squadra preme di rivenderla a Sauber nel 2009. Il ruolo di Team Principal è stato ricoperto da Peter Sauber fino al 2012 quando ha venduto parte delle quote della sua squadra a Monisha Kaltenborn, poi sostituita nel 2017 da Frederic Vasseur che come prima iniziativa ha annullato l'accordo con che prevedeva la fornitura dei motori Honda nel 2018 a favore dei Ferrari di ultima specifica. Nel 2016 Sauber fu costretto a vendere il pacchetto di controllo della Sauber all'asset manager Longbow Finance SA, con sede nel cantone di Vaud.

Alfa Romeo Racing avrà un proprio Dna

Le informazioni in merito alla nuova monoposto vanno nella direzione di un telaio con specifiche

SUTTON-IMAGES.COM


fortemente caratterizzanti. Nel corso della fase conclusiva della passata stagione, Simone Resta ci aveva spiegato che la nuova vettura, la C38, avrà una propria identità che sarà figlia di una chiara identità e filosofia.

La monoposto che vedremo in "prima assoluta" a metà febbraio ci si attende sia ricca di elementi distintivi rispetto alle altre vetture della massima serie e anche della Ferrari, della quale disporrà di un motore invidiato non solo dai competitor di centro classifica. C'è chi verrebbe addirittura in futuro un motore marchiato Alfa Romeo.

I punti di forza dell'Alfa Romeo Racing non si limitano soltanto alle potenzialità tecniche abbinata ai propulsori Ferrari. La squadra italiana sarà molto forte anche per quel che concerne il line-up. L'ex-iridato Raikkonen potrà correre mentalmente libero portandosi dietro tutta l'esperienza maturata in Ferrari. Antonio Giovinazzi possiede un potenziale ancora non integralmente esplorato con una vettura di Formula 1, ma ha dimostrato di qualità realmente uniche. I due piloti appaiono complementari nelle loro doti e ci sono le premesse affinché il duo schierato da Frederic Vasseur possa essere un valore aggiunto decisivo.

Già sul finire del 2018 era più che avanzato il disegno dell'Alfa Romeo di prendere la piena titolari-

tà dell'iscrizione al mondiale. Si attendeva soltanto l'incipit. Qualche settimana fa, Autosprint aveva anticipato che nel 2019 la squadra con sede a Hinwil sarebbe stata più Alfa Romeo che Sauber e l'informazione fornita andava nella giusta direzione. Alfa Romeo Racing, che si avvarrà del supporto e della partnership con la Sauber per quel che concerne l'aspetto tecnico. La nuova struttura ricadrà ad esempio quella della Mercedes o della Renault, due scuderie rispettivamente tedesca e francese, ma che hanno la sede operativa dove vengono costruite le proprie vetture in Gran Bretagna, rispettivamente a Brackley e nella storica ex-cava di Enstone. Per quel che concerne l'Alfa Romeo Sauber, ci si attende che diverse funzioni non strettamente legate alla sfera tecnica siano presto richiamate in Italia.

Le due Alfa Romeo Racing potrebbero avere due sponsorizzazioni leggermente differenti, con la scritta Giulia sulla vettura del pilota di Martina Franca e Stelvio su quella del campione del mondo del 2007. Entrambi saliranno sulla nuova vettura a Fiorano il 14 di febbraio, quando inanelleranno un centinaio di chilometri a testa per poi spostarsi a Barcellona, dove quattro giorni più tardi ci sarà la presentazione ufficiale e avrà inizio la prima sessione di test collettivi. ●



ALFA ROMEO RACING È UN NUOVO NOME CON UNA LUNGA STORIA IN FORMULA UNO. SIAMO ORGOGLIOSI DI COLLABORARE CON SAUBER CON L'OBIETTIVO DI PORTARE LA TRADIZIONE E L'ECCELLENZA TECNICA DELL'ALFA ROMEO AI VERTICI DEL MOTORSPORT. STATENE CERTI: CON KIMI RÄIKKÖNEN E ANTONIO GIOVINAZZI DA UN LATO DEL MURETTO BOX E L'ESPERIENZA DI ALFA ROMEO E SAUBER DALL'ALTRO, SIAMO CERTI CHE SAREMO COMPETITIVI

MICHAEL MANLEY



RITORNO DI FIAMMA PER IL BISCIONE

Si ritorna a vedere il marchio Alfa Romeo in F1, contro le Case che hanno fatto la storia dei Gp, a lato, per esempio, la McLaren pure essa in cerca di una nuova immagine





QUELLE FUGHE RIMASTE NELL'ANIMA

Sotto, Giacomelli a Watkins Glen 1980 e De Cesaris a Long Beach 1982: due fughe per la vittoria in salsa Alfa Romeo che avrebbero meritato miglior fortuna. Nell'altra pagina, il leggendario ingegnerone toscano Carlo Chiti



L'alfista ha cuore felice

VIAGGIO MULTIFORME, ASETTICO ED EMOTIVO, ALL'INTERNO DI UN'OPERAZIONE INTELLIGENTE E SPIEGABILISSIMA, CHE AGISCE ED ECCITA ANCHE L'IRRAZIONALE NEI TIFOSI PIU DURI E PURI



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



di **Mario Donnini**

La trasformazione sorprendente della Sauber in Alfa Romeo può essere presa e letta in mille modi, ma in questo momento va inquadrata, interpretata e commentata tenendo la mente vigile e il cuore aperto. Perché la cosa in sé vuol dire tantissimo o niente, a seconda di come la guardi, la sfiori e la soppesi. E soprattutto della direzione che prenderà.

Dal punto di vista degli equilibri proprietari, formalmente non cambia nulla. I padroni di ieri restano i padroni di oggi, alias Longbow Finance SA, ossia, diciamo così, gli amici carissimi del giubilato Marcus Ericsson, emigrato in IndyCar.

Sul piano della sponsorizzazione, dell'immagine, dell'esborso economico e della confluenza di know-how, tecnologie, dati e materiali, nonché power unit belle cattive, si registrano invece significativi incrementi da Maranello in direzione Hinwil fermoposta Resta/Furbatto, sciccosamente appiccicati alle decal Alfa Romeo.

E allora questa lettura diamogliela pure, ma facciamola pirandelliana, così è se vi pare, cangiante, pluriprospectica, caleidoscopica e in divenire, tale e quale alla realtà di cui questa notizia è oggetto.

Di fatto in soldoni la presenza Alfa Romeo in Sauber e quindi in F.1 s'allarga con un esborso dilatato, pare, a venti milioni di euro, che di questi tempi non rappresentano poco-poco ma neanche follie, visto che con altrettanto s'acquista un Alfone 8C degli Anni '30 a un'asta tosta.

La faccenda paradossalmente ricorda al momento il rapporto tra l'azienda di modellini, slot car e piste elettriche Politoys - in seguito divenuta Polistil - che nel suo periodo più d'oro diventa - per tanto meno, visti i tempi e la F.1 che era -, lo sponsor più importante del giovane Frank Williams, tanto da dare il nome alla Fx3 nella stagione 1972, con la società lombarda, che in quell'anno partecipa al Gp di Gran Bretagna schierando la pomposamente ribattezzata Politoys FX3. E lì la cosa finisce. Un po' quasi come la Texaco F.2 che dà il nome alle Lotus

← schierate nell'europeo di quegli anni, ecco. Però, occhio, perché l'appetito vien sponsorizzando, se è vero che la Tyrrell e l'Alfa Romeo nel 1983 e nel biennio 1984-1985 portano alla maturazione della Benetton che proprio nell'85 acquista la Toleman e dall'anno dopo gli dà il nome e diventa Costruttore vero e proprio - financo destinato a irridarsi - così come Fondmetal fa con Osella, a fine Anni '80 e così via, gli esempi potrebbero esser più di mille, compresa la Ats con la ex Penske o la Spyker con la ex Midland o Marussia con la fu Virgin.

Per ora a Hinwil lo sponsor dà il nome alla squadra, un po' come accade da una vita nel basket. Punto. Poi si vedrà.

Curiosamente Alfa Romeo Racing fa rima con l'ultima presenza del marchio nelle corse, perché nel 1984-1985 la dizione ufficiale era Alfa Romeo Euro-Racing, in ossequio all'operazione che aveva visto la Casa di Arese cedere i materiali al team di Gianpaolo Pavanello per una gestione nuova, decentrata e, di fatto, privatizzata.

Poi c'è un aspetto politico innegabile che non può essere sottaciuto.

Ferrari, ossia FCA, ottiene sempre più il controllo di uno junior team, anche se non ancora ai livelli della Red Bull con Toro Rosso. Di certo la direttrice futura potrebbe essere proprio quella, magari con le tre squadre top che gestiscono convenientemente ciascuno uno junior college al quale danno motori e in cui lasciano militare, a turno, certi loro piloti di riferimento. Com'era Force India lo scorso anno per la Mercedes, tanto per intenderci.

Tutto questo in ossequio a una Dtmizzazione - pasateci il neologismo orripilante, ma da solo spiega molto -, della F.1, con non più di tre massimo quattro SuperCostruttori che controllano di fatto gran parte del mucchio selvaggio dei partecipanti all'interno di una logica fatta di grandi sfere d'influenza. In altre parole, se la F.1 sta diventando sempre più un Dtm senza parafanghi, con pochi costruttori-motoristi veri che controllano tutto, il concetto di Sauber che diventa Alfa Romeo - peraltro in ossequio a un preciso piano intravisto per primo e portato avanti dalla buonanima Sergio Marchionne -, una logica ce l'ha, eccome.

Poi cosa succederà è ancora tremendamente presto per dirlo. C'è ancora tempo e soprattutto modo di veder capitare di tutto. Magari avanti un'annata o due così, poi un bell'avevamo scherzato e tutto torna in sordina.

Ovvero, al contrario, chissà: il progetto matura e si delinea, divenendo sempre più Alfa Romeo anche a livello proprietario. Cosa che adesso sembra possibile ma tutt'altro che automaticamente certa. Dipenderà da tante cose.

Ragioni di politica, opportunità strategica e convenienza economica messe insieme.

Più, ovvio, riscontri mediatici e risultati secchi.

Quindi calma e gesso.

Però questo non è l'unico modo di vedere le cose. Perché poi c'è il cuore. L'allure del marchio, i ricordi evocati dal solo flatus vocis, dal mero fluire fonetico del vocabolo Alfa Romeo. E allora la faccenda, ormonizzandosi, endorfinizzandosi, adrenalinizzandosi ecco che arrapa, avvince, attizza più i vec-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

chi dei giovani, tanto, tantissimo i maturi ma un pochino anche gli implumi. Visto che nelle corse Alfa Romeo vuol dire per riflesso condizionato e associazione mentale un sacco di cose, d'epoche, d'eroi, situazioni, Quadrifogli, complicazioni affettive e nodi da sciogliere e mai sciolti davvero.

Oh, certamente, una monoposto Alfa Romeo motorizzata Ferrari è coerente alla storia quanto - con rispetto parlando per entrambi i marchi - un angioletto che in una mano tiene l'arpa e nell'altra il forcone, sfoggiando la coda biforcuta.

Tuttavia, al di là di strane quanto inusitate commistioni sacroprofane, su, poniamoci una domanda sincera: quanto poteva essere vera l'Alfa Romeo intruppata nell'Iri, nelle ben altre esigenze del periodo della ricostruzione a inizio Anni '50 oppure nel parastato e nella melassa della politica, dei permessi e dei diritti di veto sindacale e della partitocrazia famelica dagli anni di piombo in poi?





Voglio dire una cosa semplicissima e incontrovertibile. Quelle viste in F.1 a due riprese - nel 1950, con due titoli d'avvio all'alba della F.1 grazie a Farina e Fangio - e l'altra datata 1979-1983 by Chiti e Auto-delta, erano due Alfa Romeo pesantemente condizionate dalle rispettive situazioni politico-economiche e dalla gestione del parastato. Tali ogni volta da condizionarne rendimento, capacità d'investimento, dinamismo decisionale e gestione effettiva del potenziale in campo.

In fondo a inizio Anni '50 si corse con le vecchie vetture salvate dai bombardamenti nascondendole nei pagliai e a fine Anni '70 si fecero miracoli muovendosi in una vera e propria giungla di poteri e contropoteri tali da rendere quasi impossibile scaricare a terra il vero potenziale di un marchio e del talento dei suoi stupendi uomini, al volante, ai box, al tavolo da disegno o in officina.

Questa nuova fase, in un mondo globale, in una

**INNAMORAMENTI
DEGLI ANNI RUGGENTI**
Sopra Vittorio Brambilla con l'Alfa Romeo 179 a Monza 1979, sotto De Cesaris a podio, 2° in Germania 1983, dietro al vincitore Arnoux e davanti a Patrese. Nell'altra pagina, in basso, sempre Andrea col tecnico Gerard Ducarouge e il grande Bruno Giacomelli in Sudafrica nel 1982, l'anno del clamoroso e paventato sciopero dei piloti, poi rientrato



FCA globalizzata e su scenari turboibridocapitalistici, se non altro, si pone come formula nuova, liquida e quasi volatile del marchio Alfa Romeo, che diventa semplicemente nome, adesivo rosso avvolgente, ma anche catalizzante e nobile ectoplasma che, se evocato, può sempre scatenare magie indicibili frutto d'una memoria infinita e imbevuta d'eventi corsaioli indimenticabili. Varzeggianti e Nuvo-lareggianti nonché al gusto di Campari.

Voglio dire che in Formula Uno come nella storia capitano cose che restano nell'aria, in sospenso come domande e poi, un bel giorno, la vita comincia a rispondere. È un concetto by Alessandro Baricco ma in fondo lo facciamo nostro senza problemi, perché è proprio così. E allora, dai, diciamocelo: son decenni e decenni che antiche imprese aspettano un compimento giusto e un degno completamento. Che l'epica cavalcata di Bruno Giacomelli a Watkins Glen 1980 nel Gp Usa East attende d'essere vittoriosamente condotta in porto senza che un guasto ammutolisca tutto a una manciata di giri dalla fine, quando ormai tutti - e lui per primo - gustavano il trionfo.

E un'altra fuga che stringe il cuore, stesso continente, due anni dopo, ancora aspetta l'urlo finale. Stavolta è il compianto Andrea De Cesaris, meraviglioso poleman, a menare le danze a Long Beach 1982, sotto gli occhi, anzi, gli oblò della Queen Mary fino a che, complice il doppiaggio della March di Raul Boesel, il ritornante Niki Lauda sulla McLaren Mp4/1 lo va a infilare tarpandogli le ali, appena prima che si rompa ogni cosa. Quello stesso imperiale De Cesaris al comando con l'Alfame anche nelle prime fasi di Spa 1983, il giorno in cui la F.1 tornò sul suo tracciato più bello e strappacuore. Ecco, questa storia di una, anzi due monoposti che nel mondiale di F.1 2019 tornano a chiamarsi Alfa Romeo abbiamo abbastanza buon senso da leggerla in maniera asettica e disincantata ma anche cuore a sufficienza per provare un tuffo al petto, un nodo in gola e commuoverci, noialtri vecchi esaltabili. Per dire che sarà bellissimo tifare Giovanazzi e Raikkonen con una gioia speciale, tornando a dire in F.1, dopo decenni: forza Mamma Alfa, fagli vedere chi sei. E allora, chisseneffrega di Longbow SA, degli assetti proprietari, dei colletti bianchi e delle logiche dozzinalmente marketing & money oriented.

Dai, la vita non è solo soldi e alchimie danaresche. La verità ha sempre il colore degli occhi di chi la guarda e gli appassionati più grandi e cresciuti sono abbastanza romantici da aver capito tanto senza per questo inibire l'innamoramento antico.

Sì alla fantasia, alla poesia e alla sospensione dell'incredulità, dunque, pensando che quel Biscione sulla ex Sauber è tremendamente, simbologicamente e mitologicamente assimilabile alla bestia potente alla quale dettero corda Nivola, Nanni Galli, Spataro Dini, l'ingegner Chiti e Vittorio Brambilla.

Oh Cavallino, Cavallino storno, ci riporti l'Alfa che ritorna...

Per una volta si vadano a nascondere le ragioni di stato e di bottega che sottendono alla new economy. Se la Formula Uno è pronta a raccontare l'ennesima verità fallace, stavolta, se non altro, la mezza bugia profuma meravigliosamente di poesia. ●

Biscione & passione

PER CAPIRE L'IMPATTO DEL RITORNO ALFA ROMEO IN F1 SIAMO ANDATI A SENTIRE LE OPINIONI DI ALCUNI TRA I PIÙ IMPORTANTI PERSONAGGI DEL NOSTRO AUTOMOBILISMO

di **Alessandro Bucci**

Il ritorno del marchio Alfa Romeo in veste di team ufficiale in Formula 1 ha suscitato tantissime emozioni negli appassionati ed addetti ai lavori, evocando momenti gloriosi dell'automobilismo e portando, anche, a diverse riflessioni sull'attuale massima serie, sempre meno avvicinabile dai piccoli team. Tutte le voci, tuttavia, sembrano essere concordi circa la bontà e l'importanza dell'operazione intrapresa, con il ceo Manley di FCA che non ha mancato di sottolineare l'importanza della collaborazione con l'ormai ex team Sauber, nell'impresa di portare la tradizione di eccellenza tecnica e stile italiano, caratteristiche immarcescibili del marchio Alfa Romeo alle vette delle competizioni motoristiche. Queste le opinioni di personaggi del motorsport che hanno vissuto da vicino le imprese della casa del Biscione, dentro e fuori la F1.



GIANPAOLO DALLARA

La squadra parte da basi solide

«Alfa Romeo ora è attore protagonista in Formula Uno, essendo uscita dal ruolo di marchio importante a supporto dell'ormai ex team Sauber e questo è un elemento molto positivo. Mi piacerebbe vedere altri segnali di questo tipo nel big circus. Il rapporto stretto che Alfa Romeo ha con i 'cugini' della Ferrari per quanto concerne la fornitura delle power-unit è un vantaggio considerevole, perché le power-train e la loro scelta sono direttamente fornite da Maranello. Alfa Romeo non parte da zero, ma potendo contare su tecnici d'esperienza e importanti che hanno già contribuito a far compiere passi in avanti al team. Credo che Alfa Romeo nel corso degli anni potrà ambire a diventare un competitor dei grandissimi nomi, smarcandosi con il tempo dal ruolo di così detto junior team Ferrari. Tutto dipenderà da loro, sia chiaro. Non vedo alcun aspetto negativo in questo passaggio e quindi sono molto curioso di vedere i prossimi passi».

IL BELLO È CHE L'ALFA NON PARTE DA ZERO MA POTENDO CONTARE SU TECNICI IMPORTANTI

GIANPAOLO DALLARA



SUTTON-IMAGES.COM

EMANUELE PIRRO

L'Alfa Romeo e la nuova strada

«Il coinvolgimento del marchio Alfa Romeo è un elemento positivo sotto diversi fronti. Stiamo parlando di una grande Casa automobilistica che ha scritto pagine importanti del nostro sport e che già scorso anno aveva fatto un passo importante affiancando il nome Sauber, tornando in Formula Uno dopo tantissimo tempo. Nel 2019 è stato compiuto uno step successivo con la denominazione del team in Alfa Romeo Racing e questo logicamente non può che fare bene a molte parti chiamate in causa. Ricordiamo che nel motorsport, le grandi Case, solitamente accettano di entrare nelle categorie con l'obiettivo di costruire quanto più possibile, gestendo e dimostrando la componente tecnologica ai massimi livelli. L'ingresso di Alfa Romeo come sponsor, invece, ha aperto la porta per un concetto che, almeno fin ora, non appartiene al modus operandi in F1 e penso sarebbe una strada da perseguire, perché le corse possono essere utilizzate anche da un punto di vista pubblicitario e non c'è nulla di male



in questo. Compreso questo passaggio, si potrebbe pensare di scrivere regolamenti come quello attuale del DTM che adotta diverse componenti comuni. Eviteremmo spese folli producendo corse più combattute, una prospettiva diversa ma secondo me intrigante: le differenze tra una macchina e l'altro sarebbero minori e i costi si potrebbero abbattere a livelli davvero importanti. Nella cultura imperante, un costruttore non accetterebbe mai tuttavia di scrivere il proprio nome su una vettura che non costruisce e quindi ribadisco, mi piace che Alfa Romeo abbia aperto una nuova strada che auspico sarà sempre più battuta da altri grandi costruttori.

GIAN CARLO MINARDI

È un primo **step** per poi migliorare

«Lo scorso anno, quando Alfa Romeo affiancava nella denominazione il team Sauber, auspica e pronosticai che il marchio sarebbe potuto divenire nel 2019 il nome completo della squadra e quindi non posso che essere felice di questa notizia! La Ferrari, in questo connubio, ha realizzato una possibilità che avanzai nell'ormai lontanissimo 1996, fa una certa impressione pensarci. Un così detto "junior team" che possa mettere alla prova giovani piloti, ingegneri, disegnatori e meccanici è una ciliegina sulla torta per il nuovo corso Ferrari. Al giorno d'oggi è impossibile partire da zero in Formula Uno senza disporre di enormi capitali e senza la certezza di raggiungere determinati risultati e obiettivi, ragion per cui non vedo per Sauber un disonore nell'andare in seconda battuta. L'ex team svizzero ha compiuto un passaggio molto simile a quello che facemmo noi come Minardi quando la squadra divenne Toro Rosso. Ora un nome prestigioso e storico come Alfa Romeo diventa maggiormente vincente come brand e quindi lo si può inquadrare come primo step per poi divenire ancor più grandi e competitivi».



AUSPICAVO GIÀ NEL 2018 UN'EVOLEZIONE DEL GENERE QUINDI NON POSSO CHE ESSERNE FELICE

GIAN CARLO MINARDI



NON C'È NULLA DI MALE NELL'UTILIZZARE LE CORSE ANCHE DA UN PUNTO DI VISTA PUBBLICITARIO

EMANUELE PIRRO



GIORGIO STIRANO

Un possibile e ottimo **Junior Team**

«Penso che all'azione di immagine, fondamentali si riveleranno le azioni di supporto dal punto di vista gestionale e tecnico. La struttura aveva già funzionato abbastanza bene lo scorso anno anche grazie alla presenza di un bellissimo talento come Charles Leclerc, che sarà molto interessante vedere in azione alla Ferrari nel 2019. L'ex team Sauber ha sempre avuto gente di qualità al suo interno e, dopo un periodo di crisi, si è ripresa economicamente e i risultati non sono mancati. Stiamo parlando di un team di seconda fascia, ma i risultati tenendo conto di tutti i fattori sono stati positivi e non vedo perché dovrebbero tornare indietro quest'anno. Qualora Ferrari vedesse Alfa Romeo Racing come junior team, non vedo dove sarebbe il problema, a condizione che il coordinamento tra le due parti funzioni perfettamente. In Formula Uno, al giorno d'oggi,



SE LA FERRARI VEDESSE L'ALFA COME UNO JUNIOR TEAM NON VEDO DOVE SAREBBE IL PROBLEMA

GIORGIO STIRANO





CI SARÀ UNA FRUTTUOSA COLLABORAZIONE TRA TECNICI FERRARI E ALFA ROMEO

PIERO MARTINI



SONO MOLTO CONTENTO CHE SI TORNÌ A PARLARE DI ALFA ROMEO IN F.1. È UNA BELLA STORIA

GIANNI MORBIDELLI



GIANNI MORBIDELLI

Il supporto Ferrari sarà fondamentale

«Sono molto contento di vedere un marchio prestigioso come Alfa Romeo tornare in Formula Uno, considerando anche tutti i risultati eccellenti che la Casa del Biscione ha collezionato nel Turismo e in altre categorie del motorsport. Mi dispiace vedere uscire di scena il nome Sauber dal big circus ma non dimentichiamo che anche a Minardi, ad esempio, toccò una sorte simile. Questo, tuttavia, non sposta il fatto che il team di Faenza abbia avuto un ruolo importantissimo nella storia della Formu-

← mancano molto i test e quindi disporre di una piattaforma dove poter eseguire esperimenti sarebbe molto importante. Le simulazioni hanno 'mangiato molto' in termini numerici e questo fornisce anche dei vantaggi, ma i risultati pratici hanno sempre una grande valore».

PIERO MARTINI

Occhio, sarà un serio outsider nei Gp

«Innanzitutto vedremo un marchio italiano in più in Formula Uno, una notizia che accolgo con favore. Difficile dire, al momento, quanto Alfa Romeo Racing potrà essere indipendente da Ferrari. Partiranno liberi, ma credo che il terzo incomodo potrebbe fare la differenza ad esempio, come spesso accade nell'automobilismo. Prendo ad esempio una coppia di piloti molto forte: solitamente i due driver vengono lasciati liberi di concorrere, ma ad un certo punto della stagione la squadra decide su chi puntare. Non mi sorprenderebbe se i due team si aiutassero a vicenda, lo fanno anche altre case presenti. Un'eventuale sinergia non può che fare bene ad entrambe le parti comunque, fermo restando che Ferrari sarà sempre la prima donna. La Formula Uno negli anni è evoluta in una forma esponenziale di marketing, ma quest'ultima componente è stata sempre presente nella massima serie, sebbene in maniera diversa. Per far crescere le persone è importantissimo lasciarle libere di esprimersi e quindi penso che, sia gli ingegneri della Ferrari che quelli dell'Alfa Romeo si interfacceranno facendo il massimo per la propria scuderia, ma anche per il bene di entrambe le parti. L'alfista contro il ferrarista è un confronto che rimarrà sempre nell'anima dei rispettivi tifosi, anche se credo sarà meno spigoloso rispetto al passato. Ho sentito paragoni tra la situazione che c'è tra Red Bull e Toro Rosso, ma non penso sia azzeccato. Quest'ultimo non è un marchio storico o che vanti un business significativo, sempre di Red Bull si parla, mentre Alfa Romeo è un marchio storico sul quale sono stati fatti investimenti molto importanti e ingenti. Credo che Raikkonen cercherà di fare una bellissima stagione e il massimo impegno che profonderà Antonio Giovinazzi saranno due elementi molto interessanti. Credo che Alfa Romeo possa essere un serio outsider».

la Uno seppur non abbia centrato vittorie. Sauber nel corso della sua storia ha avuto più bassi che alti forse, ma non dimentichiamo che in passato affiancò BMW, per cui stiamo a vedere come procederanno le cose. La misura del supporto tecnico che Ferrari rivolgerà ad Alfa Romeo penso si rivelerà fondamentale».

VINCENZO SOSPIRI

L'Alfa Romeo è puro fascino

«Un cambiamento molto importante e che saluto molto positivamente. Stiamo parlando di un marchio bellissimo della storia dell'automobilismo e delle auto stradali e da corsa. Alfa Romeo è un marchio di prestigio italiano che torna sempre più in prima linea, sebbene "delegata" alla Ferrari. Il nostro paese ora in Formula Uno ha tre scuderie (Ferrari, Toro Rosso e Alfa Romeo) per cui ben venga. Qualora l'ex team Sauber divenisse un partner per la Scuderia Ferrari, intendo una sorta di junior team o scuderia satellite, penso che sarebbe una bella cosa, seppur mantenendo sempre competizione al massimo livello e con ogni squadra che cammina per la propria strada. Sappiamo bene che i regolamenti vigenti impediscono alcuni passaggi di informazioni, ma questo non blocca comunque un lavoro congiunto. Un team che consente di fare allenamento e gavetta a tecnici, meccanici e piloti di valore per poi magari promuoverli ad una squadra maggiormente importante non può che fare bene. Rispetto naturalmente il punto di vista di alcuni appassionati che



È UNA BELLA OPERAZIONE CHE RIPORTA IN AUGE UN MARCHIO GLORIOSO

VINCENZO SOSPIRI



SUTTON-IMAGES.COM



non gradiscono il ritorno di Alfa Romeo con le modalità attuali, ma non lo condivido. Ribadisco che mi fa molto piacere rivedere il marchio Alfa Romeo, da sempre sinonimo di competizione ed eccellenza, pensando anche alle grandi pagine scritte nel turismo e nel DTM».

GABRIELE TREDOZI

Un **team** messo bene in seconda fascia

«Da appassionato di Alfa Romeo provo una grande emozione a rivedere il marchio in Formula Uno e penso sia una bellissima novità. I piloti che il team schiererà sono della galassia Ferrari e questo conferma il legame tecnico tra le due squadre. Kimi è uscito dal team di Maranello ma è comunque molto legato alla sua ex squadra. Di Antonio Giovinazzi ho una stima infinita come già detto anche sulle vostre pagine, ragion per cui sono davvero curioso di vedere la squadra all'opera. Ho molta fiducia nei tecnici Simone Resta e Luca Furbatto, due ragazzi che conosco e dei quali ho tanta stima. Penso che Alfa Romeo

Racing potrà puntare al podio, fermo restando che Mercedes e Ferrari sono al top con Red Bull sempre più insidiosa ad inserirsi tra le due. Lo scorso anno il team austriaco aveva una macchina eccezionale, forse la migliore, ma molto penalizzata dal motore. Alfa Romeo si inserisce in un gruppo che vede come avversari Renault, Haas, Williams...vedremo. Lo scorso anno Sauber si è risolleata dalla crisi precedente, dimostrando di saper crescere molto nell'arco di poco tempo. Un marchio importante co-



PER QUANTO MI RIGUARDA HO TANTA FIDUCIA NEI TECNICI RESTA E FURBATO

GABRIELE TREDOZI



IL PASSAGGIO DI RAIKKONEN ERA IL SEGNALE CHE SI STAVANO FACENDO LE COSE IN GRANDE

GIORGIO PANTANO



me Alfa Romeo in sinergia con altri nomi storici della Formula Uno, comunque, apre tante prospettive interessanti e, considerando la F.1 attuale, penso abbiano intrapreso una direzione molto positiva».

GIORGIO PANTANO

Bella **opportunità** per poter crescere

«Il passaggio di Raikkonen nel team svizzero mi aveva fatto presagire che ci sarebbe stato un step importante nella realtà Alfa Romeo Sauber e ora non ci sono più dubbi. Difficilmente Kimi avrebbe accettato di gareggiare in una squadra non potenzialmente competitiva. Alfa Romeo Racing fa parte dello stesso gruppo di Ferrari per cui immagino che l'ex scuderia svizzera possa fungere da team di sviluppo per la Rossa, con quest'ultima che contribuirà alla sua crescita. Ripenso a Mercedes, quando prese in mano la struttura che un tempo era di B.A.R. poi Honda e Brawn GP o a Red Bull, che rilevò Jaguar. Ora Alfa Romeo ha preso in mano una realtà che già esisteva (Sauber) e ha la bellissima opportunità di farla crescere. Alle spalle dell'operazione c'è stato un grandissimo sforzo economico e credo che fornirà maggiori potenzialità al team che fino allo scorso anno era Sauber».

ANDREA MONTERMINI

Una nuova **squadra** deve nascere così!

«Sono contento di questa notizia. Un marchio storico torna in Formula Uno in pianta stabile con tutti i crismi del caso ed inoltre è chiaro che, tutto il gruppo FCA, ora può contemplare una "costola" importante nel big circus. Alfa Romeo Racing vivrà di vita propria, ma chiaramente avrà un legame importante con Ferrari. Avendo iniziato a correre con Alfa Romeo nel motorsport, debuttando con Catenazzi Formula Alfa Box in campionato, non posso che plaudere al ritorno del Biscione ed al rilancio di un gruppo racing storico. Quest'anno in Alfa Romeo Racing vedremo un pilota italiano in griglia dopo tanto tempo e anche questo è un fattore che conferirà ulteriore fascino alla stagione 2019. Nei primi test vedremo quanto hanno inciso le nuove regole nelle prestazioni dei top team, ma credo che questi non soffriranno troppo o, in caso contrario, riusciranno a recuperare in fretta. Lo scorso anno Alfa Romeo Sauber F.1 team ha fatto molto bene e gli sforzi stanno dando i loro frutti, sono sotto i nostri occhi con questo passaggio importante. I maggiori investimenti operati da FCA negli ultimi tempi, come confermato da Camilleri stesso, la dicono lunga. Attualmente non è più possibile partire da zero per lanciare un nuovo team in Formula e quindi penso che si siano mossi bene facendo subentrare Alfa Romeo a Sauber. Nell'epoca moderna, dove le vetture sono iper tecnologiche e sofisticate ed occorrono capitali enormi, la nascita di un team può avvenire solo tramite determinati passaggi».



LO SCORSO ANNO IL TEAM È ANDATO BENE E ORA ECCO I PRIMI OTTIMI FRUTTI

ANDREA MONTERMINI





PAOLO
FILISSETTI

**RAFFINATEZZA
EVIDENTE!**

GETTY IMAGES

GIÀ SULLA C37, ERA RAVVISABILE LA RAFFINATEZZA COSTRUTTIVA-PROGETTUALE DI QUEST'AREA DELLA VETTURA. L'HALO (AL SUO DEBUTTO LO SCORSO ANNO) RISULTAVA BEN INTEGRATO E DOTATO DI PROFILI DEFLETTORI SULLA SUA CORONA. LO STUDIO DI DETTAGLIO DEI FLUSSI ERA STATO POSSIBILE GRAZIE ALLA GALLERIA DEL VENTO DI PROPRIETÀ DAL TEAM, LASCIATO DEL PERIODO IN CUI LA PROPRIETÀ ERA DELLA BMW.



Alfa C38

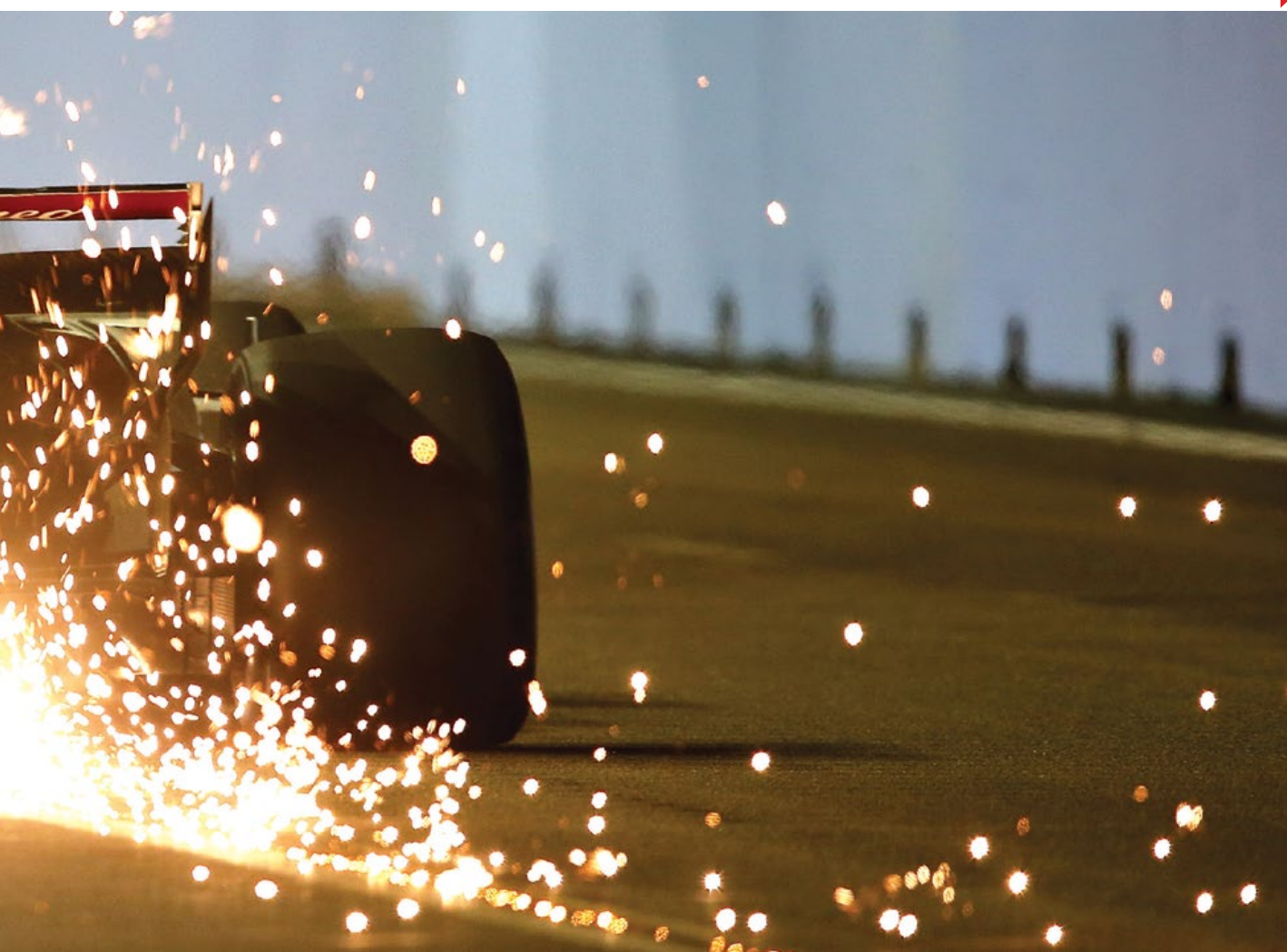
la "Ferr..Alfetta"

Gli ingredienti perché quest'anno la squadra con sede a Hinwil potesse catturare l'interesse dei media e degli appassionati, erano già fortemente presenti prima del cambio nome, avvenuto ufficialmente venerdì scorso. L'Alfa Romeo (già Sauber), quest'anno, grazie al ritorno di Kimi Raikkonen nel team con cui Ice Man ha esordito in Formula Uno e al debutto da titolare di Antonio Giovinazzi, infatti, sarebbe stata, per queste ragioni, comunque seguita con attenzione. La decisione di rinominare il team in Alfa Romeo Racing, rappresenta quindi, in verità, solo l'ultimo tassello in ordine temporale che ha mostrato quanto una brillante operazione di marketing, nata lo scorso anno con l'apposizione del marchio del Biscione sulla carrozzeria delle monoposto svizzere, si sia progressivamente sviluppata in un impegno ben

**INDISCREZIONI
DICONO
CHE LA ROSSA
DEL BISCIONE
AVRÀ
CARATTERISTICHE
IMPRONTATE
ALLA
ORIGINALITÀ
E PURE ALLA
INNOVAZIONE!**

più concreto da parte del gruppo FCA. In effetti, senza timore di essere smentiti, rappresenta la dimostrazione tangibile che il progetto fortemente voluto da Sergio Marchionne, è proseguito anche dopo la sua morte, (fatto per nulla scontato) e stia man mano assumendo i connotati che egli avrebbe voluto dargli, nel tempo.

È infatti fuori dubbio che si tratti di un processo tuttora in atto, che di certo non si è concluso con la nuova denominazione. Quanto avvenuto venerdì scorso, rappresenta però uno spartiacque evidente tra il passato della squadra creata da Peter Sauber, e quello che, d'ora in poi, sarà il secondo marchio FCA, oltre la Ferrari, impegnato direttamente in Formula Uno. È inevitabile, che tra i "puristi", (che ci guardiamo bene da inserire d'ufficio nella categoria dei nostalgici), sia tuttora forte lo scetti-



cismo sulla profondità delle fondamenta tecniche di questa iniziativa. Le loro argomentazioni si basano, infatti, sul fatto indiscutibile che la power unit sia quella Ferrari e che quindi nulla, ad eccezione del nome, sia cambiato rispetto alla condizione di title sponsor con cui Alfa Romeo aveva inaugurato la partnership con il team elvetico, dodici mesi fa. Per quanto inconfutabile sia l'obiezione relativa al propulsore, l'evoluzione interna della struttura della squadra non può però essere sottaciuta. Iniziata con l'arrivo di Simone Resta alla direzione tecnica del team, giunto da Maranello nel giugno scorso, indica come da allora siano state gettate le basi per un reale impegno "racing" di Alfa Romeo.

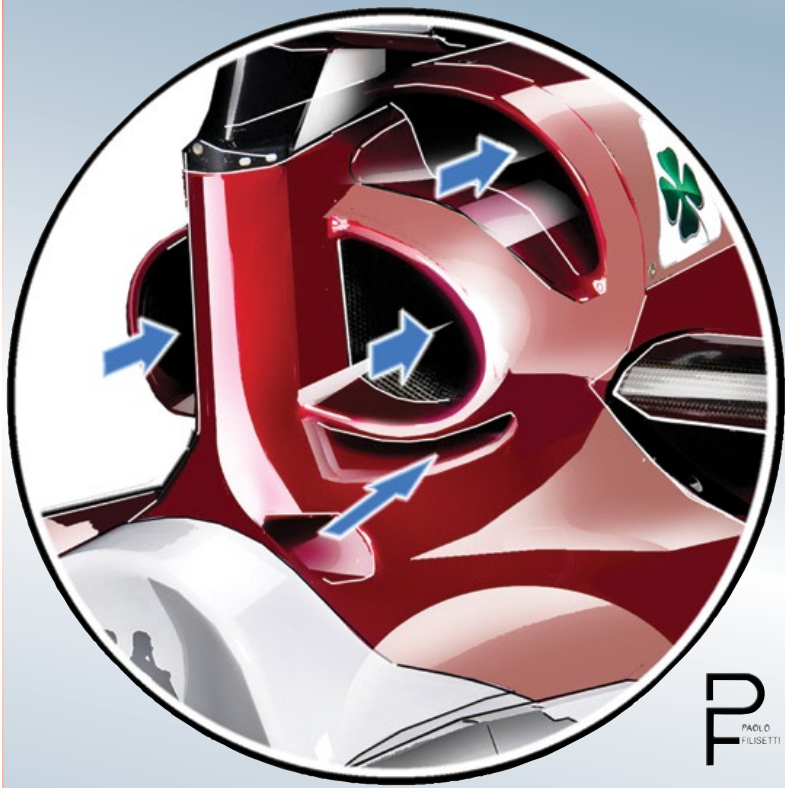
Non è un segreto, infatti, che tra i primi compiti dell'ingegnere faentino nel 2018, ci sia stata l'identificazione di tutte quelle aree tecniche che richiedevano un rafforzamento e la successiva messa in atto di un programma di incremento dell'organico della squadra. A Hinwil dispongono di un'avanzata galleria del vento dotata di tappeto mobile, eredità del periodo in cui la proprietà era nelle mani della Bmw. Si tratta dunque di infrastrutture che già nella scorsa stagione, il team diretto da Frederic Vasseur ha impiegato nella realizzazione della Sauber C37. Già allora si trattava di un progetto, caratterizzato da una generale convenzionalità ed attenzione rivolta soprattutto all'affidabilità, ma che presentava più di un elemento originale non ispirato da altre monoposto, neppure dalla Ferrari, (con cui condivideva power unit e retrotreno).

La nuova monoposto C38, che sarà presentata a Barcellona il 18 febbraio, giorno di inizio della prima sessione di test collettivi, non stupisce quindi, possa essere caratterizzata da soluzioni che varie indiscrezioni indicano essere non improntate al compromesso ed alla prudenza. Insomma sembrerebbe che Simone Resta, a capo dei progetti della SF70H e della SF71H, caratterizzati da una spiccata innovazione ed originalità, frutto delle soluzioni implementate dagli aerodinamici Enrico Cardile e David Sanchez, abbia proseguito su questa strada anche in Svizzera. Se sulla C37 elementi distintivi erano stati la presa dinamica quadri/esapartita, lo sviluppo nel corso della stagione delle imboccature delle fiancate, separate mediante deflettori a ponte, e quello dei deviatori di flusso; pare che la nuova C38 sarà principalmente caratterizzata dalle sue fiancate. Sembrerebbe che per più di una ragione, visibile esternamente, ma anche per il posizionamento interno dei radiatori possano essere definite estreme. Questo, potremmo dire, sia conseguente ad avere perseguito lo stesso obiettivo di riduzione della sezione posteriore della monoposto, cercato/ottenuto sulla Ferrari che sarà presentata il 15 febbraio.

Non trascurabile, sotto questo profilo, il rafforzamento di cui è stato protagonista il reparto CFD, incrementato nel suo organico a partire dall'estate scorsa. In parallelo, sono stati potenziati gli strumenti di simulazione al banco dinamico. La nuova vettura, dovrebbe dunque perdere l'aspetto convenzionale caratteristico della parte centrale del modello precedente, ma non rappresenterebbe una copia quasi in carta carbone della Ferrari.

QUELLO STUDIO CALIBRATO DEI FLUSSI D'ARIA

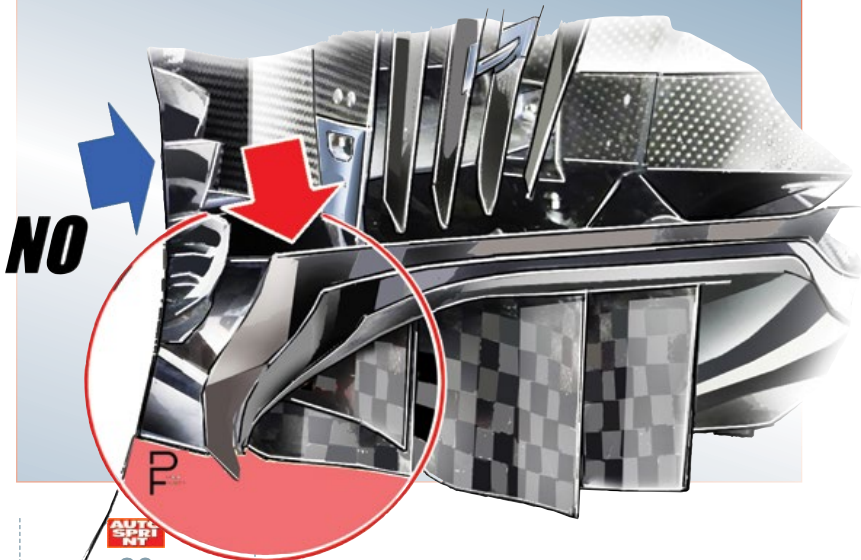
L'ATTENTO STUDIO AERODINAMICO E INDIRIZZAMENTO DEI FLUSSI D'ARIA A FAVORE DEL RAFFREDDAMENTO DEI VARI ELEMENTI DELLA PU FERRARI E SUA ALIMENTAZIONE, SI NOTA NELLA SUDDIVISIONE IN QUATTRO PARTI DELLA PRESA DINAMICA. AL DI SOTTO DELLE IMBOCCATURE PRINCIPALI, SI NOTANO ALTRE DUE CANALIZZAZIONI PER IL RAFFREDDAMENTO DEL ERS.



P
PAOLO
FLISETTI

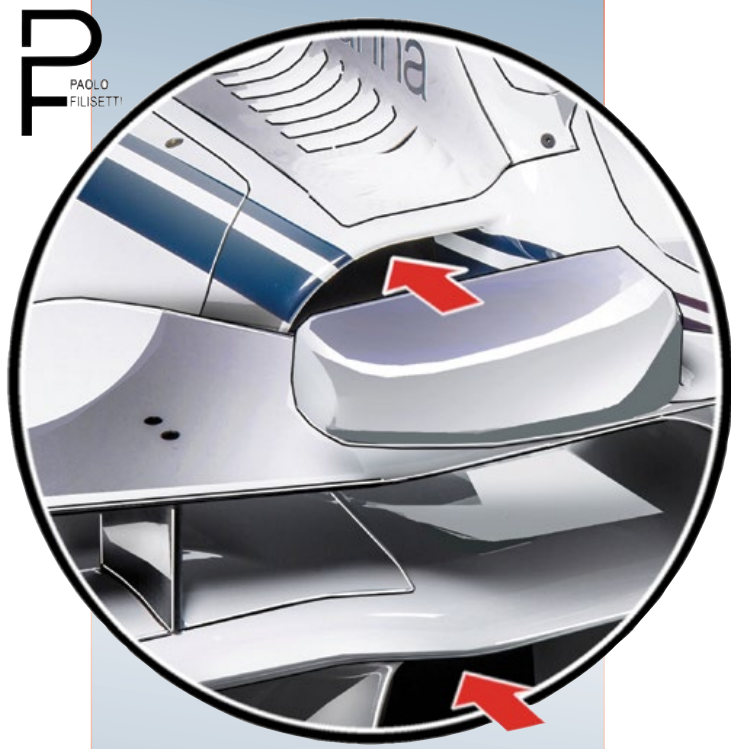
LE PRESE D'ARIA DEI FRENI PERDONO LE APPENDICI

LE NUOVE REGOLE SULL'AERODINAMICA NON RIGUARDANO SOLO L'ALA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE, MA ANCHE LE PRESE D'ARIA DEI FRENI. QUESTE SONO RIDOTTE COME SEZIONE FRONTALE, E SOPRATTUTTO PERDONO LE APPENDICI CHE AVEVANO FUNZIONE AERODINAMICA COME LA SERIE DI ALETTE POSTERIORI CHE INDIRIZZAVANO I FLUSSI SOPRA IL DIFFUSORE. CIÒ DETERMINA UNO STUDIO PIÙ APPROFONDITO DELLE SEZIONI LATERALI E PROFILI AGGIUNTIVI DEL DIFFUSORE. QUELLO DELLA C38, SARÀ UN PROFONDO SVILUPPO DEL PRECEDENTE, PER UN'ATTENTA GESTIONE DELLE TURBOLENZE GENERATE DAL ROTOLAMENTO DEGLI PNEUMATICI.



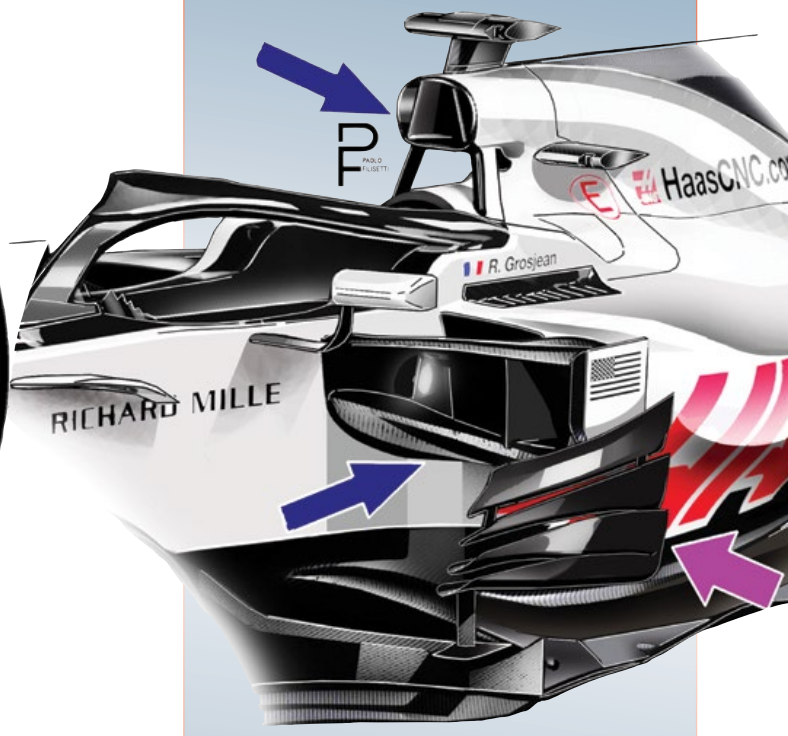
IMBOCCATURE SDOPPIATE

LE FIANCATE DOTATE DI IMBOCCATURE SDOPPIATE SONO STATE SVILUPPATE A LIVELLO DI DEFLETTORI A PONTE E VERTICALI NEL CORSO DELLA STAGIONE, INCREMENTANDO LA LORO EFFICIENZA, ALLONTANANDO QUELLE SUPERIORI DALLE TURBOLENZE GENERATE DAL ROTOLAMENTO DELLE RUOTE ANTERIORI.



HAAS GUARDA ALLA ROSSA

SI NOTA COME LE PRESE DINAMICHE DELLA MONOPOSTO AMERICANA, FOSSERO FORTEMENTE ISPIRATE A QUELLE DELLA FERRARI. NEL CASO DELLA NUOVA ALFA ROMEO, QUESTE DOVREBBERO ESSERE CARATTERIZZATE DA SOLUZIONI SIMILMENTE ESTREME ED INNOVATIVE, MANTENENDO PERÒ UN MAGGIORE LIVELLO DI ORIGINALITÀ.



Per intenderci, la distinzione tra la monoposto realizzata in Svizzera e quella di Maranello, dovrebbe essere ben più marcata di quanto, ad esempio, non lo fosse tra la Haas VF18 e la SF71H. E' corretto, in ogni caso, ricordare che nel caso del team americano, il progetto aerodinamico sia stato realizzato e sviluppato in totale indipendenza, dalla Dallara, in ossequio al regolamento che impone l'originalità della proprietà intellettuale. Il cuore della nuova Alfa Romeo C38 sarà la power unit Ferrari dotata, peraltro, della stessa trasmissione della monoposto di Maranello. Inevitabile considerarli elementi costitutivi di una base che dà solide certezze, accoppiata ad un telaio ben studiato.

A livello di sospensioni, mentre quella posteriore, di fatto, è basata su quella della Ferrari, all'avantreno, dovrebbe essere più sofisticata nei cinematismi interni, rispetto a quella della C37. Diverso anche il profilo inferiore del musetto, con un nuovo sviluppo delle canalizzazioni di alimentazione della presa S-duct. I "NOSTRILS" le narici, caratteristiche del modello 2018 potrebbero non essere quindi più un elemento distintivo della parte anteriore, profondamente modificata a seguito delle nuove regole per l'ala anteriore. Pare dunque giustificata la curiosità, (ulteriormente accresciuta da venerdì scorso), sulla nuova "Ferr..Alfetta". ●

IN ALFA ROMEO RADIATORI DI SCUOLA FERRARI

COME PER LA NUOVA FERRARI, IL POSIZIONAMENTO DEI RADIATORI NELLE FIANCATE DELLA NUOVA ALFA ROMEO C38, DOVREBBE CONSENTIRE UNA RIDUZIONE DRASTICA DELLA SEZIONE DEL RETROTRENO DELLA MONOPOSTO. SULLA C37, ERA EVIDENTE COME LA SEZIONE CENTRALE E POSTERIORE DELLA VETTURA FOSSE DI DIMENSIONI GENEROSE DETTATE DAGLI OBIETTIVI PRIMARI DI AFFIDABILITÀ CHE IL TEAM SI ERA POSTO NEL 2018.

SF71H



PROG. 670





” BASTA ANDARE FUORI
DA UNA SCUOLA PER CAPIRE
DAI MEZZI PARCHEGGIATI CHE
LE COSE SONO CAMBIATE
RISPETTO AL PASSATO



GETTY IMAGES

Ragazzi e motori

**È UNA FASE DELICATA E DI PASSAGGIO
NEL MOTORSPORT, ANCHE A LIVELLO
DI SENTIMENTI. TOCCA NOI PORTARE
I GIOVANI A VIVERE LE NOSTRE PASSIONI**

La scorsa settimana facevo delle riflessioni con alcuni miei amici, più o meno coetanei, sulla diversa passione che avevamo, rispetto ai giovani di oggi, per i motori. Una sorta di banale sondaggio, ma con considerazioni anche contrastanti, per di più legate al luogo di residenza di ognuno di noi. Più o meno è emerso uno scenario che merita quantomeno una riflessione.

Per esperienza personale, quando ad esempio mi capita di prendere mio figlio all'uscita del liceo, noto che non c'è più, ovviamente, l'assembramento di motorini più o meno smarmittati di un tempo, ma neanche dei nuovi scooter che hanno preso il posto dei nostri Califfone, Ciao e Fifty Top... Ricordo che i più "genuini" o "grezzi" avevano il Trial Fantic 50 o il Caballero, i più "fighetti", non me ne vo-



gliate se riapro l'album dei vostri ricordi, il Tuareg 125... E chi non si sentiva un po' dakariano? La cosa mi ha fatto riflettere e pensavo ad esempio che anche mio figlio non mi ha mai chiesto di poter avere un mezzo meccanico, se non per ovvia influenza paterna, un go kart che non ha, ma che di tanto in tanto gli faccio guidare andando random a uno o all'altro kartodromo.

Chiacchierando con un gruppo di adolescenti sedicenni ho cercato di capire perché erano tutti in marcia, come un lento fiume sonnecchiante, verso la metropolitana invece di sgasare rumorosamente fuori dalla scuola, a sentirsi fighi a star lì seduti come cavalieri sul proprio primo "cavallo d'acciaio"... Di fatto a pochi interessa, preferiscono i mezzi, qualcuno predilige la macchina elettrica che, visti i

costi, davvero in pochi hanno. Per di più il patentino adesso ha costi che non giustificano l'attesa di qualche anno per fare la patente da adulto. Come se qualcuno ci avesse aperto gli occhi ho guardato un po' in giro e in effetti di ragazzini in scooter o, come un tempo, su moto da cross o enduro, che fa ancora più figo, ce ne sono ben pochi. Certo è anche vero che è inverno e molti lasciano il mezzo nel box, ma pensandoci non è che d'estate se ne vedano tanti in giro. Provate a guardare quando andate al mare! Non ho dati statistici in mano per poterlo dire con certezza, ma i giovani non hanno più quella smania di un tempo di poter mettere le mani su qualcosa a motore. Va da se che ancor meno hanno la smania di dare una truccata o uno sfiato in più alla marmitta e quanto altro.

È anche vero che adesso ci sono molte più limitazioni di un tempo e forse dovessimo vedere nostro figlio con un cacciavite in mano avvicinarsi al suo motorino, invece di metterci lì come facevano i nostri padri gli diremmo, ma che fai??? Tutto ciò comunque non fa più parte di questa generazione. Sicuramente molti genitori, me compreso, sono ben contenti che i figli si muovano con i mezzi pubblici e non in balia del traffico, ma quando vedo le eccezioni sono felice. In montagna ad esempio mi sono addirittura fermato a fotografare un apecar con tanto di alettone, faretti e la scritta di un improbabile racing team, come se fosse una cabina del telefono che quando ne vedi una la immortalano come un residuo. Ho invidiato quel ragazzo proprietario di quel gioiellino un po' truzzo, ma carico di passione. Insomma, non voglio assolutamente generalizzare, ma guardatevi in giro, dove è finita la smania adolescenziale per i motori, componenti fondamentali della quantomai semplice struttura dell'essere uomo? Lo dicono i numeri anche dei neo patentati, l'età media si è alzata.

Non c'è più la fretta di un tempo di poter essere auto muniti. Forse è "colpa" nostra che siamo molto più a disposizione o abbiamo maggior disponibilità da parte dei nonni. Attenzione però il mondo cambia e guai a non adeguarsi, rimpiangendo un passato che SVEGLIA non c'è più! Siamo nel 2019!!! Siamo cambiati con l'elettronica degli anni 2000, l'ibrido introdotto nel 2009, le power unit che dal 2014 condensano il passato e il presente a benzina con il futuro che è elettrico per regalarci comunque 1000 cavalli di passione! I ragazzi non cercano più la F.1 perché spinti dall'indomita voglia di sentirsi piloti come capitava forse a tutti noi, ma si avvicinano comunque per le sfide, per scoprire una tecnologia, quella ibrida che per molti è ancora inavvicinabile e fantascienza, ma un giorno sarà alla portata di tutti e di tutte le tasche... Stiamo vivendo un passaggio e dobbiamo cavalcarlo, essere bravi a portare i nostri figli a vivere le nostre passioni per farle diventare loro. I Leclerc, i Verstappen, i Giovinazzi, così come i Norris e i Russel, ma anche i Mick Schumacher e i Giuliano Alesi in F.2 ci servono come il pane per far capire che i vari Senna, Schumacher, Prost e così via, non li dimenticheremo di certo, ma basta, fanno parte di un'altro capitolo, di un tempo che non c'è più, adesso c'è il futuro che ci piace da raccontare! ●

**IL RICHIAMO
DELLA LEGGENDA**
Un giovanissimo tifoso
orientale si pone
simbolicamente accanto ai
simulacri di tre mostri sacri
della F.1 e della Ferrari,
ovvero, da sinistra, Vettel,
Schumacher e Alonso



CORSE, CORSI E RICORSI MOLTO STORICI

Sopra, l'As del 1977 con la quarta vittoria di Ickx a Le Mans e, al centro, quello del 2002 col terzo trionfo del nostro Emanuele Pirro. In basso, la cover del numero scorso, con Nando re di Daytona

Dialogo da coltivare

CHE BELLO POTERCI CONFRONTARE ANCHE SUI SOCIAL! PERÒ L'INCONTRO PUÒ E DEVE ESSERE COSTRUTTIVO, SENNÒ....

Stavolta faccio come certe fidanzate, mogli o amanti quando vogliono mettere ansia. Ehi, tu. Sì, tu. Dobbiamo parlare. Sarà meglio che ci diciamo un paio di cose qui e in franca simpatia, perché è ora e vieppiù giova al rapporto. E adesso faccio come gli anziani, cioè parto prendendola alla larga, così ci arriviamo senza fretta e passiamo un po' di tempo insieme. La mia prima volta con Autosprint è stata quasi quarantuno anni fa. Ancora non ne avevo tredici e a fine inverno dai banchi della terza media scrissi una lettera alla rubrica "La foto", che ai tempi impazzava, chiedendo di poter vedere un'immagine della Bellasi di Silvio Moser, impegnata nel mondiale di F.1 1970. Bene. Sette mesi dopo - sette, capito? - la mia lettera fu pubblicata nel numero di presentazione al Gp d'Italia 1978, regalandomi una delle più grandi gioie della mia vita. Ma questa è un'altra storia e magari non frequenta niente a nessuno. Il punto è un altro. Tra azione e reazione, sette mesi pieni. Era così che funzionava, quel mondo. Il tempo passa, i ruoli cambiano, s'inver-

tono, l'universo s'espande, evolve o involve, fate voi, quasi mezzo secolo vola e, come accade da anni, lunedì scorso pubblico in anteprima sulla mia pagina Facebook la cover di Autosprint, con Alonso per protagonista e titolo forte "DaytoNando". Apriti cielo. In pubblico e soprattutto in privato arrivano in due nanosecondi messaggi che chiedono lumi e esprimono perplessità, perché la 24 Ore di Daytona 2019 Fernando l'ha vinta facendo parte di un equipaggio di quattro piloti e non è giusto dare gloria solo a lui. È una forma di superficialità, violenza informativa e ignoranza, che nell'Autosprint dei tempi d'oro mai sarebbe avvenuta. Marcello Sabbatini, Dio l'abbia in gloria - e qui concordo, Dio l'abbia in gloria - in una pozzangeretta così non ci sarebbe mai cascato con tutte e due le scarpe. Peggio. Incensare Alonso che vince a Daytona in ultima analisi, secondo taluni, vorrebbe dire interessarsi della 24 Ore solo perché ci sguazza un asso della F.1 e, quindi, di riflesso, sminuirlo ancor di più rispetto all'odioso mondo totalizzante dei

Gp. Minimizzarla. Marginalizzarla. Poi c'è chi dice che l'era d'oro di Autosprint, delle corse, del pianeta Terra e di questa galassia, è ormai finita da un pezzo. "Autosprint? - leggo random nella nostra pagina Fb - Ahò, io non ce l'ho più pe' le mani da un pezzo. Ma che, ancora esce?". Ecco, se questo è l'inizio, il costume e la cifra stilistica del dialogo, vorrei tanto aprirlo e chiuderlo rispondendo: "Guarda, posso di' lo stesso da tu' sorella", ma poi mi trattengo, perché son dolce, carino, mite e queste cose mica m'azzarderei mai a scriverle. Il punto è un altro. Profittando dei giorni della merla, tra piogge, venti e nevicate perenni, leggo, annoto e rifletto restando mene al calduccio, a squadernare la raccolta dei vecchi Autosprint, trovando cose molto interessanti che vi propongo, così sorridiamo tutti insieme. Anno 1977, l'apice qualitativo dell'apoteosi direttoriale e giornalistica del grandissimo Marcello Sabbatini. Numero 24 del 14 giugno, niente Gp di F.1 ma a campeggiare e troneggiare è una delle edizioni più belle, bagnate e epiche della 24 Ore di Le Mans, vinta dalla Porsche 936 di Ickx-Barth-Haywood. Ottimo. Titolo in cover: "Jacky IV Re di Le Mans". Fine. Titolo forte nel servizio di cronaca: "Per 24 Ore torna DiabolICKX". Marcellone non fa veruna menzione dei compagni di squadra del belga né nel sommario né tantomeno - per tutta la prima cascata di piombo del pezzo di commento -, la fa il leggendario inviato di As d'allora, il favoloso Franco Lini. Giri pagina, leggi la continuazione dell'articolo e



Da sera, il momento
di chi, tra i tre Audi
di Pirro, Mikkelsen
e Kristensen
in gara
il campionato
di Le Mans. Pirro,
in grigio scuro,
più, il più
con il corpo fuori
dall'abitacolo
e rinchioda
a percorrere
il circuito di Le Mans
perché la gara
vanta il più alto
Kristensen e Biela
(a destra) non è
una vittoria
qualitativa,
ma una tragica
conferma di un
errore. Nel secondo
quadrante
c'era Kristensen. Con
quella forza
riferiva il titolo
di egualità
per il secondo
tripla di Le Mans
che non si era
mai vista.

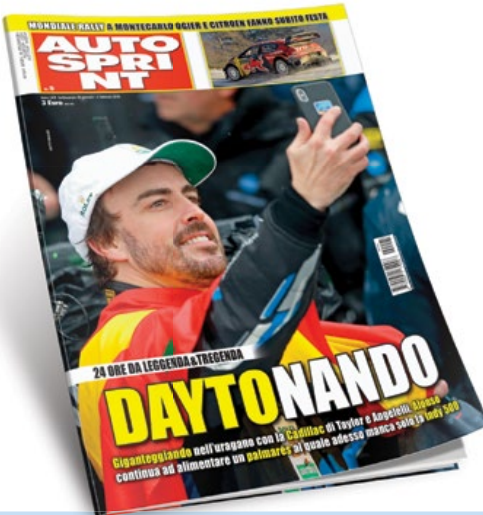


dei coequipier manco una virgola. Pure Lini parla solo di Ickx. E ne ha ben donde. Be', in fondo è la gara più bella in tutta la vita di Jacky, quindi ci sta. Ma andiamo avanti, giusto per gioco. Anno 2000, direzione di As equamente divisa tra Giorgio Piola e Alberto Sabbatini e nel dopo Le Mans si titola in taglio basso, peraltro ripreso all'interno: "Pirro e Audi, storico Tris". Nada riferimenti ai compagni Kristensen e Biela. Logico desumere che in Danimarca avranno a loro volta privilegiato Tom nelle aperture e in Germania Frank. È umano, dai. Tutto il mondo è Patrese. E potrei andare avanti con mille altri esempi equivalenti ma non c'è bisogno. Visto? Sempre successo. Da quando avevo i pantaloncini corti e nessuno, dico nessuno, fino a oggi se ne era mai lamentato. E per due ragioni semplici e spiegabilissime. La prima di logica: vi sono edizioni in cui la vittoria in una gara endurance - benché equamente divisa a curriculum - vede un contributo più determinante degli altri. Chiaro. È il caso di Ickx nell'epica Le Mans 1977 e di Nando nella bella Daytona 2019. Nella Le Mans 2002, invece, senza nulla togliere all'apporto del bravissimo e caro Emanuele Pirro, si dà enfasi solo a lui e non a Kristensen e Biela per giusto culto d'italico stilnovo, con un pizzico di amor di patria. Quindi se ne indica uno, per comprenderli tutti. Ecco, non è ignoranza del fascino endurance, formulaunopatia, declino autosprintico acuto o che, ma solo utilizzo d'un'antica e gloriosa figura retorica: la sineddوحة. Sineddoche è procedimento linguistico-

espressivo tramite il quale, secondo la linguistica moderna, avviene una sostituzione tra due o più termini in relazione quantitativa, indicando solo una parte e con ciò sottintendendo e comprendendo il tutto (o viceversa). Se dico "Wow, Belen", tranquilli: vuol dire che apprezzo anche altre. Non solo: criticare, osannare, crocifiggere o promuovere un settimanale dalla copertina, o, peggio ancora da un titolo, è come giudicare una gara dal giro di ricognizione. Benché, ovvio, una cover possa risultare più o meno accchiappante. E meglio se lo è.

Però proprio non voglio cadere nell'atteggiamento - secondo me discutibile e antipatico - di chi nel web vede e stigmatizza, presumendole, l'ignoranza, l'inferiorità, la bassezza media della marmaglia, la civiltà dei webeti, dei leoni da tastiera, dell'"era meglio quando stavate zitti tutti" e così via, perché sinceramente mi sembra un atteggiamento pregiudiziale, spocchioso, odioso, violentemente radical e per niente chic, infarcito a tratti da splendide poraccitudine professorale, fatto salva la buonanima di Umberto Eco, la quale Dio l'abbia in gloria, tale e quale a quella di Marcellone Sabbatini. Sì, per carità: viva la democrazia dialettica e il suffragio elettronico universale; meglio che parlino troppi e troppo. Peggio vedere esprimersi pochi e quasi per niente. Male che va discuteremo, ci confronteremo, litigheremo un po', ma guai inneggiare a un postaccio fatto di logorroici e ca-

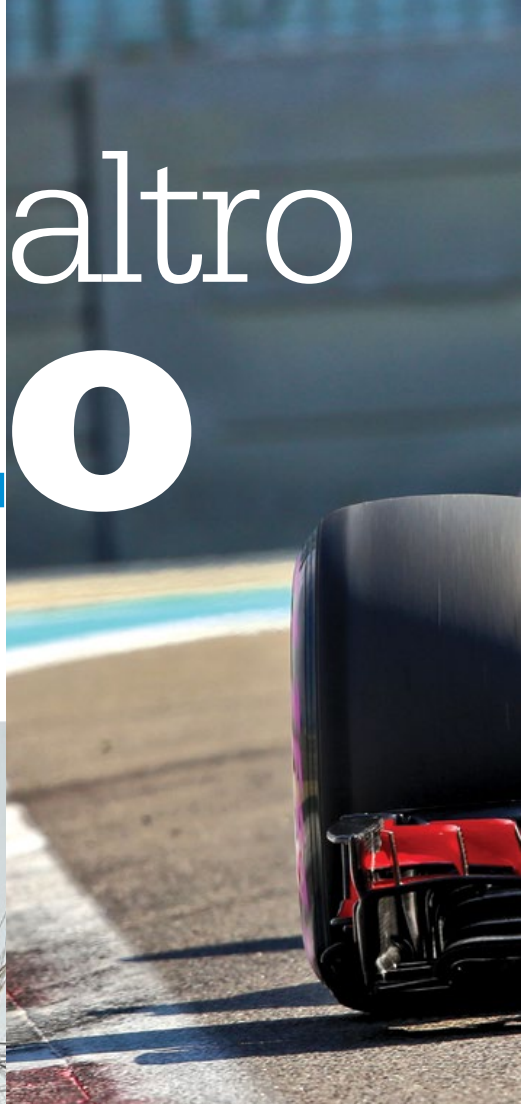
librati tromboni-baroni, da una parte, e muti e imbavagliati appassionati - i lettori di As sono preparatissimi -, dall'altra. Viva il dialogo, il confronto, a tratti anche lo scontro. Vietato far tacere. Piuttosto, è severamente prescritto d'ascoltare l'altrui idea. Ma vi do anche un consiglio, detto sentendomi amico e alla pari di chi legge: la critica resta e resti libera e sacrosanta, tuttavia, di fondo, in un momento storico come questo, a un settimanale come Autosprint, l'unico e l'ultimo tignosamente e romanticamente cartaceo, se si amano davvero le corse, bisogna solo volergli un pizzico bene. Contando fino a venti prima di decidere se tirare una coltellata gratuita, sterile e immotivata, tipo ad esempio "Siete quelli che mettete in copertina sempre la Ferrari" quando da anni ci capita solo per cronachistica meritocrazia, salvo lanciare l'accusa esattamente contraria se in cover ci va Hamilton. Continuiamo a confrontarci, a parlarci e se necessario a polemizzare, ma con una consapevolezza a verifica differita, ecco. E qui ritorno sull'autobiografico di quando ero bambino. Una sera ero lì che scherzando criticavo nonna elencandole mille suoi difetti, il solo credibile dei quali è che mi sembrava sorpassata, su mille cose. Antica. Lei tacque, scosse la testa e mi disse con un mezzo sorriso: mi sa che hai ragione, ma cerca di tenermi da conto, perché magari un giorno, da cresciuto, ripenserai alle cose che io ho fatto per te e a quelle che hai detto e un po' ti pentirai. Allora mi cercherai e io non ci sarò più. Nella civiltà dei nativi digitali, Autosprint nel web e nei social fa di tutto per esserci e nel migliore dei modi, promettendo di migliorare e crescere, sempre. Di converso, Autosprint cartaceo prima o poi diverrà tendenzialmente come i pantaloni a zampa d'elefante, i grammofoni o i dischi in vinile. Non più immediato e incredibilmente update, ma affettuosamente vintage, forse privo dell'immediatezza istantanea dell'elettronico ma con un fascino originariamente, tridimensionalmente e approfonditamente tutto suo. Comunque vada e qualunque cosa accada, sarebbe carino contribuire tutti a rendere questo, stile quello di Le Mans, un tramonto così poetico e struggente da sembrare, se non eterno, ecco, diciamo così, momentaneamente infinito. La rubrica della posta di quarant'anni fa, che tanto affascinava noi ragazzi d'allora, aveva per sottotitolo tre parole che sintetizzano ancora mirabilmente il piacere programmatico di dialogare costruttivamente con voi. Scriveteci, rimarremo amici. ●



Cose dell'altro mondo

NEO AD APRILIA, MASSIMO RIVOLA SI RACCONTA IN ESCLUSIVA TRA PASSATO, PRESENTE E FUTURO. E DA EX FERRARI SPIEGA...

di [Alessandro Gargantini](#)



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Dopo oltre 20 stagioni in F.1 e più di 300 Gp, vissuti al muretto box di Minardi, Toro Rosso e della Scuderia Ferrari dove è stato Direttore Sportivo per ben 7 anni, risultando il più longevo nel ruolo all'interno della Casa del Cavallino, per poi divenire il n°1 della Ferrari Driver Academy, che nel giro di pochi anni è diventata punto di riferimento degli junior program che hanno l'obiettivo di individuare i prospetti di maggior talento e incanalarne la crescita per portarli internamente in F.1. Non vi è dubbio sul fatto che il passaggio di Charles Leclerc dopo una sola stagione dall'Alfa-Sauber alla Ferrari sia stato l'ultima e la più grossa soddisfazione per il 47enne manager di Faenza, che ha consegnato alla Scuderia un ragazzo cresciuto dall'interno con un rilevante beneficio dal punto di vista economico. A partire dallo scorso 7 gennaio, Rivola ha lasciato il mondo delle 4 ruote per diventare il nuovo amministratore delegato di Aprilia Racing, con l'obiettivo di risollevare il brand attraverso un'evoluzione della struttura che passa da una fase di crescita organizzativa, strutturale e organica. L'arrivo di Andrea Iannone accanto a Aleix Espargarò e al nuovo test driver Bradley Smith, che



IL SALTO DELLA BARRICATA

Dopo oltre 20 stagioni in F1 e 300 Gp al muretto box di Minardi, Toro Rosso e Ferrari, Massimo Rivola ha saltato la barricata e scelto le moto. Per ben 7 anni è stato diesse a Maranello e n° 1 della FDA dove ha visto crescere Leclerc

disputerà 5 corse con una wild car, si associa all'ingresso in squadra di risorse tecniche di valore e ci si attende possa dare un contributo alla crescita del marchio italiano nella MotoGP. In un'intervista in esclusiva Massimo Rivola spiega quali sono gli obiettivi e le sfide del suo nuovo ruolo, oltre a fornirci la sua opinione sul passaggio di Leclerc in Ferrari, sulle potenzialità della Rossa nel mondiale 2019 e sulla necessità che il Cavallino continui a credere nel progetto per far crescere nuovi talenti nel proprio vivaio, in linea con gli altri top team F1.

- Quali sono le tue impressioni dopo le prime tre settimane da Amministratore Delegato dell'Aprilia?

«Non ti nascondo che l'impatto di passare dalla Gestione Sportiva Ferrari a qualsiasi altra realtà non può essere che forte. Riferendomi in particolare ad Aprilia Racing, la dimensione è quella di una piccola azienda perché è composta da poche persone, ma con una competenza molto, molto elevata. Penso che la cosa più bella sia il fatto

che a Noale si sia creata un po' una chicca, non tanto nella modernità delle strutture quanto nella conoscenza tecnica e nella cultura racing. Questo è un fiore all'occhiello che si propaga anche alle moto di serie. Le Aprilia sono sempre state moto dal grande telaio e motori impareggiabili.

Dal punto di vista tecnico, ci sono poche risorse ma di livello molto alto. È un'azienda che in passato ha vinto tutto in 125cc e 250cc. Poi, finita l'epoca dei due tempi, è iniziato un periodo più complesso. Il periodo di predominio in Superbike è stato una sorta di dimostrazione di forza, per dimostrare la capacità di fare le moto. Con la decisione di abbandonare la Superbike e passare alla MotoGP l'azienda è entrata in un mondo molto diverso,

dove i competitor spendono almeno quattro o cinque volte di più. Per essere competitivi, a risorse inferiori, bisogna essere altrettante volte più bravi degli altri. Detto ciò, penso che con quanto abbiamo a disposizione si possa certamente fare meglio. Dico questo soprattutto riferendomi

all'aspetto motivazionale. Se mi immedesimo in un dipendente di Aprilia Racing che ha vinto tutto per anni ed ora è in fondo in Moto GP e comunque realizza prodotti eccellenti ma difficili da vendere perché il brand non è forte, è naturale che lo stato d'animo non possa che essere un po' desolato. La prima cosa che voglio fare è riuscire a fornire nuovi stimoli a queste persone».

- Il Motomondiale, in anticipo rispetto alla F1, con la Moto2 e Moto3 ha voluto raggruppare in un solo week end tutte le categorie principali della sua filiera. Pensi sia giusto che le quattro ruote abbiano seguito lo stesso modello?

«Sì, è vero, il Motomondiale ci è riuscito in anticipo ad arrivare a una razionalizzazione anche organizzativa e logistica della filiera. Nelle moto è un po' più facile perché le gare sono più corte e c'è ovviamente più spazio. Penso che sia corretto che anche le Formule vadano nella medesima direzione. In precedenza c'erano problemi tra campionati FIA e non, mentre ora sarà tutto più immediato. Nelle moto va anche compresa la situazione della Superbike, che non ha più la forza di prima e deve trovare un suo contesto per essere nuovamente valorizzata».

**L'IMPATTO DI
PASSARE DALLA
GESTIONE SPORTIVA
FERRARI
A QUALSIASI ALTRA
REALTÀ È FORTE!**

MASSIMO RIVOLA



- È stato corretto sacrificare la F.3 tradizionale a vantaggio della nuova FIA F3 International, che di fatto rappresenta un'evoluzione della GP3 Series?

«Penso che la FIA abbia fatto bene a portare la F.3 nei week-end dei Gp e che le scelte regolamentari compiute siano corrette, anche se hanno portato al sacrificio della terza serie per come l'abbiamo conosciuta finora. Sotto l'aspetto regolamentare, anche per ragioni di sicurezza, si va nella direzione di vetture più pesanti e sicure in un concetto che si allontana da quello della terza serie tradizionale. Anche la F.1 è molto più pesante rispetto al passato».

- Hai lasciato FDA al massimo dello splendore. È così importante per un team di prima fascia avere un vivaio che funziona?

«Se il programma junior di Ferrari ha raggiunto un livello di percezione così elevato è soprattutto grazie a piloti di grandissimo talento come Leclerc e alla scelta dei vertici della Casa di Maranello di prendersi il rischio di assegnarli un volante da titolare dopo una sola stagione in F.1. Per me questo è ovviamente motivo di grandissima soddisfazione. Anche perché c'è molta competizione e le scuderie rivali rischiano di accaparrarsi dei potenziali campioncini e senza doverli pagare, qualche anno dopo, cifre altissime. Se prendiamo le voci di bilancio e compariamo lo stipendio di Vettel e Leclerc, ci rendiamo subito conto che hanno due pesi specifici molto differenti. Penso che crearsi in casa un altro Leclerc sarebbe molto vantaggioso perché mantenere un'Academy non è poi così dispendioso se si scelgono buoni piloti. Ci vuole ovviamente alle spalle una struttura efficiente che sa costruire la giornata dell'atleta ancora prima di quella del pilota. Io spero che non si perda questo spirito. Io ho organizzato dei camp per mettere a confronto in discipline differenti che non c'entrano nulla i piloti per stimolare la loro capacità di adattarsi e saper studiare e battere l'avversario, anche con esperienze e capacità diverse. Laurent Mekies e Marco Matassa sono certo che sapranno proseguire nella direzione giusta. So che in questi giorni sono a Livigno per una specifica iniziativa e fare allenamenti. Ritengo che la strada che hanno iniziato sia quella giusta. Penso che 9 piloti siano tanti e che per mantenere l'equilibrio si debba essere molto presenti e dedicare parecchio tempo allo studio dei ragazzi».

- Pensi che Mick Schumacher abbia scelto di entrare nella FDA con l'obiettivo di seguire il percorso tracciato da Leclerc?

«Certamente la scelta della Ferrari di premiare Charles ha contribuito alla percezione di Mick. Nel pilota tedesco si è creata una possibilità di aspettativa. E la stes-



UN PO' DI STORIA IN ROSSO

Sopra Mick Schumacher appena approdato alla Ferrari Drivers Academy. Nelle altre immagini un po' di storia in rosso di Rivola, 47 anni faentino che da poche settimane è approdato all'Aprila



SUTTON-IMAGES.COM



COLOMBO

sa cosa vale per Iltt e Alesi. Il cognome Schumacher ha fatto la storia delle corse e ne è la naturale conseguenza che Mick polarizzi l'attenzione generale. Il percorso compiuto da Leclerc è visto come una sfida positiva e ovviamente non può che alzare l'asticella della qualità».

- La tua più grande soddisfazione nel ruolo di capo della FDA è stata portare Charles al volante della Ferrari?

«Certamente. Anche perché a parlarmi di

Leclerc era una ragazzo al cui ero molto legato come Jules Bianchi».

- Leclerc è percepito come l'erede di Bianchi? In cosa sono simili e in cosa diversi?

«Premetto che faccio abbastanza fatica a parlare di Jules, l'unico difetto che poteva avere è che era forse troppo buono, nel senso che Charles rispetto a Jules ha una cattiveria agonistica superiore. Col casco in testa non ha amici, nel senso buono della parola. Oltre al suo talento, è molto for-



te di testa. Quanto fosse forte Jules non lo sapremo mai visto che non gli sono state fornite le possibilità date a Charles. La Marussia era una macchina palesemente ultima che Jules ha portato a uno straordinario risultato a Montecarlo. Non sappiamo cosa avrebbe potuto fare e questo è un po' il rammarico di tutti quanti noi».

- Quest'anno ben tre piloti sono passati dalla F. 2 alla F.1. Un aspetto che sottolinea la crucialità dei vivai?

«Sono tre casi molto differenti. Russell ha dimostrato con i risultati di meritare il sedile in Williams perché ha fatto un percorso simile a quello di Leclerc. Lando è il classico predestinato, un po' come Stroll, che ha potuto giovare di disponibilità economiche fuori dal comune e di un quantitativo superiore di test rispetto ai rivali. La sua qualità è indubbia. Quanto ad Albon, è un ragazzo di sicuro talento ma in fin dei conti non ha ancora vinto niente: è stato in lotta per il titolo in GP3 con Leclerc e Fuoco, che almeno in F.Renault un titolo se lo è aggiudicato. Purtroppo l'italiano ha pagato la coincidenza di avere in squadra un Leclerc fenomenale, pagandone lo scotto anche se, nel primo anno, la sua seconda parte di stagione era stata rimarchevole. Certe volte è difficile valutare correttamente un pilota. Prendete Vandoorne, che era considerato il nuovo Alonso quando era in GP2, ma che quando ha avuto a che fare con il vero Alonso in McLaren ha poi perso il suo sedile in F.1. Tornando ad Albon, il nuovo pilota del-

la Toro Rosso è stato messo in macchina perché il vivaio Red Bull non è stato in grado di produrre piloti dopo Gasly. È emblematico che abbiano chiamato anche Kvyat. Penso che se fossi stato in Red Bull avrei cercato di non farmi soffiare Carlos Sainz!».

- È vero che Max Verstappen è stato vicino a diventare un pilota junior Ferrari nel 2014, quando con FDA e Prema disputò la Florida Winter Series?

«Al tempo non mi occupavo direttamente del programma junior, ma posso assicurarvi che papà Jos cercò ripetutamente di proporlo. Penso che Max sia un pilota validissimo e che sia stato utilizzato come potente strumento di marketing da parte dell'energy drink austriaco, che deve penetrare su fasce di mercato giovani. Avrebbero potuto altrimenti prendere Alonso, che a quel tempo era disponibile, ma per questo motivo hanno voluto stupire con un ragazzo giovanissimo».

- E sul prossimo mondiale di F.1. Che opinione ti sei fatto?

«Da fuori, mi sono fatto l'idea che Mercedes e Ferrari saranno ancora davanti a tutti. Certamente la Red Bull con Honda farà un grande lavoro, sarà il riferimento per l'aerodinamica, ma non la vedo pronta a lotta-

re per il mondiale. La sfida sarà tra ancora tra Ferrari e Mercedes, che potranno alternatamente essere superiori su una pista o su un'altra. Penso che la Ferrari avesse tutte le carte in regola per vincere il mondiale anche nel 2018. La Mercedes avrà due vantaggi. Il primo è che non deve dimostrare nulla, saranno rilassati e consapevoli per il fatto di aver vinto tanto. Per loro è poi chiarissimo che Hamilton è il pilota di riferimento, il fuoriclasse sul quale devono puntare. Per quel che concerne la Ferrari, che presenterà una vettura in grado di vincere, avrà un buon pilota che nel 2018 ha perso un'opportunità per errori suoi. Hockenheim può essere visto come l'emblema della stagione, così come Monza. Vettel avrà però un compagno che sulla carta potrà essere anche destabilizzante per il gruppo. Tanto dipenderà dalle regole e dall'andamento delle prime corse della stagione. Per come conosco Charles, penso proprio che non andrà a fare il maggiordomo, come ormai si usa dire. Per quel che concerne Seb, i suoi 4 mondiali se li è indubbiamente meritati tutti. Ma avendo fatto alcuni errori l'anno scorso, che si sono purtroppo rivelati decisivi, sarà una situazione più complicata, anche per quello che Vettel costa alla Ferrari. Perché se l'altro pilota in squadra si rivela più forte, il delta nell'ingaggio la squadra preferisce dedicarlo allo sviluppo della macchina. E' anche vero che Charles non ha ancora idea di cosa significhi guidare una Ferrari in un Gp e bisogna vedere come gestirà questi aspetti per lui inediti. Gli arriveranno senz'altro addosso delle pressioni molto

forti, ma lui normalmente le sa gestire e - se la Ferrari saprà proteggerlo - non vedo alcun problema. È un ragazzo precoce, e forte di testa. La precocità può essere però un'arma a doppio taglio: non si può sempre vincere al primo tentativo. Lui è abituato a farlo e bisogna vedere come reagirà mentalmente qualora non ci riuscisse».

- Vedi similitudini tra l'Hamilton al fianco di Alonso nel 2007 e Leclerc a fianco di Vettel quest'anno?

«È un esempio molto calzante con la Ferrari che gestirà la situazione meglio rispetto a quanto fece la McLaren in passato. Dennis sposò chiaramente la causa di Hamilton, Alonso non fu messo nelle condizioni di rendere in base al suo valore ed il mondiale lo vinse poi Raikkonen con la Ferrari, che ha colto un solo punto in più dei due piloti del team inglese, che hanno finito il campionato appaiati al 2° posto. Sono certo però che la Scuderia saprà gestire molto meglio i suoi piloti». ●

LECLERC NON SA ANCORA COSA SIGNIFICHI GUIDARE UNA FERRARI IN UN GP. MA SA GESTIRE LA PRESSIONE

MASSIMO RIVOLA



**GARANZIA DI SUCCESSO**

Dalla Formula 4 alla F.2 passando per la F.3, il team Prema è da anni una garanzia di successo. Per referenze chiedere a Leclerc, Schumacher e Fittipaldi che con le monoposto della squadra vincentina sono andati a segno

Prema

dream team

Salendo di categoria, il percorso dalla F.4 al Circus della F.1 passo dopo passo si fa più complesso, ripido e selettivo. La direzione è ormai molto chiara per tutti i ragazzi che salgono su una monoposto con l'obiettivo di fare delle corse una professione e raggiungere la massima serie. In cima alla lista delle squadre che sanno accompagnare i giovani piloti in questa avventura si colloca il Team Prema, realtà che rappresenta certamente un orgoglio tricolore e che sorprende per la capacità costante di rinnovarsi e porsi obiettivi sempre più sfidanti. Basta fare un giro nel paddock delle categorie propedeutiche alla massima serie e fare quattro chiacchiere con i protagonisti per rendersi conto quanto il team diretto dal Renè Rosin sia un riferimento e un obiettivo per tutti. A parlare, sono chiaramente i numeri. La squadra italiana si è aggiudicata gli ultimi 4 su 5 titoli nella F.4 tricolore, gli ultimi 7 in 8 anni nel Fia F.3 e, dopo aver debuttato nel 2016, 2 degli ultimi 3 titoli in F.2.

LA SQUADRA ITALIANA CONTINUA AD AGGIUDICARSI TITOLI A RIPETIZIONE. RENÈ ROSIN: «IL SEGRETO? MAI ADAGIARSI SUGLI ALLORI

di **Alessandro Gargantini**

Sono cifre davvero impressionanti, che spesso lasciano poco spazio ai rivali e che testimoniano il livello di eccellenza della squadra di Grisignano di Zocco, che ha la capacità di stare al vertice in tutte le categorie nelle quali è impegnato: una qualità che appartiene a 2/3 squadre al massimo. Con l'accorpamento della terza serie con la GP3 in una singola categoria, il team veneto da questa stagione sposterà ulteriormente il proprio baricentro all'interno dei fine settimana dei Gp, dove ha l'obiettivo di lottare al vertice al debutto anche nel neonato FIA F.3 Championship. In F.2, Renè Rosin porterà al debutto il nuovo portacolori del Ferrari Driver Academy Mick Schumacher, fresco vincitore della terza serie continentale e focalizzato nel seguire le tracce di Pierre Gasly e Charles Leclerc, che ora hanno entrambi conquistato un volante in un top team in F.1 e che sono stati protagonisti nel team tricolore rispettivamente nel 2016 e 2017, il primo con i colori Red Bull ed il secondo della FDA. Abbiamo parlato

del neo arrivato nel vivaio della Casa di Maranello Mick Schumacher, del suo predecessore Leclerc e del pupillo di Helmut Marko Gasly con René Rosin, che li conosce come pochi e che ora ha l'obiettivo di portare anche il giovane tedesco, nel quale crede molto, nella massima serie.

- Iniziamo da dove c'eravamo lasciati, ovvero da un titolo nella F4 tricolore con Enzo Fittipaldi, dalla vittoria di Mick Schumacher in F.3 e dal 4° posto con Nick De Vries in F.2. Potevi chiedere di più al 2018?

«Chiaramente dobbiamo essere soddisfatti per i risultati ottenuti, ma ora è prioritario non rilassarsi e guardare avanti. In F.4 siamo riusciti a lottare per il titolo con due dei nostri 4 piloti fino al termine

della stagione. Oltre al vincitore Enzo Fittipaldi, anche Olli Caldwell è andato vicinissimo ad aggiudicarsi il torneo e abbiamo conquistato anche la graduatoria riservata alle squadre. Nella serie tedesca siamo poi arrivati terzi con Enzo Fittipaldi, che aveva meno esperienza rispetto ad alcuni specialisti del campionato germanico, piloti esperti e con più anni di esperienza in monoposto. In F.3, Mick Schumacher ha vinto un campionato esaltante dopo una prima parte di stagione nella quale non aveva avuto fortuna, nonostante le sue performances non fossero, nei dati, inferiori rispetto alla straordinaria seconda parte di calendario. Quanto alla F.2, De Vries nel corso dell'anno si è espresso ripetutamente su livelli assoluti. Ho il rammarico di non aver sempre concretizzato il potenziale a nostra disposizione. Nel complesso, ripeto, è stata certamente una stagione molto positiva».

- La Prema Racing ha chiuso il ciclo della GP2 con Gasly e aperto quello del FIA F.2 con Leclerc. Ha monopolizzato la scena per quasi un decennio in F.3 e ottenuto ripetuti successi anche in F.4. Vi sentite addosso il ruolo di punto di riferimento nelle categorie che portano alla F.1?

«Sono numeri molto importanti, ma se vogliamo restare al vertice non possiamo permetterci il lusso di guardare indietro. È stato certamente importante vincere al debutto in GP2 e la prima edizione della F.2 con un rookie come Leclerc, sono due risultati che hanno lasciato il segno. Un aspetto che riveste un ruolo di primaria importanza nel conseguire risultati di alto livello con continuità è certamente legato alla stabilità del nostro personale e alla continua ricerca del miglioramento in ogni dettaglio. Cerchiamo di non lasciare nulla al caso. Non meno

.....»



IL SEGUITO E L'ENTUSIASMO CHE ABBIAMO AVUTO CON IL TITOLO DI SCHUMI JR. NON HA PRECEDENTI

RENÉ ROSIN



importante è l'aspetto piloti. Abbiamo avuto sulle nostre vetture ragazzi di talento senza i quali non sarebbe stato possibile ottenere tali risultati. Poter contare su talenti come Stroll, Schumacher, Gasly, Leclerc, Ocon - solo per citarne alcuni - permette di avere un lavoro semplificato. Bisogna comunque continuare a credere nella qualità del proprio lavoro e avere la massima determinazione. Vi faccio un esempio: nel 2016, al debutto in GP2, nelle prime corse non eravamo stati perfetti. Abbiamo svoltato a Baku con Giovinazzi, che ha siglato la pole e vinto entrambe le corse. Ma è stato fondamentale continuare a spingere e a credere nella nostra forza. La stessa cosa vale per Mick Schumacher lo scorso anno. Non ci siamo scoraggiati quando le cose non andavano per il verso il giusto e abbiamo raccolto i frutti con gli interessi nella seconda parte di stagione. Schumacher non ha fatto nessuna svolta. Sin dai primi test invernali il tedesco si è rivelato costantemente tra i primi due piloti in pista. Ma nella primissima parte di stagione, per errori suoi, nostri o semplicemente per sfortuna non siamo riusciti a sfruttare il nostro potenziale. Quando tutto ha iniziato a girare per il verso giusto e Mick ha rotto il ghiaccio, acquisendo fiducia, il nostro portacolori è diventato un rullo compressore e ha sbaragliato la concorrenza. Ma è stato fondamentale credere nelle nostre potenzialità e nella qualità del lavoro compiuto anche quando le cose non andavano perfettamente».

- Parlatemi di stabilità del personale. Avete una statistica sulla permanenza media di una risorsa nel Team Prema?

«Per quel che concerne lo staff tecnico e i meccanici è circa di 6 anni, anche se alcuni gruppi di lavoro, come ad esempio quello impegnato nella F.3, è pressoché lo stesso da dieci stagioni. Anche gli ingegneri, normalmente molto più mobili, rimangono a bordo almeno 6 anni. Bisogna considerare il fatto che per alcuni di loro noi rappresentiamo spesso una categoria di passaggio. Alcuni sono contenti della nostra dimensione, mentre altri aspirano alla Formula E o alla Formula Uno».

- Ci sono figure chiare particolarmente ambite?

«Penso che sia l'organizzazione a fare la differenza, più che le singole persone. È normale che un ingegnere quando porta il suo pilota a primeggiare possa ricevere offerte anche allettanti dalla concorrenza, soprattutto in F.2 e F.3. Ma questo vale in tutti gli ambiti dello sport e in ogni ambito imprenditoriale. Noi cerchiamo sempre di proteggere il personale e fidelizzarlo, visto che la squadra attorno al pilota è fondamentale e cerchiamo di tenere con noi i nostri ragazzi. Fino alla fine del 2018 il Team Prema è stato organizzato in di tre macro aree, ovvero suddiviso per categoria. Per il 2019 abbiamo accorpato i gruppi della F.3 Internazionale e della F.2, perché viaggeranno insieme. F.4 e la F.3 regionale comporranno, per il medesimo motivo, il secondo gruppo».

- Come riuscite a mantenere alto l'aspetto motivazionale negli anni? Non c'è il rischio di sentirsi appagati dopo aver alzato così tanti trofei?

«Mantenere alta la tensione è certamente un elemento fondamentale. Cerchiamo sempre di creare nuovi obiettivi e stimolare le persone, anche se non



FABBRICA DI CAMPIONI

Con una stagione tutta in parabola ascendente Mick Schumacher ha conquistato il titolo F.3 2018 con la Prema e ora si prepara all'avventura in F.2 sempre con una monoposto del team vincentino. Sotto Gasly e Leclerc e in basso a destra il team festeggia la grande annata 2018 nella F.4 tricolore

SE VOGLIAMO
RESTARE AL VERTICE
NON POSSIAMO
PERMETTERCI
IL LUSSO DI
GUARDARE INDIETRO

RENÉ ROSIN

”

sempre ci riusciamo. Abbiamo la consapevolezza di non poter mai considerarci realizzati. E' anche importante lavorare con piloti di primissimo livello che hanno grandi ambizioni e che necessitano di uno staff che si a con loro sintonizzato. Prima dicevo che i piloti fanno la nostra fortuna, ma i piloti scelgono le scuderie dove pensano di poter primeggiare. Si crea un vero circolo virtuoso, che sarebbe assai deleterio interrompere. Noi cerchiamo di dare un servizio sempre di maggiore qualità e differenziarci dagli altri con una nostra identità. E' una sfida che diventa sempre più difficile: bisogna evolversi perché gli altri si avvicinano e cercano di replicare i nostri punti di forza. Del resto, è una cosa che





facciamo anche noi. E' anche importante mantenere relazioni con costruttori come Ferrari, Mercedes o Red Bull, che hanno fatto in modo che questo circolo si rafforzasse con piloti di qualità eccelsa».

- Qual è il prossimo impegno importante tra le categorie in cui sei impegnato?

«Nel quadro dei lavori di preparazione della nuova stagione e dei primi shake down, la prima data segnata in rosso è quella del 20 di febbraio, quando sarà la prima assoluta per noi con la nuova vettura di F3 che si avvicina maggiormente alla categoria superiore dal punto di vista concettuale. Solo nei prossimi anni potremmo trarre delle conclusioni in merito alla correttezza della scelta della Fia di



VUOI AVERE DI NUOVO CAPELLI FORTI E VITALI?

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



Istituto Helvetico Sanders®



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



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



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

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

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

LE NOSTRE SEDI SONO IN TUTTA ITALIA!

trasformare la terza serie. In questo momento, penso che le scelte intraprese dalla Federazione siano corrette. La vecchia F.3 stava diventando anche troppo costosa».

- C'è un pilota che avresti voluto avere in squadra e che non sei riuscito ad avere?

«Penso che negli ultimi anni abbiamo realmente avuto a disposizione il massimo al quale avremmo potuto ambire. Onestamente, non mi vengono in mente piloti più forti dei nostri. Gli ultimi ragazzi che sono andati in F.1 sono tutti passati dalla nostra squadra. Siamo la squadra che ha la percentuale maggiore di piloti che hanno debuttato in F.1 e questo è molto gratificante per noi».

- Qual è, invece, l'avversario che vi ha più dato filo da torcere?

«Negli ultimi anni il pilota che ci ha fatto più soffrire è stato Max Verstappen, che nel 2014 si è rivelato un osso duro per Esteban Ocon. Nella seconda parte di stagione il pilota olandese letteralmente volava. Noi abbiamo avuto a bordo Max Verstappen in Florida nel 2014 nella Winter Series con la FDA e devo confessarvi di essere rimasto davvero impressionato dalla sua qualità. Ricordo una sua guida sensazionale a Sebring».

- Avete mai pensato di fare programmi in categorie che non fossero a ruote scoperte?

«In passato ci sono state alcune concrete analisi, ma ogni volta abbiamo valutato che non c'erano le considerazioni per tuffarci in una nuova avventura. Nel motorsport bisogna sempre valutare tutte le categorie e non avere preclusioni. Non si può rimanere stazionari, ma dirigerci dove ci sono opportunità. In questo momento siamo concentrati sulla filiera della FIA e, dopo il kart, abbiamo tutte le categorie. Per fare anche altro dovremmo in primis strutturarci perché non vogliamo perdere le nostre prerogative e le qualità che ora abbiamo. Non faremo mai categorie solo per fare numero, ma solo per essere protagonisti. Anche in GP2 Series, avremmo potuto debuttare qualche anno prima, ma abbiamo atteso che ci fossero tutte le condizioni per farlo con il piede giusto».

- Che sensazioni dà vincere un titolo con un ragazzo che di cognome fa Schumacher?

«Il seguito che abbiamo avuto con Mick e l'entusiasmo che c'è stato dopo la sua conquista del titolo non ha precedenti. Non avevo mai visto nulla di simile a quanto accaduto a Hockenheim quest'anno. È stato qualcosa di davvero qualcosa di incredibile! C'è stata più pressione, ma noi abbiamo lavorato esattamente nello stesso modo che non gli altri piloti».

- Quest'anno Mick vestirà per il quarto anno consecutivo i colori del Team Prema. In pochi lo conoscono bene come te. Ce lo puoi descrivere?

«Mick è un ragazzo molto, molto forte. Penso che in gara abbia qualità uniche, soprattutto sotto l'aspetto mentale. Convive con una forte pressione, ma sa gestirla molto bene. La sua intensità in gara mi ha ricordato quella di uno specialista come Felix Rosenqvist, o anche Lance Stroll o Charles Leclerc, che però è stato con noi in Formula 2. Mick Schumacher rientra certamente nel ristretto novero di piloti che hanno quel "qualcosa in più"».



NEGLI ULTIMI ANNI
IL RIVALE CHE CI HA
FATTO PIÙ SOFFRIRE
È STATO
VERSTAPPEN.
UN OSSO DURO
PER OCON
NEL 2014

RENÉ ROSIN



- Charles Leclerc e Pierre Gasly quest'anno saranno piloti titolari in due top team come Ferrari e Red Bull, già al secondo anno in Formula 2. Entrambi si sono aggiudicati il titolo della seconda serie con i colori del Team Prema. Hai un aggettivo per ciascuno?

«È molto difficile come domanda! Per quel che concerne Leclerc, mi viene l'aggettivo eccezionale. Un pilota così completo, aggressivo e che cerca sempre di migliorarsi non può essere definito diversamente. Quanto a Gasly, lo definisco determinato, un vero martello. Quando voleva qualcosa, non mollava mai fino a quando riusciva a ottenerla».

- Un'ultima domanda: avete portato Lance Stroll dalla Formula 4 alla F.1. Ora papà Lawrence ha acquisito la Force India. Vi è mai stato chiesto di valutare un vostro ingresso in Formula Uno?

«Guarda, siamo troppo piccoli per pensarci. Naturalmente è qualcosa che sarebbe piaciuto a tutti, ma non ci sono le condizioni perché la Formula Uno è tutta un'altra cosa!».

GRAN PREMA OVUNQUE

Nella stagione 2016 il titolo F.2 se lo sono giocati Gasly e Giovinazzi compagni di squadra nella Prema che debuttava nella categoria. Sopra, Verstappen



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



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

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

DISPONIBILE SU PC, TABLET, SMARTPHONE.



Villeneuve da GT Tricolore

JACQUES CORRERÀ NELLA SERIE ENDURANCE CON LA FERRARI 488 GT3 DELLA SCUDERIA BALDINI 27. TANTI I RIMANDI AL PASSATO

di Dario Lucchese

Un nome, quello di Jacques Villeneuve, che se abbinato al 27 dà i brividi solo a pensarlo. Per i nostalgici è il codice d'accesso agli angoli più remoti della passione rossa. Gilles quel numero lo rese famoso. Il piccolo "aviatore" col 27 stampato sulla sua Ferrari partecipò a 19 Gran Premi iridati. Gli ultimi della sua breve ma leggendaria carriera in Formula Uno, cogliendo due straordinarie vittorie; a Montecarlo e Jarama, nel 1981. Esattamente 38 anni dopo, suo figlio Jacques ne onorerà il ricordo. E lo farà salendo ancora su una Ferrari numero 27. Il canadese prenderà parte al tutto il Campionato Italiano Gran Turismo correndo nella serie Endurance con la 488 Gt3 della Scuderia Baldini 27: quasi una coincidenza o forse un segno. Jacques darà quel pizzico di sale in più ad una serie tricolore rinnovata, che per quest'anno si prospetta in grande crescita: vedi l'arrivo delle Mercedes con Antonelli Motorsport, la riconferma del marchio Lamborghini (campione consecutivamente nelle due ultime stagioni) ed un atteso ritorno in grande stile della Porsche.

Se ad affiancarlo ci sarà poi Giancarlo Fisichella, protagonista con il team romano lo scorso anno ed attualmente in trattative per una riconferma, l'operazione assumerà un carattere ancora più intrigante. Villeneuve, pertanto, tra passato e presente. Il suo, del resto, sarà un ritorno alle origini. Chi ha la memoria lunga ne ricorderà il debutto nel Civt, con l'Alfa 33 "sponsorizzata" proprio da Autosprint. Correva il 1988, all'epoca aveva solo 17 anni e a seguirlo in pista c'era mamma Joanna. Da lì l'impegno in Prema, la squadra vicentina che lo lanciò nella F.3 tricolore, per lui un passaggio chiave verso la Champ Cars che vinse nel '95, centrando anche il successo nella 500 Miglia di Indianapolis, per poi fregiarsi due anni dopo del Mondiale F.1 con la Williams al termine di una sfida estrema con Michael Schumacher. Un campione iridato nel Gt Italiano, che però non è ancora salito sulla Ferrari che guiderà nel corso di questo 2019. Lo farà a breve, nei test invernali che si prospettano più caldi che mai. Sempre con uno sguardo alla NASCAR Whelen Euro Series, campionato che prenderà il via da Valencia il 14 aprile (una settimana dopo l'esordio di Monza del Tricolore Gran Turismo) e per il quale ha già confermato la propria partecipazione "full time" con il Go Fas Racing. ●





Baldini «Sogno diventato realtà»

IL PATRON DELLA SCUDERIA CAPITOLINA SVELA COM'È NATA L'IDEA DI PORTARE L'EX IRIDATO DI F.1 A CORRERE NEL SUO TEAM

Fabio Baldini ha 47 anni. La stessa età di Jacques Villeneuve. L'idea di portare il canadese a correre nel Gt Italiano con la Ferrari è stata sua ed ha trovato subito il consenso di tutti i partner coinvolti. Un sogno che è divenuto insomma realtà. La Scuderia Baldini 27 nasce nel 2008 dalle ceneri della Baldini Corse, team in attività fino al 1987, fondato da Giordano Baldini (papà di Fabio), pilota di F.3 tra la fine degli anni Settanta ed il successivo decennio.

«Il 27 si abbina a tante cose. Per noi è un numero fortunato - spiega Baldini - È il giorno della nascita di mio padre, quello in cui la gente prendeva lo stipendio. Ma soprattutto è stato ed è il numero di Gilles. A casa nostra la passione per Ferrari è praticamente tutto. Grazie alla stima reciproca è nato il rapporto con Af Corse.

Una collaborazione che ci ha portato a vincere tre titoli italiani Gran Turismo. Il primo nel 2014 con Raffaele Giammaria e Lorenzo Casè, poi nel 2015 con Stefano Gattuso e ancora l'anno successivo con Eddie Cheever III e Federico Leo».

- **Cosa significa avere un campione del mondo del calibro di Jacques Villeneuve nella vostra squadra?**

«È un'emozione grande che ci ispira. Ci spinge a dare di più, a lavorare con il massimo della professionalità».

- **Come ha reagito Jacques quando gli avete proposto di correre nel Gt Italiano?**

«Lui si è mostrato molto entusiasta. L'idea di correre con la Ferrari e il numero 27 nell'Endurance lo

ha attratto subito».

- **Soltanto l'Endurance o anche qualcos'altro?**

«Per il momento iniziamo così. Noi prenderemo parte, sempre con una 488 Gt3, anche alla serie Sprint. Chissà che con Villeneuve non possa nascere dell'altro. Stiamo cercando di ricoinvolgere anche Fisichella. Avere due piloti del genere in equipaggio sarebbe semplicemente fantastico».

- **Dopo diversi anni di Tricolore Gt, avete mai pensato di affacciarvi anche sulla scena internazionale?**

«Sarebbe bello, ma il nostro team fa parte di un insieme di iniziative. La nostra principale attività è quella della vendita di supercar, assieme a un'officina meccanica e all'autocarrozzeria. Ed oltre a ciò abbiamo anche la Radio 27 Baldini. L'ultima iniziativa è quella di un "racing bar" a Roma, una struttura interamente dedicata al mondo dell'automobile gestita da mia moglie Sabrina».

- **Quale impressione hai avuto da Villeneuve?**

«Un tipo particolare, molto simpatico. Lo definirei un artista. Lui suona la chitarra e ha fatto anche degli album. Mio padre e mio fratello Augusto suonano il pianoforte; un altro mio fratello, Emiliano, è batterista. Giancarlo (Fisichella) fa il dee-jay. Io invece faccio suonare i motori. Siamo un bel team. Un team in cui, seriamente parlando, la colonna portante è l'ingegnere Marco Bonardi. Mia figlia Sara, io ed Augusto ci occupiamo invece della direzione sportiva».

Quasi tutto in famiglia, come piaceva a Gilles. ●

STIAMO CERCANDO DI RICOINVOLGERE PURE FISICHELLA. AVERE 2 PILOTI COSÌ SAREBBE FANTASTICO

FABIO BALDINI



Pulcini

F.3 con Hitech

IL ROMANO DISPUTERÀ LA NUOVA SERIE INTERNAZIONALE CON IL TEAM INGLESE E PUNTA SENZA MEZZI TERMINI AL BERSAGLIO GROSSO. ECCO COME

di **Alessandro Gargantini**

C'è molto interesse attorno all'esordio del nuovo campionato di F.3, che la Fia ha fortemente voluto all'interno dei fine settimana dei Gp. Nella medesima cornice della massima serie e del FIA F.2 Championship, la nuova realtà prenderà il posto della GP3 all'interno di un processo di razionalizzazione del percorso che porta alla F.1. La tanto evocata piramide è ora al completo, con la serie cadetta che va a occupare la collocazione che le è stata naturalmente designata. Il primo shake down della nuova Dallara F3 2019, presentata lo scorso mese di novembre al Gp degli Emirati, avverrà il 20 febbraio a di Magny-Cours, dove le squadre avranno a disposizione una sola vettura per fare i primissimi km. Il nuovo campionato sarà seguitissimo anche perché la partecipazione sarà molto qualificata, considerando che riunirà le migliori espressioni della GP3 Series e del precedente europeo della terza serie. Sarà una sorte di "bingo" per chi gestisce i programmi junior e segue i talenti emergenti, che potranno così essere più facilmente visionati in prima persona in un unico contesto nei week-end della F.1. Il rovescio della medaglia è però rappresentato dalla perdita del patrimonio tecnico legato alla terza serie tradizionale, sacrificata al cospetto di una categoria maggiormente allineata in termini di regolamento, pesi, sicurezza e prestazioni alle categorie superiori.

La nuova terza serie avrà certamente molti occhi puntati addosso e per i colori italiani è fondamentale che si sia una adeguata rappresentanza. A poco più di due mesi di distanza dall'apertura stagionale, prevista l'11-12 maggio a Barcellona, è arrivata la notizia che il ventenne pilota romano Leonardo Pulcini sarà della partita con i colori dell'Hitech GP, scuderia britannica legata alla famiglia Mazepin e gestita dall'ex pilota Oliver Oakes. Il driver della Capitale porterà con sé un'indiscutibile cifra tecnica, dal momento che proviene da un'ottima annata nella GP3 Series nella quale ha collezionato 2 vittorie, 5 podi, 2 pole ed altrettanti giri veloci che gli sono valsi la 4a posizione in campionato. Nel 2018 Pulcini ha gareggiato con i colori del Team Campos, con i quali ha tenuto testa a squadroni ben più equipaggiati come l'Art Grand Prix o il Team Trident. Il

pilota laziale ha colto il successo nell'Euroformula Open nel 2016, sempre con i colori della scuderia che fa capo ad Adrian Campos, che le ha tentate tutte per portare il nostro portacolori in F.2.

Pulcini sinora ha dimostrato di avere talento e di saper vincere. C'è da scommettere che, se la sua ascesa proseguirà con la medesima cadenza vista nel finale della passata stagione, il driver di Roma potrà diventare oggetto del desiderio di vari junior program di scuderie della massima serie, alcuni dei quali in questo momento appaiono oggettivamente sguarniti. Alla vigilia della prima presa di contatto con una nuova monoposto e una nuova squadra, abbiamo chiesto a Leonardo Pulcini con quali motivazioni si appresta a questa sfida fondamentale per il proseguimento della sua carriera.

- L'anno scorso sei arrivato 4° nella GP3 e sei salito sulle vetture di F.2 nei post season tests di Yas Marina. Nella prossima stagione sarai protagonista nel FIA F.3 con la britannica Hitech GP. Con quali motivazioni affronterai questa nuova categoria?
«È stata una scelta nella quale credo fermamente, sono molto contento di correre con i colori della Hitech GP. Considero il nuovo FIA Formula 3 Championship come un concetto nuovo, che metterà tutti al cospetto di una

nuova e avvincente sfida. Saranno le qualità delle forze in campo a fare la differenza in un contesto di altissimo livello con trenta vetture che racchiudono il meglio di due categorie come la GP3 e l'Europeo di F3. Penso che la mia nuova squadra abbia per mentalità, organizzazione e metodo di lavoro tutte le carte in regola per distinguersi. In questa fase della mia carriera, la scelta compiuta non rappresenta un ripiego rispetto ad un impegno in F.2».

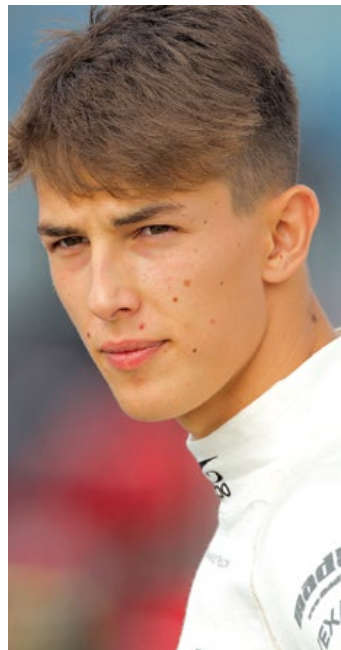
- Quando hai avuto i primi contatti con la scuderia britannica?

«Tutto è avvenuto un po' casualmente sul finire della passata stagione in occasione dei test di Abu Dhabi. Io ero reduce da due sessioni con vetture del FIA F.2 quando è avvenuto il primo contatto. Poco dopo mi è stato prospettato un piano convincente che ha conquistato la mia fiducia. Penso sia meglio avere le garanzie di effettuare una stagione di alto livello nel neonato campionato di F.3, che sarà se-

Nella passata stagione in Gp3 Series Leonardo Pulcini ha concluso al quarto posto ottenendo due vittorie, 5 podi, 2 pole position e altrettanti giri veloci

L'OBIETTIVO CHE MI SONO POSTO PER IL 2019 INSIEME AL TEAM MANAGER OLIVER OAKS È VINCERE IL TITOLO

LEONARDO PULCINI





guitissimo, piuttosto che avventurarmi in una categoria superiore con un programma meno solido. L'obiettivo che mi sono posto per questa stagione insieme al team manager Oliver Oaks è di puntare al titolo. Ed io non vedo l'ora di iniziare la buona stagione! Conosco buona parte dei tecnici. Lo staff di ingegneri sarà rinforzato da risorse che arrivano da team di prima fascia per fornire ai piloti il miglior materiale possibile. Le scuderie che provengono dalla Gp3 potranno avere un piccolo vantaggio nella conoscenza delle gomme e dei cambiamenti della pista turno dopo turno. Ma la realtà è che ci avventuriamo in un campionato nuovo di zecca e sono certo che la mia nuova squadra abbia tutto il potenziale per consentirmi di lottare per il titolo».

- L'anno scorso hai vinto 2 gare con i colori del Campos Motorsport, battendo sul campo piloti schierati da scuderie molto equipaggiate come la Art Gran Prix o il Team Trident. La sensazione è

**IL 20 MARZO A
MAGNY COURS PER
IL TEAM HITECH
SARÒ IO A FARE
LO SHAKE DOWN
SULLA DALLARA F3**

LEONARDO PULCINI



che tu abbia messo un importante valore aggiunto. Sei d'accordo?

«Nel 2017 ero stato protagonista di un'annata negativa con il Team Arden. In vista della stagione successiva ho cercato di lavorare su tutti gli aspetti che non avevano funzionato in precedenza e ho deciso di stare più vicino alla squadra. Mi sono trasferito a Valencia per vivere la quotidianità di tutti i giorni insieme al team e partecipare ad ogni minima attività lavorativa. Nulla poteva essere lasciato al caso. Ho trascorso tante ore al simulatore e si è creata un'atmosfera familiare con il team, che ha lavorato molto bene. Io ho dato il mio contributo, ma posso dire che anche la squadra ha dato il massimo. Ho pagato però il dazio di essere l'unico pilota della mia squadra a lottare per la vittoria, mentre le altre squadre potevano contare su diversi piloti in grado di salire sul gradino più alto del podio».

- Non pensi che ti saresti meritato di entrare in qualche junior program di squadre di F.1 dopo un ottimo 2018?

«Un po' di rammarico, ovviamente, ce l'ho. Ho ottenuto risultati rimarchevoli, pur non centrando l'o-

**IL MIO SOGNO
È QUELLO
DI ENTRARE
A FAR PARTE
DI UNO JUNIOR
PROGRAM**

LEONARDO PULCINI



biiettivo di vincere il titolo. Penso che la gente del mestiere, che sa leggere certe situazioni, abbia trovato il modo di apprezzarmi e punto a continuare nella medesima direzione per meritarmi una possibilità».

- L'anno scorso tre protagonisti della F2, ovvero Norris, Russell e Albon, sono stati promossi nella categoria superiore. C'è la sensazione che per i pilo-

ti che provengono dalle categorie minori abbiano ora più chances di salire di categoria rispetto al passato. Cosa ne pensi?

«Certamente c'è in atto un processo di rinnovamento che facilita il passaggio, anche se quello che è accaduto nel 2018 non può avvenire ogni anno. C'è però un'accelerazione nel ricambio di piloti in F.1 e la situazione è più dinamica. Tutti i piloti che sono arrivati in F.1 vestono i colori di junior program. Il mio obiettivo è proprio quello di farne parte anche io. Avrò vicino a me un pilota Red Bull molto valido come Juri Vips e uno dei miei obiettivi sarà quello di guadagnarci l'apprezzamento di junior program come la Red Bull».

- Quando salirai sulla nuova macchina?

«Il 20 febbraio a Magny-Cours per il team Hitech GP sarò io a fare lo shake down della nuova macchina. I dettagli si come affronteremo la sessione li dobbiamo ancora definire, ma penso avremo uno o due turni di prove. Faremo tanti in e out per conoscere al meglio la vettura. Sarà una sessione soft, ma mirata. Vi assicuro che non vedo l'ora di recarmi sulla pista francese e calarmi al volante. Voglio sfruttare al meglio l'occasione che mi è stata concessa quest'anno, che reputo decisivo per il mio futuro». ●

CAMPIONATO DEL MONDO RALLY

Sprint Mondiale

LA SERIE IRIDATA È SUBITO SCATTATA ALLA GRANDE CON UNO SHOW DI ALTISSIMO LIVELLO. DISTACCHI RISICATI, VETTURE AL TOP, SORPRESE A RAFFICA. ECCO CHE COSA C'È DA ASPETTARSI DALLA STAGIONE 2019



CON SEBASTIEN C'EST PLUS FACILE

Settima vittoria sulle strade del Montecarlo per Ogier che dopo Peugeot, Vw e Ford ha centrato il successo anche al volante della Citroen C3 Wrc Plus che tra le sue mani si è subito rivelata vincente

di Marco Giordo

Il Mondiale 2019 è partito con il botto, così come era iniziato il 2 gennaio con il benserivito della Hyundai a Michel Nandan. Alla vigilia si pensava che fosse davvero difficile che questa edizione del campionato del mondo offrissi più emozioni di quella terminata appena due mesi fa, solo alla fine dell'ultima tappa dell'ultima gara in Australia. Ed invece il Rally di Montecarlo ha smentito tutte le premesse, è stata una gara molto combattuta finita allo sprint, quasi al fotofinish, un confronto diretto durato tutta la corsa tra due dei principali pretendenti al titolo Mondiale Piloti. Tant'è che solo 2"2 hanno distanziato alla fine il vincitore Ogier dallo sconfitto Neuville, staccati prima della power stage di soli 4 decimi di secondo, praticamente un'inezia dopo circa 300 km di gara. Se il buongiorno si vede dal mattino, stavolta quindi ne vedremo davvero delle belle in questa 46ª edizione della serie iridata, che si preannuncia come una battaglia continua tra Ogier, Neuville e Tanak. Tra l'altro questo di 2"2 è il distacco più risicato di sempre in 87 anni di vita della prova monegasca, il sesto nel palmarès del Mondiale. Una pagina di storia che passa agli annali, perché non capita tutti i giorni che un pilota francese vince con navigatore francese, un'auto francese e gomme francesi a Montecarlo, al suo ritorno dopo sette anni di diaspora nella squadra francese che lo aveva prima lanciato e poi cacciato. Regalandogli anche la 100ª vittoria nel 100° anno di vita. Sul Quai Albert 1er sembrava di vivere un film!

Di spunti la gara del Principato ne ha offerti parecchi anche stavolta, in primis la grande prova di Ogier, poi la voglia di riscatto della Hyundai, l'ambizione di rifarsi subito della Toyota, ed infine l'inizio stentato del nuovo campionato Wrc 2 Pro. Vediamo ora di esaminarli uno per uno, per avere le idee più chiare su quanto è successo sulle speciali delle Hautes Alpes e delle Alpi Marittime lo scorso weekend.

HA SUBITO RESO VINCENTE LA CITROEN

Ogier si conferma vero marziano

Ogier c'è, altro che se c'è! Nella power stage del Col de Braus il pilota della Citroen è stato davvero un marziano, nel finale davvero emozionante dell'87° Rally di Montecarlo. Un finale thrilling, simile perché giocato sul filo dei decimi di secondo a quello già vissuto in Sardegna l'anno scorso e in Argentina nel 2017. Dopo il secondo passaggio sul Col del Turini, Neuville aveva infatti recuperato alla grande sul rivale transalpino arrivando a soli 4 decimi dal leader della gara.

.....▶

Una battaglia epica quella della power stage, un chiaro segnale che Ogier punta al settimo titolo piloti consecutivo, senza se e senza ma. Lo dimostra la sua prestazione perfetta in tutta la gara, che ha sorpreso molto positivamente Pierre Budar, che all'arrivo sul Quai Albert 1er ha vissuto emozioni fortissime, non riusciva quasi a spicciare parola. E adesso inizieranno gli abituali paragoni con Loeb, che però non sono giusti. Perché sono entrambi due campionissimi, punto. Come Messi e Ronaldo nel calcio o Senna e Prost in F.1. Una cosa di sicuro è certa, come ricorda spesso Luis Moya, Ogier ha ancora tanto da far vedere nella sua carriera, resta un campione ancora in parte da scoprire. Molto contento della sua vittoria era anche il suo vecchio team principal, Malcolm Wilson. «Non sono sorpreso di questo risultato di Séb – ha commentato –. Il Montecarlo è il suo rally preferito e lui nei momenti topici è davvero fortissimo. Come ha fatto con noi, ha poi anche dato un valore aggiunto alla squadra sotto l'aspetto motivazionale. Visto il finale di stagione che ha fatto lo scorso anno, secondo me può fare qualsiasi cosa, è un campionissimo». Quanto ad Ogier, poche volte l'abbiamo visto così contento ed emozionato dopo una vittoria, aveva gli occhi lucidi, non stava nella pelle. «Non sono molti quelli che credevano in questa mio successo – ha detto – anche perché non è facile riuscirci all'esordio su una nuova vettura. È stata una grande emozione, anche per colpa dell'acceleratore che già sabato sera nel trasferimento verso il Principato si apriva al massimo quando era solo al 20%. C'era un problema ad un sensore, non avevamo però più nessuna assistenza, e così abbiamo cercato di ripararlo da soli. Il problema non era però risolto al 100% e l'acceleratore poteva anche rompersi in qualsiasi momento. Se fosse successo sarebbe stato un disastro. Insomma, è stata un'altra giornata davvero dura per il mio cuore».

LE I20 AL COMANDO DEL MONDIALE COSTRUTTORI

Hyundai è già salita in vetta

Andrea Adamo ha cambiato il chip alla sua squadra. Direbbero gli spagnoli "todos se han puesto las pilas". Perché nel team coreano si respira un'altra aria. Si vede che il manico è cambiato, l'ingegnere torinese è un grande motivatore, è bravissimo a caricare i suoi che sono tutti concentrati sull'ob-



i20 WRC PLUS
SI PRENDONO LA TESTA
Sopra, Loeb 4° al debutto sulla Hyundai i20. Grazie al suo risultato e al 2° posto del suo compagno di squadra Neuville, sotto a destra, le i20 Wrc Plus sono ora prime nel Costruttori



iettivo primario, quello di vincere almeno un titolo mondiale. Addirittura Dani Sordo e Carlos Del Barrio, pur non correndo, sono rimasti a Gap a disposizione della squadra per tutto il weekend, insomma tutti dovevano contribuire a dare il massimo. E i risultati sono sotto gli occhi di tutti, i coreani sono in testa al mondiale marche e tra i piloti Neuville è secondo. Adesso la priorità è diventata quella di migliorare il set up della i20 Wrc, che come ha fatto notare subito Loeb è sovrasterzante. I primi risultati di questo lavoro si sono già visti con l'evidente miglioramento delle prestazioni di Andreas Mikkelsen, per la prima volta dopo tanto tempo soddisfatto della vettura. Il belga è poi apparso davvero motivato e concentrato, non lo si vedeva così in palla dalla Sardegna. Segno che si trova perfettamente a suo agio nel nuovo corso alla "Adamò" della casa coreana, di cui lui è stato uno dei promotori. Il belga sarà un grande protagonista di questa stagione, come previsto. Loeb infine è sempre Loeb. Il gatto perde il pelo ma non il vizio. Il cannibale vuo-

TUTTE LE GARE DEL MONDIALE RALLY FINITE ALLO SPRINT

2°2 sono il sesto distacco più risicato di sempre nella storia del mondiale rally. Nella tabella ecco elencati i distacchi più corti in 46 edizioni del campionato del mondo.

1.	Giordania 2011	0"2	Ogier (Citroen Ds3 Wrc)-Latvala (Ford Fiesta Wrc)
2.	Nuova Zelanda 2007	0"3	Grönholm (Ford Focus Wrc)-Loeb (Citroen C4 Wrc)
3.	Argentina 2017	0"7	Neuville (Hyundai i20 Wrc Plus)-Evans (Ford Fiesta Wrc Plus)
	Italia Sardegna 2018	0"7	Neuville (Hyundai i20 Wrc Plus)-Ogier (Ford Fiesta Wrc Plus)
5.	Portogallo 1998	2"1	Mc Rae (Subaru Impreza Wrc)-Sainz (Toyota Corolla Wrc)
6.	Montecarlo 2019	2"2	Ogier (Citroen C3 Wrc Plus)-Neuville (Hyundai i20 Wrc Plus)





le griffare la sua 80a vittoria iridata, la prima con la Hyundai. Si capisce lontano un miglio. Arriverà presto, statene certi.

YARIS HA TUTTO PER IL BIS IRIDATO

Firma Toyota in 9 speciali su 15

La Yaris è stata la vettura che si è aggiudicata più speciali in questo Rally di Montecarlo, ben 9 sulle 15 disputate. La squadra diretta da Tommi Mäkinen si è dovuta però accontentare alla fine solo del terzo posto con Tanak e del quinto con Latvala (staccato da Loeb di un solo secondo), con Kris Meeke sesto ed apparso a suo agio sulla Yaris e ben determinato, soprattutto nella power stage. Che il driver nord irlandese ha vinto abbassando il suo tempo rispetto allo scorso anno, grazie anche alle migliori condizioni climatiche, di ben 29"4. Una prestazione da urlo la sua, perché ottenuta prece-



OGIER PORTA CITROËN A QUOTA 100

Ogier abbraccia l'ingegner Didier Clément, e tra i due c'è Jean Paul Chiaroni, logistico della squadra francese, l'unico ad aver partecipato a tutte e 100 le vittorie Citroën nel mondiale, di cui 2 ottenute da navigatore al fianco di Bugalski



LA YARIS È ANDATA BENE COME PRESTAZIONI: GIÀ IN SVEZIA POSSIAMO FARE BOTTINO PIENO

TOMMI MÄKINEN



dendo Ogier e Neuville che si giocavano la vittoria! Mäkinen ha le idee chiare, la sua ambizione è ora quella di vincere in Svezia, anzi di stravincere. «La Yaris è andata bene come prestazioni – ha dichiarato a Montecarlo il team principal finlandese all'arrivo – anche se i risultati finali della prova monegasca non ci hanno premiato. Nella trasferta svedese monteremo poi dei nuovi ammortizzatori che utilizzeremo sulle nevi scandinave per la prima volta in gara. Dopo il buon risultato complessivo nel Principato, sappiamo già che in Svezia grazie alla favorevole posizione di partenza dei nostri tre piloti, possiamo puntare a fare bottino pieno».

AL MONTE SOLO DUE LE VETTURE SCHIERATE AL VIA

Wrc2 Pro inizio in tono minore

Nota stonata della gara del Principato è stato l'inizio stentato del nuovo campionato Wrc 2 Pro, con sole due vetture in gara schierate dalla Ford M Sport e dalla Skoda, la Fiesta R5 di Gus Greensmith e la Fabia R5 di Kalle Rovanpera. Francamente infatti ci si aspettava un maggior coinvolgimento da parte delle case ufficiali, anche se vedremo ora 5 vetture al via in Svezia con la Citroen impegnata a Torsby con l'esordio stagionale di Mads Ostberg sulla C3 R5, e la Skoda rinforzata dal finlandese Pietarinen che affiancherà Rovanpera, mentre la Ford M Sport presenterà il polacco Pieniazek insieme al leader del mondiale Greensmith. La Hyundai invece non ha nessuna intenzione al momento partecipare al mondiale Wrc 2 Pro, la Volkswagen idem visto che non è iscritta al mondiale come squadra ufficiale, mentre presto potrebbe pensarci la Toyota. Il progetto Yaris R5 sta decollando, tra giugno e luglio la casa giapponese inizierà infatti i test della nuova vettura, mentre proprio a luglio in Finlandia ci sarà l'esordio della nuova Fiesta R5 come confermato da Wilson a Gap. Insomma se son rose fioriranno, ma sinora le premesse di una partenza in pompa magna di questa nuova serie iridata sono state davvero disattese. ●



Bottas rallista da sc

TIMO RAUTIAINEN HA CORSO ALLA DESTRA DI VALTERI ALL'ARCTIC RALLY E NON HA DUBBI: «VALTERI PUÒ AVERE UN FUTURO IN PROVA SPECIALE!»

di Marco Giordo



Due titoli iridati in bacheca vinti al fianco del cognato Marcus Gronholm nel 2000 e 2002 in Peugeot, idee chiare e grande cultura, tant'è che durante i test tra un giro e l'altro amava divorare un libro dopo l'altro. Ecco chi è Timo Rautiainen, 54enne vice presidente della Commissione WRC della FIA, a capo degli Steward della FIA in diverse gare del mondiale rally, prossimo compagno d'avventura in Svezia sulla quarta Toyota Yaris Wrc ufficiale di Gronholm. Ma soprattutto conosciuto ora nella sua beneamata "Suomi", cioè in Finlandia, e nel mondo come l'uomo che ha tenuto a battesimo in una gara rallistica Valtteri Bottas. Lo scorso weekend all'Arctic Rally a Rovaniemi in Lapponia, dove si è corso con temperature polari, si sono toccati anche i 35 gradi sottozero, "Professor" Timo ha messo a frutto le sue lezioni da docente di rally spiegando i segreti del me-

BOTTAS È STATO BRAVO, NON HA COMMESSO ERRORI SOLO UNA VOLTA HA FATTO SPEGNERE LA VETTURA

TIMO RAUTIAINEN

”

stiere al 29enne talentuoso pilota di F.1 della Mercedes, che all'esordio sulla vettura da rally potente del momento (ma mai però come una F.1), la Ford Fiesta Wrc Plus, si è aggiudicato una prova speciale ed ha chiuso 5° assoluto la gara. «Non avevo mai conosciuto prima Valteri – ha commentato al telefono Rautiainen da Espoo, dove abita nell'hinterland di Helsinki – ma il feeling tra noi è cresciuto man mano sempre di più. Abbiamo effettuato i primi test su una Mitsubishi gruppo N il 23 dicembre scorso, facendo 100 km. Ha dovuto iniziare ad abituarsi alle note, a prenderle e soprattutto a seguirle. La sua velocità è aumentata km dopo km, come prima presa di contatto è andata bene, imparava velocemente».

- E poi cosa avete fatto?

«Abbiamo effettuato altri 120 km di test nel sud della Finlandia ad inizio anno, per imparare ad uti-

oprire



DALLA FORMULA UNO AI RALLY

Storie in **controstero**

Buona la prima dunque per Bottas al suo esordio nei rally, mentre nel recente passato tra i finlandesi Mikka Hakkinen non era andato bene nelle sue esperienze rallistiche. Kimi Raikkonen aveva invece fatto decisamente meglio, chiudendo 6° assoluto in Germania e Giordania nel 2011 sulla Citroen Ds3 Wrc. Tra i non finlandesi, il più bravo è stato invece Robert Kubica, sempre velocissimo, classificatosi addirittura 5° assoluto in Germania nel 2013 su Citroen Ds3 Rrc, mentre bisogna andare molto indietro nel tempo per trovare un altro pilota di F.1 capace di farsi apprezzare nei rally. Addirittura al 1980, quando l'ex ferrarista Carlos Reutemann navigato da Mirko Perissutti si era classificato terzo assoluto nel Rally Codasur, al volante di una Fiat 131 Abarth subito alle spalle dell'altra 131 di Roehrl e della Mercedes 500 SLC di Mikkola. Davvero tanta roba il mitico "Lole". Ed ora aspettiamoci l'esordio di Fernando Alonso, che presto farà un test sulla Toyota Yaris Wrc. Sono già aperte le scommesse sul nome del navigatore, in pole position a rigor di logica ci sono Marc Marti e Luis Moya. Vedremo.

BATTESIMO DA RALLY CON QUINTO POSTO

Con una Ford Wrc Plus di MSport Bottas e Rautiainen hanno chiuso al quinto posto all'Arctic Rally. Il pilota di Mercedes F.1 al debutto nella specialità ha fatto segnare anche il miglior tempo in una prova speciale



lizzare al meglio nella guida le "snow banks" e riuscire ad essere più veloci. Poi la domenica ed il lunedì prima della gara abbiamo girato sulla Fiesta Wrc Plus, facendo un totale di 300 km di test in cinque strade diverse. Li Bottas è davvero cresciuto ed ho capito che il feeling giusto c'era e che in gara avrebbe fatto bene».

- Quindi vi siete divertiti?

«Valteri è stato davvero bravo, non ha commesso mai un errore eccetto una volta che gli si è spenta la vettura, insomma niente di grave. Alla fine siamo arrivati quinti assoluti ed abbiamo vinto anche la superspeciale nel terzo passaggio effettuato su quella prova. Il risultato è da considerarsi di livello, perché le R5 degli altri su neve e ghiaccio andavano davvero fortissimo».

- Avrà un futuro da rallista Bottas?

VALTERI DEVE
MIGLIORARE NELLE
CURVE LUNGHE
DI MEDIA VELOCITÀ
PERCHÉ LÌ PERDEVA
UN PO'

TIMO RAUTIAINEN



«Potenzialmente sì, perché ci sa fare sia sul veloce che sul lento e sul misto. Deve invece migliorare nelle curve lunghe di media velocità, perché lì perdeva un po'. Con la giusta applicazione può crescere bene, vedremo ora se ci riproverà, magari al prossimo Arctic».

- Adesso a Torsby la vedremo in gara sulla Toyota Yaris Wrc con Gronholm. Cosa dobbiamo aspettarci da questo ritorno, sono nove anni che non correte nel mondiale?

«Abbiamo già effettuato un test ed adesso faremo un'altra giornata di prove nel fine settimana. Insieme a Marcus andiamo in Svezia per divertirvi, la Yaris è una bella vettura ma la nostra idea è quella di fare un "fun rally". Non so a priori con quali risultati a livello agonistico, ma finire nella "top ten" ci andrebbe già bene». ●



**ELEONORA MORI
AL FIANCO DI LUCA**

Con la C3 R5 Luca Rossetti e la sua navigatrice Eleonora Mori debuttano nel campionato italiano rally che a marzo toglie gli ormeggi con la prima gara della serie: il Rally del Ciocco

Rossetti is back!

La corsa più importante della stagione, l'ha già vinta lui. Quella per il volante della Citroën C3 R5 ufficiale, quella per il posto che più di ogni altro conta a Rallylandia. Quella che, di fatto, lo proietta a candidarsi come nuovo reuccio del Tricolore. Per Luca Rossetti è un ritorno a casa. Undici anni dopo il suo Scudetto, conquistato con la Peugeot 207 Super 2000, il friulano torna a correre con una vettura del gruppo PSA, gestita ora come allora da Fabrizio e Michele Fabbri. Che effetto fa? «Tornare a casa fa sempre un gran bell'effetto - attacca a raccontare deciso Luca - e chiaramente sono molto contento. Certo, la casa è stata ristrutturata parecchio, quasi non la riconosco più. Ma si tratta di cambiamenti tutti positivi. Carlo Leoni, con cui mi relazio, nel frattempo ha fatto una gran carriera e direi che sa la merita tutta, perché è una persona piacevolissima con cui la relazione è ottima. E poi c'è l'aspetto tecnico: i Fabbri sono sempre loro, per fortuna. Erano e restano una garanzia».

Undici anni sono tanti. In questo periodo hai corso praticamente ovunque e a livelli molto diversi.

UNDICI ANNI DOPO IL SUO ULTIMO SCUDETTO LUCA TORNA NEL CIR CON UNA VETTURA DEL GRUPPO PSA. E CON LA CITROËN C3 R5 PUNTA SENZA MEZZI TERMINI AL TITOLO

di **Daniele Sgorbini**





Archiviato il periodo Abarth, c'è stata la parentesi in Turchia con Skoda, ma poi ti sei anche adattato a correre nei monomarca, col Trofeo Clio Top e ha dominato un campionato per gentleman come l'IRCup. Mai pensato che l'esperienza da ufficiale appartenesse definitivamente al passato? «Sì, sinceramente lo avevo pensato. Però al tempo stesso ho sempre saputo che i rally, almeno nei campionati nazionali, non sono uno sport per giovani. In tutte le serie nazionali vince chi ha più esperienza, guarda Andreucci da noi piuttosto che Bonato in Francia, Kopecky in Cechia, Araujo in Portogallo, Kajetanowicz in Polonia e via dicendo. Se ci mettiamo a fare una media, scopriamo che siamo sopra i quaranta. Per cui, tolto il Mondiale, sappiamo che il nostro non è uno sport per giovanissimi. In questi anni ho fatto tante esperienze, l'ultima con Adamo e con la Hyundai è stata assai piacevole, ma anche tutte le altre sono state utili. Per dire, con la DP Autosport abbiamo fatto un ottimo lavoro, come anche con le altre realtà che ho conosciuto».

Rossetti come l'Araba Fenice, insomma. Da dove arriva questa capacità di rinascere e reinventarsi sempre? «Fondamentalmente arriva dalla passione. A me piace guidare, che sia la 206 Gruppo N, la Clio, la Toyota R3 o una Wrc poco cambia. La macchina è un mezzo per dare sfogo alla mia passione di guidare. La sfida vera, semmai, è prendere un mezzo e tirarne fuori il cento per cento. Dico di più: per mia impostazione non faccio mai affidamento sulla mia velocità, non conto su di quella. Cerco sempre e comunque di fare il mio

lavoro al meglio possibile, di esprimere tutto il mio potenziale. A quel punto la velocità non è più una premessa ma una conseguenza».

Andreucci l'hai sentito? «No, a dire il vero non l'ho sentito. Ci siamo incrociati a Monza, ci siamo salutati ma poi nulla di più». Insomma, nessun passaggio di consegne: «No, ma secondo me in fin dei conti nemmeno ci deve essere. Peugeot è una cosa, Citroen è un'altra. Non c'è continuità tra le due cose». Eppure l'eredità da raccogliere è di quelle pesanti: «Può darsi, anche se sinceramente non ci ho pensato più di tanto. Piuttosto ho realizzato dopo che questo sarà un anno molto importante per il marchio, visto che se ne celebra il centenario». Pensando al calendario del Cir, in quali gare ti senti già pronto e in quali invece pensi ci sarà da soffrire di più? «Due Valli e Friuli non mi preoccupano perché le ho corse recentemente e mi piacciono molto. Non ho mai fatto Roma, ma in passato ho corso al Lirenas e la tipologia di prove si avvicina. Dovrò lavorare un po' di più al Ciocco, dove

tra l'altro non ho mai vinto e poi so che sulla terra ci sarà da colmare un gap di feeling e di conoscenza dei percorsi, perché su terra non corro dal 2012». Hai parlato prima del WRC messo a confronto coi campionati nazionali. Il WRC2 sta benissimo, cosa si potrebbe copiare per migliorare la realtà del Cir? «Sono quasi due sport diversi, le gare del Mondiale sono molto lunghe e danno la possibilità di fare strategie o rimediare a piccoli errori. Poi il WRC2 è al traino del WRC e ne gode di riflesso. Da noi vorrei portare il rigore dei tecnici Fia, spero che nell'Italiano sia garantita la conformità tecnica di tutti, perché in passato, in altre realtà, mi sono trovato in situazioni poco edificanti. Poi investirei di più sulla visibilità, sui social media. C'è ampio spazio per ottenere grossi risultati senza enormi investimenti».

CERCO SEMPRE
DI FARE IL MIO
LAVORO AL MEGLIO
POSSIBILE, DI
ESPRIMERE TUTTO
IL MIO POTENZIALE

LUCA ROSSETTI

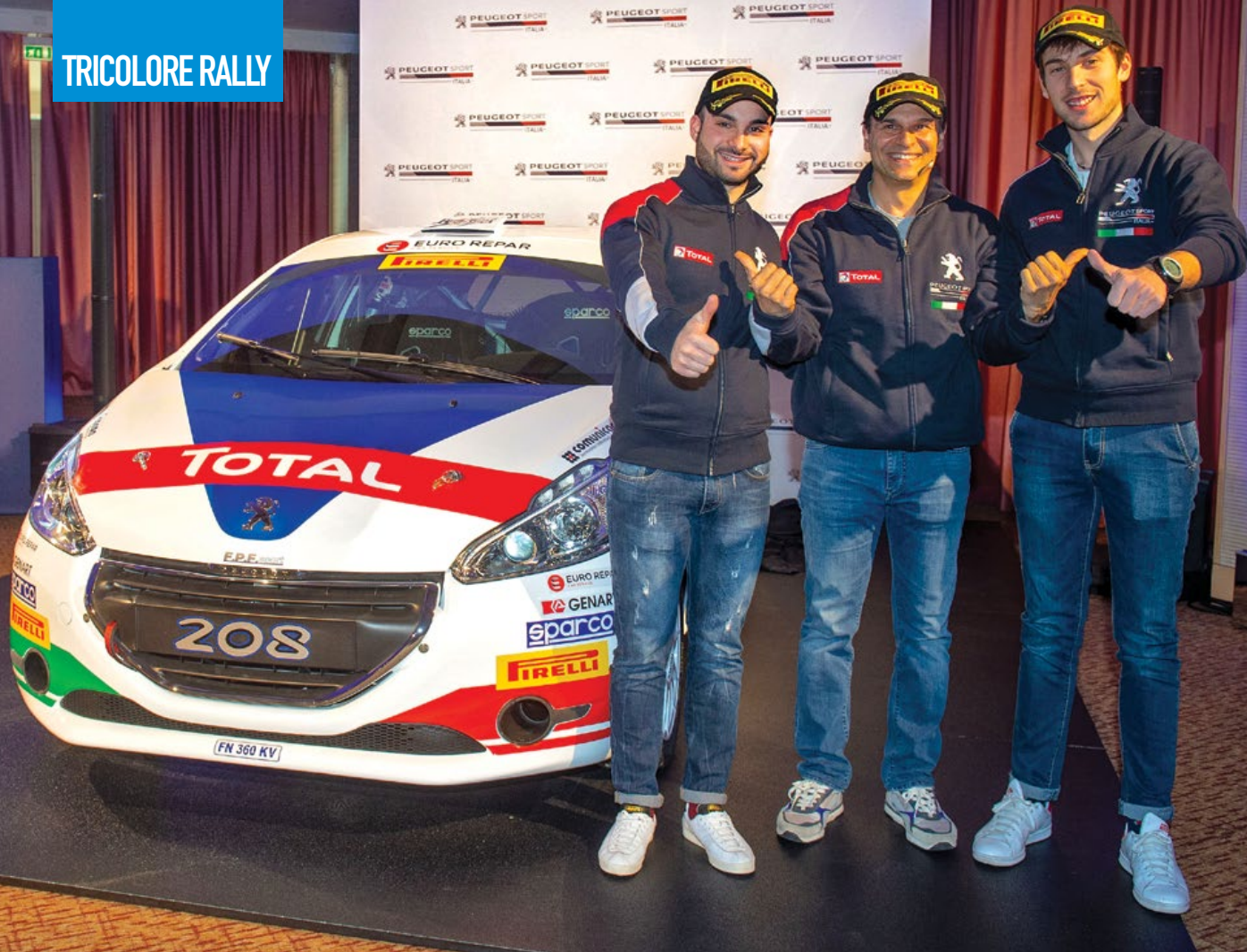


SIMONE POTREBBE AVERE UNA FIESTA MSPORT

Campedelli resta Ford

Assegnato il volante più ambito del Tricolore 2019, sono ancora molti i tasselli da sistemare nel puzzle del Cir che inizierà il 22 marzo con il Ciocco. Simone Campedelli, ottenuta ancora la fiducia del suo main sponsor, è certo di correre ancora ad alto livello, ma né la vettura (in pole position la Fiesta R5 proveniente direttamente da M-Sport) né il campionato sono ancora certi. Il pilota vorrebbe restare nel Tricolore, per raccogliere quanto seminato gli anni scorsi, mentre patron Donazzan non vede male neppure l'Europeo. Decideranno comunque a breve. Ancora alla finestra anche Andrea Crugnola: il varesino, che nel frattempo è stato arruolato da DAZN per commentare il Mondiale, vorrebbe esserci ma solo se troverà un budget adeguato per disputare un campionato al top, altrimenti è pronto a passare la mano. Se fosse, potrebbe restare in HK Racing. Chi invece ha già firmato è Kevin Gilardoni, che sarà al via delle gare su asfalto con la Hyundai i20 R5 della HMI.





Andreucci 2.0

un futuro da Leone

Mesi tormentati, per usare le parole di Carlo Leoni. Mesi difficilissimi, con una decisione da prendere che né in un modo né nell'altro, sarebbe stata quella capace di accontentare tutti. La trasformazione di Paolo Andreucci da prima punta ad allenatore, per usare una metafora calcistica, è stata tutt'altro che indolore. Con il passaggio dell'attività di vertice nel Tricolore da Peugeot a Citroen, per il campionissimo non c'era più spazio. Impossibile, dopo dieci stagioni come pluridecorato ambasciatore del Leone, spostarlo di peso verso il Double Chevron: Ucci è identificato come uomo Peugeot, cooptarlo in Citroen non è mai stato nei piani. Che fare allora, considerando che l'uomo continua a sentirsi un pilota e a dire basta con le corse non ci pensa proprio? L'unica via di uscita era appunto quella di cucirgli addosso sia il ruolo di ambasciatore del marchio (che tuttora un certo Jean Ragnotti ricopre per Renault, giusto per citare l'esempio più eclatante) sia soprattutto quello di tutor per i giovani piloti che correranno con Peuge-

**AMBASCIATORE
DI PEUGEOT,
ALLENATORE
DI GIOVANI
TALENTI. «MA
NON CHIAMATEMI
EX PILOTA
PERCHÉ NON LO
SONO». PER LUI
È PREVISTO
UN IMPEGNO
NEL TERRA**

di **Daniele Sgorbini**

ot. Un coach specialissimo per Tommaso Ciuffi, che porterà nel Cir la R2B ufficiale e pure per i ragazzi che si daranno battaglia nel Trofeo.

Continuando però anche a correre, pur se non nell'Italiano: «Non chiamatemi ex pilota perché non lo sono – si affretta a spiegare Andreucci – è vero che farò il coach, ma resto convinto che per insegnare qualcosa agli altri, sia necessario continuare a tenersi in allenamento, altrimenti che senso ha?». E ancora: «Insegnare mi piace e credo di saperlo fare, già me ne occupo da tempo con la Scuola Federale o ora anche con il Centro Tecnico al Ciocco. Ma attenzione: più che le parole, credo che questo sia un mestiere che si impara anche e soprattutto per imitazione. Quindi no, non posso fermarmi».

Un'impasse, quella relativa al futuro prossimo di Andreucci, che si è sbloccata soltanto il 30 gennaio scorso, alla vigilia della presentazione dei programmi sportivi di Peugeot Italia. Un appuntamento quest'anno anticipato, visto che in PSA c'è da preparare la discesa in campo di Citroen e che ha

costretto tutti ad affrontare i tempi. Le alternative a Paolo non mancavano, a iniziare dall'offerta già pronta di disputare tutto il Cir con la Skoda Fabia R5 della Dp Autosport. Pareva tutto fatto e il toscano era a un passo dal firmare. Poi però la proposta di Peugeot (e di Pirelli, per la quale continuerà a fare avanti e indietro per sviluppare pneumatici) lo ha convinto. Nel pacchetto anche la possibilità di contribuire a far nascere e crescere la prossima R2 Peugeot, basata sulla 208 sovralimentata. E poi, soprattutto, le corse.

C'è l'ipotesi di cimentarsi nel Campionato Italiano Terra, che quest'anno pare esercitare un gran richiamo, anche se a dirla tutta nelle ultime stagioni l'accoppiata Andreucci-208T16 non ha mai brillato. C'è la voglia, da parte dell'undici volte Campione d'Italia, di essere della partita in Sardegna e magari pure in Finlandia e in Galles.

Ma l'Italiano, per ora, è un capitolo chiuso: *«L'anno scorso è finita bene per il risultato – confessa – ma decisamente meno bene per come è diventato l'ambiente. Diciamo che certe faccende hanno lasciato parecchia amarezza sia me sia a Anna».*

Ecco, a proposito, chi ci sarà al fianco dell'Andreucci 2.0 quando tornerà nell'abitacolo della Peugeot 208 R5? *«Bisognerebbe chiederlo direttamente ad Anna – sorride – il fatto è che al momento non ne abbiamo ancora parlato».* Chissà che, senza l'impegno di un altro Tricolore da vincere, pure Annina non decida che in fin dei conti è ancora troppo presto per dire basta. ●

**PER INSEGNARE
QUALCOSA
AGLI ALTRI È
NECESSARIO
CONTINUARE
AD ALLENARSI...**

PAOLO ANDREUCCI



TOMMASO RICEVE I GALLONI DA UFFICIALE

Ciuffi, il sogno si avvera

“Un sogno che si realizza”. Alla prima uscita con i galloni da ufficiali, Paolo Andreucci ruba la scena a Tommaso Ciuffi, ma il ragazzo fiorentino non ne fa un dramma. Sa di avere per le mani una grande occasione per far crescere un talento cristallino e non ha la minima intenzione di sprecarla. Obligato a vincere – come subito ribadito dal suo team principal – Tommaso ostenta serenità e pensa già a come prepararsi al meglio. Intanto, il prossimo fine settimana, sarà al via del Val D'Orcia con una 208 R5 per fare un po' d'esperienza pure con la trazione integrale e poi si vedrà. Aver vinto l'anno passato il Trofeo Peugeot gli ha aperto le porte della squadra ufficiale, ma come insegna la storia recente, trattasi di passaggio cruciale ma non certo di un punto d'arrivo. Intanto è già tutto pronto per l'edizione 2019 del monarca promosso dal Leone. Che, proprio quest'anno, festeggia i 40 anni di storia. Per farlo al meglio chi ne tira le fila ha proposto qualche novità, ma senza rinnegare la tradizione. Tre le serie in programma: 208 Rally Cup Top, riservata alla 208 R2 e su 6 gare del Cir, che mette in palio ancora il posto nello Junior team per il 2020. Poi la 208 Rally Cup Pro, sempre per la 208 R2 ma nell'Irc e infine il Rally Regional Club, per il quale sono valide tutte le gare disputate in Italia dal 31 marzo al 30 ottobre. In ogni trofeo, come sempre, sostanziosi premi sia in denaro sia in pneumatici.

**UN 2019
DA LEONI**

A destra Carlo Leoni di Peugeot Italia alla conferenza di presentazione dei programmi del Leone che si è tenuta la settimana scorsa a Milano





Ricordando Charly

La notizia della scomparsa dopo una breve malattia di Charly Lamm, 63enne storico timoniere del team Schnitzer, ha colpito Bmw Motorsport in uno dei weekend più febbrili e impegnativi, quello della concomitanza tra 24 Ore di Daytona e dell'ePrix di Santiago.

Ed è stata proprio la classicissima della Florida il teatro prescelto per un commosso e commovente omaggio al grande uomo di sport, sublimato dall'affermazione in Classe Gtln della M8 condotta dall'equipaggio Farfus-De Phillippi-Eng-Herta. Proprio il brasiliano Farfus era stato il pilota a dare a Charly il piacere immenso dell'ultimo podio, in occasione della gara Gt di Macao, alla fine della passata stagione, quando il noto team manager si era ritirato dalle corse.

Quella di Lamm all'interno dello stesso team Schnitzer è una storia di famiglia che va spiegata per essere capita e gustata appieno. In altre parole la mamma dei fratelli Schnitzer, Josef e Herbert, s'era risposata, dando alla luce in seconde nozze due gemelli: Dieter e lo stesso Charly, divenuto insostituibile punto di riferimento della squadra, vero e proprio braccio agonistico della Bmw

**TUTTA LA GRANDE
FAMIGLIA BMW
DEGLI ANNI D'ORO
OMAGGIA LA MEMORIA
DEL COMPIANTO
E STORICO MANAGER
DEL TEAM SCHNITZER**

di Mario Donnini



SUTTON-IMAGES.COM

QUEL TRIONFO A LE MANS 1999

Nella foto grande, Charly Lamm, grande e compianto signore delle corse. Sopra, il proto Bmw al top a Le Mans 1999, qui con Piero Martini alla guida, coadiuvato da Jo Winkelhock e Dalmas



CHARLY LAMM, RECENTEMENTE SCOMPARSO, PER OLTRE QUARANT'ANNI È STATO L'ANIMA DEL PRESTIGIOSO TEAM SCHNITZER, BRACCIO AGONISTICO BMW. PER RICORDARE LA SUA APPREZZATISSIMA FIGURA, ABBIAMO INTERPELLATO MOLTI DEI PILOTI PIÙ PRESTIGIOSI CHE HANNO CARATTERIZZATO LA SUA LUNGA STORIA, PARTENDO DA GRANO, PASSANDO PER BERGER, PIRRO E RAVAGLIA FINO A FARFUS

Lamm



SUTTON-IMAGES.COM



GRANDE L'AMICIZIA CON GERHARD BERGER

Sopra, Lamm e Berger a Le Mans 2001 e, in alto, l'ultimo trionfo nell'apparizione finale, sul podio di Macao Gt 2018 grazie a Farfus, ovviamente powered by Bmw



← nelle corse, in oltre quarant'anni d'attività ricca di successi. Tra i quali spiccano la vittoria alla 24 Ore di Le Mans 1999, tra l'altro avente per protagonista il nostro Piero Martini, assieme a Jo Winkelhock e a Yannick Dalmas, una mitragliata di centri alla 24 Ore del Nurburgring e una vera e propria costellazione di trionfi nella categoria Turismo, negli anni d'oro di modelli iconici quali la 635 e la M3.

A omaggiarne la memoria inizia Emanuele Pirro, attor giovane Bmw nella seconda metà degli Anni '80 e fino alla prima dei '90: «Ricordare Charly Lamm è un dovere e allo stesso tempo un immenso privilegio, tanta è stata la sua influenza positiva nelle vicende agonistiche della Bmw e anche nella storia stessa delle corse. Con lui ho diviso una lunga e fortunata avventura agonistica, iniziata con un assaggio nel 1985 e poi proseguita in nove anni intensi e ricchi di successi, col piacere stesso di apprezzare Charly in tanti dei suoi positivi aspetti - prosegue Emanuele -.

CHARLY CREAVA UN CLIMA CHE CONIUGAVA PROFESSIONALITÀ E SERIETÀ A SERENA GOLIARDIA

EMANUELE PIRRO



Carismatico, intenso, dotato di una spiritualità importante e di una personalità catturante, ogni volta sapeva dimostrare vicinanza ed empatia nei confronti dei suoi piloti. Con lui il team Schnitzer ha saputo trasformarsi in una squadra in cui tutti erano motivati a dare il meglio in un clima che sapeva coniugare estrema professionalità a tratti stupendi e sdrammatizzanti di serena goliardia. La ve-

rità è che in squadra tutti eravamo contenti di fare bene per far contento Charly. Il quale faceva sì che nessuno fosse mai messo negativamente in discussione, avendo la possibilità di agire e rendere secondo il proprio standard. Ha contribuito ad allevare generazioni di piloti Bmw, tra i quali mi piace ricordare, anzitutto, oltre al sottoscritto, anche il fortissimo Roberto Ravaglia, che fu introdotto alla Casa tedesca da Gerhard Berger, dopo un'esperienza in F.3. Proprio su Bmw e nelle file del team Schnitzer con Lamm al timone Roberto ha poi dato vita a una carriera così densa di successi nella categoria Turismo da assurgere a inimitabile. E sono molto orgoglioso di aver contribuito nel 1987 alla conquista del suo titolo mondiale Turismo. È vero, per me in quegli anni le gare Turismo erano una sorta di piano B, perché puntavo ancora a progredire in monoposto, tuttavia il patrimonio umano e agonistico incamerato al suo servizio rappresenta per me un tesoro di ricordi stupendi. Le mie vittorie più belle con lui e il team Schnitzer restano quelle alla 24 Ore del Nurburgring 1989 e le due a Macao con la M3 del Dtm, nel 1991 e nel 1992, anche se mi piace ricordare il giorno in cui a Calder, in Australia, su un tracciato col banking, lo portai per un giro a vita persa sulla mia Bmw, col chiaro proposito di fargli prendere una gran paura. Io, col piede schiacciato sull'acceleratore e lui muto a bordo, aggrappato ai tubi della mia Bmw. Alla fine del giro a tutta io gli



SUTTON-IMAGES.COM



BELLISSIMO IL RAPPORTO CON EMANUELE PIRRO

Sopra a destra, Charly con Pirro, tra i suoi prediletti. In alto, a inizio Anni '80 uno striscione dei Bmw boys - tra i quali Quester e Ravaglia, con Charly che non fa mancare il suo supporto -, inneggia allo stesso Pirro al via nel Gp di Macao di F.3. Nei colori Theodore. In alto, Emanuele in versione Turismo su Bmw-Schnitzer. Nell'altra pagina, Berger pilota Bmw in una foto del 1986

chiesi se s'era preso paura e lui, impassibile, ripose: "Emanuele, hai fatto caso che quando affronti la sopraelevata la pressione dell'olio tende a calare? Cerca di ricordartelo e di tenerne conto". Ecco, lui era uno dal fascino che sapeva prorompere in modo discreto e stupendo».

Il direttore di Bmw Motorsport Jens Marquardt per parte sua sottolinea come «È così difficile accettare che una persona meravigliosa come Charly Lamm non sia più con noi. Ha avuto un significativo impatto nell'attività del nostro marchio per decenni, stimolando la passione di così tanti fans ovunque nel mondo. E rattrista anche pensare che la sua scomparsa arriva proprio ora che stava per iniziare un nuovo capitolo della sua vita».

In sala stampa a Daytona anche Alex Zanardi, pilota ufficiale e brand ambassador Bmw, ha manifestato il suo cordoglio per Charly: «È un momento



molto triste per la famiglia Bmw, per il suo talento, il suo impegno e per i risultati raggiunti. E anche e nondimeno per la persona che era - ha sottolineato Alex -. Per chiunque lo abbia apprezzato incontrandolo è molto facile capire quanto possa essere stato importante nell'aiutare i suoi amati piloti». Molto sentite anche le parole di Augusto Farfus, suo ultimo pilota di riferimento: «Posso dire che a Daytona nella macchina che ha vinto la nostra classe Charly era con me, per tutto il tempo. È stato un grandissimo amico, molto più di un manager e di un appassionato di corse. Un personaggio unico, vero e se tutti noi abbiamo festeggiato sorridendo il trionfo a Daytona, è stato nella piena consapevolezza che è esattamente questo che lui avrebbe voluto da noi, in armonia dei valori di sportività che Charly stesso ci ha trasmesso. Per me è stato importante, fondamentale nella mia crescita e per quello che sono riuscito a ottenere. E resto immensamente orgoglioso d'avergli regalato il successo nella sua apparizione finale, nella gara Gt 2018, a Macao. Chiudere così è stata una cosa da film. Nel suo stile. Dico queste parole dall'Australia, impegnato nel weekend di Bathurst, ed è la prima volta che corro nel team Schnitzer senza averlo al fianco, eppure lo sento con me. Più avanti mi mancherà tanto, ma io percepisco anche che lui c'è. Grande, Charly, e grazie di tutto».

La parte più intensa e vissuta del ricordo spetta tuttavia a Roberto Ravaglia, classe 1957, "Il Doge" e Principe della categoria Turismo, nei torridi anni '80 e '90: «È una persona che mi è stata vicina in quindici anni intensissimi di corse - vincendo un campionato mondiale (1987), due europei (1986, 1988), tre italiani (1990, 1991, 1993), un tedesco (1989), due volte la 24 Ore del Nürburgring (1989, 1995) e tre quella di Spa (1985, 1988, 1994), ndr -. È l'uomo che mi ha letteralmente insegnato a guidare nella categoria Turismo e che ha propiziato tutti i miei successi, nessuno escluso. Vorrei citare un momento, una fase particolare della nostra collaborazione, ma come posso, non riesco, perché cia-

PER ME LUI È STATO UN AMICO PER 35 ANNI. LO AVERI TANTO VOLUTO CON ME AI TEMPI DELLA F.1!

GERHARD BERGER



SUTTON-IMAGES.COM



scun attimo vissuto insieme a lui rivisto adesso ha un senso profondo, un significato speciale... Posso dire che oltre che un team manager sopraffino e un immenso uomo di corse, Charly Lamm è riuscito a essere un vero amico. E questo è bellissimo. Ecco, se c'è una cosa che lo contraddistingueva, era la capacità di saper valorizzare ciascuno, di trarre il massimo dalle persone che in quel momento aveva a disposizione. Andando al di là delle barriere di lingua, cultura e carattere, riuscendo a entrare in sintonia e a tirare fuori l'eccellenza da molti ragazzi, sulle prime bisognosi anzitutto di aiuto e fiducia. Anche in questo è stato un gran maestro. ». E il momento più bello quale è stato, in concreto? Roberto Ravaglia risponde di getto, perché non ha dubbi. «C'è un episodio particolare che rappresenta anche il weekend più bello della mia carriera e cioè quando ho vinto il titolo Dtm, peraltro molto aiutato dai miei compagni di squadra - ricorda Ravaglia -. Appena ottenuta la certezza matematica del titolo, Charly venne da me, spingendomi a correre la gara dopo per vincere e dimostrare che io ero comunque il migliore in pista, al di là delle alchimie aritmetiche e dei giochi di squadra. Mi caricò talmente tanto che finì come potete immaginare, perché Charly era uno capace di spremere il meglio, sportivamente e umanamente, da chiunque potesse avere a che fare con lui, nel difficile mondo del motorsport. In due parole, sì, un grande uomo». Caldo anche il ricordo fornito da Umberto Grano, classe 1940, alfiere stupendo della Bmw nell'era ruggente dell'Euro Turismo: «Ebbi il piacere di approfondire la sua conoscenza nel periodo 1983-1984 quando stavo ritirandomi dalle corse. Lo consigliai di lasciare le Dunlop e di adottare le gomme

Pirelli per il suo team. Era una persona splendida. Uno equilibrato, gentile, carissimo. Un vero signore delle corse».

Il gran finale spetta a Gerhard Berger, lanciato nelle corse che contano proprio dalla Bmw e da Charly: «La sua scomparsa è stata una notizia terribile - dice l'austriaco -, siamo stati grandi amici per ben trentacinque anni e puoi immaginare come mi sento ora. Fu lui a darmi fiducia nelle gare Turismo e quando passai in F.1 dalla F.3, a metà 1984, feci di tutto per portarlo con me all'Ats, ma ovviamente lui volle restare al suo amato team Schnitzer. Insieme abbiamo dato vita a una grande generazione di piloti, quelli coi quali hai parlato per questo ricordo. Quando sono tornato in Bmw da responsabile dei programmi sportivi l'ho coinvolto nel programma Le Mans e con lui al timone nel 1999 abbiamo vinto! Ci ho parlato fino a sette giorni prima della scomparsa. Sai, era un amico vero. Non lo vedevi sei mesi, ti ci rimettevi a chiacchierare ed era come se fossero passati sei secondi. Credimi, quando incontri una persona che ti dà una sensazione del genere, nella vita, devi dargli un grande, un immenso valore, perché lo ha. E Charly era esattamente questo». ●



Un trionfo di **sq**

SCENE DI GIOIA DALLA FLORIDA

Festa grande sul podio di Daytona in casa del team WTR che ha colto una splendida vittoria con Kobayashi, Taylor, Alonso, Van der Zande per la gioia di Max Angelelli co-proprietario di Wayne Taylor. È il suo primo successo da manager dopo le affermazioni ottenute al volante nella classica della Florida



MAX ANGELELLI RACCONTA LA PRIMA VITTORIA DA MANAGER A DAYTONA. «ALONSO HA FATTO LA DIFFERENZA MA FONDAMENTALE È STATO IL GRAN LAVORO DI TUTTO IL TEAM»

di **Diego Fundarò**

Per Max Angelelli il trionfo alla 24 Ore di Daytona ha un sapore nuovo: è il primo ottenuto da quando è socio di Wayne Taylor e co-proprietario del team WTR, con cui da pilota aveva conquistato la maratona della Florida in 2 occasioni. A lui si deve la scelta dell'equipaggio stellare con Fernando Alonso, Jordan Taylor, Renger Van der Zande e Kamui Kobayashi che ha portato in trionfo la nera Cadillac by Dallara #10. E fu proprio grazie al suo lavoro che partì la partnership tra la Casa di Varano de' Melegari e la General Motors, unite nel programma Dpi che nelle prime 3 stagioni di vita ha fatto il pieno di titoli Imsa e... di Rolex Daytona.

- Max ci siamo lasciati dopo il Roar che eri molto fiducioso in vista della gara, ora che è finita come meglio non potevi chiedere, ti senti sollevato?

«Diciamo che il maggior pensiero di questa stagione me lo sono tolto dalla mente, mi sento molto sollevato».

- Hai vinto la 24 Ore di Daytona da manager, è stato più o meno faticoso rispetto alla tua ultima vittoria da pilota di 2 anni fa?

«Non c'è paragone, è molto più stressante quando sei pilota. Se stavolta mi sono tolto un peso da 10 kg, quan-

do correvo era di 100. Se si guarda in prospettiva, il pilota porta sulle sue spalle tutto il peso della squadra, delle persone che ne fanno parte, degli sponsor, della Casa costruttrice e della stessa macchina. Ora io mi avvalgo dei servizi dei nostri piloti, se uno di loro fa un errore se ne accorgono tutti, mentre a un errore della squadra o a un problema della macchina viene data molto meno rilevanza. Da pilota sentivo molto questa responsabilità».

- Prima della gara eri sicuro di avere i migliori piloti del paddock Imsa e Daytona ti ha dato piena ragione ...

«Lo abbiamo visto tutti, la nostra macchina con l'asciutto aveva uno svantaggio dovuto ad un Balance of Performance che ci ha penalizzato. Però con il bagnato le qualità dei piloti emergono e tutti i più forti erano davanti. Quello che ha fatto Alonso è stato sottolineato da tutti, ma anche Jordan nel suo primo turno con la pioggia ha fatto la differenza, riportando la macchina in testa con una gran serie di sorpassi e poi andando via. Poi è chiaro che la eco

NON C'È DAVVERO PARAGONE. LA 24 ORE DI DAYTONA È PIÙ STRESSANTE QUANDO SEI PILOTA

MAX ANGELELLI

”

uadra

mediatica è stata maggiore per Fernando, ma anche questo fa parte del gioco».

- Nella fase finale della gara però Jordan sembrava in difficoltà ed è tornato in macchina Fernando. Come mai?

«Nel suo ultimo stint Jordan non aveva cambiato le gomme ed ha fatto fatica, ma solo nel duello con Nasr. Anche Fernando ha faticato con lui, è riuscito a passarlo solo dopo il suo errore. Poi probabilmente Nasr si è demoralizzato e girava pianissimo, gliel'ha proprio data su. Con questo non voglio togliere niente a Nando che ha fatto una gara spettacolare, mi dispiace solo che pochi abbiano sottolineato il lavoro di Jordan».

- Se si guardano i tempi del vostro equipaggio, il migliore è di Kobayashi ed Alonso incredibilmente è stato il più lento dei quattro nel giro secco. Eppure, quando lui era in macchina si vedeva che era una spanna sopra gli altri. Come si spiega questa cosa, dov'è la verità?

«Le doti velocistiche di Alonso sono indiscutibili, sono proprio evidenti. Ci sono piloti poi che riescono a mettere insieme un giro o una serie di giri, come ad esempio Kamui che ha infilato una sequenza impressionante. Alonso ha una costante, si ripete nell'arco di due o tre ore con una cadenza che gli altri non hanno. Se tu analizzi 2 ore della sua guida vedi che è superiore. Lui riesce a mantenere un altissimo livello prolungandolo nel tempo. In certi frangenti della gara ha fatto la differenza e noi abbiamo sfruttato al massimo questa sua qualità».

- Dai cronologici si nota che Fernando e Jordan sono rimasti in macchina più a lungo di Kobayashi e Van der Zande. Anche questo fa parte della strategia risultata vincente?

«La strategia ha avuto un ruolo determinante, soprattutto perché quando in una gara si rischia da un momento all'altro la sospensione, si gioca tutto sul capire quando succederà. Pagai di mia tasca una decisione sbagliata ad una Petit Le Mans, quando mi fecero rientrare che ero in testa e subito dopo venne sospesa la gara. Ho rivissuto lo stesso film domenica scorsa, ma il finale è stato diverso. Durante la gara abbiamo sempre aspettato di rientrare dopo gli altri; è un rischio perché così finisci sempre indietro, ma grazie sia a Fernando che a Jordan siamo sempre riusciti a tornare davanti. Abbiamo mantenuto questa strategia fino alla fine e fortunatamente ha pagato».

- Alonso a fine gara ha dichiarato che il team aveva pronta una soluzione ad ogni possibile situazione che si sarebbe presentata in gara. Puoi spiegare a cosa si riferiva nello specifico?

«I due nostri strateghi hanno fatto un vero e proprio manuale, dove ad ogni situazione corrisponde la soluzione "ideale" secondo la loro esperienza. Sono nel nostro team da tantissimo tempo e conosco a fondo ogni aspetto di qualsiasi gara. Gli manca solo il fatto di non essere stati piloti e nel caso in cui si debbono scegliere soluzioni rischiose e fuori dagli schemi canonici interveniamo io e Wayne. Ed a Daytona nella seconda parte di gara è successo praticamente ad ogni stint, perché l'intensità della pioggia variava continuamente».

- Avete fatto un grande lavoro di squadra, siete



ALONSO HA UNA COSTANTE, SI RIPETE NELL'ARCO DI 2/3 ORE CON UNA CADENZA CHE GLI ALTRI NON HANNO

MAX ANGELELLI

”

anche riusciti anche a ottimizzare al massimo il tempo in pit lane, con 5' in meno rispetto alla Action Express e quasi 3 rispetto a Penske...

«E pensa che non è stato determinante, perché in Imsa basta una bandiera gialla per farti tornare vicino ai primi e ce sono state ben 17, non era mai successo in precedenza! Noi abbiamo fatto scelte diverse dagli altri, l'Action Express ad esempio ha deciso di cambiare i freni anteriori, noi non ne vedevamo la necessità perché pioveva. Per noi non aveva alcun senso quella operazione».

- Quale situazione curiosa ti rimarrà impressa nella memoria?

«Da ex mi ha colpito lo stato d'animo particolare dei piloti. Di solito sono ansiosi di salire in macchina per mostrare le proprie capacità. A Daytona è capitato il contrario, nel momento di decidere chi doveva salire ho visto un fuggi fuggi generale. Nessuno voleva guidare in quelle condizioni e vederli cercare delle scuse è stato divertente».

- Ora vi attende la 12 Ore di Sebring dove a fianco di Taylor e Van der Zande schiererete Vaxi-



**UN POKER DI PILOTI
BEN ASSORTITO**

Un poker di piloti ben assortito e una Cadillac Dallara al top: per il team WRT quella di Daytona è stata una vittoria leggendaria in condizioni da tregenda

Sono consapevole che la scelta di Vaxivière sia una scommessa, ma un altro che conosco da tantissimo tempo e di cui mi fido è Amato Ferrari. Tra noi c'è una amicizia profonda che è iniziata negli Anni '80, abbiamo fatto percorsi simili e non ci siamo mai persi di vista. Lui l'ha avuto tra le sue fila, gli ho chiesto un parere ed è stato super positivo. Se è O.K. per Amato sono certo che lo sarà anche per noi. Vaxivière sarà il nostro terzo pilota anche a Watkins Glen ed alla Petit Le Mans».

- L'ultima domanda vorrei fartela nuovamente su Alex Zanardi. Sei poi riuscito a parlargli dopo che al Roar, a parte un saluto ti è sempre sfuggito?

«Questa è un'altra situazione divertente. Ora lui usa una "cosa" elettrica per spostarsi nel paddock che è più veloce di me quando corro. Non facevo in tempo a vederlo che era già sparito, era impredicabile, anche partendo di scatto non riuscivo a raggiungerlo. L'unico modo di tentare di fermarlo era mettersi di traverso quando stava arrivando, col rischio di essere travolti perché era sempre a manetta. Alla fine gliel'ho data su, però ci ho provato, ti assicuro che ci ho provato!». ●

**NESSUNO VOLEVA
GUIDARE IN QUELLE
CONDIZIONI E
VEDER CERCARE
SCUSE È STATO
DIVERTENTE**

MAX ANGELELLI



vière. Di lui quello che balza alla mente è l'incidente a Le Mans 2017, quando alla staccata della Prima Chicane spinse contro le barriere la Ferrari di Kaffer demolendola letteralmente. Quell'incidente rischiò di mettere in ginocchio il team di Giuseppe Risi, visto che quella macchina era di un collezionista che l'aveva comprata per farla correre a Le Mans e per quel pedigree rischiò di aver mandato in fumo un notevole investimento. Come mai hai scelto lui?

«Ricordo bene quell'episodio e so quanto abbia davvero rischiato Risi, conosco il suo modulo di business perché ho corso un anno con loro ed una situazione del genere può far chiudere bottega ad una struttura come la sua. Nella scelta dei piloti è difficile trovare referenze affidabili che ne indichino la reale qualità. Nel mio caso mi fido di poche persone: una è René Rosin della Prema, con cui collaboro in diverse maniere fin dal '94. Loro non è un caso che vincano così tanto e sono veramente bravi nel leggere pregi e difetti dei piloti. E non a caso Van der Zande e Kobayashi hanno corso con Prema.





di **Mario Donnini**

Ecosì la Cadillac col telaio realizzato da Dallara ha conquistato la terza vittoria consecutiva alla 24 Ore di Daytona. Alonso, van der Zande, Kobayashi e Jordan Taylor hanno portato alla vittoria il team di Wayne Taylor e Max Angelelli andando a battere la vettura gemella che ha avuto in Nasr la punta di diamante, nonché il campione in carica della categoria Imsa, a testimonianza dell'eccellenza assoluta raggiunta dai telai made in Dallara anche nella categoria Dpi. Tanto che l'ingegnere Andrea Pontremoli nei social è intervenuto per complimentarsi con tutti gli artefici del successo, dalla pista, al muretto fino alla factory, aggiungendo - con un pizzico di poesia che non guasta mai -, che guardando i ragazzi sul podio gli è sfuggita una lacrima, subito confusasi con la pioggia.

Il resto ce lo facciamo dire dal padre costituente dell'azienda, l'ingegnere Giampaolo Dallara.

«Be' non posso che condividere la soddisfazione e anche un pizzico di commozione. La 24 Ore di Daytona è stato un altro gran bel momento».

- Quanto sentite vostri i successi della Cadillac versione Dpi?

«Nella giusta misura, riconoscendo l'importanza e la validità del-

la Cadillac che fa ben di più che dare solo il nome alla macchina, sia per quanto riguarda la carrozzeria che il motore. Noi da regolamento siamo tra i Costruttori appartenenti alla Lmp2 autorizzati a realizzare vetture Dpi ed è questo che facciamo, cercando di fornire materiale il più valido e competitivo possibile. Poi la motorizzazione, preparazione finale e la veste esterna della macchina non spetta alla Dallara. In altre parole, quello Imsa è il telaio by Dallara con cui corre Lacorte in Europa con motore e carrozzeria diversa, che richiama lo stile Cadillac, marchio che in questa vicenda è tutt'altro che spettatore passivo. In albo d'oro restano i successi giustamente a nome loro, ma noi non possiamo che essere molto contenti per il nostro apporto».

NANDO È COME FANGIO. GLI Danno I PROTOTPI MIGLIORI PERCHÉ SANNO CHE POI LUI LI FA VINCERE

GIAMPAOLO DALLARA

”



Dalla plaude

**FESTA GRANDE
PER FERNANDO ALONSO**

Alonso festeggiato dai compagni e perfino dai rivali nell'immediato dopo gara, a lato, della 24 Ore di Daytona, vinta con van der Zande, Kobayashi e Jordan Taylor in una location da tregenda, sotto. A sinistra, Giampaolo Dallara, classe 1936



ra
Cadillac

IL PROTOTIPO COL MARCHIO AMERICANO AL TOP A DAYTONA E NELL'IMSA SFRUTTA UN TELAIO DELLA FACTORY ITALIANA, IL CUI PADRE FONDATORE È SEMPRE PIÙ ORGOGLIOSO DEL SUO IMPEGNO NELLE GARE DI DURATA. E, GIÀ CHE C'È, ECCOLO SVELARE LE PROSPETTIVE DELLA CASA...



SUTTON-IMAGES.COM

- Cosa la inorgoglisce di più di questa nuova saga vincente in chiave Usa, ormai triennale?

«La competitività e la lotta necessarie per affermarsi. A Daytona le migliori sul giro secco, sul piano dello sprint puro erano le Mazda del team Joest, che hanno fatto un gran lavoro, ma che alla lunga distanza mancavano ancora della necessaria affidabilità. È stata quella la chiave del successo della Cadillac, del team Taylor e dell'equipaggio che ha avuto in Alonso un grande punto di riferimento».

- Le è piaciuto Fernando?

«Altroché, mi è piaciuto moltissimo, perché è venuto per vincere mettendoci l'anima, impegnandosi allo spasimo e dimostrando di avere una fame agonistica eccezionale. Fernando mostra l'entusiasmo di un ragazzo ed è portatore sano di professionalità e passione. Il duello finale con Nasr sul bagnato è stato molto bello. Felipe è un ragazzo velocissimo e ha compiuto un lieve errore. Poco dopo anche Fernando è stato protagonista di una lievissima sbavatura ma senza conseguenze. In definitiva è stato un confronto emozionante, vibrante, che mi ha fatto tanto più piacere in quanto è avvenuto tra telai by Dallara. Dopo una lotta tiratissima che ha visto molto validamente coinvolte le Acura di Roger Penske, a capo del team che negli Stati Uniti vanta maggior tradizione e blasone. Nello stesso tempo non posso che essere contento e grato nei confronti del team di Taylor e Angelelli che per la Dallara rappresenta da diversi anni un gran bel punto di riferimento nella categoria americana».

SONO MOLTO CONTENTO DELLA BRAVURA E DELLO SPIRITO DELLA VILLORBA E DI LACORTE IN LMP2

GIAMPAOLO DALLARA



LA SAGA CADILLAC A DAYTONA E NELL'IMSA

La Cadillac ha vinto a Daytona nel 2017, a sinistra, nel 2018, a destra e nell'Imsa con Nasr, nell'altra pagina. Sotto, il trionfo nella 24 Ore della Florida del telaio Dallara nel lontano 2002 con Baldi-Papis-Theys-Lienhard

- Cosa dice dei trionfi di Alonso nell'endurance?

«Vede, Fernando nell'endurance mi ricorda quando da giovane sentivo dire che Fangio vinceva tanto perché aveva le macchine migliori. In realtà era vero soprattutto il contrario. Tutti facevano a gara per dare a Fangio le vetture migliori, perché con lui al volante si era praticamente certi della vittoria. La striscia vincente di Alonso, tra Le Mans, Daytona e il Wec, la didascalizzerei con questo concetto. Pur riconoscendo che lo spagnolo può fruire di validissimi compagni di squadra ai quali va pure un bel merito. Insomma, sbaglia chi dice che fa tutto Fernando e sbaglia pure chi sostiene, al contrario, che lo spagnolo trova la pappa fatta e tutto facile. E occhio che a Daytona non era mica facile battere Nasr, pilota molto giovane, ex F1 e fortissimo».

- Tre anni fa lei diceva che era strafelice di questa nuova sfida Dallara nell'endurance, perché si sentiva un po' stufo di correre solo nei monomarca, battendo delle Dallara...

«Confermo. Al di là dello scherzo, ci sono aspetti molto importanti da sottolineare. Intendo dire che i requisiti abituali per fornire adeguatamente un monomarca sono affidabilità, ricambi e sicurezza, mentre le prestazioni pure diventano ovviamente secondarie. Avevamo e abbiamo bisogno anche di confronto diretto con competitor difficili e severi. A un certo punto ho provato un po' rimpianto per le sensazioni di quelle domeniche sera tristi, quando, all'inizio della nostra storia, tornavamo a casa battuti e riflettevamo sul come e il perché, cercan-





do il modo di vincere alla prossima occasione. Ecco, questo è il bello della sfida. Lo stimolo costruttivo, la sofferenza creativa e volitiva che porta poi a gettare le basi per il salto di qualità. È questo il senso profondo della nostra sfida sia a Daytona, nell'Imsa e anche in Europa, con la Villorba e non solo».

- E può dire che ne valeva la pena.

«Ne valeva e ne vale molto la pena. Certo».

- È contento dell'avventura e degli sviluppi del programma Villorba-Cetilar in Lmp2?

«Molto contento. Mi piace l'idea di vederli impegnati nel Wec, con Le Mans auspicabilmente come main target. È un programma che si contraddistingue per preparazione, entusiasmo e passione in egual misura, all'insegna della qualità. Mi spiace solo che la Dallara per regolamento sia un po' imbrigliata e, pur potenzialmente potendo, di fatto non è autorizzata a evolvere la vettura come si dovrebbe. Se avessimo mano libera ci potremmo togliere ancora più soddisfazioni, ma dobbiamo accettare lo stato dei fatti e gli equilibri normativi in atto».

- Oddio, lo scorso anno in Lmp1 non è che siate stati proprio senza problemi, a dirla tutta.

«È vero e posso comunque dire che ci confrontiamo coi team clienti per portare avanti i programmi nel modo migliore».

- La attrae in prospettiva il futuro dell'endurance con le Hypercar?

«È un'idea molto interessante, come concetto generale ed enunciazione di principio. Nel concreto ci riserviamo di capire dettagliatamente la specificità di quello che sarà il regolamento negli aspetti più minuziosi, prima di aggiungere altro. Per ora non è ancora del tutto chiaro dove si andrà a parare. Quando lo sarà, le dirò».

- La Dallara Stradale ormai è una gran bella realtà. È felice? La vedremo mai correre davvero, con i numeri sulle fiancate?

«Sono felicissimo. Anche della recente versione che le permette di non essere solo a cielo aperto. Comunque, sì, ritengo sia possibile pensare anche a un impiego agonistico, ma non in competizioni

MAX ANGELELLI ORA È SOCIO DI WAYNE TAYLOR

Max Angelelli - sopra, al centro tra Taylor jr e Gordon -, ancora in veste di pilota due anni fa, ormai si è ritirato in bellezza dopo l'ultimo centro a Daytona nel 2017 ed è divenuto socio del boss Wayne Taylor, a sinistra. Nell'altra pagina, la Dallara della Villorba impegnata a Le Mans 2018

contro altri modelli. Penso più a un impiego in pista a sfondo agonistico tra clienti sportivi Dallara, simile a quello che ha programmato la Ferrari per i suoi modelli più esclusivi».

- Con la Haas come va il rapporto di collaborazione in chiave F.1?

«Direi nel migliore dei modi. Vorrei trasmettere nelle mie parole il plauso e la stima che verso di loro per l'impegno, la serietà e la professionalità che stanno infondendo nel loro sforzo. Non mi stupisco dei loro progressivi miglioramenti, perché so come e quanto si stanno focalizzando. È una bella collaborazione, quella tra noi».

- In quante serie correte?

«Dieci serie maggiori. IndyCar, dove di recente abbiamo toccato quota trecento vittorie, Lmp1, Lmp2, Dpi, F.Open, F.2, F.3, Superformula giapponese, Indylight, F.E».

- Siete la più grande fabbrica di macchine da corsa del mondo. Quante ne costruite all'anno?

«Diciamo un centinaio. Pochine, secondo lei? Be', di certo scommetto meno di quanto poteva immaginare. E sa perché? Perché adesso tanti regolamenti sono calmierati, congelano modelli e evoluzioni per ovvie ragioni di risparmio e così le macchine durano di più. Per esempio, di fatto il nostro modello Indycar vive in pratica per ben dieci anni, così come la F.Open, ossia la ex F.3, mentre le F.2 e le F.3 di nuova concezione si orientano su archi d'utilizzo triennali. In precedenza ci si muoveva realizzando vetture e modelli che teoricamente avevano una vita molto più breve. In F.3 e in F.3000 quando non c'erano i monomarca ogni anno bisognava rimetterci le mani, no?».

- Le piace questo cambiamento di filosofia? Quali desideri ha per il futuro, a parte vedere il Parma vincere lo scudetto?

«Eh! Rispondo sul versante motorsport: le dirò, in verità in senso generale il cambiamento non è mai stato così veloce come in questa epoca. E, sia che per la Dallara in senso generale che per il sottoscritto, poter continuare a imparare e a stare al passo con i tempi sinceramente è affascinante: mi sembra una cosa meravigliosa. Anche perché so che là fuori ci sono tanti competitor bravi. E che se solo t'azzardi a sentirti troppo capace, poi gli eventi ti smentiscono subito. Quindi presente e futuro possono dare soddisfazioni ma anche chiari segnali che consigliano umiltà, impegno, cautela, realismo e, soprattutto, tanta voglia di continuare ad apprendere e a sperimentare. Sempre. E vivo questa postura mentale come un privilegio, un premio stimolante, quindi il mio solo desiderio è continuare così». ●

IN F.1 NON MI STUPISCE LA VALIDITÀ DELLA HAAS PERCHÉ SO CHE LÌ LAVORANO ALLA GRANDE
GIAMPAOLO DALLARA



SUTTON-IMAGES.COM

SUTTON-IMAGES.COM





REDUCE DALL'ESPERIENZA ALLA 24 ORE USA, ALEX STILA UN BILANCIO POSITIVO. AL FUTURO NON PENSA, ANCHE SE CI SORGE SPONTANEA UN'ESORTAZIONE....

di [Mario Donnini](#)

Alessandro Zanardi è arrivato alla fine della 24 Ore di Daytona, al 32esimo posto assoluto, con la Bmw M8 insieme a Krohn, Edwards e Mostert e pare questa la notizia secca. In fondo è la prima volta nella sua vita che porta a termine una maratona sulle 24 Ore e questo è già positivo.

Certo, vedere l'auto gemella di Farfus-De Phillippi-Eng-Herta al top in classe Gtlm da una parte è stato bello, cementando l'entusiasmo dello spirito di equipe, dall'altra resta la prova provata d'un'occasione perduta. Come, quando e perché, tocca proprio ad Alex raccontarlo.

«Cominciamo però da un altro aspetto - attacca Zanna, mentre attraversa uno dei tunnel autostradali che collegano Manhattan col New Jersey - : mi rendo conto che dagli Anni '90 ho abituato gli appassionati di corse e non solo loro a cose diverse dal solito, un po' speciali, a successi particolari nei quali ho avuto il merito di osare sempre e comunque, a volte anche col conforto d'un pizzico di culo. Da qui ho ricavato onori e perfino contestazioni, specie da chi indossava una casacca diversa dalla mia. Ora alla casacca personale tengo molto perché sono sempre più orgoglioso del mio ruolo di brand ambassador Bmw e penso anche che queste mie gare in macchina servano a sperimentare sistemi ausiliari di guida che in futuro potrebbero rivelarsi utilissimi a molte persone in condizioni simili alle mie. Detto questo, non c'è niente da fare: ormai mi rendo conto d'essere andato ben oltre il concetto di sport. A Daytona una volta di più ho capito che in realtà tenendo per Alex Zanardi tifano soprattutto l'uomo e il suo percorso di vita. E stavolta, proprio dal punto di vista dell'energia positiva, il sostegno ricevuto mi ha addirittura travolto».

- Hai fatto benissimo a premettere questo. Dovevi.

«Poi, certo, vedere la sister car vincere la categoria, al di là delle congratulazioni ai cari compagni di marchio, sinceramente mi lascia un po' d'amaro in bocca. Se ci sono riusciti loro, vuol dire che potevamo ambire a qualcosa di bello anche noi, no?».

- Sei contento di quanto e come hai guidato nella

schiera



Please,
Zanna

**UNA MARATONA
PORTATA A TERMINE**

Alessandro Zanardi è giunto al termine della 24 Ore di Daytona con la Bmw M8, anche se una gara ricca di inconvenienti gli ha impedito le soddisfazioni che meritava. Pazienza, la sua presenza è stata comunque un grande successo

SUL GIRO SECCO
PAGO UN PAIO
DI DECIMI MA TUTTO
SOMMATO
MI DIFENDO
ANCORA BENONE!

ALESSANDRO ZANARDI

”

cara BMW
a Le Mans!

24 Ore di Daytona?

«In fin dei conti tra i miei compagni di equipaggio sono quello che ha guidato di più, stando in macchina più a lungo. Ho preso il volante dopo Edwards facendo un doppio stint, quindi sono stato il secondo a salire. In sintesi, ho fatto un doppio iniziale, un altro doppio a metà notte, più un ultimo stint doppio lunghissimo verso la fine, addirittura aggiungendo chilometri e chilometri a quella che doveva essere la mia tabella di marcia iniziale. E il tutto, specie nel finale, in un incredibile lago d'acqua».

- Ti sei trovato bene di notte? Quali le differenze hai notato con la tua precedente esperienza alla 24 Ore di Spa?

«Mi sono trovato bene, perché Daytona è illuminata alla perfezione. A Spa invece quando fa scuro c'è poca luce artificiale, in pratica vai coi fari, mentre nella classica americana potresti pure spegnerli e andresti via bene lo stesso... Pensa che a un certo punto alla radio mi hanno detto di accendere gli abbaglianti perché non lo avevo fatto e neanche me ne ero accorto...»

Diciamo che a Daytona il 90% della vista in pista è garantito dalle luci esterne e le tue coprono il restante 10%».

- Parliamo di tempi secchi sul giro.

«Il più veloce dei miei compagni è stato Krohn con 1'43"19».

- Non girarci attorno. Tu, invece?

«Io il mio miglior giro l'ho fatto in 1'43"3».

- Naaa, così veloce???

«Ohi, che ti credi, guarda che qualche garetta l'ho vinta, in carriera mia, eh?! Ahahaha bella, questa!!! La scrivi?».

- E certo. Però tu racconta tutti i problemi tecnici che avete avuto, almeno spieghi cosa vi ha svantaggiato.

«C'è stato un guaio al primo pit-stop. Avevamo simulato tutto, nella preparazione, però è capitata una cosa strana, non preventivata. Entrato nell'abitacolo, mentre stavo inserendo il volante, hanno messo giù la macchina e lo scossone ha fatto sì che il volante stesso uscisse dalla sede. Io l'ho subito rimesso a posto, ma intanto s'era spaccato il connettore alla colonna dello sterzo. E se in una moderna macchina da corsa si mette a fare le bizzes lo sterzo, poi non funziona più niente. Le abbiamo provate tutte, quindi col volante di scorta c'erano ancora problemi, infine rifunzionava, salvo essere oggetto di un ulteriore black out. In poche parole, abbiamo perso otto giri e, guidando come si deve siamo poi riusciti a recuperarne cinque, poi Krohn a causa di una lieve toccata con un doppiato ha accusato danni che hanno portato al cedimento di una gomma che in pratica ha massacrato la macchina, tra paraurti e carrozzeria. Non è stata mica colpa sua, no, sono cose che capitano e questo ci ha portato a pagare altri venti minuti in garage per l'interven-



UNA PRESENZA APLAUDITISSIMA

Alessandro, sopra, al momento del cambio pilota, quindi, in alto in gara e, nell'altra pagina, impegnato nella foto ricordo col suo equipaggio

to necessario a mettere a posto il tutto. Insomma, alla fine è andata così. It's racing... Sono le corse!»

- Alex, sei una delle persone al mondo che sa ricavare di più il positivo da un'esperienza agrodolce. Prova a fare di nuovo lo stesso.

«Il positivo di Daytona 2019 lo vedo ovunque. In una battuta, dico anche: chissà che un'esperienza come questa non possa aprire altre porte!».

- Ti interessa la 24 Ore di Le Mans?

«Chiesta così brutalmente, la risposta è sì. Mi interessa molto, perché no? All'inizio la Bmw mi ha chiesto: tra Daytona e Le Mans quale vuoi assaggiare? Io ho detto Daytona, in quanto la vedevo come prima tappa ideale e perché come gara volevo scoprirla e conoscerla dal vero, correndola, ma questo mica vuol dire che non mi piacerebbe pure la maratona della Sarthe, eh».

- Be' sulla lista c'è pure la 24 Ore del Nurburgring. Non ti attizzerebbe per la prima volta nella tua vita disputare una gara ufficiale sulla leggendaria Nordschleife?

«Lode e onore al 'Ring, ma sinceramente ho trop-

A DAYTONA
HO GUIDATO TANTO
E SONO CONTENTO
DEL MIO PASSO.
PECCATO PER LA
POCA FORTUNA...

ALESSANDRO ZANARDI





po rispetto per quella gara lì per ritenermi all'altezza di un compito e di una mission del genere. Ecco, uno come Roberto Ravaglia, mio storico team principal e icona Bmw, malgrado i suoi spendi di sixties (l'età, ndr) potrebbe farla ancora a occhi chiusi, quella gara lì! Io no: per affrontarla come si deve bisogna dedicarle almeno un anno di preparazione...».

- Invece, Le Mans...

«Be', diciamo che, rispondendoti su un piano squisitamente teorico, alla Sarthe correrei con la stessa macchina di Daytona, tale e quale. Però credo sia giusto puntualizzare una cosa molto importante».

- Prego.

«Non devo dimostrare niente. Sono nella posizione, per certi versi privilegiata, che nella mia vita mi consente di scegliere di fare solo cose e corse per cui provo passione vera. In ogni caso, non mi aspetto niente e non cerco nulla. Sono, questo sì, sempre pronto a cogliere opportunità nuove, quindi vedremo. Ma con curiosa serenità. E non dimenticare che comunque la Bmw ha sotto contratto piloti fortis-

simi, ai quali sul giro io pago pegno, diciamo mediamente due o tre decimi. Poi metti che nelle mie condizioni è logico guidare un po' più cauto, abbottonato e che non posso essere al loro livello, tanto che complessivamente con me in macchina in uno stint si possono perdere quei venti secondi che in maratone del genere gli altri miei compagni riescono poi comunque a recuperare strada facendo. E permettimi anche di sottolineare che Farfus - nell'equipaggio della Bmw vincente a Daytona - è stato protagonista di un miracolo di guida che ai miei occhi vale tanto quanto un mondiale vinto da Hamilton in F1 con la Mercedes. Insomma, giù il cappello nei confronti dei ragazzi della Bmw M8 vincente in Florida. E, quanto al futuro, non pretendo nulla, sono sereno e mi sento pronto a valutare le opportunità che si presenteranno. Senza mai forzare le cose e cercando poi di farle al meglio. È la storia della mia carriera e anche della mia vita».

Chiari, no? L'Alessandro Zanardi-pensiero è questo. Ma nel finale è possibile aggiungere qualcosa. La sua resta una storia di sport e di vita in piena continuity ed è impossibile mettere un punto fermo, perfino tentare seppur provvisoriamente di stilare un bilancio. È anche questo il suo fascino.

Cosa attende la Frecia di Castel Maggiore nel futuro a breve-medio termine? Davvero un clamoroso assalto alla 24 Ore di Le Mans da aggiungere ad altre paralimpiadi? Non si può certo escluderlo. Anzi, tutto il contrario. La porta è socchiusa, basterebbe accompagnarla...

È vero, Alex nell'abitacolo paga qualcosina ai migliori professionisti Bmw, ma è anche vero che in America s'è dimostrato poleman assoluto a livello d'attenzione captata, battendo perfino Alonso, sul piano del riscontro mediatico puro: muovendo praticamente mezzo mondo tra Daytona e Manhattan. E i colletti bianchi della Bmw che hanno il compito di trovare i modi più efficaci per vendere macchine, tante macchine, di questo non possono non prenderne atto. E investire, capitalizzare con scelte mirate e intelligenti il patrimonio d'umanità e dell'umanità che Alex è.

Per cui è più che lecito pensare che stiano seriamente riflettendo se dare semaforo verde a un futuro impegno di Alessandro Zanardi su M8 nella 24 Ore di Le Mans, con un impatto a livello d'opinione pubblica tale da far venire giù il teatro, tra cori, esultanza e applausi.

Staremo a vedere. Di certo sarebbe una storia bellissima, spettacolare e con quel pizzico di poesia che non guasta mai e che solo Alessandro Zanardi sa dare alle sue imprese di corsa e di vita. All'interno di quel racconto emotivamente e esistenzialmente infinito: dentro a quella che è bello e dolce definire la favola sua. ●

**ORA NON PENSO
ALLA 24 ORE
DEL NURBURGRING
MENTRE
NON ESCLUDO
ALTRO...**

ALESSANDRO ZANARDI

”



Ferrari che beffa!

Non è bastato schierare quattro piloti ufficiali come Pier Guidi, Calado, Rigon e Molina. Così come avere un team Risi perfetto nelle strategie e nei pit stop. Al Cavallino è mancata quella buona sorte necessaria a sovvertire ogni pronostico, reso sfavorevole da un B.o.P. sempre penalizzante per la 488 Gte a Daytona. Quella fortuna che ha premiato la Bmw M8, in testa per soli 25 giri su 571, ma soprattutto nei 2 finali, quando con la pioggia sempre più intensa Farfus è riuscito a balzare in testa in GtLm, prima che la gara fosse interrotta e poi definitivamente terminata. Abbiamo chiesto ad Alessandro Pier Guidi di raccontarci la gara della Rossa #62, condotta da lui per oltre 5 ore di cui 4 al mattino quando ha iniziato a piovere.

- Alessandro, bicchiere mezzo pieno o mezzo vuoto?

«Se qualcuno prima della gara mi avesse detto che arrivavamo secondi lottando costantemente per la vittoria, penso gli avrei riso in faccia. Col B.o.P. che avevamo sembrava fossimo lì solo per partecipare, invece siamo andati molto vicini a portarla a casa. Il bicchiere è mezzo pieno, ma brucia perché siamo stati in testa tante ore. La gara doveva essere interrotta molto prima, la pista sembrava un lago ed ogni volta che si ripartiva dalle bandiere gialle succedevano incidenti».

- Avevate iniziato a crederci...

«Decisamente, abbiamo fatto una gara senza errori e con strategie perfette. Credo non si potesse fare di più, come prestazione pura ci mancava mezzo secondo sul passo. Perderla così lascia l'amaro in bocca».

**ALESSANDRO
PIER GUIDI
SPIEGA COM'È
SFUMATA LA
VITTORIA IN GT
PER LA 488 DEL
TEAM RISI CHE
HA DIVISO CON
CALADO, RIGON
E MOLINA**

di [Diego Fundarò](#)

**LA GARA
DOVEVA ESSERE
INTERROTTA MOLTO
PRIMA, LA PISTA
SEMBRAVA
UN LAGO**

ALESSANDRO PIER GUIDI

”

- Avevate un equipaggio di 4 piloti sia voi che la Bmw, contrariamente a Porsche, Ford e Corvette che ne schieravano solo 3. Anche la Cadillac Wrt e la Lamborghini vincitrici di assoluta e Gtd ne schieravano 4: è solo un caso o è un fattore determinante a Daytona?

«Non ti so dire, non è una gara molto fisica e si può fare anche in 3. Ma essere 4 e tutti all'altezza dà un vantaggio in ore di riposo, il che significa meno errori e più velocità. La scelta Ferrari è stata azzeccata, ha portato solo aspetti positivi. E noi piloti ci abbiamo messo del nostro».

- Siete stati decisamente veloci e consistenti...

«Lo scorso anno non eravamo competitivi e ci hanno rinfilato 5 kg in più. Se la gara fosse stata "normale" sarebbe stato difficile giocarsela in prestazione pura. Con l'asciutto riuscivamo a restare al gancio evitando al massimo gli errori, ma sai che a Daytona all'inizio nessuno spinge al 100%, girano tutti il "manettino" nel finale. Noi invece siamo andati sempre al massimo, era l'unico modo per restare attaccati ai primi. Sul rettilineo pagavamo 8 km/h sull'asciutto, la pioggia ci ha permesso di colmare il gap. Poi è stato determinante il momento in cui hanno interrotto la gara: fosse successo prima ci avrebbe premiato e forse anche se avessero de-

UNA VITTORIA SOLO ACCAREZZATA

Non sono bastati 4 piloti ufficiali e neanche avere un team Risi perfetto nelle strategie e nei pit stop: alla 488 è mancata anche quella buonasorte necessaria per sovvertire ogni pronostico reso sfavorevole da un Bop sempre penalizzante per la Gte del Cavallino a Daytona



ciso di proseguire. Mancavano ancora 2 ore e poteva succedere di tutto».

- Archiviata Daytona si guarda al proseguo della Superstagione Wec. Tu e Calado avete ancora speranze di riconfermarvi campioni?

«Realisticamente è molto difficile, ci vorrebbe quella fortuna che ci è mancata a Spa e soprattutto alla Fuji, dove senza una foratura avremmo vinto. Dobbiamo sperare in uno zero della Porsche di Estre e Christensen. Nelle prossime 3 gare, 2 sono lunghe e assegnano più punti, ma anche facendo bottino pieno se loro si piazzano sempre non li riprendiamo. Sarei già contento di vincere una gara, anzi punterei tutto sulla 24 Ore di Le Mans. Il B.o.P. automatico a Sebring e Spa non modificherà le cose, mentre a Le Mans ce ne sarà uno apposito e sarebbe ora che fosse equo. Ci correrò per la quarta volta, vorrei finalmente salire sul podio».

- Con sole 3 gare Wec sai già come completerai la stagione?

«Ancora non so con esattezza, ma di certo farò altre gare. A inizio anno ho corso a Buriram nell'ALMS; ho fatto la pole, ma ancora prima di partire dovevamo già pagare un drive through a causa di una infrazione in pit lane da parte di Francesco Piovanelti al momento di andarsi a schierare». ●

SIAMO SEMPRE
ANDATI AL
MASSIMO: ERA
L'UNICO MODO PER
STARE ATTACCATI
AI PRIMI

ALESSANDRO PIER GUIDI

”





Huracan della Florida

SECONDA VITTORIA DI FILA DELLA LAMBORGHINI IN CLASSE GTD. LA GT3 EVO AL DEBUTTO CENTRA SUBITO IL SUCCESSO. SANNA: «VOGLIAMO RIPETERCI ANCHE A SEBRING. CI MANCA SOLO SPA»

DAYTONA
INTERNATIONAL SPEEDWAY



L'UNICO COSTRUTTORE AD AVER VINTO DUE VOLTE IN GTD A DAYTONA

Seconda vittoria di fila in GTD a Daytona per la Lamborghini. A regalare il successo la debuttante Huracán GT3 Evo del team Grasser di Bortolotti-Engelhart, Ineichen e Breukers

di Dario Lucchese

Lamborghini vince al debutto. Era successo già nel 2015, quando Fabio Babini, Andrew Palmer e Jeroen Mul avevano portato in trionfo la Huracán Gt3 nella prima gara di Monza della Blancpain Endurance Series. Quattro anni dopo la storia si è ripetuta. Stessa squadra, il Grasser Racing Team, ma un contesto differente: quello della 24 Ore di Daytona. Prima uscita e successo in America per la vettura della Casa di Sant'Agata Bolognese nella versione Evo. Una vittoria che segna anche una pietra miliare nella storia del classico appuntamento della Florida, perché giunge a distanza di 12 mesi esatti da quella ottenuta appunto nel gennaio 2018 dal "factory driver" Mirko Bortolotti, in equipaggio con Rik Breukers, Rolf Ineichen e Franck Perera. Lamborghini diventa così l'unico costruttore ad essersi imposto per due volte (di fila) nella 24 Ore di Daytona in classe Gtd. Un'impresa firmata ancora una volta dalla squadra austriaca, con Bortolotti, Breukers e Ineichen nuovamente sul gradino più alto del podio, con l'unica variabile di Christian Engelhart. Il tedesco, assieme al pilota italiano, ha giocato un ruolo fondamentale. Ma in generale sono stati diversi gli elementi che hanno consentito di celebrare questa vittoria, in una gara condizionata non poco anche dal meteo. Giusto per ricapitolare, dopo avere ottenuto il quinto miglior tempo in qualifica, la "Lambo" numero 11 già nelle fasi iniziali è stata costretta a scontare ben tre minuti e 40 secondi per una serie di penalità accumulate da Breukers. Un handicap non indifferente, che l'ha portata a perdere un giro sui primi. Con Ineichen e l'olandese (risalito addirittura terzo nel corso della settimana) autori in seguito di un ottimo recupero, la vera svolta si è avuta quando ad entrare in pista sono stati proprio i "pesi massimi". Alias Bortolotti e Engelhart. Il trentino, come è suo solito, ha pestato di brutto, andando a prendere chi c'era davanti. Poco prima dell'alba, il diluvio universale e la bandiera rossa. Tutti col fiato sospeso per circa due ore, ovvero il tempo per il quale è stata interrotta la gara. Una gara che alla ripartenza si è trasformata in una sorta di lotteria, con la pista sempre bagnata e una sequenza impressionante di contatti. A rimetterci in questo frangente è stato Taylor Proto, coinvolto in un grosso incidente con l'altra Huracán Gt3 Evo della Ebimotors che divideva con Giacomo Altoè, Babini e Emanuele Busnelli. Discorso simile per Ryan Hardwick (campione Am del Super Trofeo Nord America) e vincitore della World Final di Vallelunga), fermato da un detrito che ha danneggiato il radiatore dell'olio della Lamborghini del Paul Miller Racing, il quale per l'occasione condivideva l'abitacolo con Andrea Caldarelli, Corey Lewis e Bryan Sellers.

Intanto Bortolotti ha dovuto inventariare anche una foratura e la conseguente sosta ai box, dopo essere stato tamponato da una Ford. L'ultimo acuto è stato di Engelhart, autore di un'ulteriore rimonta che dall'undicesima posizione gli ha permesso di balzare al comando prima che venisse esposta per la seconda volta la bandiera rossa, decretando la fine dei giochi con due ore di anticipo. In quel momento il vantaggio della Huracán Gt3 Evo del Grt era di oltre cinque secondi nei confronti della Audi di Ricky Feller, Daniel Morad, Chris Mies e Dries Vanthoor. Tanto quanto è bastato ad esultare una volta di più. L'avventura a stelle e strisce parte dunque con il piede giusto. Lo scorso anno era arrivato, proprio con il Paul Miller Racing, il titolo Piloti (conquistato da Sellers e Madison Snow), Team e Costruttori. La squadra americana aveva fatto sua anche la 12 Ore di Sebring, ovvero il prossimo obiettivo Lamborghini.

Le parole di Domenicali

Stefano Domenicali ha festeggiato con i suoi uomini questo secondo trionfo nella classica gara americana. «Vincere a Daytona è speciale. Ma vincere per la seconda volta consecutiva rimarrà negli annali del motorsport - ha commentato il Chairman e Ceo di Automobili Lamborghini - Inoltre, non poteva esserci miglior debutto per la nostra Huracán Gt3 Evo, erede di una vettura che ci ha dato tante soddisfazioni negli scorsi anni. E che fin da subito si è dimostrata competitiva quanto affidabile in una gara difficile sia per la durata, sia per il valore degli avversari, che per le condizioni meteo decisamente avverse. Inoltre gli Stati Uniti rappresentano il primo mercato per Lamborghini e questo successo non può che aumentare la nostra soddisfazione. Tuttavia è già tempo di guardare alle prossime sfide. Quando si vince si festeggia alla sera e la mattina dopo si è già al lavoro per l'appuntamento successivo. Noi non ci sediamo mai sugli allori e siamo già concentrati sul prossimo obiettivo».

Il parere di Giorgio Sanna

«Eravamo partiti con l'obiettivo di vincere, pur se con tanti punti di domanda. In fondo però consapevoli di avere fatto un buon lavoro sulla nuova macchina. Ero sereno, anche perché solo lo scorso anno abbiamo completato 20.000 chilometri di test, simulando durante l'inverno sul circuito del Paul Ricard una 24 ore. Le squadre hanno seguito bene le nostre linee guida e sapevamo di potere contare su degli equipaggi molto interessanti - Giorgio Sanna, Head of Motorsport di Lamborghini, spiega così il modo in cui si è costruita la vittoria nella gara di Daytona - Squadra Corse di anno in anno impara dagli errori, ma si migliora costantemente come struttura, organizzazione e metodo di lavoro. Questo successo è il risultato dell'impegno profuso nel corso delle ultime stagioni. Ciò nonostante eravamo ben consapevoli che una 24 ore è sempre un terrore a lotto, specialmente nelle gare americane in cui regolamento è fatto per tener vivo lo spettacolo sino alla fine. Vedi, per fare un esempio, la possibilità di sdoppiarsi con la safety-car. Un elemento determinante è stato il fatto di non avere mai mol-



DAVERO
NON POTEVA
ESSERCI MIGLIOR
DEBUTTO PER LA
NOSTRA HURACAN
GT3 EVO

STEFANO DOMENICALI

”

lato. Con l'acqua, Bortolotti e Engelhart hanno fatto la differenza, annullando il "gap" che avevamo accumulato per via di tanti imprevisti e portandosi in testa prima che venisse giustamente esposta la bandiera rossa. In generale non abbiamo tanto lavorato sulla performance, ma sulla guidabilità della vettura. La nuova Evo si è dimostrata competitiva e al tempo stesso più "fruibile", riuscendo ad assottigliare la differenza in termini di prestazioni tra Pro e gentleman e tra i vari team Lambo con differenti livelli di esperienza. E i risultati si sono visti subito. Il nostro prossimo obiettivo è Sebring, dove speriamo di ripetere il risultato dello scorso anno. La pista è super selettiva per la meccanica e rappresenta pertanto un ulteriore banco di prova. Poi





punteremo ovviamente alla vittoria nella 24 di Spa, che al momento è quella che ci manca».

Huracán Gt3 Evo: concentrato di tecnologia

Con la Huracán Gt3 Evo, Lamborghini rilancia la sfida nel panorama internazionale. Un percorso che prosegue, sempre sulla scia dei numerosi successi conquistati nel corso delle ultime quattro stagioni (12 i titoli messi a segno solo nel 2018 nei vari campionati Gran Turismo). Il lavoro di progettazione della nuova vettura, concepita in collaborazione con Dallara, è durato oltre un anno. Spinta sempre dal motore V10 aspirato di 5.2 litri derivato dal propulsore HP che equipaggia le Huracán stradali di ultima generazione, questo esemplare presenta

**UNA 24 ORE
ANOMALA. UNA
VOLTA ERAVAMO
PRIMI E UN'ALTRA
VENTESIMI. IN
CONDIZIONI
ESTREME CONTAVA
SOPRAVVIVERE**

MIRCO BORTOLOTTI

”

PER LE ALTRE LAMBO ALTERNE FORTUNE

Oltre la vittoria della Huracán Gt3 Evo di Graesser Racing non hanno avuto altrettanta fortuna le altre due Lamborghini al via sotto le insegne dei team Ebimotors e Paul Miller Racing: entrambe hanno avuto alterne fortune chiudendo nella retrovie della classifica

un maggiore carico aerodinamico e, di conseguenza, una stabilità più elevata. La cinematica delle sospensioni anteriori è stata modificata. Aggiornamenti sono stati apportati anche sull'asse posteriore. Diversi sono gli ammortizzatori Öhlins (a quattro vie), mentre sul fronte dell'elettronica è stato introdotto l'Electro Hydraulic Power Steering, già positivamente testato sulla Lamborghini Huracán Super Trofeo Evo. Nuovo anche il sistema di abs della Bosch. Di alto livello in generale è la componentistica, come l'impianto frenante fornito dalla TM Performance. Infine, più comodo e sicuro è l'abitacolo.

Bortolotti fa la differenza

Un inizio di stagione che ricalca in tutto e per tutto quello dello scorso anno per Mirko Bortolotti. Il 2019 si è aperto con la seconda pole consecutiva ottenuta a metà gennaio nella 24 Ore di Dubai con la Huracán Gt3 ancora nella versione non aggiornata. Quarto negli Emirati Arabi assieme a Engelhart e ai fratelli Mark e Rolf Ineichen, il campione 2017 della Blancpain Gt Series è stato sicuramente un uomo chiave di questo trionfo americano. Alla sua quarta partecipazione nella gara di Daytona, Bortolotti ha dimostrato una volta di più tutto il suo carattere. *«Vincere di nuovo una gara speciale come questa, alla quale tengo parecchio, è stata una sensazione forte. Diversa tuttavia da quella che avevo provato lo scorso anno. La gara del 2018 è stata regolare, con pochissimi "full course yellow". Quest'anno volevamo riprovarci, pur portando al debutto la nuova vettura. E alla fine è successo di tutto e di più. Una 24 Ore anomala. Una volta eravamo primi e un'altra ventesimi. In condizioni estreme contava "sopravvivere". Credo che sia stato giusto dare la bandiera rossa. Dietro la safety car, a 50 all'ora si finiva in acquaplaning e ad ogni ripartenza si verificava un incidente. La Huracán Gt3 Evo è stata impeccabile. Le basi sono quelle del modello precedente, ma con delle modifiche soprattutto a livello aerodinamico che facilitano la guida a noi piloti. Sapevamo in quale area migliorare e siamo riusciti a farlo bene. È stato un debutto semplicemente perfetto».* ●





IL FASCINO DI MOUNT PANORAMA

A sinistra la Porsche vincitrice sul circuito di Mount Panorama. In basso fanno festa sul podio Campbell-Olsen e Werner. In questa foto la Bentley giunta ottava. Nell'altra pagina in alto Liberati (giunto 7° sulla Nissan assieme a Imperatori e Jarvis) e in basso Marciello giunto 3° sulla Amg in equipaggio con Buhk e Gotz



Porsche fa il blitz

BATHURST - Dal dominio iniziale delle Mercedes alla vittoria ottenuta dopo un finale ricco di suspense dalla Porsche; quella sui cui si sono alternati Matt Campbell, Dennis Olsen ed il "factory driver" Dirk Werner. L'equipaggio della Ebm (il nuovo team guidato da Earl Bamber) si è imposto nella 12 Ore di Bathurst, primo dei cinque appuntamenti dell'Intercontinental Gt Challenge 2019. Un successo, che è anche il primo di una vettura della Casa di Stoccarda nella gara australiana, sancito al traguardo dall'incredibile vantaggio di soli 3"441 nei confronti della Aston Martin V12 di Jake Dennis. L'inglese della R-Motorsport, che si è alternato al volante con Marvin Kirchhoefer e Matthieu Vaxiviere, è stato superato da Campbell, autore di una straordinaria manovra alla Forrest's Elbow, quando mancavano nove minuti dallo scadere del tempo. Lo stesso Campbell che, protagonista di una generosa rimonta, era stato protagonista poco prima di un contatto con la Bmw M6 di Chaz Moster. Incidente che dopo l'arrivo ha tenuto tutti col fiato so-

**CAMPBELL,
OLSEN E WERNER
REGALANO
ALLA CASA
DI STOCCARDA
IL PRIMO CENTRO
NELLA CLASSICA
12 ORE
AUSTRALIANA.
MARCIELLO
CHIUDE
SUL PODIO**

di **Dario Lucchese**



speso per un possibile provvedimento da parte dei commissari sportivi.

"Allarme" in seguito tuttavia rientrato, sancendo definitivamente la classifica, con l'australiano del Team Schnitzer (per l'occasione affiancato da Augusto Farfus e Martin Tomczyk), alla fine quinto. La vettura bavarese si era portata in testa intorno alla quarta ora, rimanendoci sino alla sesta. Guardando la classifica, con otto differenti marchi nelle prime dieci posizioni ed un distacco contenuto entro i due giri, se ne deduce il livello di competitività di questa edizione.

Come già detto, ad aprire erano state le Mercedes. Anzi la Aston, quella che Dennis era riuscito a piazzare



MARCIELLO E LIBERATI

Due italiani in evidenza

Due gli italiani che si sono messi in luce nella 12 Ore di Bathurst di quest'anno. Una conferma è arrivata da Raffaele Marciello, che nella passata edizione aveva conquistato il secondo posto con la Mercedes del Team Sunenergy1. Ancora un podio per il campione 2018 della Blancpain Gt Sprint e vincitore del titolo "overall" della serie continentale di Sro Motorsports, il quale nella circostanza ha avuto anche il privilegio di partire dalla pole centrando appunto il terzo posto finale. Alla sua prima esperienza sul circuito di Mount Panorama, a impressionare positivamente è stato anche Edoardo Liberati. Il romano, lo scorso anno tra i protagonisti della Blancpain Gt Series Asia con la Nissan, si è alternato al volante della Gt-R Nismo della Kc Motorgroup con due piloti del calibro di Alexandre Imperatori e Oliver Jarvis, assieme ai quali ha concluso settimana. «È stata la gara più difficile della mia vita, in condizioni davvero stremanti per via del grande caldo - ha commentato Liberati - Eravamo arrivati anche ad occupare la prima posizione e se non fosse stato per alcuni inconvenienti avremmo potuto puntare sicuramente alla vittoria».



12 ORE BATHURST

Bathurst, 2-3 febbraio 2019

Assoluta: 1. Werner-Olsen-Campbell (Porsche 911 Gt3-R) 312 giri in 12h02'08"406; 2. Dennis-Vaxiviere-Kirchhofer (Aston Martin Vantage) a 3"441; 3. Buhk-Marciello-Götz (Mercedes Amg-Gt3) a 7"594; 4. Lowndes-Whincup-van Gisbergen (Mercedes Amg-Gt3) a 7"798; 5. Farfus-Mostert-Tomczyk (Bmw M6 Gt3) a 8"916; 6. Soucek-Soulet-Abril (Bentley Continental Gt3) a 12"501; 7. Imperatori-Jarvis-Liberati (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 51"090; 8. Kane-Gounon-Pepper (Bentley Continental Gt3) a 1 giro; 9. Dalla Lana-Lamy-M. Lauda (Ferrari 488 Gt3) a 2 giri; 10. Hazelwood-Lago-Russell (Audi R8 Lms) a 4 giri; 11. Cini-Holdsworth-Fiore (Audi R8 Lms) a 5 giri; 12. Deitz-Westwood-McConville-D'Alberto (Lamborghini Huracán Gt3) a 5 giri; 13. Griffith-Buurman-Nielsen (Mercedes Amg-Gt3) a 6 giri; 14. Mies-Haase-Winkelhock (Audi R8 Lms) a 8 giri; 15. Chiyo-Matsuda-Burdon (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 11 giri; 16. S. Grove-B. Grove-Barker (Porsche 911 Gt3 Cup) a 13 giri; 17. Hargraves-Jilesen-Owen (Marc Car II V8) a 30 giri; 18. Foster-Slade-Percat (Ferrari 488 Gt3) a 33 giri; 19. Van der Drift-Tressider-Bao-Hamprecht (Porsche 911 Gt3 Cup) a 33 giri; 20. McMillan-Wood-Lillie-Barbour (Ktm X-Bow Gt4) a 34 giri; 21. Jorgensen-Strom-McLeod (Bmw M4 Gt4) a 35 giri; 22. Schumacher-Vernon-Love (Ginetta G55 Gt4) a 46 giri; 23. Walls-Luff-Watson (McLaren 650S) a 52 giri.

Giro più veloce: il 300° di Chiyo-Matsuda-Burdon in 2'03"538.

zare in pole al termine dello Shootout riservato ai migliori dieci della sessione di qualifica. La vettura della squadra svizzera ha tuttavia subito una penalità, per avere infranto nel corso della Q1 il limite di velocità in corsia box, in seguito "rimarcata" da una veniale irregolarità tecnica concernente l'omologazione del motore.

Questo ha permesso a Raffaele Marciello di partire davanti a tutti con la Amg-Gt3 del GruppeM Racing, team al debutto nella 12 Ore di Bathurst. Un esordio che il pilota italiano ha festeggiato assieme a Maxi Buhk e Maximilian Götz con il podio. Ciò nonostante, a issarsi al comando durante la seconda ora era stata l'altra Mercedes del Craft Bamboo Black Falcon, che si avviava dalla prima fila con Maro Engel e poi condotta sapientemente da Luca Stolz e Gary Paffett. Per loro è giunto però inesorabile il ritiro nel corso dell'ottava ora.

Il miglior decimo posto di Todd Hazelwood, Roger Lago e David Russell rappresenta una magra consolazione per la Audi, che aveva vinto nel 2018 con il Team Wrt. Bene la nuova Bentley (la casa inglese celebra quest'anno un secolo di vita), sesta con Vincent Abril, Andy Soucek e Maxime Soulet. Due posizioni più indietro ha concluso l'altra Continental Gt3 di Jules Gounon, Steven Kane e Jordan Pepper. Tra loro si è inserita la prima Nissan, quella di Oliver Jarvis, Alexandre Imperatori ed Edoardo Liberati, secondo tra gli italiani al via. Nona la prima Ferrari 488 Gt3 schierata dalla Spirit of Race ed affidata a Paul Dalla Lana, Pedro Lamy e Mathias Lauda. ●

F4 UAE

ABU DHABI

Nannini firma altre 2 vittorie

ABU DHABI - Tre vittorie nei primi due appuntamenti e ancora leadership di campionato per Matteo Nannini nella Formula 4 Uae. Il romagnolo, dopo avere conquistato la pole ed un successo nell'apertura di Dubai, ha messo a segno altre due affermazioni in occasione del secondo round della serie che si è disputato sul circuito Yas Marina. Un fine settimana, quello di Abu Dhabi, che lo ha visto nuovamente protagonista. Suo il secondo migliore responso al termine della sessione di qualifica, dopo che un problema allo sterzo gli aveva impedito di completare un adeguato numero di giri nel corso delle libere del mattino. In gara-1 il 15enne pilota del team Xcel Motorsport è tuttavia riuscito ad infilare subito il poleman Joshua Duerksen, andando in testa e controllando poi la situazione anche quando è stata chiamata in causa per alcune tornate la safety car. Nannini ha bissato in questo modo la vittoria ottenuta a metà gennaio sulla pista di Dubai, anche in quella circostanza nella prima gara del weekend. Quindi ancora un podio in gara-2, quando ha concluso terzo (approfittando di una penalità inflitta al tedesco Lucas Roy e determinata da un "taglio") dopo essersi avviato sesto in virtù dell'inversione della griglia. In gara-3 Nannini è stato ancora regolare e ha chiuso quinto. Ciliegina sulla torta la vittoria conquistata nella gara conclusiva. Un successo che gli ha permesso di confermarsi in testa alla classifica con quattro punti di vantaggio sullo stesso Duerksen. Per l'altro italiano Nicola Marinangeli è arrivato invece un miglior non piazzamento in gara-1.

Dario Lucchese



Dovesicorre

VELOCITÀ

9-10 febbraio

FTOYOTA

a Manfredi

www.toyota.co.nz

RALLY

8-10 febbraio

RONDE

Rally Val Merula - 6ª edizione

www.sportinfinity.it

RACEDAY E STORICO

Rally della Val d'Orcia
1° Rally Storico della Val d'Orcia

www.radicofaninmotorsport.it

GHIACCIO

9-10 febbraio

THE ICE CHALLENGE
a Pragelato

www.icechallenge.it

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

**AUTO
SPRINT**

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI-Lettera aperta:

"Da sempre, la passione delle corse, fa parte del nostro DNA. Ne abbiamo fatto il nostro sport, il nostro lavoro, il nostro passatempo preferito. Insomma, attorno al mondo delle corse, gira tutta la nostra vita. Ma questa volta, vi vogliamo parlare di una cosa un po' diversa, vi vogliamo parlare di una "Corsa per la Vita", e cioè quella che Calogero Gliozzo, giovane ragazzo di Nissoria (EN), sta "correndo" in questi ultimi mesi. Calogero, purtroppo, è affetto da un brutto male, e le sue speranze sono oramai legate ad una costosissima cura in America. La sua famiglia, da sola non può farcela, ed ha bisogno dell'aiuto di tutti noi. Cosa possiamo fare? Semplice, una piccola donazione per una grande causa.

A seguire i vari contatti utili. www.gofundme.com/aiutiamo-calogero - [facebook.com/calogero.gliozzo](https://www.facebook.com/calogero.gliozzo). Per una vostra eventuale donazione: IBAN: IT42Y030691130310000007061 Intestatario Calogero Gliozzo. Causale: Donazione Libera per spese mediche.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

**AUTO
SPRINT**

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Registro presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPIITRXXX).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

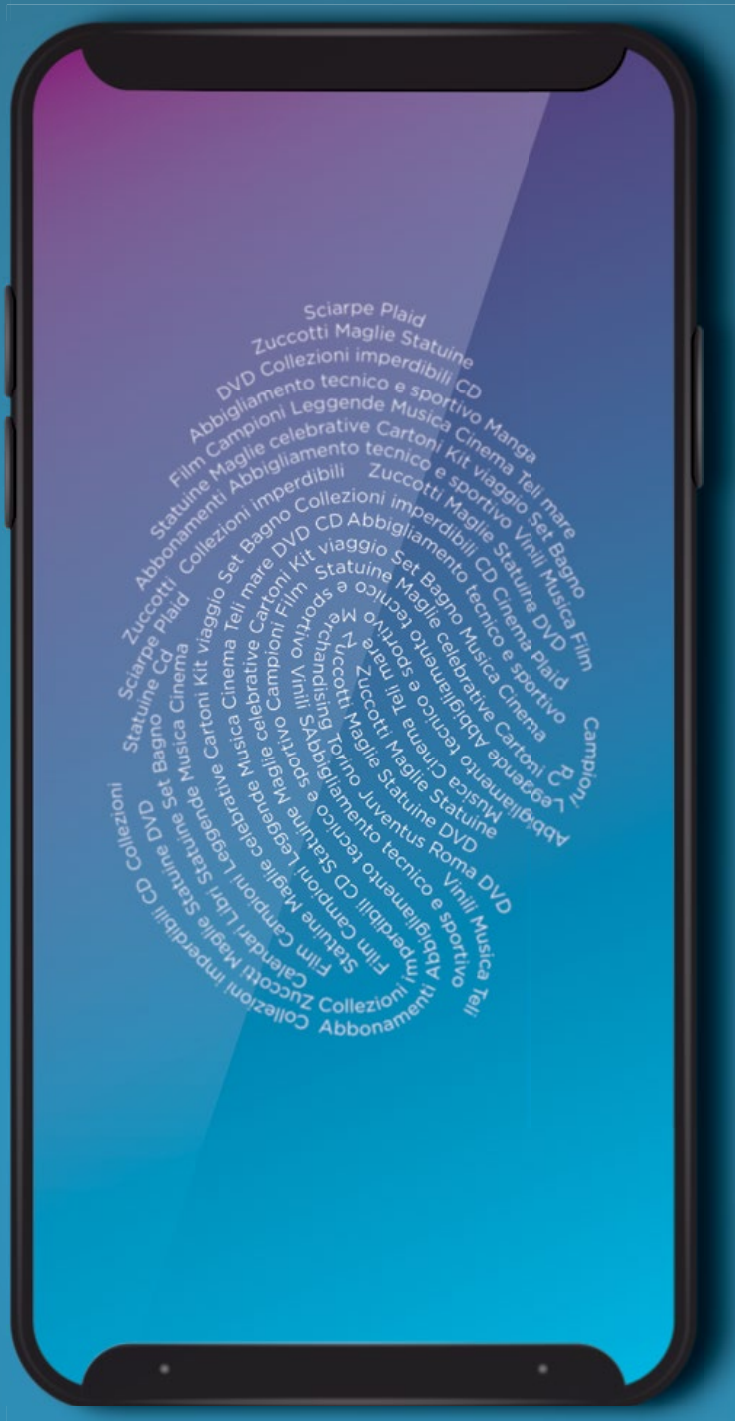
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO
ALLA FIEG FEDERAZIONE
ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018





INIZIATIVE EDITORIALI, ABBIGLIAMENTO SPORTIVO E MERCHANDISING.
TUTTI I PRODOTTI A PORTATA DI DITO.

Su TuttosportStore trovi le iniziative editoriali del tuo quotidiano sportivo.
Vai su **tuttosportstore.com** e inizia lo shopping!

TUTTOSPORTSTORE



Per il 2° anno di fila in F.E

Per il secondo anno consecutivo Lotterer si presenta al via del campionato di F.E. Dopo tre round il tedesco di Ds Techeetah occupa la nona piazza nella classifica riservata ai piloti

Lotterer si su

ANCORA A CACCIA DELLA PRIMA VITTORIA IN F.E IL TALENTUOSO TEDESCO RACCONTA CHE COSA SI ASPETTA DA STAGIONE 5

Alessandro Bucci

Tra i personaggi più eclettici, simpatici e talentuosi del circus full-electric troviamo senza dubbio il tedesco André Lotterer, veterano del motorsport internazionale con alle spalle importanti vittorie

in seno al team Audi nel mondo Endurance. Ben tre i successi colti alla 24 Ore di Le Mans (rispettivamente 2011, 2012 e 2014), dividendo i trionfi per la casa delle quattro anelle con Marcel Fassler e Benoit Treluyer all'interno di gare memorabili. Visto in F.1 per una fugace apparizione in quel di Spa-Francorchamps con Caterham nel 2014, chiamato a sostituire il nipponico Kamui Kobayashi, André milita in Formula

”

Abbiamo perso buone possibilità anche di fare doppietta con Ds

André Lotterer

E dalla scorsa stagione condividendo il box della DS Techeetah con l'amico e campione in carica Jean-Eric Vergne, formando un tandem davvero invidiabile per talento, chimica e affiatamento.



ela



Il pilota di Duisburg, ottavo lo scorso anno ed autore di due bei podi (secondo a Santiago e terzo a Roma) si è rivelato, sfortunatamente per lui, una pedina fondamentale nella sconfitta patita dal team cinese contro Audi Sport Abt a New York, commettendo partenza anticipata in gara 2 e rimediando uno stop & go 'fatale' per le sorti iridate di Techeetah. Il secondo campionato in Formula E sembra essere iniziato con luci ed ombre per Lotterer, autore di due finali a punti tra l'Eprix arabo e quello marocchino, disputando una bella gara a Santiago sino al calo di potenza che ha costretto il nostro a lottare con il coltello tra i denti per giungere al traguardo, in una corsa che ha totalizzato ben otto ritirati. L'Eprix cileno è stata occasione per approfondire l'avventura di Lotterer nel mondo dell'eletto-show, trovando un ragazzo piuttosto affascinato dalle potenzialità che la serie condotta da Alejandro Agag è in grado di offrire.

- André, l'Eprix di Santiago non è stato certo dei più facili per voi...

«Direi proprio di no, sfortunatamente. Nelle qualifiche siamo scesi in pista con il gruppo 1 quando la pista era davvero molto sporca e questo non mi sembra giusto a livello di sistema. Insomma, avevamo fatto tutto il possibile per assicurarci una buona posizione e invece ci siamo ritrovati a scattare dalla quattordicesima piazza».

- Che è successo in gara?

«Stavo risalendo il gruppo e le cose stavano mettendosi bene, visto che avevo più energia e velocità delle macchine intorno a me. Stavo puntando alla quinta posizione, ma poi ho subito un calo di potenza dovuta alle alte temperature e siamo stati costretti a risparmiare per poter finire la gara. E' molto deludente finire così vicino alla zona punti senza centrarla, perché avevamo il potenziale per fare bene in corsa. Naturalmente al nostro ritorno analizzeremo tutti i dati per capire cosa è andato storto in modo da rifarci subito in Messico».

- Ti piace il nuovo circuito di Santiago?

«Prima di recarmi in Cile avevo provato la pista solamente al simulatore e ammetto che mi ispirava. Il disegno della pista è cambiato molto rispetto allo scorso anno ed è stato davvero bello scoprire il circuito tratto per tratto. Nella versione 2019 lo spazio in alcune parti non era molto ampio e, per quanto riguarda il layout, sembra un mix tra Berlino e Città del Messico».

- Quali parti ti hanno messo maggiormente in difficoltà?

«La chicane tra curva 8-10 dopo il primo settore è stata piuttosto impegnativa. Anche le due hairpin nel settore finale mi hanno messo a dura prova, richiedendo delle manovre atipiche. In quei tratti devi massimizzare le velocità minime inoltre».

- Sei soddisfatto del tuo inizio di stagione?

«Diciamo che provo un mix di sensazioni a riguardo. Il potenziale della vettura è decisamente buono, anche se avremmo potuto sfruttarlo maggiormente. Purtroppo diverse penalità che abbiamo rimediato ci hanno complicato la vita, costringendoci a recuperare terreno e ammetto che abbiamo perso delle buone opportunità, anche di

Bel passato alle spalle

Messo alle spalle un passato fatto di F.1 e soprattutto gare endurance, André Lotterer ha trovato una nuova casa in Formula E



Mi sento fortunato a correre in F.E anche se un po' mi manca l'endurance

André Lotterer

doppietta. Penso a Marrakech ad esempio, dove ho mancato le qualifiche dovendo partire dal fondo recuperando di gran carriera. Ero fiducioso riguardo a Santiago e sapevo di avere un'ottima vettura tra le mani. Ho spremuto tutto il suo potenziale».

- Che ne pensi dell'attack mode, tra le novità del 2019?

«Lo trovo molto positivo, penso che aiuti ad incrementare lo spettacolo, che è già ad un buonissimo livello in Formula E. Il supporto fornito dagli ingegneri affinché venga rispettato il tempo del suo impiego lo rendono anche più credibile. L'attack mode aumenta le possibilità di sorpasso e ammetto che inizialmente era un po' complesso per noi piloti sfruttarlo in modo corretto, ma dopo pochi Eprix ci siamo già impraticati maggiormente e anche sulla vettura possiamo gestire il loop dell'attack mode in modo proficuo».

- Se prendiamo una vettura Gen2 ed una precedente, quali differenze maggiori troviamo?

«Sono davvero due macchine differenti, prima di tutto perché le Gen2 non richiedono di essere cambiate durante la corsa, uno step davvero epo-



cale, anche e soprattutto per quanto riguarda le procedure legate ad essa ed alla corsa. Le nuove vetture sono molto più bilanciate da guidare e il BBW consente una frenata elettronica programmata, evitando che i piloti debbano cambiare la ripartizione di frenata manualmente. La programmazione si riferisce anche allo stato di carica della batteria facendo in modo che il retrotreno risponda sempre al meglio e, premendo differenti bottoni sul volante, possiamo richiamare lo stile di frenata ideale a seconda dell'occorrenza. Penso si tratti di una buona evoluzione che permette una miglior guida e anche uno stile di guida molto aggressivo. La scocca delle vetture Gen2 è molto robusto e ci consente di duellare tenacemente soprattutto a centro gruppo, inscenando duelli energici ruota a ruota e rimonte spettacolari».

- Sei tra i piloti più rappresentativi nella storia del mondo endurance. Quali aspetti di quel mondo ti mancano maggiormente?

«Mi manca molto condividere la vettura con il compagno di squadra. Ammetto che in Audi ero abbastanza viziato, avendo al mio fianco il mio migliore amico (ride). Provo nostalgia delle gare di-



Mi auguro di poter alzare presto la coppa del vincitore

Andrè Lotterer

sputate a Le Mans, davvero uniche, dotate di una grande atmosfera. Sviluppare e pilotare le vetture LMP1 era decisamente complesso, ma al contempo molto soddisfacente. Credo mi manchino molti aspetti del mondo endurance, ma mi sento fortunato a gareggiare in F.E con DS Techeetah al fianco di JEV, con il quale ho un ottimo rapporto professionale e umano. Spendiamo molto tempo a lavorare sul perfezionamento e lo sviluppo della vettura e trascorriamo anche tanti momenti assieme, per aumentare la nostra chimica ed essere pronti a spingere al massimo entrambi. Certo, il campionato di Formula E prevede corse all'incirca ogni due settimane e le gare non durano 24 ore e (almeno per ora) non corriamo in notturna, ma tutto sommato ci sono comunque delle similitudini trattandosi di automobilismo».

- Pensi che nel 2019 riuscirai a conquistare la tanto agognata prima vittoria in Formula E?

«Lo spero tanto, ma è sempre meglio non avere eccessi di sicurezza (ride). Sono certo che spingeremo al massimo valorizzando al meglio il nostro potenziale e mi auguro che potrò alzare presto la coppa del vincitore».

La scomparsa di Lucio De Sanctis

SI È SPENTO A 83 ANNI IL FIGLIO DEL SOR GINO, VALENTE COSTRUTTORE DELLE OMONIME VETTURE CHE HANNO SEGNATO UN'EPOCA EROICA DELLE CORSE, DAGLI ANNI '50 E FINO AGLI ANNI '70

Si è spento a 83 anni, Lucio De Sanctis, figlio del leggendario Sor Gino - col Sor in funzione di simpatico parapredicato romanesco -, il "mago di via Arno", ossia l'erede ideale e reale del costruttore delle omonime e apprezzatissime vetture che seppero crearsi un mercato, una storia e immensi apprezzamenti tra gli Anni '50, '60 e '70. Facendo correre e molto spesso vincere centinaia e centinaia di piloti, dalla F.850 alla F.Junior, passando per Sport, Formula 2, 3 e Turismo.

La passione, la preparazione e l'esperienza di Lucio si ponevano in stupenda continuità con quelle dell'illustre genitore. Non solo era stato prim'attore e attivissimo nell'assistenza sui campi di gara - valido pilota e raffinato designer - ma il suo apporto fattivo arrivava e estrinsecarsi anche nelle doti di finissimo collaudatore dei modelli da avviare alle

AMOREVOLE ATTENZIONE

Lucio De Sanctis in fase d'assistenza sui campi di gara. Il compito che amava e che sapeva svolgere alla perfezione, negli interessi del marchio paterno e anche in ossequio a una passione infinita

competizioni vere e proprie.

Quando il marchio De Sanctis era divenuto una gemma del patrimonio storico, Lucio si era impegnato nella conservazione della specie, anche in occasione dell'organizzazione di eventi quali il "De Sanctis Day".

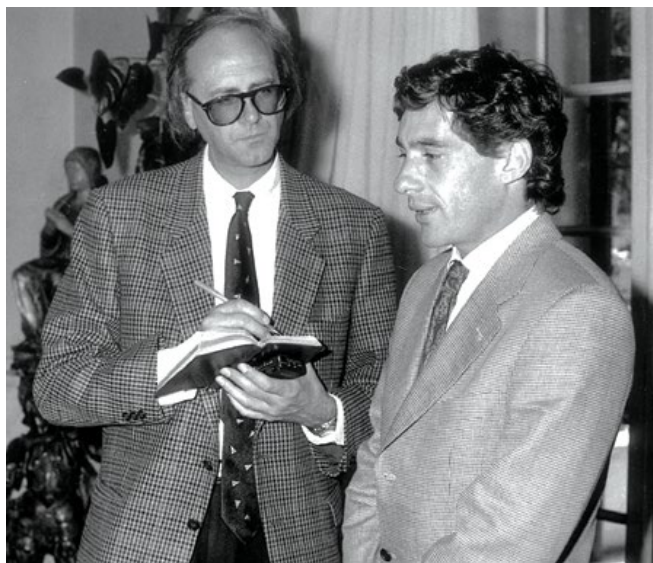
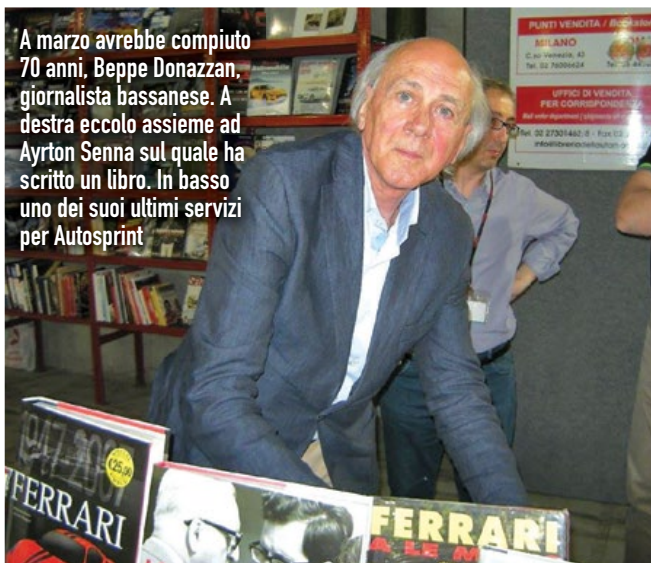
"De Sanctis-Roma-" c'era scritto semplicemente tra le razze dei volanti di alcune tra le più belle e competitive vetture degli anni ruggenti delle corse immediatamente a ridosso delle categorie più esasperate, vero e stupendo punto di riferimento per un meraviglioso mucchio selvaggio di piloti.

E la scomparsa dei uno dei protagonisti e dei testimoni preziosi di quella civiltà rende tutti i veri appassionati del motorsport più poveri. Addio, Sor Lucio.

Mario Donnini



A marzo avrebbe compiuto 70 anni, Beppe Donazzan, giornalista bassanese. A destra eccolo assieme ad Ayrton Senna sul quale ha scritto un libro. In basso uno dei suoi ultimi servizi per Autosprint



Addio Beppe cronista di razza

È SCOMPARSO DONAZZAN, GIORNALISTA, SCRITTORE, DOTATO DI UNA SENSIBILITÀ FUORI DAL COMUNE. AVEVA INIZIATO LA SUA CARRIERA COLLABORANDO CON AUTOSPRINT

Beppe Donazzan, classe 1949 da Pove del Grappa, era un cronista di razza e un maestro di questa professione. Ma se glielo dicevi lui si schermiva: «*no stà far el mòna*». Se n'è andato lunedì 28 gennaio. Aveva 69 anni. Lo piangono la moglie Maria Teresa, i figli Marco e Luca. I grandi tesori di quest'uomo dotato di una sensibilità fuori dal comune.

«*Autosprint è stata una delle mie prime palestre di giornalismo*», raccontava. Adorava i rally, il Bepi. Li aveva scoperti sulle rampe di Valstagna a pochi km da casa. Con il mito del San Martino di Castrozza la sua passione si era accesa, trasformandosi poi anche in lavoro. Venticinque anni al Gazzettino, oltre la metà dei quali nella redazione sportiva: prima da redattore, poi vice-capo servizio, infine - per oltre un decennio - da caporedattore, sovente al seguito di grandi eventi. Dal 2009 era andato in pensione: ma neanche per un giorno aveva smesso di scrivere. Era tornato a fare articoli anche per Autosprint nel 2016. Con grande passione e trasporto. Benetton, Patrese, la Ferrari da rally. Tutti argomenti a lui cari. Ma mai quanto la prova speciale di Valstagna. Lì dove tutto era nato. Spiegava in un servizio: «Chi scrive si è appassionato ai rally - metà degli An-

ni 60 - grazie ad una prova. A 14 chilometri da casa: Valstagna. All'epoca le uniche informazioni dal mondo chiamato rally, ancora nell'incubatrice, arrivavano da Autosprint, da questo giornale. Era il nostro "social network" di carta che aspettavamo con ansia. Poi le notizie, le novità, si propagavano con il tam-tam del passaparola. Fantascienza i telefonini. La scoperta sui banchi del liceo, con il giornale nascosto sotto la pila dei libri e dizionari. «*Corrono a Valstagna. Come? A Valstagna? Su quella strada? Impossibile...*», i commenti con i compagni di classe». Una domenica suona il telefono. «*Grazie Andrea: che brivido che mi hai dato: oggi mi è sembrato di tornare ragazzino*». Era successo che aveva odorato movimenti in casa Prema e si era incuriosito. «*Vado: parto e poi ti chiamo: preferisco andare a Grisignano, annusare che aria tira...*». A notte fonda con As in chiusura aveva richiamato in redazione. «*Roba buona da farci quattro pagine. Scrivo subito e ti giro anche le foto*». Aveva il mestiere nel sangue, un giornalista completo capace di saper guidare la macchina o ad agire da inviato al seguito di grandi eventi del mondo dello sport. Beppe aveva prodotto libri in quantità. La maggior parte dei quali parlava di rally. Il San Martino

di Castrozza. Un'antologia completa sul rally italiano dall'epoca dei pionieri ai giorni nostri. Miki Biasion, la Dakar. E prima c'erano stati anche un libro su Ayrton Senna, due su Michael Schumacher. Tanti libri da corsa. Ma non solo. Il Signor Aprilia, il Moro di Venezia e poi volumi su grandi industriali come Claudio Buziol (Replay) e Angelo Carlo Festa (Belfe).

«*Per saver la verità, bisogna sentir do buziari*». No, non c'è bisogno di ascoltare due bugiardi in questo caso, caro Bepi. La verità è che tu sei stato una gran bella persona. Le cui ceneri riposeranno nel camposanto di Pove del Grappa. Ma il tuo ricordo non ci abbandonerà mai. Autosprint si stringe attorno ai tuoi familiari.

Andrea Cordovani





Errori con possibilità di non pagare pegno in F1. A lato, il Gp di Francia 2018 con vie di fuga immense...

SUTTON-IMAGES.COM

NON PIACCONO LE TROPPE VIE DI FUGA IN ASFALTO PER I GP

Dimensione track limits

Ciao a tutti e vi scrivo per dire che sono molto d'accordo con ciò che è stato scritto nella rubrica Bastian Contrario sulle vie di fuga. Non mi dilungo perché basta leggere l'articolo. Il periodo tra un campionato e l'altro dovrebbe anche servire a fare delle riflessioni su cosa si può fare per migliorare lo spettacolo e finalmente si parla anche dei limiti della pista (segno che di cose da migliorare c'è ne sono ancora tante). Penso di non essere stato l'unico ad avervi scritto sui limiti della pista visto che vi avevo già espresso la mia opinione nella mail del 27 ottobre 2017 e credo che da allora molti altri appassionati vi abbiano scritto sull'argomento. Qui sotto c'è il pezzo di mail che vi avevo mandato relativo a ciò che pensavo: "Il tutto nasce da queste vie di fuga asfaltate come piazza d'armi e

non è che le demonizzo perché dal punto di vista della sicurezza non sono male, piuttosto per eliminare tutte queste scenneggiate del restituire la posizione ecc. perché non si modificano mettendo nel seguente ordine: la linea bianca (il limite della pista), cordolo, erba o terra o ghiaia (a scelta) per la larghezza dell'auto e poi l'asfalto. Almeno così o esci bello largo e perdi tempo, o se esci di poco sporchi le gomme e rimani penalizzato di tuo senza intervento dei commissari; se poi sei bravo ad andare veloce anche così, tanto di cappello". La mia idea era un po' diversa da cosa c'è scritto nell'articolo ma di base il concetto è quello... Per caso ero avanti con i tempi od altri vi avevano già espresso una soluzione del genere? Il mio auspicio è che discutano senza preconcetti e si arrivi a soluzioni intelligenti ed appli-

cabili alla maggior parte delle piste, per evitare le pantomime varie e anche inibendo l'inesco di incidenti dovuti al rientro in pista (vedi Raikkonen e Massa a Silverstone, se non erro, alcuni anni fa) e che facciano perdere tempo se si sbaglia senza enormi rischi. Tutto è migliorabile e modificabile, basta averne la voglia.

Corrado Porta

Diciamo che la tua opinione è perfettamente in linea con la nostra e con quella di tanti altri appassionati e anche di esperti e addetti ai lavori della Formula Uno. Speriamo solo che questo tipo di sensibilità trovi terreno fertile anche a livello di soluzioni, perché di Gp con vie di fuga aeroportuali proprio... non se ne può più!

DA PARTE DI UN FEDELISSIMO

Debutto apprezzato

Buongiorno! Sono un ragazzo di 71 anni, vi seguo da quando ero lattante. Mai scritto ad un giornale! Perché rompere la tradizione? Sfolgiando la collezione della vostra rivista ho riletto un inserto del numero 36/99 di Autosprint "La F.1 in 20 lezioni". Per noi appassionati sarebbe bellissimo vederne una uscita per l'anno 2019. Venti anni! Tanti. È bello leggersi ancora. Vi stringo idealmente la mano, cordialmente.

Giovanni Scoppa
San Martino al Cimino (VT)

Caro Giovanni, alla stretta di mano aggiungiamo un bell'abbraccio per la fedeltà, l'affetto e lo stile che mostri verso Autosprint. Sappi che di iniziative ne stiamo preparando tante e tra queste ti consigliamo di non perdere la pioggia di As Collection in arrivo. Buona lettura e a presto, old boy!

SUSCITA GIÀ ENTUSIASMO IL PROSSIMO AS COLLECTION!

Niki, che passione!

Sono contento anche io dell'arrivo in F1 del giovane Schumacher; gli altri membri sono Alesi e Fittipaldi, ma gli italiani? Ritengo che Fuoco e Ghiotto possano dimenticarsi la F.1, quindi dietro a Giovinazzi c'è il vuoto? Ma vi scrivo soprattutto per ringraziarvi: ho già prenotato lo speciale su Lauda. Ho avuto la febbre Villeneuve, ho gioito per Schumacher, ma il mio vero idolo (anche per questioni anagrafiche, perché avevo 16 anni quando è arrivato a Maranello) è stato l'austriaco; ricordo ancora una copertina, dopo la vittoria a Montecarlo: Nike! Dei se e dei ma sono piene le fosse, eppure, se avesse continuato con la Ferrari, avrebbe raggiunto Fangio prima degli immensi Schumi ed Hamilton!

Umberto Cioci
Torino

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

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

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

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

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **INMOTO**

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

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



*Al prezzo di € 4,90.

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

INMOTO