MONDIALE RALLY MESSICO OGIER CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE

BE 7,30 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,10 €
PTE CONT 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,60 CHF - CH 9,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 11

Anno LVIX Settimanale - 17-23 marzo 2020

3,00 Euro (Italy only)

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna





TUTTI A CASA

F.1 nel caos a Melbourne, tra spaccature ed egoismi, col Gp saltato in extremis e il mondiale che si ferma, come tutto il motorsport, mentre il mondo lotta col Covid-19



Gamma BMW Serie 1: consumo di carburante ciclo misto (litri/100Km) 3,9 - 7,1; emissioni CO_2 (g/km) 99 - 162. I consumi di carburante e le emissioni di CO_2 riportati sono stati determinati sulla base delle disposizioni di cui al Regolamento CE n. 715/2007 nella versione applicabile al momento dell'omologazione. I dati si riferiscono ad un veicolo con configurazione base effettuata in Germania ed il range indicato considera le dimensioni diverse delle ruote e degli pneumatici selezionati. I valori sono già stati determinati sulla base del nuovo Regolamento WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) e sono riportati in valori equivalenti NEDC al fine di garantire il confronto tra i veicoli.

DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani



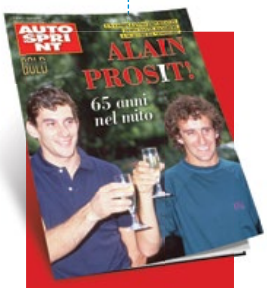
Una F.1 che fatica a capire il mondo

Come l'orchestra sul Titanic che continuava a suonare nonostante la nave stesse affondando, così la Formula Uno ha provato a far finta di niente fino a quando è stato chiaro che lo spettacolo non poteva più andare avanti, che il problema era serio, che nascondere la testa sotto la sabbia non era più possibile, che anche dall'altro capo del mondo non c'erano la condizioni per mandare in scena lo show. Non era solo un problema cinese o italiano, il coronavirus. Non fa differenza tra razze. Ha impestato e messo in ginocchio il mondo spargendosi in tutti i continenti.

E chi ha sempre messo la sicurezza al primo posto come il mondo della F.1 avrebbe dovuto prevederlo. Punto. Senza fare del moralismo a buon mercato, la decisione di bloccare il via del Mondiale è arrivata fuori tempo massimo. Chiamato ad esprimere un parere sulla vicenda Mika Hakkinen ha detto: «*La Formula Uno è un grande circo itinerante. Tutti viaggiano insieme, condividono hotel, auto a noleggio, ristoranti, bar. Il Coronavirus avrebbe avuto un potenziale di diffusione enorme nel Circus. Considerando poi com'è rapidamente peggiorata la situazione in Europa, dove tutti i team sono di casa. Nessuno se lo sarebbe aspettato*». Ed è proprio questo il punto. Come si poteva pensare che la F.1 sarebbe stata immune? Forse si pensava che anche il Covid-19 fosse così appassionato da risparmiare il mondo dei Gp? No, è stato un grandissimo esempio di sottovalutazione.

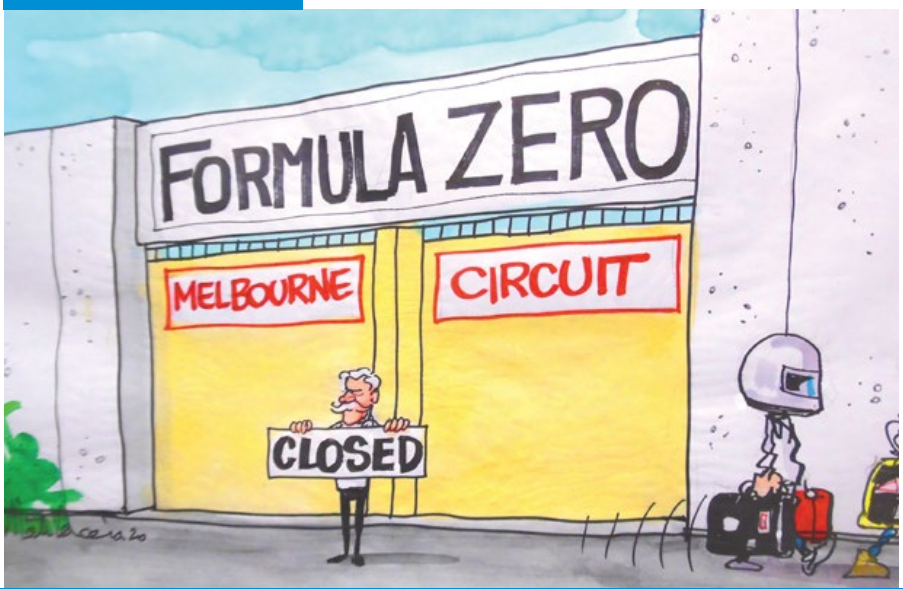
Intanto nonostante il coronavirus il Rally del Messico è riuscito ad andare in scena. Anche se si è chiuso in anticipo, dopo la disputa della seconda tappa, è stato l'unico evento motoristico a livello planetario a disputarsi e rimarrà una delle ultime corse ad essersi effettuate in questo disgraziatissimo 2020. Per il resto tutto si è fermato. Indycar, Mondiale Endurance, Imsa. Motori spenti, panico e nessuna previsione di una ripresa in tempi brevi. Ed è perfettamente inutile giocare col calendario perché le emergenze sono altre.

In ultimo un'informazione per i nostri lettori. Nei prossimi giorni era prevista l'uscita del secondo volume di Autosprint Gold Collection. Il tema riguardava i 60 anni dalla nascita di Ayrton Senna. Abbiamo deciso di rimandare l'appuntamento in edicola. Spero che ci capirete. ●



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

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

14 STOP GP AUSTRALIA IL COMMENTO
20 STOP GP AUSTRALIA NUOVO CALENDARIO
22 STOP GP AUSTRALIA CRONISTORIA
30 STOP GP AUSTRALIA PARERI
34 STOP GP AUSTRALIA PRECEDENTI
36 STOP GP AUSTRALIA POLEMICHE

VELOCITA'

54 INDYCAR MOTORI SPENTI
56 FORMULA 2 STOP INEVITABILE

RALLY

40 MONDIALE RALLY DEL MESSICO
48 CIR CRUGNOLA VS BASSO

RUBRICHE

4 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
6 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
8 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
38 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
72 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT



di Giorgio Terruzzi



Basta liti in F.1

MAI VISTO UN PRIMO CONTATTO CON L'ANNATA SPORTIVA COSÌ MISERO, BISLACCO, CARATTERIZZATO DA COMPORTAMENTI CENSURABILI E TALI DA SUSCITARE PERFINO NELL'APPASSIONATO NON SOLO PERPLESSITÀ, MA ANCHE DISAGIO. PECCATO...

Non si ricorda a memoria di appassionato un inizio di stagione così bislacco, misero, antipatico, inguardabile. Sul quale pesa il coronavirus per versi diversi ma non solo.

Pesa sul calendario, parlando di F.1, e dunque su una assenza prolungatissima visto che arriviamo da mesi comunque silenti e che abbiamo davanti un tempo lungo di sospensione.

Pesa sulla reputazione di chi gestisce le corse visto il pasticcio australiano, tanto prevedibile quanto clamoroso.

Pesa, peserà sui bilanci dei team e di Liberty Media.

Eppure, al netto dei disturbi da contagio, ammesso che sia possibile in un momento così complicato, abbiamo a che fare da settimane con una guerra francamente insopportabile. Una disputa cruda attorno ad un tema che rompe i santissimi da una vita, diciamolo. C'è qualcuno che non ha mai cercato di migliorare la prestazione sguazzando tra le ombre delle regole? E allora? Beh, finiamola di fare le educande, gli scandalizzati dell'ultima, ora mentre in contemporanea si cerca una gabola nuova.

C'è qualcuno che tiene presente chi guarda, paga i biglietti, sogna e vuole far finta di niente di fronte ad una consuetudine sfruttatissima? Non pare proprio. Una indagine, l'ennesima, una sentenza, l'ennesima. E poi? Quanto dobbiamo andare avanti ad annusare veleni? Ad avere a che fare con i rimbalzi delle accuse, con la sensazione che in tanti, troppi, siano più interessati alla fortuna propria e personale piuttosto che alla fortuna dello sport che praticano?

Come se non bastasse una lunga sequenza di attacchi e misteri –con la sensazione di annusare ancora una volta ingredienti da spionaggio industriale- abbiamo avuto un flop da prima tappa micidiale. Una gara sarebbe servita per spargere un poco di profumo dentro una stanza diventata irrespirabile.

I PROBLEMI FERRARI? IN GIRO C'È DI PEGGIO

Binotto e Vettel rispondono alle domande sui pre-season testing. Ma adesso le problematiche di Barcellona sono superate da ben altre situazioni... Tra cononavirus, polemiche giuridico-regolamentari e spaccature tra team



Macché. Con l'aggiunta di una diatriba australiana nel momento supremo che ha trascurato completamente il tema "salute pubblica". Per alcuni team, se non altro.
Adesso avremo settimane, mesi di vuoto agonistico. Durante i quali è prevedibile che accada soprattutto una cosa: nuove liti, nuovi capitoli della rissa. Il fatto è che, nel frattempo, la scala delle priorità delle persone comuni è saltata. Siamo confinati nelle nostre case, spaventati, in cerca di conforti minimi, di un equilibrio comunque precario. Ci sono persone care che muoiono, medici allo stremo, problemi economici enormi che riguardano e riguarderanno in misura variabile ogni famiglia. Beh, quanto può fregare in questa realtà delle ambizioni frustrate di Toto Wolff, del sospetto che la Ferrari nel 2019 abbia barato, delle lettere in arrivo e in partenza dalla Fia? Meno, direi. Molto meno. Un bel niente a questo punto, visto che osserviamo comunque una gestione della baracca F.1 come minimo ego-riferita. Nulla che possa generare un piacere, un piccolo, minimo divertimento e a questo punto una aspettativa gioiosa.
La Formula 1 è in debito gravissimo con chi la Formula 1 ama. Tra questi non pare che ci siamo molte persone che la Formula 1 governano. Il problema, gravissimo, è un po' questo. Ma non importa, al momento. Abbiamo tutti ben altro da fare e da pensare. A meno che la si smetta con compramenti da piccoli bambini capricciosi per cominciare ad inventarsi un modo per allietarci, parlandoci di corse, piloti, motori e balle varie.
Fiducia? Mica tanta. Siamo al festival dell'arroganza, da troppo tempo. Dei montati. Costretti a sopportare manager che diventano alti (e sono trattati come alti) solo dentro la pochezza variopinta di un paddock. Ricchi sfondati, peraltro e comunque. E ormai insopportabili. ●



di Pino Allievi

Contro il sistema svetta Lewis

ESSERE LEADER IN PISTA È GIÀ IMPORTANTE. MA DIMOSTRARSI TALMENTE FORTE, DECISO ED AUTOREVOLE DA RAPPRESENTARE ANCHE UN PUNTO DI RIFERIMENTO IDEALE PER IL CIRCUS, BE', QUELLO È IL MASSIMO. ANZI, QUESTO È HAMILTON

Avevamo letto che Lewis Hamilton era stato tra i primi a lasciare Melbourne dopo l'annullamento del Gp d'Australia. E invece poche ore dopo ce lo ritroviamo su Istagram mentre scala una parete verticale in una palestra a due passi dall'Albert Park, dove si sarebbe dovuta inaugurare la nuova stagione della Formula Uno. Muscoli in evidenza, volto sereno, fiducioso. Ne ha ben donde perché, alla fine, se c'è qualcuno che ha virtualmente vinto il Gran Premio è proprio lui che giovedì, prima delle supposte prove libere, invece di nascondersi dietro alle banalità espresse dagli altri piloti sul tema terribile del Coronavirus («Vorremmo correre ma dobbiamo affidarci a quello che decide la Fia»), è entrato a gamba tesa sull'argomento e ha detto quello che pensava, provocando uno shock in chi (tutti) lo ascoltava: «*Il mondo si sta muovendo in una certa direzione e noi siamo qui, con i fans, con tutti i rischi del caso. Correre è bello, sono venuto per questo. Però vedo che Trump chiude i confini all'Europa, la NBA salta e invece la Formula Uno va avanti. Il re denaro: non posso aggiungere altro ma non posso evitare di esprimere la mia opinione. Esorto tutti a prendere le opportune precauzioni però nelle strade ho notato che tutto procede come fosse una giornata normale ed è decisamente preoccupante per me. Se sono soddisfatto di ciò che la F.1 e la Fia hanno fatto in proposito? La mia risposta è no*».

CAPOPOPOLO SUBLIME

Nel convulso weekend di Melbourne, Lewis Hamilton s'è dimostrato non solo un grande pilota, ma anche uno stupendo rappresentante del Circus sul piano etico e ideale

Lewis Hamilton contro il sistema. E il sistema è saltato. Il fatto che le sue frasi dopo pochi minuti fossero sui siti di tutto il mondo, ha messo con le spalle al muro chi invece avrebbe voluto a tutti i costi che il Gran Premio si disputasse. Ovvero Fia, Liberty Media e team, anche se questi ultimi si sono poi divisi al momento della decisione finale. Quello di Lewis è stato un pugno da ko al sistema ingessato e perverso che altrimenti avrebbe scavalcato qualunque cosa. Nello stesso momento si era saputo che c'era un tizio della McLaren positivo al test, sarebbe quasi passato sotto silenzio, travolto dai risultati delle prime prove di Melbourne. Invece è arrivato Hamilton che dall'alto della sua fama e della sua conseguente credibilità ha rotto gli schemi ed è uscito da quel velo di connivenza che stava portando alla disputa della gara come se nulla fosse.


GRAN TURISMO
THE REAL DRIVING SIMULATOR
POWERFUL BEYOND MEASURE
INEOS
AMG
PETRONAS
TOMMY



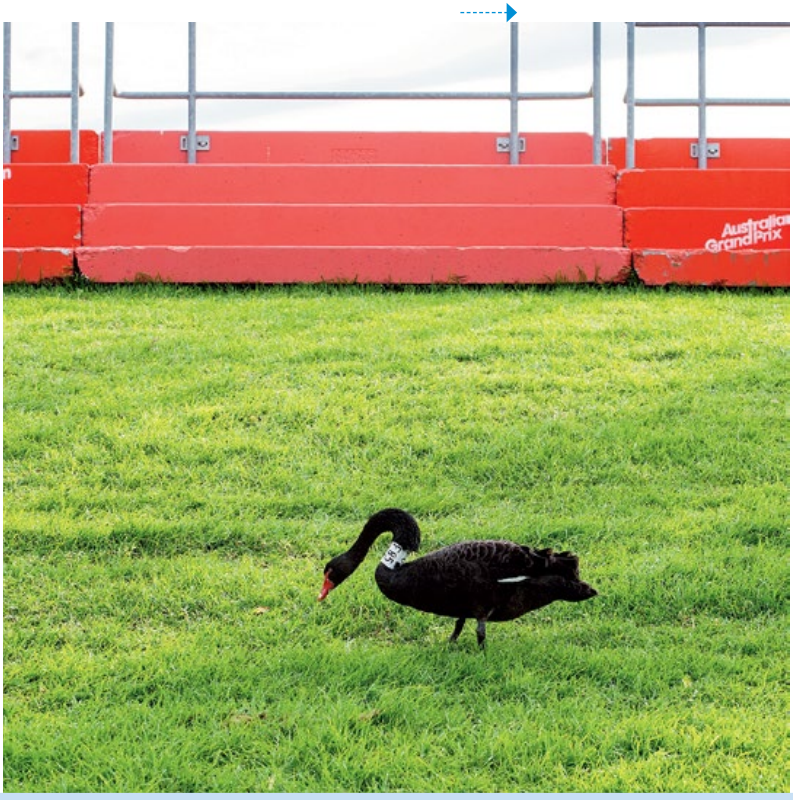
di Mario Donnini

Certi personaggi sono da Circus

IL CERCHIO MAGICO DELLA F.1 A MELBOURNE HA FATTO UNA FIGURACCIA ORRENDA, MOSTRANDOSI FUORI DAL MONDO E CHIUSO NEI PROPRI INTERESSI DI CONVENTICOLA MENO MALE CHE HAMILTON E RAIKKONEN CI HANNO RICORDATO COSA VUOL DIRE ESSERE UOMINI E NON SOLO BRAVI PILOTI, CON PAROLE NON DEVOTE AL DIO DENARO...

No, ma, dico, avete visto che monumentale figura di nauseante melma ha fatto, in occasione del mancato Gran Premio d'Australia, l'intero mondo della F.1?
Va bene la percezione differita, la sensazione del problema Covid-19 che non doveva né poteva essere in diretta quella di un pronto soccorso di Codogno, però arrivare alla vigilia immediata della gara senza ancora una pronuncia, una decisione e una presa di posizione, resta una cosa scandalosa, deprimente e quasi immorale.
Tanto che a un giorno dall'accensione dei motori per la prima sessione di prove libere, anche noi di Autosprint ci eravamo fatti sentire, con un appello diretto e accorato al mondo della F.1.
Perché? Be' semplice. Non se ne poteva più del silenzio totale inframezzato da argomenti del tipo "ormai abbiam portato tutta la roba a Melbourne e tanto vale correre, sennò era meglio non farci partire...". Così ne parlo col direttore Andrea Cordovani, il quale concorda sull'opportunità di muoverci in prima persona, mettendoci la faccia, perché così proprio non si può andare avanti. Ed ecco che nasce una sorta di lettera aperta, che più che volentieri firmo e che qui, a futura memoria e per correttezza di cronaca, riporto integralmente:
Cari amici della F.1, fermatevi.
E' giunto il momento di prendere posizione, di non nascondersi più, di schierarsi e dare segnali forti e responsabili. Covid-19 non è più un problema particolare, circoscritto e circoscrivibile, ma ufficialmente è stato riconosciuto causa di pandemia.
E' un guaio grosso, una tragedia del mondo, non di questo o di quello, ma di tutti. La Formula Uno non può ne deve ignorare tutto ciò. Deve dare un segnale responsabile, forte e consapevole e non può che essere quello di fermarsi. Dove, come e per quanto? Presto, prima possibile e senza esitazioni. In modo netto, chiaro e per quanto serve. Al di là dei rischi specifici e della situazione di salute dei singoli membri del Circus. Quand'anche fossero tutti immuni per decreto divino, devono dare un esempio, prendere un aposizione, diffondere un modello.
E, dal punto di vista comportamentale, morale e allo stesso tempo sportivo, non può che essere quello dell'astensione dall'attività. In una situazione come questa, il vero sportivo è colui che non fa sport. Che sa rinunciare, perché esistono interessi ed ideali ancor più alti.
Fermati, Formula Uno.
Non te lo abbiamo mai detto, né chiesto, in oltre mezzo secolo. Come testata abbiamo sempre difeso le corse sui circuiti e nelle condizioni più estreme, in favore del coraggio, della sfida al limite e

CALDISSIMO "ICEMAN"!
Raikkonen, a destra, insieme a Raikkonen a Melbourne si è dimostrato pilota maturo e non solo anagraficamente. Sotto, pazienza se il senso di responsabilità ha creato un ambiente vuoto e quasi irreale




SINGHA
Alfa Romeo
RACING



del rispetto al concetto di sport per duri e puri. Ma stavolta è diverso. Il nemico è subdolo, invisibile e mortale e va sconfitto con un comportamento adeguato, dal quale la Formula Uno stessa non deve né può essere dispensata o esimersi. In inverno s'è stoppata per ben tre mesi solo per risparmiare soldi. Giusto, magari. Ma ora è tempo di fermarsi al fine di dare un segnale etico e comportamentale, al alta eco mediatica e forte incidenza sociale, per risparmiare vite umane.

Col senno di prima, del durante e di poi, siamo molto orgogliosi di queste righe, che, a quanto pare, hanno avuto accoglimento concreto e sono state ascoltate pur solo con molte ore di ritardo, ma se non altro non sono cadute nel nulla.

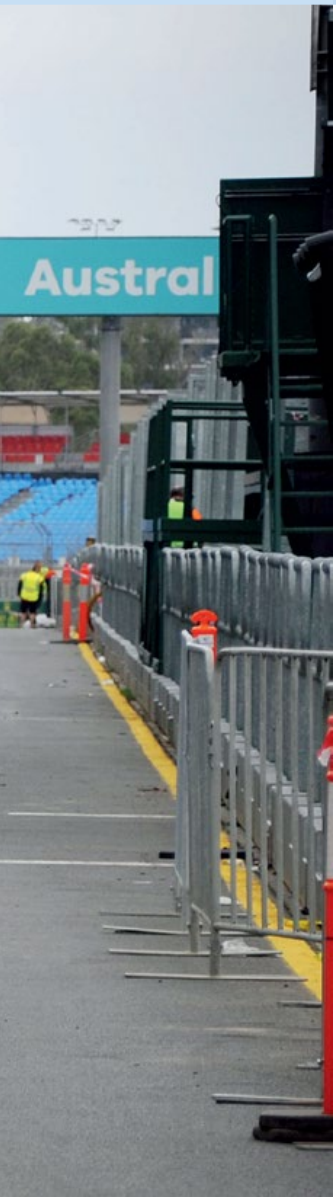
Eppure, l'impressione generale resta. Ovvero quella del Circus iridato che appare sempre più una conventicola di milionari mediamente fuori dal mondo. Gente che tendenzialmente si fa i cavoli suoi, entusiasta d'essere entrata in un gochino che rende ricchi in poco tempo mentre tutti gli altri, quelli del mondo esterno, vadano pure a quel paese. Anzi, paghino e zitti, come sempre.

Dai, per fortuna, appena passata la metà di questa settimana di passione, sono arrivate le prese di posizione dei due piloti più amati e maturi, a quanto pare non soltanto dal punto di vista puramente anagrafico, vale a dire Lewis Hamilton e Kimi Raikkonen, i quali hanno lasciato chiaramente intendere di avere un cervello per pensare e una personalità per scegliere, tali e quali a Ogier, che s'è detto ben poco felice perfino d'aver corso e vinto nel rally del Messico. E che non sempre il dio denare deve muovere destini e realtà senza mai inchinarsi a valori e situazioni decisamente più all'insegna di empatia, solidarietà ed adesione a modi di fare ed essere finalizzati al rispetto dell'uomo e non solo al guadagno, alla competizione fine a se stessa o alla desolante sfida a chi è più furbo.

Grazie, Lewis, e grazie anche a Kimi. Avete svettato su tutti e il grande merito è quello di esserci riusciti senza neanche calzare casco e tuta o spin-

CONTRO IL VUOTO SÌ AI VECCHI FILMATI

A destra, a Melbourne vengono proiettati vecchi filmati – qui con Lewis assieme a suo padre in piena era McLaren –, visto che con la situazione in atto il paddock praticamente non offre nulla, sopra: solo silenzio, immobilità e tutto il materiale pronto a essere rispedito a casa



gendo un acceleratore, ma a viso scoperto, dicendo cose importanti e nobili, oltretutto in netta controtendenza con l'atteggiamento furbino, da struzzi ovvero da fischiettanti cerchiobottisti di gran parte degli uomini famosi e forti del vostro ambiente. E questo, ahimé, va detto e pure anche strillato.

Ma come, cara Formula Uno tutta, e cari tuoi padri, padrini e padroni... per anni e anni ci fate due palle così al grido di safety first, la sicurezza innanzitutto, guai se qualcuno si fa un po' di bua, piuttosto facciamo i Gran Premi mezzi finti e corriamo con le Polystil, e poi ti scoppia la pandemia ed ecco che provate a voltarvi tutti dall'altra parte?

Ma come, sei da anni ci date lezioncine e fate le anime belle dicendo che non si può non prendere atto dell'esigenza di contenere le emissioni per avere un mondo migliore, predicando una strana e astrusa formula tecnica semielettrificata, siete diventati paladini ecologisti, salutisti e integralisti e poi, mentre l'Italia conta il millesimo caduto, fate finta di niente ed aspettate ore e ore addirittura solo a ufficializzare che non si correrà in Australia, né, per ora e fino a che la situazione non tornerà vivibile, presumibilmente neppure altrove?

Ma dove vivete? Altro che a Montecarlo o in Svizzera per beffare l'ufficio tasse, voi la residenza l'avete sulla Luna, ma non nel mare della Tranquillità, no, ma nell'Oceano del Paraculismo che mediamente di contraddistingue. Con piacevoli ed importanti eccezioni ma anche con un conformismo appecoronato non sporadico e certamente tutt'altro che accettabile. Perché in realtà mezzo Circus voleva correre eccome, massì, chissenefrega, invocando l'articolo 1 comma 1 della legge del menga.

Sapete cosa c'è? Di fronte a quanto è successo e non è successo in occasione del mancato Gp di Melbourne, viene tanto da pensare che tutto quel passato squittire per sicurezza, rispetto per l'ambiente, impatto zero e quant'altro, fosse un ammasso di peloso buonismo d'accatto, che ben poco ha a che vedere con i valori veri più nobili e fondanti dello sport.

A oggi, dopo la pessima immagine che la F.1 ha dato di se stessa in Australia, la sensazione è quella di un mondo, di un ambiente, che ha bisogno di un'immensa bonifica morale, a partire da una corposa e concreta lezione d'educazione e rieducazione al vivere cortese e civile. Anche perché, a forza di barricarsi dietro barriere magnetiche, dopo decenni di sfoggi goduriosi di pass esclusivi, di paddock club, di vip class e d'invocata distanza dalle masse e dagli sportivi di tutti i giorni, ecco, dai e dai, sarà bene riatterrare a misura d'uomo, parcheggiare il disco volante - possibilmente non in divieto di sosta o sul posto per i disabili -, chiedere scusa e riabbracciare lo spirito con cui le corse, tanti, troppi anni fa, erano nate. Quel senso di comunanza viva e vera che permetteva al nostro modo di autodefinirsi con orgoglio "racing fraternity" e che adesso sembra sempre più tutt'altro.

Forse la vera sfida per la Formula Uno al tempo del Covid-19 è quella di provare a smettere di sentirsi un coacervo di fenomeni, il massimo, l'estremo, il diverso da tutto. Tentando di recuperare una dimensione più umana, inclusiva e collegata col mondo fatto di persone reali e vulnerabili.

Anche perché, non dimentichiamolo, il Circus non è mica una miniera di diamanti che campa estraendo meraviglie a 24 carati. No, è pur sempre grazie all'interesse, all'audience e alle strisciate di carta di credito che le assicuriamo, che campa, pasce e si bea. Quindi, attenzione, signori miei. Da anni e anni vado dicendo e scrivendo che la misura appare sempre più moralmente colma.

Gli eventi più recenti, che vedono il Circus fermato a pochi minuti dal via di FP1 da un tardivissimo comunicato ufficiale preceduto da voci di tutti i tipi, suggeriscono che è tempo di riflettere, fare autocritica e cambiare.

Nel Circus della F.1 che tornerà a rombare, sarebbe bello amirare sempre più belve e domatori sopraffini, con una netta diminuzione del numero di sgraditi prestigiatori e squallidi pagliacci. ●





di Carlo Vanzini Sky F.1

Il re contro il dio Denaro

A MELBOURNE C'È STATA L'OCCASIONE PER RAGIONARE SUI VALORI DELLO SPORT E SUI DISVALORI CHE NE IMPEDISCONO DI GUSTARE LA SUA PIÙ INTIMA ESSENZA. DA QUESTO PUNTO DI VISTA HAMILTON È STATO UN TRASCINATORE, CON UN'ACCUSA, UN MEA CULPA E UN'AUTOCONDANNA...

Forte, aggressivo, ponderato e mirato, Lewis Hamilton ha colpito con le sue parole. Ancora una volta lui e chi altrimenti ha scosso l'inizio del week end del non Gp d'Australia, quello che non avrebbe mai dovuto neanche iniziare (a Sky abbiamo deciso il 22 febbraio di non partire), spiegando al mondo intero, con grande semplicità, perché erano tutti lì. 2 parole: RE DENARO. Un'accusa, ma anche un mea culpa, un'autocondanna, perché di fatto lì c'era anche lui, per quelle due parole, RE DENARO, ma conoscendolo non certo solo per questo. Quanto basta però da essere criticato da molti e dallo stesso capo della F.1. Lewis non è solo un pilota, ormai è un predicatore e forte assertore di quel cambiamento che l'umanità dovrebbe fare per vivere tutti meglio. Si muove sempre per salvare il pianeta, dalla lotta alla caccia alle balene, alla sensibilizzazione per la limitazione dell'utilizzo della plastica, all'essere vegano e quindi a denunciare il maltrattamento degli animali, al sal-

LEWIS RE DEL DIBATTITO

In mezzo ai colleghi, Hamilton svetta non solo dal punto di vista del cronometro ma anche e soprattutto sul piano dialettico e quello del comportamento. La sua presa di posizione a Melbourne è stato quanto di più bello possa promanare da un campione dello sport

vataggio della natura con un impegno personale costante, non ultimo proprio a finanziare i soccorsi e gli interventi nella stessa Australia in fiamme con ben mezzo milione di donazione e altre iniziative. Appena arrivato ha incontrato i volontari di WIRES Wildlife Rescue, ha coccolato dei koala e ha dato il latte a dei piccoli canguri. Di sicuro ha parlato con il cuore, riferendosi alla pandemia, certo più sensibile di alcuni suoi connazionali che al governo sembrano pensarla diversamente e che nulla va fermato o della scelta del suo stesso team, fino alla chiamata del capo supremo, deciso a correre anche con poche macchine, in nome del RE DENARO o della superiorità conclamata. Certo non ha detto chiaramente, "dobbiamo fermarci", ha fatto una riflessione sull'incongruenza tra quanto mostravano i telegiornali di tutto il mondo o quasi e quella folla festante che li attendeva all'Albert Park. Hamilton non si è chiamato fuori perché era pronto a fare quello che più ama. Era il primo a non capire



perché fossero lì, ma anche a voler salire in macchina, convinto che la sua squadra aveva fatto ancora una volta un lavoro estremo per risolvere i problemi di affidabilità dei test. Forse incuriosito dal voler provare il DAS in gara o forse ancor di più caricato dalla battaglia che Red Bull ha innescato senza mezze misure ad esempio sulle prese dei freni posteriori delle frecce d'argento. Hamilton scalpitava, contorto però nel suo essere quello che si sente e quello che non può rinunciare a quello che fa. Qualcuno, un anno fa, sussurrava: ma perché non va in Formula E se è ormai contro tutto ciò che inquina? L'ha spiegato lui, perché non può vivere senza FormulaUno. Vive con la doppia personalità dell'ecologista convinto, ma anche con la voglia di schiacciare al massimo quel pedale che consuma carburante. Contraddizioni che in qualche modo ci piacciono da matti e ci fanno impazzire. La Formula Uno si è fermata come il resto del mondo dello sport. Pochi giorni prima e tutto sarebbe partito, tutto sarebbe andato in Bahrain e forse avremmo avuto tre gare. Ma giusto così. Non tutto è perduto, si può ripartire a giugno. In questi momenti si dice che la natura abbia voluto imporre a tutti uno slow down, un rallentamento a una società troppo frenetica. Abbiamo riscoperto tante cose che davamo per scontate, riscopriremo anche una F.1 in versione più umana, con 18 gare, se ci riusciremo. Qualcuno dice, ma come? Campionato falsato? No, non lo è, non lo sarà. Negli anni d'oro di Schumi in rosso il numero massimo di Gp per stagione è stato di 18, ma ce ne sono stati anche 16, nel 2003. Adesso si tratta solo di capire cosa imporrà il RE DENARO. Perché sarà sempre lui a comandare... Chi pagherà per le gare saltate? Gli organizzatori riavranno i soldi da F.1? Giusto per citare due tra i mille casi che si stanno aprendo in un mondo pronto a tutto, ma non a questo, a un fermo totale al quale si è dovuto inchinare anche chi non si è mai fermato davanti a nulla, il RE DENARO! ●



di Alessandro Gargantini

Realtà percepita tardi e

STAVOLTA IL CIRCUS HA FATICATO MOLTO A CAPIRE LA SITUAZIONE E A INDIVIDUARE LE SCELTE GIUSTE ALL'INTERNO DI UN PROBLEMA GRAVE, COMPLESSO E INELUDIBILE, QUALE IL COVID-19 MELBOURNE MERITAVA IL SUO GRAN PREMIO, MA NON CERTO IN UN'EMERGENZA COME QUESTA

Se chiedete a tanti addetti ai lavori, o semplici appassionati, qual è la loro corsa preferita dalla stagione, una larga maggioranza vi risponderà Melbourne. Perché quello che accade nella Capitale dello Stato del Victoria nel corso del fine settimana che ospita il Gp genera una gioia contagiosa. Un vero antidepressivo per gli amanti del Motorsport, che festeggiano la fine della pausa invernale e ritrovano i loro campioni.

Ma Melbourne riunisce un universo di persone che lavorano nelle corse e che si ritrovano dall'altra parte del mondo, dove l'inverno europeo diventa subito un lontano ricordo. Ci si sente davvero proprio agio in una città che sembra non dormire mai, viva, affascinante nei suoi scorci che hanno come sfondo il fume Yarra, il distretto finanziario, il centro storico o i tanti parchi. Tra di essi, c'è l'Albert Park, che ospita il circuito semipermanente che è sede della prima tappa del mondiale. Per chi ama le corse, Melbourne è sempre stata sinonimo di emozioni e di gioia.

Chi quest'anno ha fortemente voluto esserci, ha anche cercato di ritrovare tutto questo, illudendosi che dall'altra parte del mondo tutto sarebbe rimasto come prima. E che per qualche giorno le angosce legate alla drammatica crescita del COVID-19

SI TORNA TUTTI A CASA

La Ferrari smobilita e riporta la monoposto ai box. Un'immagine simbolo di un Gp che non si disputa e, soprattutto, di un mondiale che si ferma causa l'emergenza del Covid-19



male

nelle altre parti del mondo sarebbero state neutralizzate. Purtroppo, non è andata così. In un mondo globalizzato dove tutto si muove al tempo di un battito di ciglio, anche l'emisfero australe non è riuscito a schermarsi da un virus che ormai ha assunto dimensioni pandemiche e ha colpito anche il personale della massima serie. Poco prima che le monoposto scendessero in pista, giusto in tempo per fermarsi ed evitare danni maggiori pensando ai tifosi che ogni anno riempiono ogni millimetro delle tribune e dei prati che circondano la pista di Melbourne, una città con una popolazione vicina ai cinque milioni di abitanti. Mentre tutte le categorie del Motorsport si stavano fermando, la carovana della Formula Uno ha proseguito a testa bassa come se costituisse un mondo a sé, impermeabile e parallelo a quello reale. Ignorandone gli input e ispirata da un approccio più visionario che reale, che la voleva al di sopra di tutto e al riparo da ogni pericolo. Ma che la mattina di venerdì non gli ha risparmiato un brusco risveglio.

Un approccio più visionario che reale

Dopo la morte di Steve Jobs, "imprenditore hippie" fondatore della Apple, uno dei sostantivi utilizzati per descrivere l'informatico e genio del marketing di San Francisco è quello di visionario. Perché Jobs sapeva vedere, ma soprattutto prevedere, quello che sarebbe accaduto. E spesso la imbroccava. Riusciva così a giocare d'anticipo, strabiliando i suoi interlocutori o competitor attraverso scelte innovative che potevano sembrare, se non irrazionali, inconsuete. Jobs era molto lucido nel prevedere gli eventi e ha fatto una fortuna sulle sue certezze. Ma, se per quel che concerne Jobs, il termine visionario ha un'accezione positiva, lo stesso concetto purtroppo non vale nella maggior parte dei casi. Se il proprio istinto porta a chiudersi e isolarsi dagli input esterni, la situazione si rovescia. Per Nietzsche, il visionario è soprattutto chi "non vuol vedere", chi nega la verità a sé e agli altri. E il mondo della F.1 nel suo insieme, nel procedere a testa bassa verso Melbourne, ha trascurato degli input che gli avrebbero consentito di compiere con largo anticipo la scelta giusta, quella di fermarsi. Convenienze di parte, retaggi culturali e regole non scritte dello show, in base alle quali tutto deve andare avanti ad ogni costo, hanno portato la massima espressione del Motorsport a spingersi troppo in avanti e mostrare una fragilità che la espone a contestazioni, provenienti dall'esterno ma anche dal suo interno.

Per chi dirige il Circus, lo show doveva continuare

Chi paga il biglietto, ha il diritto di assistere allo spettacolo. Lo show deve andare avanti. È la legge non scritta di chi intrattiene la gente, a tutti i livelli. Ad ogni costo, al cospetto di ogni difficoltà, tutto deve procedere nel totale rispetto del palinsesto. Un motto celebre nei teatri americani sin dalla fine dell'ottocento ha dettato la linea da mantenere ai vertici della F.1, che hanno tenuto duro fino a un passo dal traguardo. Seguendo una sensibilità legata alla tradizione e cultura anglosassone, e che tende a esaltare l'imperturbabilità e il pragmatismo a discapito di effetti collaterali e trascurabili, si è presa la decisione di andare avanti fino alla fine e di correre a tutti i costi. Ripetuti casi di positività al virus COVID-19 possono fermare un Circus mosso da interessi economici rilevanti come quello della Formula 1? Fino a quando la risposta è stata no, fino a quando non è stata colpita una persona del paddock e la maggior parte delle squadre si è messa di traverso, la luce verde dei semafori della pista australiana è rimasta accesa. Ma non appena è stato coinvolto un membro all'interno del sistema, l'equilibrio si è infranto. Oltre non si poteva andare. E la Formula Uno ha tirato il freno a mano ed è riuscita a arrestarsi in tempo, magari quando già

era nelle vie di fuga, riuscendo comunque a evitare ulteriori casi al suo interno e sugli spalti, dove i rischi erano esponenzialmente superiori.

Un universo fin troppo lontano dalla realtà

Questa volta, è mancata la corretta percezione della realtà e la sensibilità nel recepire gli stimoli che arrivavano non solo dal mondo esterno, ma anche da una parte degli stakeholder che già sulla fine del mese di febbraio erano alle prese con emergenze sanitarie molto preoccupanti. La Formula 1 ha vissuto la minaccia portata dalla diffusione del COVID-19 con apparente distacco, come se non la riguardasse, come se lei costituisse un universo a sé stante, parallelo e impermeabile a contaminazioni provenienti da quello reale. Il circus della massima serie è sempre vissuto su una dimensione tutta sua, fatta anche di esclusività e segregazione, che in questo caso l'ha portata a reagire in colpevole ritardo.

L'esempio ignorato della MotoGP

La Moto GP ha deciso di fermare tutto domenica primo marzo, sette giorni prima dell'inizio del mondiale. Il mondo delle due ruote ha compreso con maggior realismo che il rischio di correre a Losail non valesse la posta in gioco, che non aveva senso mettere a rischio la salute di addetti e tifosi (pochissimi) che dovevano spostarsi in Qatar e che avrebbero intrapreso una trasferta con uno stato d'animo turbato da troppe preoccupazioni. Se chi lavora su un mezzo meccanico non ha la necessaria serenità e non è messo nelle condizioni di concentrarsi al cento per cento sul delicato lavoro che sta compiendo, viene messa in pericolo anche la sicurezza degli stessi piloti. A seguito del passo indietro da parte della MotoGP, tutte le altre discipline del Motorsport si sono allineate. Perché la Formula 1 ha ritenuto di essere al di sopra di tutto? Numerosi team, sponsor e partner tecnici, soprattutto di area italiana, si sarebbero ben volentieri sottratti da un viaggio che ha messo a repentaglio la loro salute e comportato costi non trascurabili. Una volta che il circus si è ritrovato a Melbourne, sarebbe bastata una goccia a far traboccare il vaso. E così è stato. La positività di una persona della McLaren, dopo che in città era stato chiuso un albergo che si affaccia sull'ingresso principale della pista australiana, ha imposto lo stop forzato e evitato concreti rischi di alimentare la diffusione del COVID-19. A differenza di quanto accade nella desertica Losail, dove gli spettatori che seguono la MotoGP sono soltanto poche migliaia, sulla pista dell'Albert Park arrivano centinaia di migliaia di tifosi dall'Australia e da ogni parte del mondo. Sarebbe stato impossibile far rispettare le adeguate distanze di sicurezza. Un tale assembramento di persone, che dopo l'attività in pista rientra in città soprattutto facendo ricorso a una rete di tram locali che si riempiono all'inverosimile, potenzialmente avrebbe potuto essere vettore di potenziali innumerevoli contagi.

Si lavora, tra tanti ostacoli, su un nuovo calendario

Anche se è stata contrastata fino all'ultimo, ed è arrivata soltanto in vista dell'apertura del primo turno di prove libere, la decisione di fermarsi era





NIENTE DI PIÙ TRISTE DI UN CIRCUITO SPOGLIO

I motivi ci sono anche in avanzo, ma vedere il tracciato di Melbourne del tutto vuoto e privo di azione è un'immagine che resterà impressa per sempre a simboleggiare l'emergenza Covid-19



inevitabile. La Federazione Internazionale, Liberty Media e le squadre hanno dovuto affrontare uno stato di emergenza che non ha precedenti. È stata tempestiva, invece, la scelta di annunciare a stretto giro anche il posticipo delle corse in Bahrain e Vietnam. Dato che la tappa di Shanghai era già stata rinviata, ora la Formula Uno deve programmare un nuovo calendario. Da un lato, ci sono comprovate esigenze di business da parte dei team. Le squadre hanno definito programmi e spese a fronte di ricavi che non saranno in linea con quelli attesi, dato che mancheranno gli introiti forniti da numerose corse. Servirà mettere mano, da parte di tutti i team, ai rispettivi budget e ai piani che tracciano le attività di sviluppo. Le squadre chiedono alla Federazione e a Liberty Media di poter disputare il maggior numero di corse possibile, ma in questo momento esiste un grosso caveat: nessuno è in grado di fare profezie e stimare con ragionevole certezza quando si potrà correre in condizioni di sicurezza. Si sta quindi lavorano su bozze di calendari alternativi. Le scelte finali verranno compiute più avanti, coerentemente con l'evoluzione del contagio. Sembra che la lezione di Melbourne sia stata metabolizzata e gli organizzatori stiano mantenendo un approccio prudenziale. Nella più favorevole delle ipotesi la stagione potrebbe cominciare sul cittadino di Baku a inizio giugno. E' trapelata anche la notizia che Zandvoort

LA FERRARI CI SPERAVA MA POI HA SCELTO BENE

Ovvio, per i membri del team Ferrari, Melbourne doveva essere una festa, ma poi è prevalso il giusto desiderio di prendere atto della situazione relativa al coronavirus, bloccando il weekend di Gp





sarà recuperata nel mese di agosto, mentre Barcellona a fine stagione. Abu Dhabi dovrebbe essere spostata al 13 dicembre, in mondo da consentire di recuperare le corse in Cina e Vietnam. In alternativa, prima di Yas Marina potrebbe essere inserito il Bahrain come nel 2015.

Quando essere Racer non basta

Nemmeno davanti al COVID-19 le squadre di Formula Uno sono riuscite a creare un fronte comune. Alcuni team hanno espresso il loro desiderio di andare avanti in virtù del buon stato di forma espresso nei test di Montmelò e sfruttare quello che era ritenuto, in questo momento, un vantaggio competitivo. Le scuderie Honda, Red Bull e Alpha Tauri, così come Racing Point e Mercedes, ci tenevano particolarmente al regolare svolgimento della corsa. Soltanto quando è stata riscontrata la positività di un membro della McLaren, che si è immediatamente e lodevolmente sfilata, gli equilibri sono cambiati. Su input arrivato direttamente da Stoccarda, la Mercedes ha inviato alla Federazione la richiesta di non disputare la corsa e si è portata sulle posizioni di Ferrari, Alfa Romeo, Renault e McLaren. Dal momento che Haas e Williams hanno preferito non esprimere alcuna preferenza, si sono create le condizioni per fermarsi. Red Bull, alla quale deve allinearsi quella di Alpha Tauri, e Racing Point si sono, invece, dichiarate pronte a far scendere in pista le loro monoposto in vista del primo turno di prove libere.

Un membro senior di una squadra, che ha voluto mantenere l'anonimato, ha fatto sapere di sentirsi soprattutto un "Racer", un concorrente, e che la priorità è di far correre le macchine. Sempre e comunque. In fondo, il pericolo, anche quello che arriva dall'esterno, è una parte intrinseca delle corse! Ma ora per tutti è soprattutto tempo di rientrare alla base, di ragionare e di comprendere come ripartire. Imparando da quanto è successo. Poco importa se il mondiale comincerà a Baku, Le Castellet o addirittura a Spa. L'importante è che ci siano nuovamente le condizioni per pensare esclusivamente a quando accade in pista. Perché non basta definirsi Racer per buttarsi contro un ostacolo che non si conosce e che può fare molto male. A sé e agli altri. ●



Un nuovo calendario F.1

SCOPRIAMO COME IL CIRCUS HA INTENZIONE DI REAGIRE ALL'EMERGENZA COVID-19 PREDISPONENDO LE MOSSE PIÙ RAGIONEVOLI NEL PROGRAMMA DI UNA STAGIONE AGONISTICA CHE STENTA A PARTIRE. IL TUTTO, OVVIAMENTE RESTA CONDIZIONATO ALLE EVOLUZIONI DI UNA SITUAZIONE GENERALE AL MOMENTO NON PREVEDIBILE



Con il rinvio dei Gp di Bahrain e Vietnam, che arrivano a stretto giro dopo la cancellazione dell'apertura stagionale di Melbourne, ci ritroviamo con un calendario tutto da reinventarci. Dal momento che anche la corsa di Shanghai è stata posticipata, il mondiale nella migliore delle ipotesi scatterà soltanto a primavera inoltrata, quando solitamente il campionato ha già assunto la sua fisionomia. Rimarremo per un po' di tempo con i dubbi e le incertezze che ci sono rimaste al termine dei pre-season test, nei quali la maggior parte dei protagonisti ha giocato a nascondersi. Bottas è probabilmente stato l'unico a cercare la prestazione, mentre non abbiamo riferimenti attendibili dalla Red Bull e dalla Scuderia Ferrari. Per qualche settimana, se non per qualche mese, di movimenti sulle piste sparse per il mondo ce ne saranno davvero pochi.

Continuerà probabilmente il campionato delle polemiche, dei veleni, delle accuse e delle ritorsioni divampate a seguito della nota circolata della Federazione Internazionale che ha chiuso l'investigazione sui motori della Scuderia Ferrari con una transazione riservata. L'estrema litigiosità tra le squadre non ha nemmeno aiutato a trovare un fronte comune quando si trattava di decidere se correre a



Melbourne o no, con il risultato che gli appelli provenienti dalle squadre che già si trovavano in Paesi toccati dal virus non sono stati adeguatamente raccolti e si è arrivati alla cancellazione del gran premio d'Australia quando il punto di non ritorno era già stato quasi raggiunto, con i team alle prese con la preparazione del primo turno di prove libere. Soltanto la positività di un membro della McLaren al Coronavirus ha creato le condizioni per fermare tutto.

Dopo il "rompete le righe" di Melbourne, con la squadre nella mattinata di venerdì hanno cominciato a smontare le attrezzature nei garage e preparato i container da rimandare in sede. Anche le pratiche per il ritorno del personale inviato in Australia è particolarmente complesso e oneroso a causa della drastica riduzione del numero dei voli, della chiusura di numerosi aeroporti e dai regime di quarantena che vengono imposti. Una difficoltà nella difficoltà, che costringe le squadre a tornare alla spicciolata senza che ci sia una data sulla quale lavorare e per ritrovarsi in pista.

Da parte degli organizzatori rimangono le incertezze date dall'imprevedibilità del decorso della pandemia COVID-19 che rendono impossibile pianificare un nuovo calendario, a cominciare dalla nuova data di partenza della stagione e individuare delle date per recuperare alcune delle corse che non è stato possibile disputare nella prima parte della stagione. Melbourne è stata definitivamente cancellata, mentre si sta cercando di creare una finestra a fine stagione per recuperare le corse di Shanghai, Hanoi o, in alternativa, Sakhir. La tappa conclusiva di Yas Marina potrebbe slittare a metà dicembre. L'incertezza impone in questo momento agli organizzatori di prevedere soluzioni alternative dalle quali poter ripartire quando il quadro generale sarà più stabile. Si lavora su soluzioni alternative e piani di contingency ai quali ricorrere nel caso in cui servisse portare ancora più avanti l'inizio della stagione. La lezione di Melbourne ha lasciato il segno e porterà Liberty Media e la Federazione a lavorare in maniera conservativa su date e piste che forniscono le più ampie garanzie in merito alla disputa dei Gran Premi. Per questo motivo, tutte le corse previste per il mese di maggio potrebbero essere cancellate o posticipate. La gara di Monte Carlo, dato che il capoluogo del Principato non versa i diritti, potrebbe essere cancellata in quanto estremamente costosa e non prioritaria sotto l'aspetto economico per i team. Un discorso differente vale per Zandvoort, che potrebbe essere recuperata ad agosto, mentre si sta cercando di individuare una data a fine anno per Barcellona. Ross Brawn, responsabile Motorsport di Liberty Media, si è dichiarato fiducioso in merito alla possibilità di avere un mondiale di 17-18 corse, dal momento che la pausa di agosto rende disponibili diverse date e si potrebbe correre anche per tre settimane di seguito, magari riducendo i fine settimana di gara da tre a due giorni.

La nuova data di partenza del mondiale potrebbe dunque divenire Baku, alla quale seguirebbe Montreal. Zandvoort e Barcellona potrebbero trovare spazio nel mese di agosto, mentre lo spostamento in avanti di due settimane della corsa di Yas Marina potrebbe consentire di recuperare Hanoi e Shanghai. Tante ipotesi sono sul tavolo, ma ora è importante non avventurarsi in profezie e procedere con i piedi di piombo in questo periodo nel quale si naviga a vista. Sarebbe controproducente uscire con un nuovo calendario se questo non fosse definitivo. Come se non bastasse, è anche arrivata sul tavolo di Liberty Media la richiesta da parte degli organizzatori di Melbourne di individuare una nuova data entro la fine della stagione… per recuperare la corsa di settimana scorsa. Davvero indistruttibile la volontà degli australiani! ●

TRASFERTE DA RIPROGRAMMARE

E dopo il mancato avvio di Melbourne tutto è in discussione nel Circus della F.1, vista la difficoltà di prevedere gli sviluppi della situazione



Vuoto pneumatico

CRONACA MINUTO PER MINUTO DEL WEEKEND PIÙ STRANO E IRREALE NELLA F.1 DELL'EPOCA MODERNA. CON TUTTO QUELLO CHE È ACCADUTO, I DUBBI, IL DIBATTITO E IL CONFRONTO FINO ALLA DECISIONE DI NON CORRERE LA GARA IRIDATA DI MELBOURNE A CAUSA DEL CORONAVIRUS

di Matteo Novembrini

Era una Melbourne strana, differente, opaca. Dove tutti avevano già quasi dimenticato le nuove vetture, le novità della stagione, il famigerato Das firmato Mercedes. E dove si erano già spente quasi del tutto anche le dichiarazioni al veleno attorno al patto segreto tra Ferrari e Fia riguardo la power unit di Maranello, perché in ballo c'era di più, molto di più, ovvero la salute di tutti. Un clima non festoso, atipico per la prima gara dell'anno, giustamente annullata poche ore prima dell'inizio delle prove libere, nella notta australiana tra giovedì e venerdì.

L'esplosione del virus

Alla fine ha dovuto alzare bandiera bianca anche la Formula 1, che pure fino all'ultimo ha provato a tapparsi gli occhi ed a salvare il fine settimana di un Gran Premio d'Australia ora dopo ora sempre più in bilico fino alla cancellazione definitiva. Probabilmente nessuno, quel 31 dicembre 2019, quando da Pechino è arrivata la prima comunicazione all'Organizzazione mondiale della sanità, si sarebbe aspettato che il Covid-19 avrebbe creato così tanti danni. Senza fare dietrologia ma semplicemente analizzando i fatti, si può dedurre come la Cina si sia mossa in ritardo all'inizio della vicenda, dato che ad inizio dicembre a Wuhan, epicentro del virus, già si parla di "polmonite misteriosa", per una linea omertosa tenuta dal governo cinese fino alla seconda metà di gennaio, precisamente fino al giorno 20 del mese, quando si menziona ancora "un'infezione misteriosa per 45 persone". Due giorni prima però gli epidemologi dell'Imperial College di Londra avevano storto il naso, affermando come, basandosi su calcoli statistici e prendendo a riferimento tre casi accertati a Tokyo importati da Wuhan, il numero dei contagiati



SE ALCUNE SQUADRE NON POTESSERO CORRERE, PER QUALSIASI RAGIONE, IO CREDO CHE A QUESTO PUNTO SAREBBE COMPLETAMENTE INGIUSTO DARE IL VIA ALLA STAGIONE

FRANZ TOST – ALPHATAURI

non potesse essere infeiore a 1700. Sono giorni caldi quelli, con il professor Zhong Nansnhan, esperto ai tempi della Sars, che afferma come il coronavirus salti anche da persona a persona. Il giorno 23 il leader Xi ancora non si sbilancia ed augura un buon Capodanno lunare ai suoi conterranei, ma il giorno dopo anche la Cina deve arrendersi all'evidenza: Wuhan viene messa in quarantena, 11 milioni di persone si vedono costrette a non uscire di casa. Chiusi anche aeroporto e stazioni ferroviarie, inizia il calvario vero e proprio.

Il Covid-19 intacca il mondo dello sport

La prima nota ufficiale a riguardo da parte della Fia è datata 30 gennaio, con la Federazione che attraverso un portavoce si esprime così: «*In questa fase possiamo solo dire che stiamo monitorando da vicino la situazione, insieme al promoter in Cina, in collaborazione con la Formula 1 e l'autorità sportiva nazionale, che rappresenta il nostro canale sul territorio. Non possiamo fare molto in questo momento, se non osservare la situazione e reagire se necessario, se dovessero essere fornite raccomandazioni da parte delle autorità*». In una nota successiva invece si legge che «*a seguito dell'epidemia coronavirus esplosa in Cina a inizio anno, la FIA sta monitorando da vicino l'evolversi della situazione, con le autorità rilevanti e i suoi Club membri, sotto la direzione del presidente della Commissione medica FIA, Gerard Saillant. La FIA valuterà il calendario delle sue prossime gare e, se necessario, intraprenderà qualsiasi azione richiesta per aiutare e proteggere la comunità globale del motorsport e il pubblico*». Mentre la Federazione dice questo, in Cina sono già saltati la Coppa del mondo di sci alpino ed i mondiali di atletica indoor, ed il 2 febbraio viene annunciata la cancellazione dell'ePrix di

ASFALTO DESOLATAMENTE SPOGLIO: NIENTE GP!

Mai s'era visto in un weekend di Gp l'asfalto di gara restare malinconicamente vergine. ma le ragioni della rinuncia sono extrasportive e del tutto sacrosante...



Sanya di Formula E. Si dovranno attendere circa due settimane per avere la certezza dell'annullamento della tappa di Shanghai di F1, che arriva puntuale il 12 febbraio (sette giorni prima, Shanghai aveva sospeso tutti gli eventi sportivi in città), nella settimana in cui le squadre iniziano a svelare le monoposto per la stagione 2020. È dunque nell'incertezza che il Circus vola a Barcellona per la prima sessione di test invernali in programma dal 19 al 21 febbraio, giorni nei quali tutti gli addetti ai lavori monitorano attentamente la situazione mondiale per quanto riguarda il coronavirus (in Italia i primi due casi sono una coppia di coniugi cinesi, risultati positivi al test il 31 gennaio, cui si sono aggiunti i primi sei casi di italiani tre settimane più tardi, proprio mentre la F.1 era in pista al Montmelò), così come nella seconda sessione che va in scena sempre in Catalogna dal 26 al 28 febbraio, giorni nei quali arrivano notizie apparentemente rassicuranti dall'Australia, dove la Superbike dal 28 febbraio al 1° marzo vive regolarmente il primo fine settimana di gara del suo 2020.

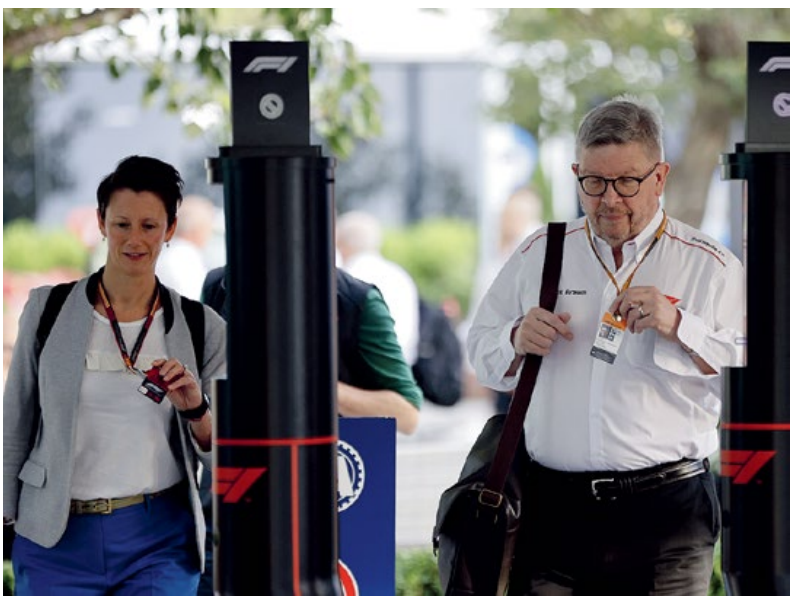
Un marzo molto difficile

Si tratta però solo di un'illusione, perché siamo agli inizi di marzo ed il tempo, per qualsiasi tipo di decisione, stringe e le notizie sul virus in Europa non sono affatto confortanti, con il numeri di contagiati che cresce sempre più, soprattutto in Italia, dove a livello sportivo ci sono molte ripercussioni su tutti gli sport. Il mese della primavera infatti si apre con il Motomondiale che sceglie di far correre in Qatar solo Moto2 e Moto3, già in terra qatariota per i test, stoppando le partenze per il Medio Oriente della classe regina. L'Australia però minimizza ed il 2 marzo afferma che il Gran Premio all'Albert Park si farà senza problemi, come annuncia il ministro Hunt: «*Il nostro suggerimento è di continuare a vivere normalmente, abbiamo 16 casi di contagio, 15 sono guariti. In Australia abbiamo un livello di contenimento altamente effettivo, non siamo immuni ma in questa fase la comunità generale è sicura*». Una dichiarazione che stona con l'annuncio dell'annullamento del primo appuntamento stagionale della Super Formula e con il cambio di programma di Ferrari e Pirelli, che in una nota congiunta del 3 marzo parlano della cancellazione del test per le gomme da 18 pollici sulla pista di Fiorano previsto per il giorno 5. Sempre nella giornata del 3 marzo, il Vietnam inizia a prendere provvedimenti con le disposizioni del consiglio nazionale per il turismo che impongono 14 giorni di quarantena per i passeggeri provenienti da Italia, Corea del Sud, Iran e Cina, cosa che inizia a mettere un po' di preoccupazione alle compagini tricolori della F.1, leggi Ferrari, AlphaTauri, Alfa Romeo e Pirelli oltre ai tecnici presenti tra Alfa Romeo-Sauber e Haas, per le quali rispettare le scelte vietnamite sarebbe un'impresa logistica praticamente impossibile. Il primo a sbilanciarsi in questo frangente è Franz Tost, team principal dell'ex Toro Rosso: «*Se alcune squadre non potessero correre per qualsiasi ragione credo che sarebbe ingiusto iniziare la stagione. Sarebbe un grande svantaggio per chiunque*». Le parole di Ross Brawn arrivano 24 ore più tardi, con l'ex direttore tecnico della Ferrari che afferma come l'ingresso negato ad una squadra al paddock di Melbourne porterebbe all'annullamento dell'evento per una questone di giustizia e solidarietà: «*Se ad una squadra dovesse essere impedito l'ingresso in un Paese non potremmo corre-*

> SE UNA SQUADRA DECIDE DI SALTARE UN GP, DIVENTA UN PROBLEMA SUO. MA SE A UN TEAM VIENE IMPEDITO L'INGRESSO IN UN PAESE, NON POSSIAMO RITENERE LA GARA CHE SEGUE VALIDA PER IL MONDIALE, SAREBBE INGIUSTO
>
> ROSS BRAWN



re. In alcun modo non potrebbe esserci una gara per il mondiale, perché sarebbe ingiusto. Ovviamente, se un team decide da sé di non recarsi a una gara, si tratterà di una loro decisione. Però, laddove gli venisse impedito di recarsi per una decisione del Paese, allora sarebbe difficile poter avere una competizione equa». Segue dunque un'aggiunta interessante anche sul Gp del Vietnam: «*Vogliono che si corra la gara ma al tempo stesso vogliono proteggere la popolazione, stiamo considerando quale soluzione possa essere attuata per assicurarci che tutti siano a proprio agio con le disposizioni. Stanno accadendo molte cose al momento e la situazione cambia quotidianamente, è difficile potersi pronunciare in modo definitivo adesso ma troveremo delle soluzioni. La situazione è molto seria, non voglio minimizzare, stiamo provando a correre le gare e dobbiamo farlo in modo responsabile. Stiamo riducendo al minimo il numero di persone nel paddock, chiedendo alle squadre di inviare il minor numero di persone delle quali hanno bisogno sul campo di gara*». È qui che dunque inizia a materializzarsi l'idea di un inizio di mondiale non secondo i piani, con questo timore rafforzato dalle vicende del 6 marzo, quando vengono stoppate le vendite del Gp del Bahrain ed annullato contemporaneamente l'ePrix di Roma della Formula E, per via di una situazione nel nostro paese sempre più critica. Due giorni più tardi il Bahrain annuncia le porte chiuse per la corsa in programma dal 20 al 22 marzo, mentre i team si apprestano ormai a sbarcare nella terra dei canguri, dove ad attendere gli addetti ai lavori c'è un caso di positività al coronavirus da parte di un ospite dell'Albert Park Hotel vicino alla pista. Il giorno seguente rimbalza la notizia di alcuni membri dei team McLaren



ed Haas in auto-isolamento in albergo per sintomi che possono far pensare al Covid-19, che travolge definitivamente la Formula 1 24 ore più tardi, giovedì 12 marzo, quando il meccanico McLaren sottoposto al tampone risulta positivo, con la scuderia di Woking che annuncia quindi il suo ritiro dal fine settimana di Melbourne. In seguito anche alle perplessità espresse dai piloti, come ad esempio Hamilton, Vettel e Raikkonen, la Formula 1 si interroga sul da farsi e partono una serie di riunioni che si concluderanno infine con la cancellazione del primo gran premio dell'anno. ●

ROSS BRAWN ENTRA MA POI... ESCE

Ross Brown, per Liberty Media, entra nel paddock ma prende atto che c'è poco da fare... Tra conferenze stampa, pubblico disorientato e scontento, alla fine di Gp d'Australia neanche l'ombra...

Caso fuori dagli schemi

IL DOTTOR RICCARDO CECCARELLI, GRANDE VETERANO DEL CIRCUS E ALL'AVANGUARDIA NEL CURARE LA PREPARAZIONE DEI PILOTI, SPIEGA DAL PUNTO DI VISTA MEDICO COME VA INQUADRATA LA SITUAZIONE RELATIVA ALL'EMERGENZA CORONAVIRUS IN FORMULA UNO

di Dario Lucchese

Nel 2019 ha festeggiato i trent'anni di attività in Formula 1. Mai prima d'ora gli era tuttavia capitato di vivere una situazione del genere come quella dell'emergenza Coronavirus, neppure all'epoca della micidiale Sars.
Il dottor Riccardo Ceccarelli è sempre in prima linea con Formula Medicine, una vera eccellenza italiana che opera oggi non solo nell'ambito dell'automobilismo. In Formula 1 segue la quasi totalità delle squadre (praticamente tutte tranne Ferrari e Mercedes), prestando assistenza agli uomini della Pirelli, allo staff organizzativo e a quello di Dhl, Riedel e Sky. Ad occhio e croce poco meno di 1500 persone. La scorsa stagione, ad Abu Dhabi, ha raggiunto il traguardo dei 509 Gran Premi, la metà di quelli fino alla gara degli Emirati Arabi disputati nella storia del Mondiale. E sempre lo scorso anno Formula Medicine ha introdotto la novità del laborato-





> *IL PADDOCK DELLA FORMULA UNO È COME UNA CITTÀ DI DUEMILA PERSONE IN CUI SI LAVORA TUTTI VICINI, QUINDI LA SITUAZIONE DIVENTA DELICATA...*
>
> RICCARDO CECCARELLI

rio medico itinerante FormuLab che era presente anche a Melbourne, dotato di vari strumenti incluso un ecografo e tutto ciò che è necessario per il prelievo del sangue, al fine di assicurare un rapido ed efficace check-up. In Australia, Formula Medicine aveva inviato quattro persone, giunte all'Albert Park fin dal lunedì precedente alla gara: un acp inglese, due medici italiani ed uno locale, quest'ultimo per rendere più fluida la comunicazione con i colleghi del posto. Assente il dottor Ceccarelli, al quale avevano cancellato il volo, rimasto in sede a Viareggio, in continuo contatto con i propri uomini. Noi di Autosprint lo abbiamo interpellato su tutta la situazione.

«Ci siamo organizzati, come sempre, per dare il massimo supporto medico. Noi italiani siamo arrivati lì con l'esperienza dell'emergenza sanitaria, avendola vissuta fino ad ora in prima persona, sulla nostra pelle. Ma l'impressione che abbiamo subito avuto è che, in generale, ci sia altrove ancora una tendenza a sottostimare il problema. Siamo andati in Australia già molto preoccupati dai possibili scenari. Statisticamente, su 2000 persone presenti nel paddock, la possibilità nell'arco di una settimana che ne venisse fuori una positiva era elevata. Il nostro dubbio era su come sarebbe stato possibile gestire una situazione del genere. I medical officer del circuito hanno risposto fin dal primo momento con responsabilità. Siamo stati costantemente in contatto con loro e con la Federazione. Ci si è preparati nei limiti del possibile all'emergenza. La filosofia, nel caso di un'infezione come questa, non è evitare i danni ma limitarli. Quindi fare tutto quello che il buon senso ci può indurre a fare. Il caso positivo del membro della McLaren fortunatamente è venuto fuori a inizio settimana, quando il paddock

STA SCRITTO PURE NEL CIELO!

Niente possibilità di disputa del Gran Premio: la scelta viene pubblicizzata e scritta pure nei cieli di Melbourne. Sul come e il perché il dottor Ceccarelli, a sinistra, spiega qui tutto per filo e per segno...



era ancora mezzo vuoto. I contatti sono stati quindi limitati. Un conto è stato isolarlo subito, un altro sarebbe stato farlo venerdì o sabato».

- Cosa ne pensa del fatto che il team McLaren abbia deciso immediatamente di ritirarsi dal Gran Premio d'Australia?

«La McLaren ha agito con la massima trasparenza e professionalità. Se la persona risultata positiva fosse stata in contatto al massimo con un paio di elementi, allora si sarebbe potuto andare avanti. Ma in un caso come questo i contatti superavano la decina. Non era ipotizzabile continuare a lavorare. La McLaren ha messo al primo posto la salute e non l'interesse economico. Un gesto che è stato molto apprezzato anche dai nostri medici. In questa circostanza ho parlato con Paul James e Andreas Seidl, assieme al quale ho lavorato tra l'altro in Bmw. Conosco bene entrambi e so che sono molto professionali e coscienziosi. Non ci hanno pensato due volte: l'unica scelta giusta che potevano fare era autosospendersi».

- Quali potrebbero essere concretamente gli accorgimenti da adottare in pista, in una situazione del genere?

«Il buon senso vuole che si limitino al massimo i contatti. Non è facile, ma per esempio il personale del catering deve essere dotato di guanti e mascherine, oltre che rimanere il più possibile lontano dagli altri. A pranzo o cena deve assolutamente essere adottata l'accortezza di fare i turni per evitare di ravvicinare troppo le persone tra loro. E ancora curare al massimo l'igiene, fare delle cose naturali come lavarsi bene le mani. Non trascorrere il tempo al bar la sera e andare subito in camera quando si termina il proprio lavoro in circuito. Ed ovviamente auto isolarsi all'insorgere dei minimi sintomi. Siamo ben consci che non è certo possibile chiedere ai meccanici di rimanere ad un metro l'uno dall'altro. Non puoi applicare tutte le regole adottate da noi ogni giorno. È chiaro che tutto ciò non garantisce che non ci siano i contagi. Ma tra il bianco e nero si cerca di trovare il grigio».

- Come gestire il famoso problema del rischio dovuto all'assembramento?

«Intanto attuando degli accorgimenti ad hoc (come durante il briefing dei piloti). Se ho tre persone in una stanza a tre metri l'una dall'altra, riduco la possibilità di una contaminazione. Se ne ho 300 la situazione cambia. Ci sono due possibilità: cancelli la gara oppure la fai mettendo in preventivo il rischio del contagio. È un po' come nelle nostre città. Chiudiamo i negozi, ma ci sarà sempre chi va al supermercato. Finché

SITUAZIONE DEL TUTTO NUOVA
Nessuna attività in pista e, a destra, paura al paddock, con tanto di mascherine per gli addetti dei vari team: questo è stato il clima della F.1 nel mancato avvio a Melbourne



c'è movimento esiste il rischio. Per quanto riguarda il pubblico, la palla passa invece nelle mani degli organizzatori».

- Le è mai capitato in tanti anni di attività, di vivere una situazione simile?

«No, mai. Questa è una situazione fuori da qualsiasi schema. E la Formula 1 è come una città. FormuLab non è chiaramente predisposta per eseguire gli esami necessari per rivelare la presenza del Coronavirus. Prima della trasferta australiana abbiamo fornito a tutti un decalogo con delle regole comportamentali che rispecchiano quelle che è richiesto di attuare ad un qualsiasi normale cittadino. Ho dei sintomi? Allora sto in albergo, mi auto isolo e chiamo chi mi può assistere. I nostri medici, dopo un primo screening telefonico, decidono se effettuare o meno la visita ed eventualmente indirizzare il soggetto al centro medico di Melbourne per effettuare il tampone. Quindi siamo arrivati in Australia con l'obiettivo di mettere in pratica gli stessi protocolli di base che vengono applicati nelle nostre città. Inoltre abbiamo mantenuto quotidianamente un filo diretto con il governo australiano, per gestire anche i casi sospetti».

- Ma che senso avrebbe avuto correre un Gran Premio in questa situazione?

«Secondo il mio parere personale, vista nell'ottica McLaren, non sarebbe stato giusto correre. Tutti si sono presi dei rischi ad armi pari, sottostando alla legge del caso. Che un team rimanga indietro non è corretto, considerando che non è colpa della squadra. Sotto l'aspetto dell'organizzazione della Formula 1 in generale, dopo avere fatto tanta strada e mosso un numero considerevole di persone, è complicato».

- I vostri medici italiani hanno avuto delle difficoltà ad arrivare in Australia?

«Gli è stato chiesto di riempire un questionario e di redigere un'autocertificazione per spiegare quali erano i paesi dove recentemente erano stati. Infine sono stati sottoposti al controllo della temperatura». ●

Medico da F.1!

RICCARDO CECCARELLI NEL MONDO DELLE CORSE PUÒ VANTARE GRAZIE A FORMULA MEDICINE UN VIATICO UNICO

Oltre 50.000 ore trascorse nelle piste di tutto il mondo. In termini di tempo, si può quantificare così l'impegno del dottor Riccardo Ceccarelli nelle corse. Formula Medicine, la struttura di Viareggio di cui è a capo, ha assistito fino ad ora 75 piloti di Formula 1, sugli oltre 1500 seguiti in tutte le categorie. Il primo fu l'amico Ivan Capelli, che lo introdusse nel team March Leyton House. Per proseguire con Jean Alesi, Fernando Alonso, Giancarlo Fisichella, Robert Kubica, Jarno Trulli, Sebastian Vettel e così via dicendo. Una ventina le squadre della massima serie con cui ha lavorato. Solo lo scorso anno Formula Medicine è stata presente in pista, nelle varie categorie, con 20 medici, quattro fisioterapisti e sette infermieri. Un'attività che viene svolta non soltanto nei weekend di gara, ma 12 mesi l'anno, improntandosi anche e soprattutto sulla ricerca. E dalla ricerca svolta con propri strumenti è nata anche la Mental Economy Training, prima "palestra" al mondo finalizzata ad ottimizzare le risorse mentali e dedicata non solo ai protagonisti delle più differenti discipline sportive, ma anche ai manager aziendali e ai team building. ●





Decisione giusta ma tardiva

GIRO DI OPINIONI SULLA CANCELLAZIONE DEL PRIMO ROUND DEL MONDIALE E UNA CONSIDERAZIONE INEVITABILE: FORSE SI POTEVA PREVEDERE UNO SCENARIO DEL GENERE

di Alessandro Bucci

Era una Melbourne strana. Il dorato mondo della Formula Uno si è trovato per la prima volta nella sua storia a fronteggiare una pandemia, causata dalla rapida quanto aggressiva diffusione nel mondo del Coronavirus. Il Big Circus è sbarcato a Melbourne quando la situazione era già piuttosto grave, dovendosi arrendere all'evidenza con la cancellazione del Gp inaugurale a poche ore dalle prime prove libere. A fare le spese per primo il team McLaren, con un membro risultato positivo al test Covid-19 nella giornata di giovedì, costringendo la squadra a ritirare le macchine e a porre in quarantena quattordici elementi del personale. Tutto il mondo della F.1 s'è detto concorde con la decisione presa di annullare il Gp, ma resta molto rammarico e delusione per come, una circostanza sicuramente estremamente complessa, è stata gestita con poca trasparenza da parte dei piani alti quando fiumi di fan si erano già assembrati ai cancelli dell'Albert Park.

Scuderia Ferrari: «Giusto annullare il Gp»
«Scuderia Ferrari appoggia pienamente la decisione operata da FIA e F.1 in collaborazione con l'Australian Grand Prix Corporation di annullare il Gp d'Australia al circuito Albert Park di Melbourne. La sicurezza di tutti i membri del team è la nostra priorità numero uno, soprattutto perché la pandemia di Covid-19 continua ad evolvere rapidamente. Ci dispiace molto per i fan accorsi all'Albert Park per assistere alla gara di F.1 con il solito entusiasmo, oltre che per tutti gli spettatori».

Hamilton: «Ognuno di noi faccia la sua parte»
«Ovviamente dispiace non correre, ma la decisione di annullare il Gp è stata giusta. Dobbiamo essere realistici e mettere la salute e la sicurezza al primo posto. La realtà è che le persone stanno morendo tutti i giorni, sono numerosi i malati. Impossibile stabilire quanto durerà questa situazione, ma dovremo tutti prendere delle precauzioni per mantenere sicure quante



più persone possibili. Speriamo di tornare in gara presto ma, nel frattempo, dovete pensare a voi stessi».

Verstappen: «Invito i fan a stare al sicuro»
«*Tutti aspettavamo l'inizio della stagione 2020 di F.1. Ovviamente sono deluso ma capiamo che alla fine questa è stata la giusta decisione, mi dispiace per tutti i tifosi e coloro che sono stati coinvolti da questa cancellazione. Ma state al sicuro*».

Ricciardo: «Dispiace non poter correre in casa»
«*Non poter disputare il Gp casalingo per me è devastante, ma penso che sia stata presa la giusta decisione. Siamo dinanzi ad un qualcosa di mai visto e quindi tutte le persone possono capire l'annullamento del Gp*».

Alpha Tauri: «Salute e sicurezza la priorità»
«*Tenendo conto della situazione relativa al Coronavirus – in seguito classificato come pandemia – la decisione di annullare l'evento presa dalla FIA, dalla F.1 e dall'Australian Grand Prix Corporation è quella giusta. La salute e la sicurezza delle persone deve essere la nostra priorità principale. Come team con sede in Italia, inoltre, siamo anche consapevoli del peggioramento della situazione in Europa e siamo preoccupati anche per tutto il nostro personale. La F.1 si riprenderà e facciamo affidamento nei confronti della governance e al detentore dei diritti commerciali per monitorare la situazione e guidare di conseguenza tutti i team di F.1*».

DIETROFRONT PRIMA DELLE LIBERE

L'Albert Park di Melbourne era già stato allestito in vista dell'inizio del Mondiale di Formula Uno. Poi proprio alla vigilia delle libere è arrivato il dietrofront

Alfa Romeo: «Decisione giusta»
«*Alla luce dei recenti eventi a Melbourne, con la conferma di un caso di COVID-19 all'interno del paddock, Alfa Romeo accoglie con favore la decisione di FIA, F.1 e Australian GP Corporation di annullare la gara australiana del 2020 per chiare circostanze di forza maggiore. La salute e la sicurezza del personale del nostro team, nonché dei nostri ospiti, dei colleghi*



avversari, del personale F.1 e dei fan è la nostra priorità principale. Supportiamo pertanto la decisione e ci impegneremo al meglio delle nostre possibilità per proteggere i membri del nostro team».

Bruni: «Un pilota vorrebbe sempre correre, ma...»

«Ero in partenza per l'aeroporto, ma alle 5,30 del mattino ho ricevuto l'avviso che non si sarebbe corso a Sebring (WEC). Trump ha chiuso i voli dall'Italia per gli USA e quindi è stato impossibile disputare i test ufficiali e la gara. Non sapremo se e come recupereremo l'evento. L'intero mondo del motorsport si è dovuto fermare e la F.1 non ha potuto fare altrimenti. Prendere decisioni drastiche, con la moltitudine di interessi che sono in ballo è molto più difficile di quello che si potrebbe pensare. Tuttavia, purtroppo per i fan e per gli addetti ai lavori, dinanzi a una pandemia tutto passa in secondo piano dal punto di vista sportivo e penso sia giustissimo. Diverse persone che lavorano nel Big Circus erano già a Melbourne quando la situazione Coronavirus, a livello mondiale, non era ancora così grave e quindi è stato molto complesso per le parti chiamate in causa gestire la situazione. Un briciolo di umanità in più, comunque, anche e soprattutto nel motorsport, non guasterebbe affatto».

Dallara: «Motorsport preso in contropiede»

«Il mondo del motorsport s'è trovato preso in contropiede rispetto a Paesi come l'Italia, dove la consapevolezza della gravità della situazione era già maturata. Le considerazioni di carattere economico logicamente non mancano quando si è costretti a operare decisioni complesse e delicate come l'annullamento del Gp inaugurale. La cancellazione del weekend era inevitabile, per il semplice motivo che diverse persone hanno viaggiato per molte ore dall'Europa all'Australia. Nello stesso week-end, tutto il mondo del motorsport s'è fermato (non solo il Big Circus) e le prossime gare sono in discussione. I calendari, sfortunatamente, sono stati stilati in un mo-

SITUAZIONE PRECIPITATA

Da sempre pieno di fascino il Gp d'Australia ha subito il precipitare della situazione d'emergenza dovuto al Covid-19 ed è stato annullato





mento nel quale la situazione era in divenire ed eravamo lontani dalla condizione di pandemia. Per quanto concerne l'annullamento o meno del Gp d'Australia, non v'è dubbio che la situazione potesse essere risolta con maggior chiarezza, ma l'intervento del ministro della Salute australiano s'è rivelato fondamentale».

Mazzola: «Meglio tardi che mai»

«Il Gp d'Australia è capitato in occasione di un marasma mondiale causato dal Coronavirus. Le capacità reattive dei Governi e del mondo sportivo, purtroppo, si sono rivelate troppo lente. Ciò che è importante, comunque, è prendere la decisione giusta e quindi meglio tardi che mai, come si suole dire. È mancata uniformità di azione, soprattutto in termini di tempistica e nessuno, allo stato attuale, può garantire una data di ripartenza della stagione. Alla luce dei fatti, sarebbe stato meglio non partire, ma ora tutti ci domandiamo cosa accadrà. Diversi Gp sono stati posticipati o annullati e quindi mi chiedo che credibilità possa avere la stagione 2020. Il rischio di un campionato falsato, purtroppo, c'è. Posticipare di un anno la rivoluzione prevista per il 2021 potrebbe essere un'idea…».

Fiorio: «Cancellazione tardiva del GP, incredibile»

«Piloti e squadre si sono spostati a Melbourne essendosi preparati per il Gp inaugurale e quindi comprendo la loro frustrazione nel vedersi annullato l'evento all'ultimo minuto, peraltro non l'unico appuntamento cancellato. Tuttavia, trattandosi di una pandemia, non si poteva agire diversamente. E' mancato, forse, il polso dai piani alti nell'annullare il GP in tempo utile, oltre ad una comunicazione chiara. Gli addetti alla comunicazione e ai lavori si sono trovati in una pessima situazione e mi domando seriamente come si sia potuti arrivare a questo punto».

Minardi: «Uno scenario complicatissimo»

«È possibile che Liberty Media e FIA non siano state correttamente informate dal governo australiano. In un caso estremo come una pandemia, penso che le decisioni dovrebbero essere prese dai Governi in primis. Non dimentichiamo, comunque, che l'Australia è una Nazione già fortemente colpita in tempi recenti e la decisione di annullare il GP è stata un'ulteriore mazzata. E' impossibile prevedere cosa succederà prossimamente e non possiamo non considerare gli sponsor, le aziende collegate al Big Circus e i diritti televisivi. I promotori devono salvaguardare i bilanci, i soci e il salariato. Gli attori, invece, devono svolgere il proprio lavoro al meglio delle loro capacità. Tutti questi elementi in gioco non contribuiscono mai ad operare scelte semplici. Ritengo, tuttavia, sia assurda la situazione che s'è venuta a creare, con tifosi assembrati fuori dai cancelli poco prima dell'annullamento dell'evento».

Stirano: «F.1 ha mancato di trasparenza»

«La F.1 è come un villaggio a sé stante sempre in movimento e, spostare o annullare un Gp, è estremamente complicato. Se gli organizzatori avessero annullato la gara con largo anticipo, si sarebbe corso il rischio di lanciare segnali inquietanti, oltre a produrre danni economici non indifferenti e magari evitabili. Il Big Circus, resosi conto della gravità della situazione a livello mondiale, ha chiuso i battenti all'ultimo momento. È mancata trasparenza da parte della F.1, un mondo che non è mai stato avvezzo ad essa. Credo manchi un uomo al comando al momento in F.1 (penso ad Ecclestone), ma è anche vero che, il Big Circus, è in difficoltà già da alcuni anni e il gruppo che sta portando avanti la F.1 è alle prese con diverse gatte da pelare. Ho ammirato Hamilton che ha preso posizione in conferenza stampa. Un personaggio genuino e che ci tiene a formarsi una propria opinione».

Montermini: «Situazione degenerata in poche ore»

«Il primo grosso campanello d'allarme è stato il tampone positivo del membro McLaren. L'effetto, dopodiché, è stato a catena, sino a coinvolgere l'intero mondo del motorsport. In Spagna, ad esempio, sono stati cancellati all'ultimo i test Formula Renault Eurocup al Montmelò. La mia sensazione è che, in alcuni Paesi, non vi sia stata una corretta percezione della gravità della situazione. In Italia, invece, l'emergenza s'è palesata prima che in altre nazioni, ma è anche vero che tutto è stato gestito con trasparenza e questo ci fa onore. Tornando alla F.1, i piloti hanno avvertito che qualcosa non andava e Hamilton, forse l'elemento più indicato, ha preso posizione con una semplice domanda: cosa ci facciamo qui?».



Quando conta **astenersi**

POCHE VOLTE NEL MONDO DEL MOTORSPORT L'EMERGENZA SANITARIA È STATA UN PRESUPPOSTO PER FERMARE LE CORSE. I PRECEDENTI PIÙ IMPORTANTI RIGUARDANO L'AFTA EPIZOOTICA NEL RAC 1967 E ANCHE NELLA SERIE BRITANNICA RALLY DEL 2001, QUANDO SI FERMÒ PERFINO IL TOURIST TROPHY MOTOCICLISTICO

di Mario Donnini

Una cosa del genere - e verrebbe da dire per fortuna - nel mondo delle corse della massima formula appare più unica che rara. Mai un Gran Premio era saltato per emergenza sanitaria. E tantomeno un campionato del mondo aveva subito un differimento e uno stop nel tempo, con la preoccupazione più concentrata sull'incolumità dei potenziali spettatori che su quella dei piloti in pista.
Anche perché, in questo caso, rischiare non è più sinonimo di correre, ma di respirare e vivere l'uno a contatto con l'altro, il più delle volte sconosciuto e casualmente presente gomito a gomito.
In realtà, una volta che si muove in forze, poi, statisticamente, il Circus il Gran Premio lo disputa eccome. Lasciamo stare il caso di Indianapolis 2005, che rappresenta un problema concreto ma anche politico decisamente mal gestito, con tanto di caduta di stile e quattro gatti al via, ma per il resto di gare abortite c'è solo Belgio 1985. Quando un guaio strutturale al manto d'asfalto mandò a casa tutti anzitempo, pur avendo una griglia di partenza alla bell'e meglio che col senno di poi resta buona solo per la statistica di qualche nerd... A titolo di cronaca, il Gp fu poi recuperato a stagione inoltrata e in un pomeriggio bagnato: vinse Senna su Lotus.
Per il resto, al di là del retroattivamente annullato

Gp di Spagna 1980, a seguito della guerra tra Balestre e i britannici della Foca di Ecclestone, con i legalisti fedeli al presidente, non vi sono particolari o capisaldi a fare da punti di riferimento o a costituire da precedenti.

Settant'anni di F.1

Al contrario, andando a ritroso, l'attività sportiva a livello generale si è fermata solo in occasione dei conflitti mondiali, anche se, ovviamente, a qual tempo la F.1 iridata, nata nel 1950, ancora neanche esisteva e si parlava di Grand Prix e campionato europeo. Piuttosto vien da pensare che la massima espressione dell'automobilismo da corsa - e anche altre categorie e discipline del motorsport, certo, non dimentichiamolo -, si trova di fronte a questa difficile prova proprio nel periodo del settantesimo compleanno. Quasi si trovasse chiamata a dare una dimostrazione e un supplemento di forza, consapevolezza e maturità nella ricorrenza di una data importante e significativa.

Lo strano caso dell'afta epizootica

Ma non fermiamoci qui e andiamo oltre. Nel mondo del motorsport, uno dei casi più significativi di stop agonistico per un evento di caratura mondiale causa un emergenza sanitaria a ben guardare è quello dell'emergenza dovuta all'afta epizootica nel corso della stagione 2001, presso l'Isola di Man, parte del dominio della Corona Britannica ma allo stesso tempo isola che dispiega una forte indipendenza decisionale, tanto da battere moneta, avere una propria bandiera, un inno e una vera e propria identità nazionale. Ebbene, in quell'occasione fu l'allora Ministro del Turismo dell'Isola, Alex Downie, a dover prendere la dolorosa decisione di amnnullare il Tourist Trophy motociclistico, ossia la gara a due ruote più antica, prestigiosa e pericolosa del mondo, per evitare che l'epidemia di "Foot & Mouth" dilagasse anche sul territorio manx, sterminando praticamente tutti gli animali e infliggendo un colpo mortale a buona parte dell'economia locale, basata su allevamento e pastorizia. "*La preservazione del nostro patrimonio animale ed economico significa rispetto per la nostra identità e quindi, pur dolorosamente, dobbiamo provvedere ad annullare il TT, la manifestazione che più amiamo e più ci caratterizza nel mondo delle corse e all'estero*".
Una grande lezione di civiltà e stile, insomma.

Rally britannici nel 2001 out per afta epizootica

E, attenzione, l'esempio dell'Isola di Man targato 2001 riguarda anche le quattro ruote se è vero che quell'anno non solo non si disputò il Manx Rally ma anche il campionato rally britannico. Con un interessante precedente, visto che, sempre nel mondo britannico dei rally, s'era osservato nell'ormai lontano 1967, un anno di stop per il RAC, sempre per un'epidemia di afta epizootica.
In altre parole, di fronte all'ipotesi di conseguenze gravi dovute all'attività sportiva, i pochi ma avveduti precedenti dicono chiaramente che ha un senso, una morale e una motivazione profonda la scelta di fermarsi. ●



QUEL GP DEL BELGIO RIMANDATO NEL 1985
Commissari al lavoro e, nell'altra pagina, addetti dei team mentre prendono atto della situazione compromessa del manto d'asfalto di Spa, nel 1985 per un Gp che fu rimandato



di Paolo Filisetti

Agli antipodi tra veleni e virus

LA SITUAZIONE È SEMPRE PIÙ DELICATA E CONFUSA, NON SOLO PER PROBLEMI RELATIVI AL COVID-19, MA PER IL MORBO DEL SOSPETTO E LA LOTTA POLITICA STRISCIANTE NEL CIRCUS...

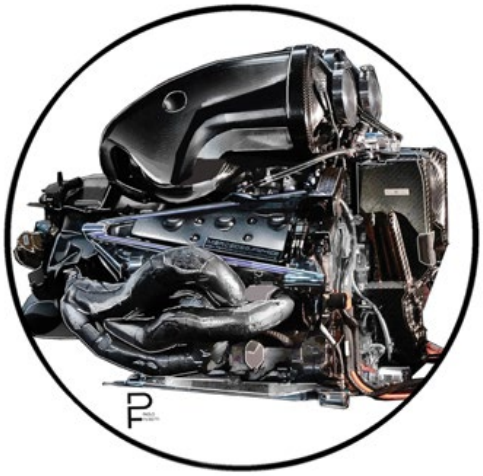
Mercedes e Ferrari erano giunte a Melbourne con certezze profondamente diverse sulla competitività delle rispettive monoposto. Da un lato la W11 nei test al Montmelò aveva dimostrato di essere ripartita, a livello prestazionale, da dove la W10 aveva concluso la scorsa stagione. La W11, ha estremizzato tutte quelle aree che lo scorso anno rappresentavano la parte debole del progetto, a livello aerodinamico per quanto concerne l'efficienza in rettilineo. Quasi tutti gli interventi, quest'anno sono stati focalizzati su questo problema, con un radicale rifacimento dell'impianto di raffreddamento funzionale alla riduzione del volume delle fiancate, per liberare il flusso d'aria diretto al retrotreno. Ciò detto gli elementi distintivi, in termini di passo e bilanciamento, sono rimasti inalterati. La W11, dunque, è un progetto maturo, ben collaudato, in cui sono stati innestati elementi innovativi, su cui è stato possibile concentrarsi grazie alla bontà della base di partenza. Uno, il DAS (Dual Axis Steering), sistema per la variazione dinamica (con la vettura in movimento) dell'angolo di convergenza anteriore. Obiettivo principale, secondo quanto dichiarato dal team alla FIA, la gestione del degrado degli pneumatici riducendo le temperature della fascia di rotolamento. Indubbi, però anche i vantaggi aerodinamici a livello di minore resistenza in rettilineo, con le ruote perfettamente parallele al verso di marcia. È su questo punto che si innesta la polemica da parte degli altri team, decisi a protestare, ritenendolo illegale, se il dispositivo fosse stato utilizzato a Melbourne. Secondo elemento di polemica, anzi di attenzione della FIA che ne ha chiesto la modifica, la presa d'aria triangolare nel bracket della sospensione posteriore, palesemente oltre i limiti regolamentari. La direttiva 14.20 ne ha vietato adozione richiedendo a Melbourne la temporanea modifica del portamozzo, prima di una sua prossima sostituzione definitiva. Per la Ferrari, invece, l'attuale competitività della SF1000 è l'opposto di quella della rivale. Al Montmelò l'unico dato positivo emerso riguardava l'incremento di carico verticale, di cui la vettura 2019 era carente. Indubbiamente la Ferrari ha approfondito molto la gestione degli pneumatici e su questo fronte si potrebbero avere riscontri positivi sul degrado, in gara. È però chiaro che la SF1000 sia un affinamento del progetto precedente che alla luce delle prestazioni viste, non sembra sufficiente per vincere. Se sulla power unit Mercedes, incombono dubbi per l'affidabilità, su quella Ferrari, invece potrebbero aver pesato le investigazioni, concluse con l'accordo confidenziale con la FIA, alla base del malcontento dei team dotati di diversa motorizzazione. Insomma, non è chiaro se la power unit 065 abbia dovuto subire un ridimensionamento. È quello che i sette team capeggiati da Mercedes sino a metà della scorsa settimana, si erano domandati. Abbiamo compiuto un ex cursus degli elementi controversi della Mercedes proprio perché è parso evidente a seguito della notizia di un colloquio intercorso tra Ole Kallenius CEO di Daimler e John Elkann presidente FCA e Ferrari, che il fronte unito dei team contro l'accordo FIA – Ferrari, si sia di fatto spezzato. La Mercedes, inizialmente considerata polo aggregante della protesta, si sarebbe sfilata, di fatto chiudendo la polemica con Maranello. Un fatto importante, che fa intravvedere ragioni di utilità generale, nel non voler incrinare ulteriormente l'immagine della F.1, in questo periodo difficile generato dal Cornavirus. Se le motivazioni politiche o per meglio dire di potere probabilmente sono rimaste intatte, è evidente che Mercedes non voglia ora proseguire in uno scontro che per ora si svolgerebbe, solo al di fuori delle piste, data la massima incertezza su una eventuale data di (ri) partenza della stagione. In parallelo, è lampante quanto tra i team "dissidenti" quello che abbia peggio digerito l'uscita della Stella dal fronte compatto anti "inciucio", sia la Red Bull. La direttiva emessa dalla Fia, che vieta le pre-

se d'aria nel bracket posteriore della W11, è giunta dopo una precisa e circostanziata richiesta di chiarimenti da parte del team di Milton Keynes. Se infatti, in un primo momento sembrava che la richiesta di chiarimento potesse essere avulsa dal fatto che Mercedes sostenesse o meno la crociata che vedeva Red Bull tra i team maggiormente decisi a fare chiarezza sull'affaire Fia – Ferrari; la cosa ora pare più corretto considerarla quasi come una conseguenza del "tradimento" della causa. Se si fosse disputato il Gp in Australia, era dichiarata, l'intenzione della Red Bull di sporgere reclamo formale nei confronti della Mercedes, se il DAS fosse stato utilizzato. Nei mesi che ci separano dall'auspicabile nuovo inizio della stagione, pare evidente che la guerra, almeno in apparenza conclusasi tra Mercedes e Ferrari, possa cedere il passo ad una lotta molto dura portata avanti dal team di Christian Horner rispetto ciò che da Ottobre 2019 sembrava non esistere più, ed ora parrebbe rinsaldato: un virtuale patto di non belligeranza tra Ferrari e Mercedes. Vedremo gli sviluppi… ●



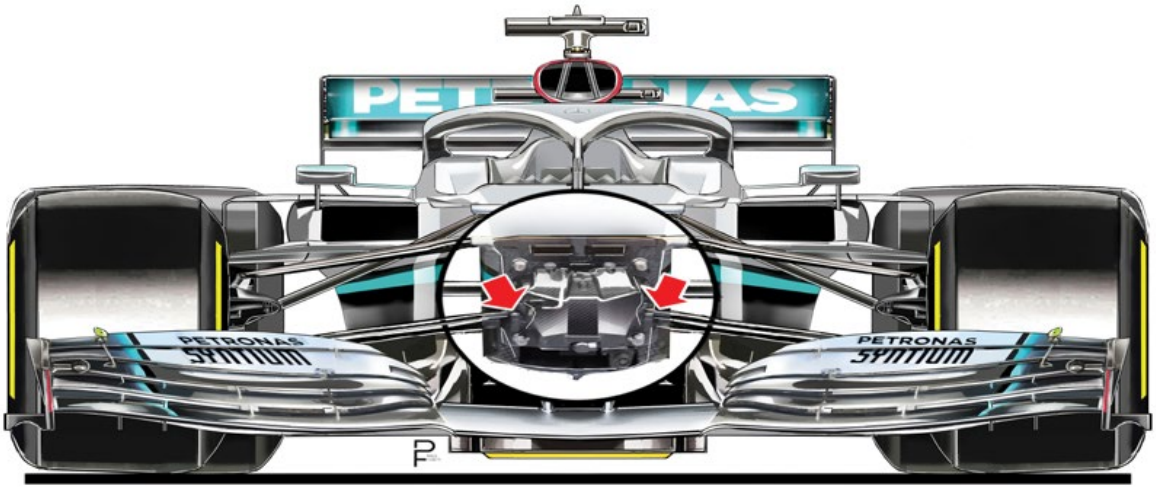
FERRARI, UN MOTORE DA AFFINARE

SE IL PROPULSORE MERCEDES HA CAUSATO PERPLESSITÀ SULL'AFFIDABILITÀ, LA POWER UNIT 065 FERRARI, NON HA MOSTRATO SINORA PRESTAZIONI TOP PARAGONABILI ALLA 064 VITTORIOSA A SPA, MONZA E SINGAPORE. I RIVALI PENSANO A CAUSA DELL'INDAGINE FIA DEGLI ULTIMI MESI



POWER UNIT MERCEDES FRAGILE?

COMPLETAMENTE RIPROGETTATA LA POWER UNIT HA MOSTRATO UNA CERTA FRAGILITÀ DEI TEST DI BARCELLONA. COSTITUISCE L'INCOGNITA MAGGIORE A LIVELLO DI AFFIDABILITÀ.



MERCEDES W 11, ECCO L'OPPORTUNITÀ PER AMMIRARE NEL DETTAGLIO IL DAS

IL DAS, EVIDENZIATO NEL CIRCOLO È AL CENTRO DELLE POLEMICHE SULLA SUA LEGALITÀ. OVVERO SE SIA SOLO FUNZIONALE AL DEGRADO GOMME, O MODIFICHI L'AERODINAMICA DELLA W11, IN MOVIMENTO.



di Paolo Filisetti

Ritocchi di (mancato) inizio stagione

ECCO QUALI NOVITÀ AVEVANO PROPOSTO LE MONOPOSTO PER IL PRIMO ROUND DELLA STAGIONE A MELBOURNE. RACING POINT, MERCEDES E RED BULL SOTTO AI RIFLETTORI

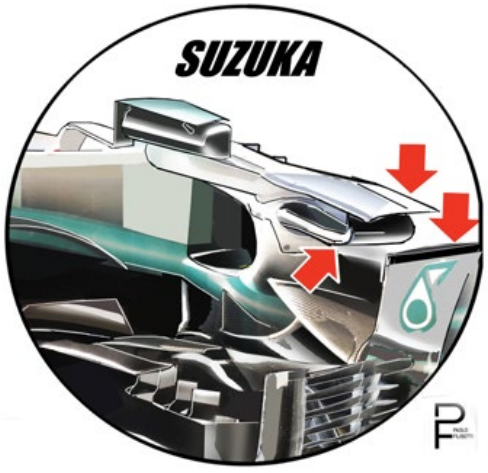
Un vero peccato che il Gp di Australia non si sia potuto svolgere a causa del Coronavirus. Non nel senso che consideriamo la scelta di annullarlo, sbagliata, tutt'altro. Era l'unica opzione possibile e di buon senso. Il rammarico, semmai, è giustificato dal fatto che il primo Gp della stagione è sempre piuttosto ricco di spunti tecnici, con le monoposto già diverse rispetto a come si sono presentate nei test di Barcellona, avendo di fatto elaborato i dati che hanno indicato quali, seppur lievi, modifiche apportare per affrontare la prima gara adeguatamente. Di fatto, le novità sono state trasversali, ovvero hanno riguardato praticamente tutta la griglia, o quasi, anche quelli da cui non ci si sarebbe già aspettati modifiche al progetto, in quanto già "collaudato" nel 2019. In questo specifico caso, è ovvio il riferimento alla "Mercedes rosa" ovvero la Racing Point RP20. Abbiamo già lungamente descritto in occasione dei test, quanto la vettura di Stroll e Perez sia di fatto il "clone" della W10 dello scorso anno. Si potrebbe discutere a lungo se il termine sia corretto o se sia semplicemente una copia, vale a dire una buona monoposto, ma non certo in grado di rivaleggiare con i top. Francamente, nel paddock, l'opinione dominante è più indirizzata verso la prima ipotesi che la seconda, essendo da molti team rivali considerata un pericolo tangibile di sovvertimento di valori acquisiti da tempo, senza particolare fatica. Per molti tecnici, infatti non è un semplice copia-incolla di idee tratte dal progetto Mercedes dello scorso anno, ma un progetto organico, inclusi step di sviluppo che si vedranno nel corso della stagione, quando questa avrà inizio. A Melbourne, la RP20 colpiva per l'introduzione di un primo sviluppo rispetto alla configurazione base vista nei test invernali. In dettaglio, l'area interessata riguardava i deflettori a ponte presenti sulla prima versione, sostituiti da elementi orizzontali e verticali separati, seguendo di fatto lo sviluppo introdotto sulla W10, a Suzuka lo scorso anno. In pratica come sulla Mercedes, la porzione orizzontale superiore, ora risultava separata da quella verticale, liberando di fatto il flusso in questa zona, così riducendo il drag generato dalla precedente configurazione. Come si ricorderà, proprio lo sviluppo introdotto in Giappone dalla Mercedes, aveva come obiettivo quello di incrementare l'efficienza della W10 che nel corso dell'intera stagione si era dimostrata una monoposto capace di generare un elevatissimo carico aerodinamico, ma contestualmente penalizzata dall'elevata resistenza prodotta dalla sua complessa configurazione proprio nella zona davanti alle fiancate. Come sulla W10, lo sviluppo non include solo la separazione degli elementi descritti, ma anche l'incremento delle lamelle degli schermi "a veneziana" che connettono il deflettore verticale ai barge board. Come detto, si tratta di un'evoluzione che riduce la resistenza, che di fatto non modifica in alcun modo gli equilibri aerodinamici della monoposto, ma che non avrebbe avuto senso non adottare, anche su un tracciato non probante a livello aerodinamico come quello di Albert Park, proprio perché in effetti si tratta di un pacchetto che corregge un difetto noto del progetto originale da cui questa monoposto deriva. In aggiunta, la RP 20 a Melbourne disponeva anche di una versione rivista dell'ala anteriore, caratterizzata da una modifica al profilo del bordo di uscita del flap superiore, caratterizzato da una sinuosità che ne riduceva centralmente la corda. Ovviamente era disponibile anche la versione base adottata nei test. Tra i top team, anche Red Bull di fatto ha presentato una monoposto, se non rivista, quantomeno aderente all'ultima configurazione aerodinamica vista a Barcellona nell'ultimo giorno di test. Anche in questo caso gli interventi sono concentrati nell'area dei turning vanes a lato delle fiancate. Mentre al momento del lancio, così come nella prima sessione, erano caratterizzati da tre elementi verticali, con quello centrale di fatto costituito da uno schermo di sezione quadrata; nell'ultimo giorno di test e all'Albert Park, l'elemento centrale è stato sostituito dalla serie di lamelle orizzontali, stile "veneziana" in stile Mercedes. La deviazione dei filetti fluidi in questa zona, e la minore resistenza che tale soluzione genera rispetto ai più convenzionali schermi verticali giustifica la loro adozione. Non è da escludere, come spesso accade scorrendo la pit lane, che possa diventare una soluzione trasversale adottata dalla maggioranza dei team.





RACING POINT RP 20 EVOLUZIONE TURNING VANES

NEL RAFFRONTO TRA I DUE DETTAGLI SI NOTANO LE DIFFERENZE TRA LA VERSIONE ADOTTATA NEI TEST DI BARCELLONA E QUELLA INTRODOTTA A MELBOURNE. NELLO SPECIFICO È VISIBILE LA SEPARAZIONE TRA LA PORZIONE ORIZZONTALE SUPERIORE E QUELLA VERTICALE. PALESE LA RIDUZIONE DEL BLOCCO DEI FLUSSI DIRETTI VERSO L'ESTERNO DELLE FIANCATE.



MERCEDES W10 DEFLETTORI SUZUKA 2019

NEL TONDO, LA VERSIONE INTRODOTTA LO SCORSO ANNO SULLA MERCEDES. CHIARA QUINDI, LA PRECISA CORRISPONDENZA TRA ESSA E L'EVOLUZIONE DELLA RP20 IN AUSTRALIA.



T2- AUSTRALIA



Ovviamente si tratta di dettagli che necessitano di essere integrati nelle specifiche configurazioni di ciascuna monoposto, caratterizzate da una peculiare gestione dei flussi in quest'area, cosa quindi non sempre possibile. Non è da sottovalutare nel caso specifico della RB16, pur mantenendo indubbi elementi di originalità di questo progetto, quanto molti concetti che avevano negli ultimi anni caratterizzato la Mercedes, come l'ala di manta, oltre il musetto di sezione ridotta siano stati ampiamente attinti dai tecnici di Milton Keynes. ●

RED BULL RB 16 SVILUPPO TURNING VANES

COME NEL CASO DELLA RACING POINT, NEL CONFRONTO DIRETTO TRA LA VERSIONE DEI TURNING VANES DELLA RB16, VISTA A BARCELLONA NELLA PRIMA SESSIONE, E QUELLA INTRODOTTA L'ULTIMO GIORNO DELLA SECONDA, ADOTTATA POI IN AUSTRALIA È EVIDENTE. LO SCHERMO CENTRALE, DI FATTO È STATO SOSTITUITO DALLA SERIE DI LAME SOVRAPPOSTE A VENEZIANA, CHE COME NOTO, PERMETTONO UNA GESTIONE PIÙ PRECISA DEI FLUSSI, OLTRE UNA RIDUZIONE DEL DRAG.

Ogier senza gioia

IL SEI VOLTE IRIDATO CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA STAGIONALE, DIVENTA LEADER DELLA SERIE MA AMMETTE: «QUESTO È UN SUCCESSO DIVERSO PERCHÉ NON AVREMMO DOVUTO CORRERE». TANAK E SUNINEN A PODIO

di Marco Giordo

GUANAJUATO – «*È strano essere qui a correre. Il mondo è in una situazione critica, è quindi molto strano stare ora qua. Adesso devo solo concentrarmi e pensare solo a correre*». Queste parole dette da Sébastien Ogier allo shakedown hanno fotografato perfettamente il feeling particolare con cui si è corso questo Rally del Messico. Una gara che è stata l'unica manifestazione motoristica internazionale che si è disputata in questo weekend, ma in cui non è stato facile per i piloti mettere da parte il proprio stato d'animo. La pandemia del Corona Virus era nella mente di tutti e alla fine ha colpito anche il Rally del Messico, la cui terza tappa è stata cancellata. La gara si è così conclusa il sabato sera dopo la 21a prova speciale di Leòn, una decisione giusta, concordata per permettere a molti addetti ai lavori di ritornare quanto prima a casa in Europa, visto che per la situazione globale del coronavirus molti voli sono stati cancellati e molti aeroporti chiusi. Avendo la corsa superato il 75% del percorso originario (dei 324 km previsti ne sono stati percorsi 251) i piloti hanno preso punteggio pieno, mentre per la seconda volta nella storia (la prima era stata a Montecarlo nel 2013) la power stage non si è disputata. Sulle veloci e rocciose speciali della provincia di Leòn Sébastien Ogier ha mantenuto le aspettative della vigilia, era il favorito ed alla fine ha saputo portare a casa con pieno merito la vittoria. Il suo sesto trionfo da queste parti eguaglia così il record di Loeb. Tra l'altro questa è stata per lui la terza vittoria consecutiva ottenuta in Messico al volante di tre vetture diverse, la prima nel 2018 con la Ford Fiesta, la seconda l'anno scorso con la Citroen C3 e infine questa del 2020 con la Toyota Yaris. L'enensimo record del sei volte "world champion" che ha anche griffato a Leòn il 48° successo iridato della sua carriera, il primo con la Toyota che in Messico non aveva mai vinto.

«*Questa è una vittoria diversa dalle altre perché qui non avremmo dovuto correre* – ha commentato alla fine il nuovo leader del mondiale piloti al suo primo successo stagionale –. *La vita umana va protetta dovrebbe stare davanti a qualunque altro interesse e anche davanti alle corse. Se qui abbiamo messo in pericolo i nostri tifosi, questa vittoria non avrebbe alcun valore. Per il resto devo ringraziare il team, hanno fatto tutti un grande lavoro, oggi non c'è tempo per festeggiare insieme ma avremo tempo per farlo. Non è stata una gara facile, soprattutto nella seconda tappa quando c'erano molte pietre da evitare sulle speciali. Sto imparando a guidare al meglio la Yaris che ha un comportamento e delle reazioni diverse dalle vetture che ho guidato in passato. È stata comunque perfetta sino alla fine, e così ho portato così a casa questo successo in questa gara con la quale iniseme a Julien abbiamo un feeling speciale. Ora non vedo l'ora di tornare a casa ed abbracciare la mia famiglia in questo momento così difficile*».



IL PODIO

1 **OGIER-INGRASSIA**
Citroen C3 Wrc
in 1.11'43"1

2 **TANAK-JARVEOJA**
Hyundai i20 Wrc
a 37"9

3 **SUNINEN-LEHTINEN**
Ford Fiesta Wrc
a 27"8

La gara

È stato Neuville ad imporsi a Guanajuato nei due passaggi sulla classica super speciale d'apertura lunga 1,12 km disputata il giovedì notte, e ambientata come sempre tra le caratteristiche stradine della cittadina messicana. Venerdì mattina nella prima tappa, dopo un interessante scratch di Tanak sui 31 km di El Chocolate, è stato Sébastien Ogier a prendere il comando delle operazioni, chiudendo in testa il primo giro sulle speciali grazie ad una gara d'attacco che lo ha visto però primeggiare in un solo crono, quello di Ortega, dove Ott Tanak ha perso 45"9 per aver rotto una sospensione posteriore della sua Hyundai. Alle sue spalle secondo a 9"7 c'è il sorprendente Suninen che ha approfittato di una favorevole posizione di partenza, con Neuville terzo a 10"3. Buona la prestazione di Dani Sordo, che è stato il più veloce a Las Minas, ma che proprio a El Chocolate ha perso cinque minuti per essersi fermato al sesto km per riparare un tubo del radiatore. «*Non è mai facile correre qui* – ha detto Ogier al suo arrivo a metà giornata al parco assistenza di Leòn – *perché come sempre ci sono molte pietre sulla strada*». Nel pomeriggio la gara si scalda perché si verificano tre importanti stop, quelli di Lappi, Neuville e Sordo. Esapekka Lappi è stato il più sfortunato di tutti, la sua Fiesta della MSport è infatti andata distrutta dalla fiamme dopo un incendio scoppiato al controllo stop di El Chocolate. Neuville invece si è dovuto fermare a Las Minas per un problema elettrico ma ha poi ripreso grazie al Super Rally, mentre Sordo si è dovuto ritirare nel secondo passaggio a El Chocolate a causa di un surriscaldamento del motore della sua i20. E così Ogier, che come Tanak si è aggiudicato due delle cinque speciali disputate nel pomeriggio (mentre Rovanpera ha primeggiato nella "Street Stage di Leòn" ed il crono di Ortega è stato annullato dagli organizzatori dopo l'incendio alla vettura di Lappi), chiude la prima giornata di gara con 13"2 sul sorprendente Suninen. Seguono a 33"2 il compagno di squadra Evans e a 33"4 il sempre combattivo Tanak, con Rovanpera sulla terza Yaris quinto a 35"7. Nella seconda tappa sabato mattina Ogier inizia forte aggiudicandosi subito il primo crono di Guanajuatito (24,96 km), poi ad Alfaro (16,99 km) il più veloce è Neuville mentre a Derramadero (21,78 km) è il campione del mondo Tanak a mettere tutti in riga. Alle spalle di Ogier la lotta è aperta per il secondo e terzo posto, il francese guida infatti a metà giornata la gara con 28"3 su Suninen che è subito incalzato alle sue spalle da Tanak balzato sul terzo gradino del podio a 34"9, mentre Evans è retrocesso in quarta posizione a 44"3 con Rovanpera quinto a 1'22"4. Nel frattempo Greensmith sulla seconda Fiesta rimasta in gara è sceso al decimo posto dopo aver perso cinque minuti per problemi all'acceleratore. Nel pomeriggio si scatena la lotta tra Suninen e Tanak, con l'éstone che riesce nel sorpasso a Derramadero balzando al secondo posto. Poi le tre speciali corte finali di Leòn sono la passerella per Ogier che si aggiudica meritatamente la sua prima gara al volante della Toyota.



TANAK E SUNINEN SUL PODIO
Sopra Tanak, 2° dopo aver commesso un errore. Sotto Suninen splendido terzo con la Fiesta Wrc Plus



Campionato sempre più aperto

Gli sterrati messicani hanno evidenziato ancora una volta l'equilibrio tra i partecipanti a questo mondiale 2020, con la Ford apparsa finalmente competitiva e in ripresa come evidenziato dal podio finale, mentre la Hyundai ha patito una crisi di risultati ma non di prestazioni, visto che la i20 si è aggiudicata oltre la metà delle speciali. Però ad impressionare oltre alla vittoriosa cavalcata di Ogier è stata la solidità della Yaris, che ha dimostrato di essere altamente competitiva sugli sterrati messicani. Non ha mai evidenziato il minimo problema ed Ogier sembrava averne di più, ha dato infatti spesso durante la seconda tappa la sensazione di gestire. Ora la Toyota punta a ripetersi e ad allungare la striscia nei prossimi appuntamenti iridati in Europa, Corona Virus permettendo. Mancano oltre due mesi al Portogallo e quasi tre alla Sardegna, abbastanza tempo, ma oggi è ancora presto per fare previsioni sulla soluzione della pandemia. Stay tuned. ●



Toyota al top

LA YARIS WRC SPEZZA IL TABÙ E FIRMA LA PRIMA VITTORIA NELLA SFIDA AMERICANA

Dalle stelle svedesi a quelle messicane. Il Rally del Messico è stato infatti la gara della grande conferma in casa Toyota, con tanto di complimenti ad Ogier e al team arrivati direttamente dal Giappone dal CEO Akio Toyoda, felicissimo per la prima vittoria ottenuta sugli sterrati della provincia di Leòn. Sébastien Ogier a casa di Speedy Gonzales si è lasciato tutti dietro sulle veloci e rocciose speciali messicane, mettendo di nuovo in mostra la stoffa del grande leader, del pilota un gradino superiore rispetto ai suoi avversari per il perfetto tatticismo con il quale ha controllato al corsa. Ora il pilota di Gap è in testa al mondiale piloti, mentre la Toyota ha consolidato la sua leadership in quello costruttori. Assente Tommi Makinen, a guidare tutta l'équipe nipponica al Poliforum di Leòn c'era un contentissimo Kaj Lindstroem che ha così commentato la seconda vittoria stagionale. «*Siamo molto contenti e felici per questa primo successo ottenuto con noi da Sébastien e Julien* – ha dichiarato il direttore sportivo del team nipponico –. *Abbiamo avuto molti problemi quando siamo venuti qui per la prima volta nel 2017, ma abbiamo imparato dai nostri errori ed ora abbiamo vinto piazzando tre vetture tra i primi cinque. Elfyn è stato rallentato dal fatto di partire per primo venerdì ma ha saputo fare una buona gara, Kalle invece ha fatto davvero bene in uno dei rally più difficili per un "rookie". È stato un peccato terminare la gara in anticipo, ma con questa situazione nel mondo era la cosa giusta da fare per essere sicuri di riportare a casa i nostri ragazzi alle loro famiglie*». Evans era un po' deluso all'arrivo. «*Non sono del tutto soddisfatto* – ha confessato il driver gallese – *perché potevamo fare meglio. Ma venerdì abbiamo aperto la gara perdendo secondi preziosi, poi qualche problema ai freni ed un set up non perfetto ci hanno un po' penalizzato. Comunque alla fine questo quarto posto ci va bene visto come sono andate le cose*». *Infine ecco un sorridente Kalle Rovanpera. «Sono abbastanza contento perché non è facile qui essere subito veloci nella prima volta al volante di una Wrc, senza fare errori durante la corsa. Continua così per me questo buon inizio di stagione*». ●



Hyundai up and down

TANAK 2° SALVA L'ONORE DELLA SQUADRA COREANA. ANDREA ADAMO ANALIZZA: «DOBBIAMO ESAMINARE A FONDO I NOSTRI ERRORI PER EVITARE DI RIPETERLI IN FUTURO»

Nonostante il podio il forte abbraccio di Andrea Adamo ad Ott Tanak all'arrivo a Leòn ha evidenziato la soddisfazione del team manager torinese per il secondo posto griffato dal campione del mondo éstone, dopo una gara ancora stregata per la Hyundai da queste parti. Up per il risultato finale e le 15 speciali vinte, down per una prima tappa piena di problemi per i tre piloti della squadra coreana, con Sordo fermato da un problema di surriscaldamento del motore a El Chocolate, Neuville costretto allo stop da un problema elettrico alla fine prima tappa, e Tanak che ha rotto la sospensione posteriore perdendo 45" nel crono di Ortega. Questo il responso finale del Rally del Messico in casa Hyundai, dove alla vigilia la squadra coreana sperava di poter vincere. «*Non possiamo negare che questa sia stata una gara difficile e complicata sotto diversi punti di vista* – ha dichiarato Andrea Adamo alla fine –. *Potevamo finire il rally in posizioni migliori, ma non siamo stati capaci di approfittare del miglioramento delle prestazioni della nostra vettura. Se è abbastanza non lo so. Ora dobbiamo esaminare a fondo i nostri errori per evitare di ripeterli in futuro, e massimizzare il nostro lavoro con ragionevoli passi in avanti. La stagione è ancora lunga. Senza il crash di venerdì Ott avrebbe potuto battersi per la vittoria, visto come ha saputo terminare la sua corsa in seconda posizione regalando un prezioso risultato al team. Anche Thierry ha fatto bene, e non ha portato a casa un buon risultato per un nostro errore*». «*La mia performance è stata ok ma per un mio errore ho perso tempo venerdì e pian piano ho rimontato posizioni* – ha detto Tanak -. *Potevamo vincere, purtroppo quel mio sbaglio mi è costato caro*». ●

Lappi a fuoco

LA FIESTA DEL FINLANDESE IN FIAMME NEL CORSO DELLA SETTIMA SPECIALE

Dopo tutti i vari incendi verificatisi lo scorso anno sulle VW Polo R5, il fuoco è tornato ad essere protagonista nel mondiale rally. La Ford Fiesta Wrc numero 4 della MSport di Esapekka Lappi, subito dopo lo stop del settimo crono di El Chocolate, è stata infatti avvolta dalle fiamme ed è andata distrutta. Al punto stop alcuni commissari hanno cercato senza riuscirci di spegnere le fiamme che partivano da sotto la vettura con l'estintore, poi Lappi è ripartito fermandosi dopo poche centinaia di metri fuggendo in fretta e furia lontano dalla vettura avvolta dal fuoco. «*Al controllo stop* – ha detto il pilota finlandese – *il mio navigatore Janne Ferm ha aperto la portiera e mi ha detto che la macchina stava prendendo fuoco. Io non ho capito quanto grande fosse l'incendio e così ho provato a ripartire fermandomi poi quasi subito. Per fortuna a noi tutto è andato bene, ma francamente non ho idea di quale sia stata la causa dell'incendio, la Fiesta non aveva manifestato alcun problema*». Da segnalare che in quella speciale Lappi aveva fatto segnare il quinto tempo staccato di 9"4 dall'autore dello scratch Ott Tanak, e che al momento del ritiro era quarto assoluto davanti a Evans, a 23"9 dal leader Ogier.. ●





Così al traguardo

Gara 3 del Mondiale Piloti e Costruttori
Guanajuato (Mex), 12-14 marzo 2020

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	**Ogier-Ingrassia**	Toyota Yaris Wrc	F-F	**in 2.47'47"6**
2°	**Tanak-Jarveoja**	Hyundai i20 Wrc	EST-EST	**a 27"8**
3°	**Suninen-Lehtinen**	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	**a 37"9**
4°	**Evans-Martin**	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	**a 1'13"4**
5°	**Rovanpera-Halttunen**	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	**a 2'20"5**
6°	**Tidemand-Barth**	Skoda Fabia R5	S-S	**a 10'29"3**
7°	**Gryazin-Fedorov**	Hyundai i20 R5	RUS-RUS	**a 12'27"0**
8°	**Bulacia-Bernacchini**	Citroen C3 R5	BOL-ITA	**a 13'37"5**
9°	**Greensmith-Edmondson**	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	**a 13'56"5**
10°	**Veiby-Andersson**	Hyundai i20 R5	N-S	**a 15'32"2**

PROVE SPECIALI VINTE: **Neuville** 8 su 21 (1 annullata), **Tanak** 6, **Ogier** 4, **Rovanpera** e **Sordo** 1. **POWER STAGE:** annullata. **I PRINCIPALI RITIRI:** **Sordo** (motore) ps 7, **Lappi** (incendio) ps 7. **RALLY LEADER:** **Neuville** da ps 1 a ps 2, **Tanak** ps 3, **Ogier** da ps 4 a ps 21.

Mondiale Piloti

POWER STAGE
1° = 5 punti
2° = 4 punti
3° = 3 punti
4° = 2 punti
5° = 1 punto

		MONTECARLO 23-26/1	SVEZIA 13-16/2	MESSICO 12-15/3	CILE 16-19/4	ARGENTINA 30/4-3/5	PORTOGALLO 21-24/5	SARDEGNA 4-7/6	KENYA 16-19/7	FINLANDIA 6-9/8	NUOVA ZELANDA 3-6/9	TURCHIA 24-27/9	GERMANIA 15-18/10	G.BRETAGNA 29/10-1/11	GIAPPPONE 19-22/11	TOTALE PUNTI
1°	**Ogier**	18+4	12+3	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**62**
2°	**Evans**	15+2	25	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**54**
3°	**Neuville**	25+5	8+4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**42**
4°	**Rovanpera**	10	15+5	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**40**
5°	**Tanak**	-	18+2	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**38**
6°	**Suninen**	4+3	4	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**26**
7°	**Lappi**	12+1	10+1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**24**
8°	**Loeb**	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
	Katsuta	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
	Tidemand	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**

Mondiale Costruttori

1°	**Toyota**	33	40	37	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**110**
2°	**Hyundai**	35	28	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**89**
3°	**MSport**	20	20	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**65**



EVANS E ROVANPERA GIU DAL PODIO
Sopra Evans quarto assoluto davanti al compagno di squadra Rovanpera, in azione nella foto sotto a sinistra

La **crisi** del **Messico**

CONTINUA L'EMORRAGIA DI ISCRITTI PER LA SFIDA AMERICANA VALIDA PER IL WRC

Nonostante i 40 iscritti, di cui ben 10 al via con vetture scadute di omologazione, sono stati 35 i partenti e solo 21 gli equipaggi arrivati alla fine in Messico. Nel 2019 solo 23 piloti avevano preso parte alla corsa, stabilendo così il nuovo record negativo sia della prova messicana che della storia del mondiale rally. Quello precedente era stato stabilito sempre in Messico nel 2011 e 2017, quando erano stati 24 gli equipaggi al via. Vedere pochi piloti al via è diventato ormai un classico della trasferta messicana, che a causa dei suoi costi elevati è quella maggiormente disertata dai piloti privati, dato che spedire una vettura in aereo costa 30.000 euro e inviare un container di ricambi in nave ne costa altri 20.000. Se a ciò si aggiunge il fatto che al contrario dell'Argentina sono davvero pochi i driver locali al via, la frittata è fatta. Ben altra era stata la musica nella prima edizione del 2004, quando la "carrera mexicana" aveva visto ben 59 equipaggi iscritti, un record che oggi è diventato pura utopia. Lo stato centroamericano vanta comunque una ottima organizzazione della gara da prte dei fratelli Suberville, ed anche una grande tradizione nel motorsport, come evidenziato dal fatto che ha in calendario anche un GP di Formula 1 seguitissimo dal pubblico locale. ●

PS ANNULLATA
A seguito dell'incendio della vettura di Esapekka Lappi subito dopo lo stop del settimo crono di El Chocolate, il direttore di corsa ha annullato la prova speciale di Ortega ricompattando poi i concorrenti al via della nona speciale di Las Minas.

WEB TV
Per problemi tecnici venerdì pomeriggio le telecronache delle prove speciali in diretta trasmesse da Wrc All Live sono saltate per un paio d'ore. In pratica gli appassionati hanno potuto assistere allo start del crono di El Chocolate e poi all'arrivo della speciale di Las Minas. Da quel momento in poi fortunatamente tutto è tornato alla normalità.

NOVITÀ AERODINAMICHE
Sulle tre Hyundai i20 Wrc sono stati utilizzati un nuovo alettone posteriore e delle inedite alette davanti agli specchietti esterni già utilizzati due settimane fa al Rally Serras de Fafe nel nord del Portogallo da Sordo e Tanak.

BLOCK
È durata solo tre prove speciale l'avventura messicana di Ken Block e dal nostro Alex Gelsomino, che si sono dovuti fermare a El Chocolate per il surriscaldamento del motore della loro Ford Escort RS con il classico numero 43 sulle portiere.

AZZORRE
Il Coronavirus colpisce anche l'ERC, la prima prova dell'Europeo in programma alle Azzorre dal 26 al 28 marzo è stata infatti rinviata al 17-19 settembre e sarà così la sesta della stagione. Tutto ciò comporterà lo spostamento di una settimana del Rally di Cipro che si svolgerà così dal 16 al 18 ottrobre.

L?ESTONIA RINUNCIA
L'effetto Tanak è prorompente in Estonia, ma non basta più. Dopo il successo dello scorso anno il Rally di Estonia (a cui avrebbero partecipato diverse case ufficiali) era stato inserito in calendario dal 24 al 26 luglio ma è stato fermato dalla burocrazia locale. La federazione éstone (Eesti Autosprdi Liit) aveva infatti richiesto agli organizzatori del rally un contributo di 100.000 euro invece dei 2.000 euro dell'anno scorso. E così alla fine Urmo Aava & Co. hanno deciso di annullare la manifestazione.

Argentina posticipata

CAUSA CORONAVIRUS LA GARA SUDAMERICANA È STATA RINVIATA A DATA DA DESTINARSI

Il Coronavirus ha colpito anche il mondiale rally, ma a differenza della Formula 1 e del Moto GP non nell'immediato. Il Rally d'Argentina in programma a fine aprile è stato infatti posticipato. Con un comunicato stampa pubblicato durante la notte italiana tra giovedì e venerdì, l'ACA (l'Automobil Club Argentino) ha ufficializzato la notizia che la 40a edizione del "Rally de la Republica Argentina" è stata rinviata a data da destinarsi (forse a novembre dopo il Giappone) a causa del Corona Virus. Il governo di Buenos Aires ha infatti timore di una diffusione del virus sul territorio per l'arrivo numeroso al seguito dell'evento di persone provenienti da altri paesi (in particolare quelli europei). La stessa decisione era stata presa in Argentina nei giorni scorsi riguardo al Moto GP, la gara era infatti in programma il prossimo fine settimana ma è stata rinviata al 22 novembre sempre per prevenzione al Corona Virus. Il punto interrogativo resta ora il prosieguo della stagione iridata, così come succede con i campionati di calcio, basket e con quelli di tante altre discipline, inclusa la NBA. Oggi non è possibile fare delle previsioni e dei programmi certi nel medio periodo. Oltretutto il campionato del mondo rally sta per tornare in Europa, una zona molto colpita dal contagio, e come sta accadendo per altri sport, d'ora in poi si andrà avanti nella stagione in base a quella che sarà la diffusione e la prevenzione del virus. ●





Italia-Sardegna avanti con speranza

SI CONTINUA A LAVORARE SENZA SOSTA ALLA PREPARAZIONE DELLA SFIDA TRICOLORE VALIDA PER IL MONDIALE RALLY

Il calendario del mondiale rally prevede, visto che l'Argentina è stata posticipata a data da destinarsi, la disputa della prossima gara iridata tra più di due mesi, per l'esattezza dal 21 al 24 maggio in Portogallo. Due settimane dopo il circus iridato si trasferirà ad Alghero e Olbia in occasione del Rally Italia Sardegna in programma dal 4 al 7 giugno. L'organizzazione del Rally Italia Sardegna, come deciso dal Presidente dell'Automobil Club d'Italia Angelo Sticchi Damiani, va avanti con il massimo impegno di sempre e di tutti. In due parole, si continua a lavorare come d'abitudine per la preparazione della manifestazione. Per il momento come sappiamo alla luce dell'attuale situazione, la Giunta Sportiva dell'ACI in relazione alla pubblicazione del Dpcm Covid-19 del 9 marzo, ha deciso la sospensione di ogni disciplina dell'automobilismo sportivo su tutto il territorio nazionale sino al 3 aprile. Solo all'inizio di aprile dunque, con l'evolversi degli scenari italiano e internazionale, verrà verificata la situazione contingente ed avremo delle novità sulle varie discipline. ●

GREENSMITH CHIUDE AL 9° POSTO
Sopra, l'italiano Linari costretto al ritiro. In alto Greensmith che ha chiuso in nona posizione davantia Veiby, sotto, con la Hyundai R5. Nell'altra pagina Tidemand e Bulacia



Tidemand re in Wrc2

PRIMA VITTORIA STAGIONALE NELLA CATEGORIA PER IL VELOCISSIMO PONTUS. GRYAZIN È 2°

GUANAJUATO – Il corazziere svedese Pontus Tidemand al volante di una Skoda Fabia R5 Evo ha avuto alla fine la meglio sulle due Hyundai i20 R5 ufficiali del russo Gryazin e del norvegese Veiby. *«Ce l'abbiamo fatta* – ha commentato sorridente all'arrivo Tidemand – *dopo una gara difficile perché era facile fare un errore visto che il grip cambiava continuamente. In altitudine quando i motori perdono di potenza bisogna cercare di mantenere alta la velocità e guidare puliti. E' stata questa la ricetta giusta per ottenere la mia prima vittoria stagionale nel Wrc 2»*. Alle sue spalle hanno concluso Gryazin e Veiby, i due driver della Hyundai attardati rispettivamente da una foratura ed un dritto il primo, e da problemi ai freni durante tutta la prima tappa il secondo. *«Sono abbastanza soddisfatto della mia gara* – ha detto Gryazin – *visto che era questa la mia prima volta in Messico, una gara dove è molto facile bucare. Alla fine è arrivato un buon secondo posto ed un'ottima esperienza in vista del prosieguo della stagione»*. ●

WRC2

Classifica finale Wrc 2: 1. Tidemand-Barth (Skoda Fabia R5 Evo) in 2.58'16"9; 2. Gryazin-Fedorov a 1'57"7; 3. Veiby-Andersson a 5'02"9 (tutti gli altri su Hyundai i20 R5).
Campionato Wrc 2 classifica dopo la seconda prova:
1. Ostberg 50 punti, 2. Gryazin 41; 3. Tidemand 40; 4. Veiby 33; 5. Fourmaux 30; 6. Yates 22.





Bulacia a segno in Wrc3

IL 19ENNE BOLIVIANO IN COPPIA CON BERNACCHINI DOMINA AL VOLANTE DELLA CITROEN C3 R5

GUANAJUATO – Marco Bulacia navigato dal nostro Giovanni Bernacchini, che è tornato ad occupare il sediolo di destra dopo due stagioni di assenza, ha dominato la terza prova del Wrc 3 al volante di una Citroen C3 R5. *«Sono davvero contento* – ha detto il 19enne giovane pilota boliviano – *è stato un ottimo rally per noi. Abbiamo iniziato bene e siamo passati quasi subito in testa, e abbiamo resistito sino alla fine, Dedico questa vittoria a mio padre che ha sempre creduto in me ed al mio paese, la Bolivia»*. Ritirati sia il nostro Gianluca Linari (Ford Fiesta R5) che si è fermato nella speciale di Alfaro all'inizio della seconda tappa, così come il 18enne baby talento Oliver Solberg sulla VW Polo R5 costretto quasi subito allo stop nella prova di El Chocolate dopo un violento impatto contro una grande pietra che ha danneggiato il motore della sua Volkswagen Polo R5. ●

WRC3

Classifica finale Wrc 3: 1. Bulacia-Bernacchini (Citroen C3 R5) in 3.01'25"1; 2. Fernandez-Garcia a 4'11"1; 3. Trivino-Martì a 7'48"9; 4. Kajetanowicz-Szczepaniak a 13'59"3; 5. Guerra-Cué a 1.20'02"9 (tutti gli altri su Skoda Fabia R5).
Campionato Wrc 3 classifica dopo la prima prova:
1. Bulacia, Camilli e Huttunen 25 punti, 4. Fernandez, Ciamin e Lindholm 18, 7. Trivino, Bonato e Kristoffersson 15, 10. Kajetanowicz, Rossel e Pietarinen 12.

Duello

FACCIA A FACCIA TRA BASSO E CRUGNOLA GLI ATTESI PROTAGONISTI DEL TRICOLORE RALLY. UN VERO SCONTRO GENERAZIONALE PER UN CIR CHE DOVREBBE RIPARTIRE A MAGGIO DALLA TARGA FLORIO

di Daniele Sgorbini



TITOLO PER DUE
Giandomenico Basso (su Polo) e Andrea Crugnola, a lato, (su Citroen) si giocheranno il titolo tricolore 2020

L'un contro l'altro armati, appena si potrà riprendere a combattere. L'Italia da Rally si è fermata, piegata e stordita dal virus maledetto, ma non è abbattuta e non è sconfitta. Si ricomincerà anche a correre e a intraversare, quando sarà il momento. Si ricomincerà a stropicciarsi gli occhi per i numeri dei virtuosi del controsterzo. Si ricomincerà a fare il tifo e magari pure ad arrabbiarsi quando l'uno prenderà troppe scoppole dall'altro. Perché il Campionato Italiano Rally è spostato un po' più in là, perché per ora i motori tacciono, ma chi ha il cuore che palpita anche per le corse, nell'attesa vuole continuare a emozionarsi pensando a quanto può essere bello viaggiare al limite con un altro matto al proprio fianco. Dunque, Giandomenico Basso e Andrea Crugnola l'uno contro l'altro armati, non appena il mondo tornerà a essere quello che conoscevamo prima che la malattia lo ribaltasse. Il Campione 2019 contro quello che l'anno passato è andato più spesso più veloce di tutti. Tre titoli Tricolori contro la voglia matta di vincere il primo. Il pilota più esperto contro quello – sulla carta – meglio equipaggiato. Privato contro ufficiale e via con tutte le altre contrapposizioni possibili. Chi ha fantasia ne metta. Intanto, aspettando che sia il cronometro a poterlo fare, noi li abbiamo messi a confronto con pensieri e parole, cercando di capire come stiano vivendo questa attesa così diversa da tutte quelle che l'avevano preceduta.

- Come stai vivendo questa attesa?

GB: «*Come ogni anno, ecco c'è sempre l'attesa di iniziare un campionato così importante e difficile, quindi cerchiamo di prepararci e di essere il più possibile pronti per la prima gara. Però sinceramente senza alcuna pressione. Fisicamente sto cercando di continuare a lavorare e poi stiamo cercando di organizzare un primo test, per iniziare a prendere confidenza con la nuova vettura. Purtroppo non ci siamo riusciti prima che tutto venisse bloccato, però non stiamo fermi e già pensiamo a pianificare le prossime mosse*».

AC: «*Bisogna capire quanto durerà questa situazione sicuramente è stata una scelta giusta quella di rimandare le gare, perché davanti a una cosa del ge-*

da scudetto

nere la salute delle persone e dell'intero Paese è ovvio che viene prima di tutto. È chiaro che io ho voglia di ricominciare a correre il prima possibile, però ci sono cose più importanti ed è giusto ricordarselo. I rally ci possono aspettare».

- Un inverno infinito per il Tricolore, iniziato con i veleni seguiti al Tuscan e finito nel blocco totale dovuto al Covid-19. Come ripartiranno i rally?

GB: «*Credo che sia una situazione particolare alla quale poche volte ci siamo trovanti di fronte. Però appena passerà questo periodo si spera che tutto ricominci come prima. Pensando solo ai rally e a quello che è capitato nei mesi scorsi, è già successo anche in passato che qualche campionato sia terminato magari con qualche polemica. Però resto convinto che alla fine lo sport riesca a vincere. Su tutto*».

AC: «*Io sono positivo come si è visto dall'esperienza della Cina, loro una soluzione l'hanno trovata. La troveremo anche noi e ricominceremo anche a correre in macchina. Quello di cui sono molto contento è sicuramente il fatto che la Federazione abbia adottato le nuove regole per evitare fatti come quelli che sono capitati al Tuscan Rewind. Sono convinto che serviranno in qualche modo a proteggere la nostra specialità da episodi che con lo sport non hanno nulla a che fare. Sono regole che secondo me serviranno, sicuramente è una tutela in più per tutti*».

- Andrea Crugnola e la Citroën sono riusciti a fare un test prima che tutto si fermasse, Giandomenico Basso e la HK non ancora. Sensazioni?

GB: «*No, non ci siamo riusciti. Era in preventivo fare delle prove la settimana della gara, poi dopo i vari decreti e dopo tutto quello che è successo abbiamo deciso di annullare tutto e di posticipare il lavoro a quando davvero si sarà nelle condizioni di poterlo fare. Però, quando ancora ci si poteva spostare, sono comunque stato a visitare la sede della squadra. Li conoscevo solo come avversari e non personalmente, non avendo mai lavorato con loro. Non vedo l'ora di cominciare questo nuovo rapporto, anche perché mi sembra una squadra motivata e preparata, poi vedremo durante l'anno quello che sarà. Ma la prima impressione è stata buona, anche perché so che è stato impegnativo lottarci contro!*».

AC: «*A dire la verità è stato un test molto ma molto breve, purtroppo abbiamo beccato tutta l'acqua che non è scesa in tre mesi. Siamo stati in Toscana, sulla stessa strada usato lo scorso anno da Basso per preparare il Ciocco* (che poi il pilota veneto vinse, ndr) *ma dal punto di vista tecnico è stato poco più che uno shake down, visto che le condizioni erano davvero quasi proibitive. Però, anche se non abbiamo fatto grossi lavori né modifiche, le prime sensazioni mi sono sembrare molto positive. Poi è ovvio che sarà il cronometro l'ago della bilancia. Anche con la squa-*



> ***HO GIÀ SVOLTO UN TEST CON LA CITROEN: LE PRIME SENSAZIONI SONO BUONE. POI È OVVIO CHE SARÀ IL CRONOMETRO L'AGO DELLA BILANCIA***
>
> ANDREA CRUGNOLA



dra mi sono trovato subito a mio agio, loro sono abituati a piloti super affermati e che hanno vinto tantissimo, spero che lavorare con me rappresenti una buona esperienza anche per loro».

- Ogni pilota parte per vincere. Perché pensi di poter battere l'altro?

GB: «*Credo che lui* – Basso si riferisce a Crugnola – *abbia a disposizione una squadra che conosciamo tutti per il livello di preparazione che possiede. Lui, come altri e penso a Rossetti e Campedelli nel 2019, è andato molto forte e il fatto che ci siamo presentati in quattro tutti in grado di vincere il titolo all'ultima gara dimostra quanto il livello fosse alto. Quindi per me Crugnola non è stata una sorpresa e mi sento dire che in questa stagione non sarà una sorpresa neppure Stefano Albertini, vedrete che farà bene. Da parte mia però so che, assieme al mio navigatore* (Lorenzo Granai, ndr) *e alla mia squadra, me la posso giocare con chiunque. Come lo è stato lo scorso anno, mi aspetto che sia coì anche durante questa stagione*».

AC: «*Ci sono solo due cose che si possono fare per poterlo battere: bisogna essere sicuramente più veloci e più costanti, sembrano affermazioni scontate e banali, ma in fin dei conti è così. Non ci sono tante cose da inventarsi, nelle corse conta questo alla fine*».

- In Sardegna si correrà solo nella prima tappa. Un risparmio per tutti, che però fa svanire ogni possibilità di confronto, anche a distanza, con chi corre nel Mondiale. Opinione?

GB: «*In un certo senso è vero che non ci sarà confronto però a essere sinceri un confronto non c'è stato neppure lo scorso anno, perché con Gara 1 e Gara*

CITROEN VS VW
Sopra la C3 R5 di Citroen Italia con la quale Crugnola e Ometto saranno al via del Tricolore. A destra Basso e Granai campioni d'Italia in carica che quest'anno passeranno dalla Skoda alla Polo



DA PARTE MIA PERÒ SO CHE, ASSIEME AL MIO NAVIGATORE E ALLA MIA SQUADRA, ME LA POSSO GIOCARE CON CHIUNQUE COME È STATO LO SCORSO ANNO

GIANDOMENICO BASSO

2 noi avevamo tutte altre esigenze. Noi del Cir non abbiamo potuto lottare ad armi pari con gli altri. Quest'anno, a maggior ragione, non cercheremo di fare la nostra gara del Cir come fosse un rally normale, tenendo conto che, anche se si tratta di una tappa soltanto, sarà comunque una tappa più dura di una normale gara del Cir, per cui è giusto che ci sia il coefficiente 1.5. D'altra parte la formula dello scorso anno aveva sollevato più di una polemica, quindi forse è anche per questo motivo che si sono ricreduti».

AC: «*Sicuramente è un peccato, perché comunque sarebbe stata la gara più lunga del Campionato Italiano e mi dispiace sapere che non potremo correre tutto il Rally d'Italia, perché avremmo avuto modo di stare più tempo in macchina e di goderci di più il tutto. Però siamo in emergenza, si prende quello che è stato deciso e ci si adatta, anzi lo si accetta di buon grado. Probabilmente ci sarebbe anche stato il tempo di preparare il Ciocco anche disputando la gara intera in Sardegna, però non sono io che devo decidere e dunque va bene così*».

- A proposito di Mondiale, è stato un inizio decisamente interessante, che ne pensi?

GB: «*Certamente, ed è una tendenza che va avanti da qualche anno, anche se in questa stagione mancano dei protagonisti come Meeke o Mikkelsen e manca anche una casa come Citroën. Però il passaggio di Tanak alla Hyundai e quello di Ogier alla Toyota ha creato davvero un grande interesse e questo per lo sport è molto positivo. Abbiamo visto una gran bella battaglia nelle prime due gare e mi aspetto che le prossime diventino ancora più affascinanti. Che il Mondiale funzioni è positivo per tutti, per il rallismo in generale.*»

AC: «*Se si fa un'analisi attenta, direi che da quando sono state introdotte le Wrc Plus non c'è stata una stagione dall'andamento scontato o banale. Con questa generazione di vetture l'incertezza, la battaglia ravvicinata e lo spettacolo sono una costante. Prima ci sono state lunghe fasi di dominio, con Citroën e poi con Volkswagen. Ora non è più così. Sono anche molto curioso di vedere cosa farà Rovanpera*





da qui a fine anno, in Svezia ha fatto una gara davvero straordinaria. Sarà molto interessante vederlo all'opera nel resto del campionato».

- Intanto si va verso una nuova generazione di vetture: al di là dell'ibrido ancora da definire nei dettagli, a livello di trasmissione le Rally 1 (nuova denominazione della categoria di vertice delle auto da rally) assomiglieranno un po' alle attuali R5, con il cambio a cinque marce e niente differenziale centrale. È la strada corretta?

GB: «*Difficile capire ora le ragioni di questa scelta, soprattutto se le vetture avranno la stessa potenza di quelle attuali. Su questa cosa non ci ho ragionato ancora a sufficienza. Molto dipenderà anche da quale sarà l'efficienza aerodinamica di queste nuove vetture, dovremo capire quanto saranno veloci. Di certo io credo che, nonostante si tratti di macchine estremamente sicure, renderle ancora più veloci non sia granché sensato. Eliminare il differenziale centrale è senza dubbio una semplificazione a livello tecnico, però d'altra parte renderà le vetture più difficili da guidare, soprattutto nelle situazioni più difficili. Non si sa se sia un bene o un male, magari si andrà un po' più piano in certe condizioni*».

AC: «*Non ho mai guidato una Plus e dunque è difficile rispondere in maniera precisa. Però conosco piuttosto bene le R5 e credo sia una categoria molto intelligente. Se si andrà nella direzione di semplificare, abbassando davvero i costi, allora sarà una buona cosa. Più i costi si abbassano, più ci saranno piloti e team in grado di partecipare. Faccio un esempio che forse c'entra poco con i rally in senso stretto, perché il Monza è un evento molto particolare, però nell'edizione dello scorso anno in cui tutti abbiamo corso con le R5, c'è stata la possibilità per me e altri italiani di lottare con piloti del Mondiale, cosa che prima quando si correva con le Wrc non poteva accadere in questo modo. Se i costi scenderanno, magari diversi validi piloti del WRC2 e WRC3 potrebbero farsi vedere di più e togliersi soddisfazioni altrimenti inaccessibili*».

LA VW POLO PASSA DI MANO
Sopra Andrea Crugnola in azione con la Polo nell'edizione 2019 del Rally del Ciocco. Quest'anno con una Vw sarà Basso a dare l'assalto al tricolore

Cir al via in Sicilia

SLITTANO CIOCCO E 1000 MIGLIA, SARÀ LA TARGA FLORIO AD APRIRE LA SERIE

Cambia e non di poco il calendario del Cir 2020. In attesa che la tempesta passi e che si possa ricominciare a correre, la Giunta Sportiva dell'Aci ha preso diverse decisioni importanti, che ridisegnano la struttura dell'intero Tricolore. Dopo aver deciso di spostare a giugno il Rally del Ciocco, che si correrà dal 18 al 20, a Roma hanno deciso di rinviare anche il 1000 Miglia. La gara bresciana avrebbe dovuto disputarsi il 17 e 18 aprile prossimi: troppo presto, troppo vicino al termine del 3 aprile quando – salvo ulteriori restrizioni – dovrebbe scadere il periodo di blocco di ogni attività sportiva. Per evitare di trovarsi costretti a farlo più avanti, in Aci hanno deciso di intervenire subito. Allo stato attuale dunque il Cir dovrebbe cominciare a maggio, con la Targa Florio. Ma la situazione è purtroppo in evoluzione così rapidamente che il calendario potrebbe cambiare ancora. Non è tutto: la nuova data del Ciocco colloca la gara allestita dalla Organization Sport Events meno di due settimane dopo il Rally d'Italia Sardegna e ha indotto i federali a rivedere proprio il format di quest'ultimo, che anche per il Cir – così come già previsto in origine sia per il Campionato Italiano Terra sia per lo Junior, vedrà valida soltanto la prima tappa: «*In base allo spostamento del Rally Il Ciocco, sono stati adeguati il chilometraggio e la modalità di assegnazione del punteggio nel Rally Italia Sardegna 2020 come gara valevole anche per il Campionato Italiano Rally. La tappa italiana del FIA World Rally Championship attesa dal 4 a 7 giugno tra Alghero ed Olbia, assegnerà un unico punteggio per il tricolore rally al termine della 1a Tappa di gara. Questo punteggio avrà coefficiente 1,5 per gli iscritti al Cir. Tale provvedimento è stato disposto per permettere ai concorrenti del CIR che parteciperanno al probante round del Mondiale Rally il ripristino delle vetture in tempo utile per partecipare successivamente al Rally Il Ciocco*». A questo punto si cambia, in una direzione che renderà teoricamente anche un po' meno onerosa la trasferta sarda per gli iscritti al Tricolore. Di conseguenza saranno 7 e non più 8 i risultati utili. Via anche l'iscrizione obbligatoria per i Costruttori. Si cerca di salvare il salvabile, in attesa che torni una parvenza di normalità.

AUTOSPRINT GOLD COLLECTION

E sono 65

Auguri ad Alain Prost.



Cofanetto **GRATIS** con la 1ª uscita.

* A 5€ + il costo della rivista.

NON PERDERE IL VOLUME DA COLLEZIONE SUL QUATTRO VOLTE CAMPIONE DELLA F1.

Riparte una nuova stagione di **Autosprint Gold Collection**, i volumi da collezione per gli appassionati di motorsport. Il primo titolo è dedicato al quattro volte iridato campione di Formula 1, **Alain Prost**, che festeggia il 65° compleanno. Attraverso tutte le interviste rilasciate ad Autosprint, ripercorriamo la grande carriera del pilota francese.

È IN EDICOLA*

AUTOSPRINT

IndyCar motori spenti

SALTA L'APERTURA DELLA STAGIONE PER LA SERIE USA CHE ADESSO POTREBBE RIPRENDERE (FORSE) SOLO IN COINCIDENZA DELLA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS



di Marco Cortesi

L'IndyCar, come tutte le altre categorie di punta al mondo, ha posticipato la propria partenza, e con ogni probabilità non se ne parlerà fino alla 500 Miglia di Indianapolis, nella speranza che le settimane bastino a debellare il pericolo del coronavirus. Ma per la dura legge delle corse, per un team pronto a partire con il massimo delle aspettative, ce ne sono altri per cui una piccola pausa, e la prospettiva di iniziare l'anno con la gara più importante e decisiva, non è poi così negativo. Sono i team in difficoltà, o quelli decaduti, che potrebbero beneficiare di una piccola boccata d'ossigeno, in particolare coloro che hanno messo in piedi i propri programmi all'ultimo momento.

IN ATTESA DI TEMPI MIGLIORI

Dopo i test andati in scena ad Austin, anche per la IndyCar è arrivata la decisione di bloccare ogni tipo di attività in attesa di tempi migliori

Foyt per uscire dal ruolo di cenerentola

La prospettiva di partire a Indy forse non dispiacerà al team Foyt, che alla vigilia della stagione 2020 si trova forse al punto più basso della sua storia. La leggenda AJ Foyt, famoso per fracassare computer



quando sbagliavano i calcoli negli anni '90, ora ha lasciato la guida tecnica al figlio Larry, ma pesa ancora il ritardo con cui, anni fa, ci si è adattati ad un nuovo tipo di competizioni, cosa che non ha contribuito a solidificare tecnicamente la scuderia a metà anni 2010. Anche una scelta tendenzialmente non di primo piano in termini di piloti per diversi anni non ha aiutato, avendo portato a bordo diversi buoni nomi ma a fine carriera, o giovani non di grido. La conferma, il fatto che anche investendo in nuove vetture ed equipaggiamento, come nel 2018, non siano arrivati veri segnali. L'unico pilota ad essere riuscito a vincere dopo il 2010 è stato Takuma Sato, protagonista di indubbia qualità ma arrivato però solo grazie al contributo della Honda. Quest'anno saranno addirittura quattro i piloti, scelta dovuta alla perdita dello sponsor storico ABC. Charlie Kimball farà tutto il campionato, mentre Tony Kanaan, arrivato a podio a fine anno scorso a Pocono, si dedicherà agli ovali. Divisi tra Sebastien Bourdais e il rookie Dalton Kellett gli stradali. Se l'obiettivo era quello di fare crescere trasversalmente la squadra, avere tre piloti diversi sulla stessa vettura, già è chiaro, non aiuterà. Il mood sembra orientato alla sopravvivenza. In più, c'è stata una rivoluzione con l'addio del direttore tecnico Eric Cowdin.

Carlin all'ultimo momento

Anche il team Carlin non ha ancora completato i piani per la stagione. Lo scorso anno è riuscito a classificarsi nel "leaders circle", ovvero il gruppo delle scuderie che si dividono i ricavi, ma la sua situazione sembra cristallizzata. Max Chilton è sicuro per gli stradali (il team è di fatto controllato - e sponsorizzato - dal padre Grahame) e Conor Daly correrà gli ovali. La strada da fare è però ancora tanta e per la seconda vettura non ci sono certezze, tanto più che il rischio è quello di schierarla solo per motivi di legittimità, ovvero per mantenere i contributi. La speranza è invece che Felipe Nasr venga confermato e possa dare una svolta disponendo di ottimo talento e anche di conoscenza di alcune piste grazie ai trascorsi IMSA.

Coyne punta sui piloti

Anche da Coyne le cose sono in bilico. Il vulcanico team principal e imprenditore Dale Coyne non è ripiombato nel recente passato in cui doveva raffazzonare il budget e i sedili all'ultimo momento, ma dal punto di vista tecnico ha perso molti punti con la partenza di membri dello staff validi. Tutto sommato la stabilità economica e di piloti c'è, e un po' di tempo forse non guasterà per completare le pianificazioni. Vecchia conoscenza delle formule europee, Alexander Palou si è fatto apprezzare in Giappone per il suo talento grezzo ed immediato, tanto da convincere Kazumichi Goh, team principal noto per le sue scelte di campo (come tante le avventure anche vittoriose a Le Mans) a dargli una possibilità oltreoceano. Il team Goh addirittura si ritirerà dal GT Giapponese per supportarlo, ma lo spagnolo, in IndyCar, dovrà dimenticare gli alti e bassi del passato. Anzi, solo i bassi. L'IndyCar è un altro palcoscenico e gli errori si pagano carissimi. Dall'altro lato del box, Santino Ferrucci. Lo statunitense ha fatto buon uso del suo passaporto, generando grande impatto mediatico a dispetto di risultati non superiori a quelli di chi l'aveva preceduto sullo stesso sedile. Soprattutto, ripartendo quasi da zero negli USA, dove pochi conoscono i suoi trascorsi negativi in Europa, ha trovato un'ottima sistemazione, "facendo fuori" Sebastien Bourdais.

Molti sono curiosi di capire quanto ci possa essere di buono, e il raffronto con Palou forse potrà metterlo alla prova. Se i due mesi di pausa potranno aiutare la causa delle piccole scuderie, è ovviamente presto per dirlo, ma male sicuramente non faranno... ●

Formula 2 stop inevitabile



GRAN PARTE DEI TEAM ERA GIÀ IN BAHRAIN IN ATTESA DEL VIA DEL CAMPIONATO. MA IL PRECIPITARE DELLA SITUAZIONE HA COSTRETTO A RIVEDERE TUTTI I PIANI

di Alessandro Gargantini

Ventiquattro ore dopo la notizia della cancellazione del Gp d'Australia è arrivata anche la comunicazione che i Gran Premi di Bahrain e Vietnam avrebbero avuto la medesima sorte. Il posticipo della corsa in terra mediorientale porta come conseguenza lo slittamento dell'inizio dei campionati di Formula 2 e Formula 3, che per una dozzina di fine settimana accompagna la massima serie. La precedente comunicazione che a Sakhir si sarebbe corso a porte chiuse aveva indotto i team della seconda e terza serie a mantenere invariati i piani di lavoro originariamente previsti e lavorare in ottica dell'esordio di Sakhir del 21 marzo. In ragione delle limitazioni agli spostamenti del personale proveniente dall'Italia il Team Trident aveva deciso di lasciare una bella fetta dei suoi uomini in terra mediorientale al termine dei test effettuati a inizio mese. Per quel che concerne il Team Prema, la squadra veneta per le medesime ragioni ne aveva anticipato il ritorno a Manama. Quando è arrivata l'ufficialità del rinvio delle corsa che si disputa sul Bahrain International Circuit, larga parte del contingente italiano si trovava già in circuito.

L'auspicio dei protagonisti delle due categorie minori era ovviamente quello di rispettare la data d'inizio della stagione, anche perché le monoposto si trovano già nei garage di Sakhir che si affac-

ATTIVITÀ SOSPESA

Dopo i test pre-stagionali a Sakhir anche per la Formula 2 è arrivata la decisione di sospendere l'attività. Difficile adesso stilare un calendario



ciano sul rettilineo opposto a quello dello start. A Losail, dove ad inizio marzo è stata cancellata la prova della MotoGP, le corse della Moto 2 e Moto 3 sono state regolarmente effettuate dal momento che tutti gli addetti ai lavori si trovavano a Doha. Il peggioramento nelle ultime due settimane del quadro generale, per quel che concerne la diffusione del COVID-19, ha invece portato l'organizzatore Bruno Michel al convincimento che quanto accaduto per le due ruote non fosse replicabile. «*Abbiamo svolto i nostri pre-season test a Sakhir e ci auguriamo di poter tornare a correre il più presto possibile sul tracciato in Bahrain. Purtroppo siamo costretti a rinviare il round d'apertura delle nostre categorie. Non appena possibile comunicheremo il calendario rivisto per la stagione 2020*». La seconda serie ormai d'abitudine apre la stagione in Bahrain, mentre per la categoria minore si sarebbe trattato di un interessante ritorno: la GP3 Series disputò la sua ultima corsa sul tracciato di Sakhir del lontano novembre del 2015. Il veneto Luca Ghiotto con i colori del Team Trident salì sul gradino più alto del podio e riconquistò il vertice della graduatoria generale superando Esteban Ocon.

Dovremo quindi attendere qualche mese prima di vedere in azione due categorie nelle quali il contingente tricolore è ottimamente rappresentato sia dal punto di vista qualitativo e quantitativo. Per quel che concerne la categoria superiore, il nostro Luca Ghiotto, al via con la Hitech GP che debutta nella serie, ha ottenuto il miglior tempo nel pre-season test.

Oltre al veneto, saranno al via le storiche scuderie Prema e Trident e ben cinque alfieri del Ferrari Driver Academy. Sarà una stagione decisiva per Mick Schumacher, che ambisce al passaggio in Formula Uno, così come per Giuliano Alesi e Callum Ilott che dovranno guadagnarsi la permanenza nel vivaio della Rossa, che seguirà con molta attenzione i talentuosi rookies Shwartzman e Armstrong. Saranno addirittura 3 i piloti italiani nel campionato di Formula 3. I debuttanti Federico Malvestiti e Matteo Nannini si aggiungeranno ad Alessio Deledda, che ha una stagione alle spalle.

Anche nella categoria inferiore, saranno protagonisti i team Prema e Trident, presenti con tre vetture ciascuno. La scuderia veneta l'anno scorso ha vinto il titolo della categoria al debutto con il russo Shwartzman.

Come per la Formula Uno è ora incominciato un difficile lavoro per trovare il modo di recuperare alcune corse nella parte finale della stagione. Per quel che concerne l'esordio stagionale della seconda serie, difficilmente potrà avvenire prima di Baku. La corsa di Zandvoort, come quella di Barcellona, potrebbe essere recuperata in agosto. A Le Castellet potrebbero tornare in calendario anche le corse della seconda e terza serie, che originariamente non erano previste.

Nel lavoro di definizione del nuovo calendario, Bruno Michel e i suoi uomini seguono con attenzione anche quello che stanno facendo le altre categorie. Le squadre della seconda e terza serie hanno chiesto agli organizzatori di non ridurre il numero di corse, circostanza che consentirebbe di non rivedere i contratti con i piloti. Stephan Ratel, ha riunito tutti i team in occasione dei test GT World Challenge a Le Castellet nella serata di giovedì 12 marzo, rassicurando tutti sul fatto che, nonostante alcune prove a inizio stagione siano state rinviate o cancellate (tra di esse quella di Monza di metà aprile), ci sarà la possibilità di recuperarle nei mesi invernali. Ma se per il GT World Challenge in Europa c'è un calendario "corto" di dieci corse, e quindi più facilmente gestibile, la stesura di un nuovo calendario si complica a dismisura per la F.2 e F.3, legate a doppio filo alle esigenze della Formula Uno. ●



FIA F.3 con tre italiani

NEI TEST IN BAHRAIN HANNO AVUTO IL BATTESIMO DEL FUOCO FEDERICO MALVESTITI E MATTEO NANNINI SOTTO I COLORI DELLO JENZER MOTORSPORT. AL LORO FIANCO DA SOTTOLINEARE ANCHJE LA PRESENZA DI ALESSIO DELEDDA, AL SECONDO ANNO NELLA CATEGORIA, COL CAMPOS RACING



FITTIPALDI DA TENERE D'OCCHIO
In primo piano il portacolori Ferrari Driver Academy Enzo Fittipaldi, atteso tra protagonisti della Fia F.3

Prove generali per il FIA Formula 3 Championship, la cui stagione ha preso il via in occasione dei test collettivi del Bahrein non senza un pizzico di orgoglio italiano. E nonostante il primo appuntamento del calendario sia stato cancellato, c'è grande attesa per Federico Malvestiti e Matteo Nannini, prossimi a fare il loro debutto nella serie con il team Jenzer Motorsport, mentre Alessio Deledda scenderà in pista per la seconda stagione di seguito con Campos Racing. Giovani promesse crescono e sul circuito di Manama sono arrivati i primi responsi. Battesimo del fuoco per Malvestiti e Nannini, impegnati tuttavia a prendere le misure in vista del proprio esordio nella categoria. Oltre 150 i giri completati dal primo nell'arco dei tre giorni, in cui ha lavorato bene sia sulla simulazione

di Dario Lucchese

di qualifica che di gara. Estremamente soddisfatto anche Nannini, nonostante qualche problema sulla sua vettura abbia parzialmente condizionato le ultime due giornate. Al di là della posizione finale, che per nessuno dei due era l'obiettivo principale, tutto si è svolto come da programma. Anche per Deledda, che pur essendosi ormai integrato con la squadra spagnola (avendoci corso anche nel 2019, cogliendo un miglior 16° posto nel secondo appuntamento del Paul Ricard), ha dovuto entrare in confidenza con il suo nuovo ingegnere, per poi spingere forte nelle ultime due sessioni disponibili, ma con le gomme usate. Il romano sa di potere contare su un anno di esperienza e sa anche che il suo team ha lavorato bene. Tanto che ad ottenere il miglior tempo in assoluto è stato il suo compagno

Alex Peroni. L'australiano ha fermato i cronometri su 1'46"173 proprio nell'ultimo turno disponibile. Dietro di lui hanno concluso Jake Hughes (staccato di soli 27 millesimi) e Jack Doohan, entrambi con Hwa Racelab. Subito in agguato anche il team Prema, con Logan Sargeant nei panni del più veloce. Ma a impressionare con i colori del team vicentino è stato il giovane danese Frederik Vesti, prodotto quasi "made in Italy", avendo vinto lo scorso anno il titolo della Formula Regional europea sempre con Prema. Il danese si è agevolmente collocato tra i primi dieci, facendo anche meglio dell'altro compagno di squadra Oscar Piastri. Tra i nomi dei 30 piloti che hanno di fatto inaugurato la stagione in Bahrein, emerge anche quello di Enzo Fittipaldi. Il 18enne brasiliano della Ferrari Driver Academy segue le orme di Robert Schwartzman e Marcus Armstrong (entrambi sotto l'effigie di Fda), che nel 2019 hanno nell'ordine monopolizzato i primi due posti della classifica. Il nipote di "Emmo", due anni fa campione della F.4 tricolore e lo scorso anno secondo nel Formula Regional europeo, è pronto a debuttare nella categoria con la terza macchina della Hwa Racelab. Sul tracciato di Sakhir è riuscito a percorrere circa 200 giri ed ha brillato grazie al sesto miglior tempo di 1'46"877 fatto segnare la mattina dell'ultimo giorno disponibile, non potendosi ulteriormente migliorare nel pomeriggio per via del traffico incontrato in pista. In ogni caso il potenziale c'è e lo ha dimostrato. Il fatto di avere avuto l'opportunità di rimanere a lungo in macchina ha poi giocato a suo favore, prendendo dimestichezza con la gestione delle gomme che è uno degli elementi più importanti del campionato.



Federico Malvestiti

Dopo un anno nella F.Renault Eurocup con la Bhaitech, Federico Malvestiti fa il suo debutto nel FIA Formula 3. Il 19enne pilota brianzolo ritorna tra le fila del team Jenzer. Con la squadra svizzera ha disputato le sue ultime due stagioni nella F.4 italiana, conquistando nel 2018 una vittoria a Imola. Dopo l'assaggio dello scorso anno, quando ha preso parte al solo appuntamento di Silverstone (rendendosi tra l'altro autore di una buona rimonta in gara-2 dopo che nella prima era stato costretto al ritiro per un problema elettrico), Malvestiti approda a tempo pieno nella categoria che si disputa a contorno della Formula 1. "In Bahrein abbiamo fatto un ottimo lavoro. La vettura è molto performante, con una velocità di percorrenza in curva davvero incredibile rispetto alle altre categorie in cui ho gareggiato finora - ha spiegato il giovane monzese - Uno degli elementi chiave sarà la giusta gestione delle gomme nell'ottica della gara. Qui devi giocartela bene e non è come nelle altre serie minori, in cui puoi spingere a fondo dal primo all'ultimo giro. Anche in qualifica hai un solo un giro secco a disposizione, un'unica chance. Il mio obiettivo per questa prima stagione è migliorare costantemente. Mi aspetto di stare tra i primi 15 in qualifica e puntare alla "top 10" in gara. Voglio imparare il più possibile e farmi notare dagli altri". Malvestiti sta vivendo la vigilia del campionato allenandosi in palestra con il preparatore Francesco Locati e la sua insegnante di boxe Chiara Laurora che lo seguirà in pista. Dalla sede del team, che è a 20 chilometri da Berna, intanto sta seguendo le lezioni on-line di Ingegneria Meccanica, di cui frequenta il primo anno, e lavorando al simulatore.



Matteo Nannini

Dopo essersi messo in luce lo scorso anno, centrando al suo debutto in monoposto il titolo della F.4 Uae e poi facendo bene anche nel Formula Regional europeo in cui ha ottenuto un miglior se-



TRE ITALIANI OSSERVATI SPECIALI
Sopra, Nannini e, sotto a sinistra , il compagno di squadra e connazionale Malvestiti. Sotto a destra Deledda, coi colori del Campos Racing

sto posto a Imola e Barcellona, Matteo Nannini è pronto a compiere un ulteriore salto di categoria. Il 16enne forlivese per soli 40 giorni non è il più giovane dei 30 piloti al via della stagione, primato che appartiene al francese Théo Pourchaire. Nelle sessioni del Bahrein ha completato perfettamente il suo lavoro con il team Jenzer, lo stesso con cui lo scorso anno aveva svolto un test a Montmeló con la vettura Gp3. "Mi sono trovato subito a mio agio con la macchina, il drs e le velocità più elevate rispetto alle monoposto che ho guidato la scorsa stagione. Il test che avevo svolto in Spagna con la monoposto più vecchia mi è servito. Ho impiegato tutto il primo turno ad imparare la pista che non conoscevo: un tracciato molto bello, con tanti saliscendi. Il mio ingegnere è lo stesso che mi aveva seguito a Barcellona e con il quale avevo già instaurato un ottimo rapporto. Se non consideriamo qualche piccolo problema tecnico che può anche starci, le cose sono iniziate davvero bene". Problemi che gli hanno impedito di completare qualche giro in più, dopo che a condizionare le prime giornate era stato il vento, nonostante una temperatura abbastanza mite.

Alessio Deledda

Dei tre italiani Deledda è quello che ha maggiore esperienza, essendo alla sua seconda stagione completa nella categoria. Il 25enne pilota romano parte anche con il vantaggio di avere già corso nel 2019 con lo stesso team. «*Sono abbastanza soddisfatto dei test del Bahrein. Nei primi due giorni ho preso confidenza con il nuovo ingegnere, che non è lo stesso assieme al quale ho lavorato lo scorso anno. Il terzo ho iniziato a spingere, anche se il tempo l'ho ottenuto con le gomme usate* - ha spiegato Deledda - *Fare delle previsioni sulla stagione non è semplice, perché ci sono parecchi piloti nuovi e non si sa ancora quale sarà il livello del campionato. Personalmente spero di potermi inserire intorno a metà classifica. Con il team c'è un ottimo rapporto. Loro hanno lavorato molto sulla macchina in Bahrein. Dovremmo essere competitivi, soprattutto nelle qualifiche, sul giro secco*». Deledda si troverà ad avere come compagno di squadra l'australiano Alex Peroni, che proprio nei test di Sakhir è risultato il più veloce in assoluto. Un ottimo confronto per lui (Peroni ha cinque anni in meno), anche alla luce della sintonia costruttiva che si è creata tra loro. ●



Imsa da imitare



LA CANCELLAZIONE DELLA 12 ORE DI SEBRING CAUSA CORONAVIRUS NON ARRESTA LA CORSA DI UNA SERIE CHE DEVE ESSERE PRESA COME RIFERIMENTO PER IL MONDO DELLE CORSE ENDURANCE. SCOPRIAMO PERCHÉ

di Marco Cortesi

La cancellazione della 12 Ore di Sebring a causa dell'emergenza-Coronavirus ed il suo spostamento a fine stagione rallenta ma non arresta la corsa dell'IMSA in quello che, organizzativamente ma soprattutto politicamente, è già uno dei migliori anni della sua storia recente. Da quando è stata presa in mano dalla Nascar, in seguito alla riunione tra le serie rivali GrandAm e ALMS, la categoria unificata ha aumentato il proprio peso fino a diventare l'ago della bilancia nella definizione dei nuovi regolamenti per i prototipi endurance a livello mondiale. Un miracolo considerando che, mentre l'ALMS vivacchiava con numeri ridottissimi, la GrandAm aveva per anni disputato campionati di buon livello ma segregata con un livello di interesse prettamente nazionale. Nonostante la stagione si sia avviata senza numeri record a Daytona, il resto dell'anno sembra promettere bene. Otto gli equipaggi nella classe regina, in rappresentanza di tre case automobilistiche, sei full-time nella classe GTLM (equivalente della GTE-Pro), in pista con il supporto di altrettanti costruttori. È cresciuta anche la classe LMP2, riservata ai gentlemen, mentre continua a godere di buona salute la GT Daytona, categoria che vede al via le vetture realizzate secondo il regolamento GT3.

DPi continua a dare i suoi frutti

La situazione, per il campionato, ha svoltato con la nascita nel 2016 dei regolamenti DPi, o Daytona Prototype International, che hanno adottato un approccio fuori dagli schemi per offrire alle case automobilistiche piattaforme di marketing valide senza esagerare con i costi. Costi già di per sé inevitabilmente alti per le difficoltà logistiche rappresentate dal territorio americano, e dagli spostamenti molto più lunghi. È così arrivata un'idea originale per diminuire almeno la componente tecnica: si prendono i telai approvati per la LMP2 dall'ACO in Europa, e li si sviluppa per integrare componenti estetiche e propulsori che li colleghino con le vetture che escono dalle linee di produzione. Una soluzione certamente non a costo zero, ma dal risultato scenico incredibilmente alto. Per il pubblico, soprattutto quello generalista, una vettura DPi ha più impatto visivo di un prototipo LMP1 sviluppato spendendo dieci volte il budget. In più, adottando il BOP equilibrato per il quale la GrandAm era diventata famosa, si è riusciti ad avere gare più o meno combattute nonostante l'iniziale predominio della Cadillac. Predominio atteso per altro: la casa americana si è mossa subito, rivolgendosi alla Dallara e, con la guida di Max Angelelli, sviluppando un progetto serio orientato più alle performance che alla bellezza fine a sé stessa. Infine, scegliendo i team migliori



sulla piazza. Gli altri hanno avuto bisogno di tempo per reagire, ma alla fine ci sono riusciti. Roger Penske, partendo dall'Oreca LMP2, ha sviluppato una vettura motorizzata Honda in grado di vincere il titolo lo scorso anno con Montoya e Cameron. Anche per la stagione 2020, dopo la 24 Ore di Daytona che ha visto trionfare il Wayne Taylor Racing e la Dallara, la scuderia del Capitano vuole esserci, essendo particolarmente competitiva nelle gare corte che compongono gran parte del calendario. Mentre invece la Mazda, con la sua RT24-P, cercherà di uscire dal ruolo di cenerentola. La vettura, dimostratasi veloce e indubbiamente bellissima, ha pagato la nascita sulla base di un progetto non sicuramente riuscito, quello della Riley, mai visto in Europa, un design inizialmente votato un po' troppo alla gratificazione visiva e meno ai compromessi prestazionali. È invece definitivamente sparita la Nissan su base Ligier.

LMDh ago della bilancia per l'endurance mondiale

Il bello viene però ora. In vista del 2022, a grande richiesta da parte delle varie case, la serie è pronta a lanciare il nuovo regolamento, con l'utilizzo di sistemi ibridi comuni, e si è scelto un concetto simile a quello precedente, basato sulle future LMP2. La differenza stavolta è che finalmente l'Automobile Club de l'Ouest si è convinto ad ammettere le vetture IMSA nelle gare mondiali e a Le Mans. Se quando era stata lanciata la prima generazione di DPi, l'organizzazione francese aveva risposto con arroganza, proponendo al massimo un'equiparazione con la LMP2, adesso è disposta ad offrire ai prototipi americani una chance di competere per l'assoluta, anche per via del ridotto numero di partecipanti attesi con i nuovi regolamenti Le Mans Hypercar. Dopotutto, non c'è cosa migliore come la disperazione per far arrivare a migliori rapporti. Le nuove DPi sono state così "assorbite" nella classificazione internazionale delle gare endurance come LMDh, Le Mans Daytona hybrid, e la decisione ha scatenato un vero e proprio putiferio, raccogliendo consensi (a parole) da parte di molti costruttori, che non solo vedono la possibilità di correre senza dover sviluppare un telaio da zero, ma anche di poter recuperare i costi affidando programmi ai privati. Addirittura, ad apprezzare la cosa sono stati anche i partecipanti alle competizioni Gran Turismo, dato che per mettere in piedi un programma nella nuova classe sono attesi costi simili a quelli della GTE. Il tutto unendo l'estetica da family-feeling, la componente dell'elettrificazione, e la competitività. L'effetto è stato dirompente. L'interesse è arrivato perfino da Ferrari Corse Clienti, che potrebbe trovare la chiave giusta anche per "monetizzare" il progetto coi privati, cosa che in LMP1 non c'era e che in Hypercar sarebbe comun-



CAVALLINO AL GALOPPO
Alessandro Pier Guidi in azione con la Ferrari 488 GT3 all'ultima edizione della 24 Ore di Daytona

que difficile. Si sono registrati i pareri positivi di Ford, che già era intenzionata ad entrare in IMSA, di BMW, Lamborghini fino addirittura a Porsche, che potrebbe fare un clamoroso ritorno nella categoria regina. Quello che non è dato ancora sapere è come verrà gestita la convergenza regolamentare. Le vetture Le Mans potranno correre tutta la serie IMSA o almeno le grandi classiche? Come sarà effettuato il BoP? Ci saranno limitazioni alla formazione degli equipaggi. La conferenza stampa che avrebbe annunciato tutti i dettagli era in programma per Sebring, ma l'annullamento di entrambe le gare, WEC e IMSA ha messo in discussione la tempistica. Da vedere se un annuncio sarà effettuato comunque, dato che anche la seconda gara IMSA del 2020 a Long Beach è saltata e la stagione "regolare" partirà il 3 maggio.

Quale futuro per la classe GTLM?

La stagione 2020 vedrà protagoniste anche per la classe GT tre case, ovvero Chevrolet, che fa parte del gruppo General Motors come Cadillac, Porsche e BMW, ma per l'immediato futuro, la nascita della nuova classe, con l'interesse di tutte e tre, metterà in discussione anche la stessa esistenza del concetto di GTLM mutuato dalla GTE. Chi ha più da perdere è Chevrolet, che ha appena lanciato la nuova Corvette a motore centrale e ha bisogno sia di ammortizzare i costi, sia di promuovere il modello stradale dopo il cambio epocale di layout rispetto alle precedenti generazioni. Dopo un esordio non facile alla 24 Ore di Daytona, colpita da problemi di gioventù, la vettura avrà sicuramente altri due anni di vita, dato che i nuovi regolamenti entreranno in vigore come detto nel 2022, e dovrà assolutamente rifarsi. La M8 bavarese è invece a fine vita, così come la 911, della quale ha recentemente debuttato il modello 992 ed è programmata per terminare il suo ciclo proprio alla fine del 2021. La casa di Stoccarda, che ha dominato la stagione passata vincendo il titolo con Vanthoor-Bamber, è favorita anche per quella che si appresta a partire a dispetto del successo BMW ottenuto nelle battute conclusive della maratona della Florida.

GT Daytona a tutta... GT3

Paradossalmente, la classe minore, la GTD, è quella che sembra subire meno scossoni a livello politico, a dispetto delle gare combattute ed imprevedibili. Basti pensare che, al termine del weekend di Daytona, 30 piloti avevano segnato tempi racchiusi in un secondo. La categoria cadetta è dominata da equilibri molto simili a quelli europei, comprendendo interamente vetture GT3, ma ha alcune variabili. Ad esempio, i già detti costi di trasferta, particolarmente impattanti per le categorie più piccole, e l'importante costo sostenuto per le gare lunghe, sì affascinanti e "vendibili" ai clienti ma anche impegnative per mezzi e l'organizzazione. Inoltre, restano le immancabili questioni sulla natura pro-am degli equipaggi e la classificazione dei piloti, tra professionisti, gentleman e altri... meno gentleman. Detto questo, ci si attende sostanzialmente una continuazione nei termini attuali. Dopo la prima prova del campionato, al comando ci sono le due Lamborghini dei team Paul Miller e GRT Magnus protagoniste di una doppietta a Daytona propiziata da Andrea Caldarelli e Marco Mapelli. Ci si aspetta una spinta forte dalle Porsche, con i team che hanno investito molto (da una parte e dall'altra dell'oceano) mentre se nella categoria maggiore l'impegno full-time della Ferrari Risi è ormai un ricordo, in GT Daytona rimane a tenere alta la bandiera del Cavallino Rampante la 488 GT3 della Scuderia Corsa. Il pacchetto comprende anche Honda/Acura e Lexus, poco rappresentate in Europa ma presenti e competitive negli USA (l'Acura Shank è campione in carica) oltre alla BMW M6 del team Turner, che a dispetto dell'età della vettura è sempre in grado di trovare "driver" non professionisti di buona qualità. ●

Anche il Wec rimane a casa

SALTA LA 12 ORE DI SEBRING. LODEVOLE INIZIATIVA DELLA CETILAR RACING CHE DEVOLVE TUTTO IL BUDGET RISPARMIATO PER LA TRASFERTA USA AL SISTEMA SANITARIO NAZIONALE

di Diego Fundarò

Super Sebring, l'evento congiunto di FIA e Imsa, non si disputerà: né la 1000 Miglia Wec prevista per venerdì 20 marzo, né la 68° edizione della 12 Ore di Sebring, in programma il sabato seguente e posticipata al prossimo 14 novembre. Decisioni maturate in un clima concitato, determinato dalla situazione mondiale creatasi in seguito alla rapida diffusione del Coronavirus. Già martedì 10 marzo, giorno che vedeva espandere la zona di emergenza a tutto il territorio italiano, per volontà del pilota/titolare
Roberto Lacorte era stato redatto un comunicato di rinuncia alla gara da parte di Cetilar Racing. Comunicato che, su richiesta degli organizzatori del campionato, inizialmente è stato tenuto in stand-by e diffuso il giorno successivo: Il team Cetilar Racing si ferma e lo fa mettendo davanti a tutto, senza alcun indugio, il senso di responsabilità, in un momento in cui il proprio Paese sta affrontando una reale situazione di emergenza sanitaria. La squadra "made in Italy" salterà pertanto la 1000 Miglia di Sebring, sesto degli otto appuntamenti del calendario del FIA WEC 2019/2020, in programma sul circuito della Florida il prossimo 20 marzo, pur avendo già in loco, da giorni, sia la Dallara LMP2 n.47 che tutta l'attrezzatura, spedita direttamente da Austin a fine febbraio. Tutto il budget risparmiato per la trasferta americana verrà devoluto interamente al Sistema Sanitario Nazionale, duramente provato da questi giorni di emergenza, attraverso la rete di contatti dell'azienda farmaceutica PharmaNutra di cui Roberto Lacorte, pilota e promotore di Cetilar Racing, è Vicepresidente e fondatore assieme al fratello Andrea.
"*Tenendo la nostra #47 ai box vogliamo trasmettere un messaggio di responsabilità e solidarietà nei confronti di tutte le persone che stanno lottando per rallentare la diffusione del COVID-19 sul territorio italiano ed evitare che il Sistema Sanitario Nazionale collassi*", ha spiegato Lacorte, che di fatto ha anticipato la decisione di annullare il sesto round della stagione 2019-20, presa dai dirigenti del Wec solo dopo l'annuncio di mercoledì sera del presidente USA Donald Trump, che emetteva un mese di divieto di entrata ai cittadini stranieri provenienti da 26 nazioni europee attivo da venerdì 13 marzo. Impossibile quindi far arrivare piloti e personale ancora in Europa, programmati per viaggiare negli Stati Uniti nei giorni successivi al divieto, come dichiarato da Gerard Neveu, CEO del Wec : «*Questa decisione non è stata presa alla leggera. I nostri team e funzionari tengono molto a correre a Sebring di fronte ai suoi fan entusiasti e competenti. L'annullamento ci è stato imposto dalle restrizioni di viaggio tra Europa e Stati Uniti, ma il Wec è sempre attento alla salute e al benessere dei suoi team, funzionari e tifosi. Inoltre, la qualità di ogni aspetto di una gara Wec è al centro di tutto ciò che facciamo e non sarà mai compromessa*». Con le macchine e le attrezzature già a Sebring, gli organizzatori del mondiale endurance dovranno ora trovare una soluzione per il ritorno in Europa di uomini e mezzi: non certo un problema da poco, vista la situazione di giorno in giorno sempre più difficile. Ed anche la 24 Ore di Le Mans prevista a metà giugno ora sembra allontanarsi. ●

DECISIONE DA CONDIVIDERE
Con una decisione totalmente da condividere Cetilar Racing ha deciso di non partecipare alla 1000 Miglia Super Sebring





Pizzi campione negli Emirati Arabi

FRANCESCO VINCE AL DEBUTTO IL CAMPIONATO DI F4 DEGLI EMIRATI ARABI. ORA LO ASPETTA LA SERIE TRICOLORE IN CUI PROSEGUIRÀ L'IMPEGNO CON IL TEAM MUCKE, CHE GLI HA GIÀ PERMESSO DI INCAMERARE ESPERIENZA LA PASSATA STAGIONE. CON TUTTE LE PREMESSE PER BEN FIGURARE...

di Mattia Tremolada

Otto vittorie, dieci podi e tre pole position hanno scandito il cammino di Francesco Pizzi verso il titolo piloti nel campionato di Formula 4 degli Emirati Arabi. Il dominio del pilota italiano è iniziato fin dal primo appuntamento di Dubai, in cui Francesco, classe 2004, al debutto in monoposto ha firmato una perentoria tripletta, presentandosi nel migliore dei modi sul palcoscenico del motorsport internazionale e dimostrando fin da subito di essere a proprio agio al volante della Tatuus motorizzata Autotecnica del team Xcel Motorsport. Il dominio è poi proseguito anche ad Abu Dhabi, con altri tre successi consecutivi ottenuti in pista, di cui uno però perso a motori spenti per aver oltrepassato i limiti della pista nel corso del sorpasso decisivo. Pizzi, seguito da vicino da Gimmi Bruni, ha avuto chiaro fin dal primo round quale fosse l'obiettivo finale e ha mostrato una gestione delle corse molto intelligente, unita ad una grande velocità, come testimoniano i risultati delle qualifiche, che lo hanno sempre visto in prima fila. Francesco ha preferito non prendere rischi eccessivi, vincendo altre tre corse nei due appuntamenti seguenti, per poi accontentarsi del secondo posto nella terza manche dell'ultimo round di Dubai, sufficiente a garantirgli la conferma matematica del titolo assoluto, che si aggiunge a quello riservato ai piloti debuttanti e a quello per le squadre. Per il pilota italiano ora si prospetta l'impegno nel campionato nazionale di Formula 4, con l'obiettivo di affermarsi come miglior pilota debuttante.

La seconda posizione nella classifica finale è andata a Lorenzo Fluxa, grande protagonista dell'appuntamento conclusivo di Dubai con una vittoria e tre secondi posti, che gli hanno permesso di compiere il sorpasso in graduatoria ai danni di Nico Goehler, principale rivale al titolo di Pizzi alla vigilia dell'ultimo round, ma costretto ad arrendersi al pilota spagnolo nonostante la vittoria di gara 2 e altri due podi, che gli avevano permesso di accorciare le distanze dalla vetta nelle prime fasi del weekend. Goehler ri-

SCENE DA UNA PRESENZA RIUSCITA E TRIONFALE
Francesco Pizzi, classe 2004, ha concretizzato nel migliore dei modi il suo programma negli Emirati Arabi. Eccolo in azione, mentre taglia il traguardo vittorioso, col team e al momento dei festeggiamenti per il trionfo nel locale campionato di F.4









troverà Pizzi nel campionato di Formula 4 Italia, in cui proseguirà l'impegno con il team Mucke, che lo ha portato al debutto nella passata stagione. Per Fluxa, invece, si prospetta una stagione nella Formula 4 Spagnola con Global Racing Service.

Quarta posizione finale in campionato per Hamda Al Qubaisi, che detiene però il record di sette pole position, avendo ceduto la partenza al palo a Pizzi solo in tre occasioni. Sotto gli occhi di Renè Rosin, la sorella minore di Amna, vincitrice della gara extra campionato disputata a dicembre ad Abu Dhabi a contorno della Formula 1, ha ottenuto altre due vittorie, che hanno fatto seguito a quella di Yas Marina del 15 febbraio.

Nicola Marinangeli chiude la top five nella classifica punti. Il pilota italiano è stato grande protagonista nella prima fase di campionato, culminata con la vittoria di gara 2 ad Abu Dhabi, ma nell'ultimo appuntamento di Dubai è stato sfortunato, perdendo la possibilità di giocarsi la medaglia di bronzo. ●



Tutti in... Carrera

IL MONOMARCA DI PORSCHE ITALIA SI STA RIMETTENDO IN MOTO E GUARDA AL 2020 PROPONENDO DIVERSE INNOVAZIONI. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI

di Gianluca Marchese

Da quando nel 2017 Porsche Italia ha rilanciato il nuovo corso della Carrera Cup Italia, il monomarca tricolore ha vissuto stagioni di crescita esponenziale per numeri e qualità. Oltre che per una serie di innovazioni che hanno ulteriormente arricchito una realtà che si sta sempre più consolidando, tra le quali i talent show collegati e il monomarca virtuale Porsche Esports CCI che si corre in parallelo sui simulatori (il primo al mondo). Anche per il 2020 le premesse sembrano esserci tutte. Visto il trend, punteggi e format dei weekend rimarranno sostanzialmente invariati con prove libere al venerdì, qualifiche al sabato mattina e due gare da 28 minuti + 1 giro, la prima sabato pomeriggio e la seconda domenica in tarda mattinata con griglia invertita dei primi sei classificati di gara 1: «*Di base non sono stati previsti stravolgimenti, non aveva senso modificare una formula così collaudata e che ha dato ottimi riscontri*», conferma Max Busnelli, Operation manager della Carrera Cup Italia.

SITUAZIONE TUTTA DA DECIFRARE

Per il momento sono in tanti a voler essere protagonisti nella Carrera Cup Italia, anche se l'emergenza coronavirus potrebbe costringere a ridisegnare tutto il calendario della stagione

Una scelta di stabilità che in ogni caso presenta una novità stuzzicante sul fronte dei test ufficiali. Per la prima volta, oltre al test pre-season che dovrebbero svolgersi a Imola il 29 aprile, il monomarca tricolore introduce tre sessioni di test ufficiali riservate esclusivamente alle 911 GT3 Cup iscritte dai team che partecipano al campionato e che si svolgeranno sulle rispettive piste al giovedì pomeriggio che precede tre round di campionato (l'apertura a Monza del 17 maggio, Misano a giugno e Vallelunga a settembre). Una soluzione che, mettendo a disposizione una sessione della durata di 4 ore per ciascun test, sta riscontrando i favori di team e piloti, come spiega ancora Busnelli: «*Provare a ridosso del weekend di gara permette di trovare condizioni ideali, di prepararsi al meglio e di risparmiare sui test privati, oltre al fatto che la trasferta sarà già inserita in quella di gara e che per l'iscrizione ai test sono previsti costi calmierati. Dovranno essere utilizzati pneumatici Michelin ma senza obblighi di acqui-*







Novità in griglia

TRE NUOVI TEAM AL VIA E NUMERI IN PARABOLA ASCENDENTE

Previsioni e "movimenti" indicano al momento la possibilità di veder schierate almeno 24/25 vetture al via del 2020. Sono già due (con possibilità che diventino tre) i nuovi team: Raptor Engineering (neonata realtà fondata da Andrea Palma) e Krypton Motorsport (un ritorno). Il fronte mercato-piloti è a sua volta in pieno fermento. Quasi certamente saranno tre i campioni al via: Simone Iaquinta, il cui titolo 2019 è stato di fatto confermato dalla Giunta Sportiva Aci dopo un lungo sub judice, con Ghinzani Arco Motorsport (che confermerà anche Mickael Grosso); Enrico Fulgenzi (titolato 2013) e Gianmarco Quaresmini (2018), questi ultimi in quota team Tsunami. Ai tre si aggiungeranno altri big come Alberto Cerqui e David Fumanelli, che esordirà nel monomarca Porsche con la 911 GT3 Cup di Q8 Hi Perform dopo aver vinto il talent Race!. Ab Racing, Gdl, Malucelli e Ombra (che ha confermato Aldo Festante) sono al lavoro per ampliare i ranghi con rinnovate ambizioni e Duell Race ha ufficializzato
Jacopo Guidetti. Almeno una vettura anche per Bonaldi, mentre sul fronte dei campioni in carica di Dinamic Motorsport diverse le trattative e alcuni punti fermi: la conferma di Lodovico Laurini, l'approdo di Stefano Monaco e la firma di Nicola Baldan, all'esordio nella serie. ●

sto minimo o limitazioni. Un'opportunità esclusiva per i partecipanti alla Pcci. Inoltre considerando il test iniziale a Imola si coprono 4 delle 5 piste in calendario».
Tra le altre novità, sono previsti ritocchi al sistema punteggi per la classifica team, ora più equilibrato per le scuderie che schierano meno vetture, mentre tra le conferme più importanti resta quella di presentare un direttore di prova e un commissario tecnico esclusivi. Il montepremi prevede 212mila euro complessivi, tra premi di gara (17.500 euro a weekend) e di campionato, con la previsione di gratificare tutte le categorie. L'assoluta con 30mila euro per il campione, 12mila per il vice e 5mila per il terzo, la Michelin Cup con 10, 5 e 3mila euro e la Silver Cup, confermata per gli esemplari 991 di prima generazione, con 10mila euro per il vincitore. Prosegue inoltre il programma di coaching dello Scholarship Programme dedicato ai talenti under 24, che prevede l'opportunità di partecipare all'International Shoot Out ed entrare nella sfera dei piloti Junior di Porsche. ●

Cubeda
voglia di riscossa



MESSO ALLE SPALLE L'INFORTUNIO CHE NEL 2019 L'HA TENUTO LONTANO DAI CAMPI GARA PER 5 MESI, DOMENICO È PRONTO A RIENTRARE A TEMPO PIENO NEL CIVM. ECCO CON QUALI OBIETTIVI

di Gianluca Marchese

Dopo che la Sarnano Sassotetto di inizio maggio, prima di Civm, è stata rinviata, mentre è molto probabile che pure l'inizio dell'Europeo tra un mese in Francia subisca ritardi e le autorità austriache non hanno dato il via libera alla successiva Rechberg, le cronoscalate al tempo del coronavirus dicono che già si percepisce una gran voglia di tornare alla normalità. Un concetto generale che in un protagonista tricolore come Domenico Cubeda quest'anno è anche personale alla luce di un 2019 condizionato dall'infortunio che l'ha costretto lontano dai campi gara quasi 5 mesi. Il pilota etneo sta preparando il ritorno nel Civm a tempo pieno e al 100% della forma che significa appunto ritorno alla normalità. Undici mesi fa il campione italiano E2Ss del 2018 era stato costretto al forfait in 8 round del Tricolore Montagna per la frattura dello sterno a seguito di un incidente stradale causato da un'altra auto (fuori dai campi gara). Da lì una lenta ripresa: «*Non è un infortunio grave in sé, ma richiede tempo: più stai fermo, più sei sicuro di recuperare*», spiega Cubeda.

- Punterai allora a ritrovare quella "normalità" persa nel 2019?

RITORNO ALLA NORMALITÀ

Per Domenico Cubeda il 2020 rappresenta il ritorno alla normalità dopo le tribolazioni vissute nella passata stagione a causa di un incidente stradale che l'ha costretto a 5 mesi di stop

«*Sì, l'intenzione è di partire quanto più in forma possibile. Mi conosco e so dove posso arrivare come forma ottimale, ci sto lavorando molto: seguo una dieta, faccio tanta palestra, ora in casa, e mi sono allenato con il kart fino a quando è stato possibile, cioè un paio di domeniche fa*».

- E psicologicamente come ti prepari al 2020 dopo una stagione compromessa da infortunio?

«*Lo stop dello scorso anno mi ha dato la voglia di tornare al 100%. Sto cercando di mantenere le mie abitudini senza appesantirmi mentalmente. Visto che già gestisco un lavoro da 12 ore al giorno e ho una famiglia con tanto di due bimbe, punto ad arrivare all'inizio del Civm a mente serena. In questo il kart aiuta molto. Utile a mantenere i riflessi, il fisico e la 'sensazionÈ del campo gara*».

- Ecco, tu hai vinto in kart, nell'automodellismo e nelle salite...

«*Sono un pilota a tutto tondo e devo convivere con questa realtà perché non riesco a fare a meno del motorsport! Mi sono formato con i kart, poi l'automodellismo mi ha comunque aiutato tecnicamente, ora che ripartiranno le salite la concentrazione tornerà esclusiva*».





- Torniamo indietro: a inizio 2019 vinci in Civm a Luzzi e vai in testa al Tricolore, poi la sfortuna ci vede benissimo e ti ferma escludendoti dalla lotta per il titolo; recuperi, torni a settembre e vinci subito in Tivm, rimonti e ti confermi Campione Siciliano...

«Con l'infortunio mi sono sentito mancare il terreno sotto ai piedi! Di colpo ho dovuto girare pagina e pensare a tutt'altro. Dovevo capire bene quale fosse il sistema per guarire e gestire tutto il resto. Ma non ho smesso un secondo di pensare a tornare in auto il prima possibile. Per il recupero all'inizio si era parlato anche di 12 mesi ed ero turbato. Poi le cose sono migliorate. Dopo una vacanza in agosto ho voluto fare un test per capire a che punto fossi ed è andata bene. Psicologicamente è stata una liberazione, ho deciso di rientrare subito alla Monti Iblei. Non ero nelle condizioni ottimali, ma non volevo perdere il filo della matassa. E meno male che sono ripartito».

- Sarebbe stato più difficile rientrare direttamente nel 2020?

«Sicuramente. Sarei stato certo di aver recuperato al 100%, ma ho sempre inseguito i miei sogni con grande volontà e appena ho capito che c'era uno spiraglio ne ho approfittato: lottare per questa passione è vitale per me. È andata bene così, il rientro è stato in qualche modo appagante anche se non al top della forma. Sapevo che dovevo tornare il prima possibile».

- Come hai recuperato in quei mesi?

«Mi sono autogestito cercando di dosare degli allenamenti. Ero un po' aumentato di peso ma era normale che accadesse. Comunque sono riuscito a riprendermi e ora mi sto impegnando ancora di più per ripartire al top».

- I tuoi piani 2020?

«Iniziare dalla prima tricolore confidando che la situazione generale si normalizzi e disputare tutto il Civm. Aggiungerò alcune gare siciliane come Giarre, Monti Iblei e vediamo quale altra per puntare a belle prestazioni in Tivm e nel Campionato Siciliano. Ma il pensiero principale resta il Civm, dove confermo l'Osella Fa30 Zytek gestita da Paco74 Corse. Qualche novità ci sarà e testerò a Battipaglia in aprile, sempre sperando che l'emergenza attuale si plachi e si possa tutti ripartire».

- Proseguirà anche il lavoro della Cubeda Corse?

«Come sempre mio padre Sebastiano gestirà i piloti della scuderia. Ovviamente me compreso!».

- Quest'anno la concorrenza di vertice è in aumento...

«Nessun avversario va sottovalutato e ogni rivale è uno stimolo in più per lottare lì davanti. L'obiettivo resta il miglior risultato possibile rimanendo ai vertici. Nel finale del 2019 alcuni risultati sono comunque arrivati, quindi tutte le motivazioni e le sensazioni positive si sono riaccese».

- Un obiettivo "segreto" per gli anni a venire?

«Ho quasi 47 anni, ma non vedo differenza rispetto a vent'anni fa. Il mondo delle corse mi mantiene lo spirito giovane e nella nostra specialità l'esperienza ti rafforza, soprattutto mentalmente. Mi sento forte e spero di continuare su questi ritmi il più possibile. Mi piacerebbe disputare qualche gara fuori dall'Italia, magari già il prossimo Fia Masters a Braga potrebbe essere la prima volta...».

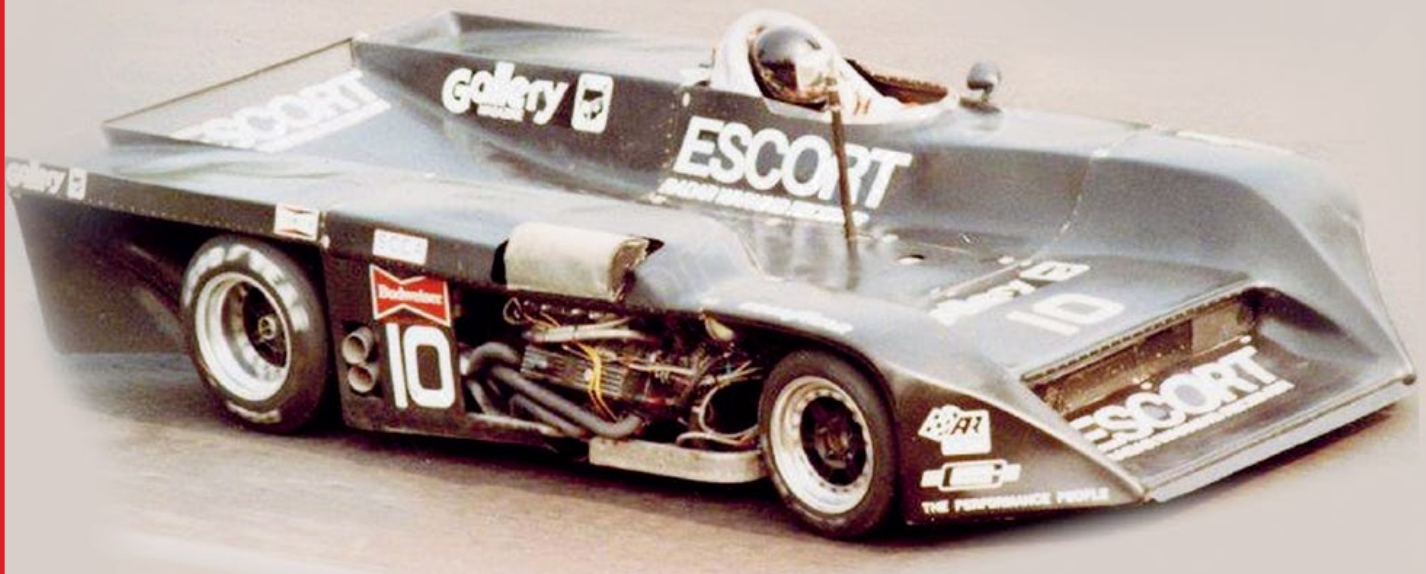
- A febbraio sei stato invitato a tenere una lezione in una scuola del tuo paese, Aci Sant'Antonio: che esperienza è salire in cattedra anziché su una montagna e parlare a dei giovanissimi?

«Ho colto l'occasione al volo! Ho raccontato la mia esperienza lanciando il messaggio di non smettere mai di inseguire i propri sogni. Io li ho realizzati ma ho ancora degli obiettivi. Per oltre due ore ho avuto 40 bambini davanti, mi sono immerso nei loro occhi e sono tornato piccolo anch'io, ritrovandomi nelle tante domande che m'hanno rivolto. Chi l'avrebbe detto che un giorno mi sarei seduto dietro a una cattedra, è stata un'emozione e insieme un grande piacere, anche come papà». ●

La regina dell'effet

Adams Es

PER LA PRIMA VOLTA NEL DETTAGLIO LA STORIA DELLA INCREDIBILE MONOPOSTO CHE PARTECIPÒ ALLA CAN-AM 1983 DIVENENDO IL BOLIDE CON PIÙ DOWNFORCE MA IL GENIO DEL CREATORE NON AVEVA FATTO I CONTI CON UNA REALTÀ BEN PIÙ COMPLESSA...



di Mario Donnini

Il mondo delle corse, volendo, sa sorprendere a ogni pie' sospinto. Celando casi e storie, di data neanche troppo antica, che raccontano tentativi coraggiosissimi, sforzi pazzi e quasi comici su cui balenano qua e là lampi di genio assoluto, inframezzati da ingenuo ottimismo e immensa quanto pervasiva passione.
Tra tutti e, forse, su tutti, brilla appunto l'epopea laterale, quasi misteriosa e sconosciuta ai più, della fantomatica Adams Escort VSE Can-Am. La monoposto carrozzata che in tutta la storia delle corse porta alle conseguenze più estreme e, per certi versi, oltre le frontiere del possibile, il concetto di effetto suolo e di condotto Venturi portati al trionfo in F.1 dalla Lotus 79 by Peter Wright,



nella stagione 1978. Filosofia da lì in poi del tutto imprescindibile, malgrado adattamenti, limiti imposti e sviluppi effettuati, financo ai giorni nostri e chissà ancora per quanto.
Ma mangiamo un po' di pane col companatico e prendiamo la storia fin dal suo quasi inconsapevole principio.

Il talento di Herb Adams

Herb Adams si laurea al General Motors Insitute nel 1961 ed è un giovane ingegnere statunitense in forze alla Pontiac nei favolosi Anni '60 e fino all'inizio dei'70, nel settore ricerca e sviluppo, segnatamente nel test group del Milford Proving Grounds.

TRA LE PIÙ INCREDIBILI E SPETTACOLARI MACCHINE DA CORSA MAI COSTRUITE, ECCO LA STORIA DELLA ADAMS ESCORT VSE CAN-AM IN GARA NEL 1983. VETTURA CHE SPOSTA MOTORE E PILOTA AI LATI PER CREARE UN MEGA VENTURI AL CENTRO, CAPACE DI CREARE UNA DOWNFORCE INIMMAGINABILE, TANTO DA FAR COLLASSARE LA STRUTTURA. MA IN PISTA LA FACCENDA DARÀ RISCONTRI MAI GLORIOSI...

to sòla

scort



COLPO D'OCCHIO SENSAZIONALE E ISPIRAZIONE A SUO MODO GENIALE

La spettacolare Adams Escort Vse Can-Am,vista di fronte e, sotto, di lato. In basso, il pilota Milt Minter ai box. Nell'altra pagina, in azione Walt Bohren, l'altro conduttore nella stagione 1983, e, nella foto piccola, Herb Adams, costruttore della monoposto carrozzata







Adams non è uno dei tanti, no, spicca per talento, testa e determinazione, rispondendo direttamente al leggendario John De Lorean. Sì, proprio quel De Lorean che poi darà vita all'impresa dell'auto resa nota dalla saga di "Ritorno al futuro", il quale, a parte quella faccenda pittoresca e non aliena da spiacevoli risvolti, vanta storicamente la nomea di grande manager e di salvatore della Pontiac medesima. Laddove, proprio Herb Adams, il nostro eroe, ai suoi ordini gioca un ruolo fondamentale nella nascita e nello sviluppo del glorioso modello Trans Am e del motore Super Duty 455.

Tutto questo fino alla prima metà degli Anni' 70, quando, stufo di far i conti con i cambi di timone e di indirizzo tecnico-politico della divisione, Herb decide di licenziarsi per mettersi in proprio, portando avanti autonomamente lo sviluppo delle sospensioni della Fire Am, la predisposizione di performance kit e dando una mano alla realizzazione di repliche Cobra.

E tutto questo mica gli basta, perché, dall'esplosione del ground effect in poi, a Herb Adams vien la voglia matta d'andare ben oltre chiunque abbia mai avuto a che fare coi concetti di deportanza e Venturi.

CI PROVA MILT MINTER MAGO DELLO SVILUPPO

Sopra, Milt Minter a bordo della Adams Escort Vse, sotto gli occhi di Herb Adams, il costruttore, al centro, in camicia a quadri. Si nota il motore inclinato e scoperto, a testimoniare la realizzazione assai artigianale. In basso, l'altro pilota Walt Bohren in piena azione. Nell'altra pagina, la monoposto sfreccia, mentre Milt Minter appare pensieroso e, al centro, Walt Bohren si mostra orgoglioso per i piazzamenti in top ten…



Il folle e geniale progetto Adams Escort VSE

Se Colin Chapman con l'avvento della Lotus 80 nel 1979 disse di voler far sembrare le monoposto rivali degli autobus, Herb Adams punta deciso a tramutare l'esagerata quanto sfortunata creatura del team by Norfolk nella sedia a dondolo di Nonna Abelarda, se confrontata con l'ordigno estremo che inizia a concepire nel 1982.

Dai tempi della Chaparral 2J di Jim Hall, ossia dal 1970, la Can-Am non vedeva una vettura più strana, inattesa e innovativa e, soprattutto, capace di sviluppare downforce a go go.

Herbie Adams ha le idee chiare e nessun limite cui dover rispondere, se non il suo conto in banca. Nei locali della sua VSE – che sta per Very Special Engineering –, dove sforna versioni racing della Firebird e della cugina Camaro, comincia senza fretta a ideare e produrre la monoposto più audace, incredibile e per certi versi originale di tutta la civiltà dell'effetto suolo.

Filosofia della Adams Escort

Herb Adams magari può sembrare un mezzo matto ma non è per niente scemo, tanto che la prima mossa è quella di assicurarsi la sponsorizzazione della Escort, azienza che produce rivelatori di sistemi radar. Da lì in poi, tutto ciò che verrà, sarà comunque finanziato.

Bene, sentite un po' cosa bolle in pentola. In F.1 l'effetto suolo consente all'aria di accelerare attraverso i tunnel Venturi, creando un'area di bassa pressione nella macchina, che la risuscchia all'asfalto. Consentendo aderenza e velocità in curva senza precedenti. Ovviamente, il valore di downforce dipende da quanto grandi sono i tunnel Venturi. E, logico, purtroppo nelle monoscocche di design tradizionale a impicciare là in mezzo sono pilota, motore e trasmissione. In altre parole, per bypassare il problema, l'effetto Venturi è garantito solo da tunnel piccoli e laterali,

ovvero nelle fiancate, che comunque incontrano altri intralci, ovvero sospensioni e semiassi. E qui s'inserisce il genio teorico duro e puro di Herb Adams. Il quale porta avanti un'incredibile rivoluzione copernicana, ovvero questa: invece di realizzare i tunnel Venturi attorno al motore e al pilota come fanno tutti, tanto vale spostare il motore e il pilota attorno al tunnel. Come? Semplice. Trasferendoli ai lati estremi della vettura, uno opposto all'altro, creando così un gigantesco condotto Venturi nel mezzo, ovvero il più spaventevole e immenso tunnel ad effetto suolo mai concepito da mente umana, all'interno di una macchina da corsa. Fantastico.

La Adams Escort VSE Can-Am vive!

Alle disquisizioni da lavagna seguono ben presto i fatti. La Adams Escort VSE Can-Am monta, opportunamente inclinato, un motore Chevy di cinque litri di cilindrata, a iniezione Lucas. Lo small block è capace di sviluppare 550 cavalli e sfrutta un cambio Muncie, a quattro velocità.

Al primo test, subito il grande colpo di scena. Il mastodontico condotto Venturi centrale collassa catastroficamente, tanto è insopportabile l'azione della downforce ottenuta! Ovvero un valore del tutto inimmaginabile perfino dai geni della Lotus negli anni d'oro. Herb Adams capisce d'essere sulla strada buona. La sua potrebbe essere la scoperta del secolo, tanto da far sembrare le intuizioni dei precursori solo un pallido abbozzo della minierona d'oro che lui sta svelando in esclusiva.

Ma c'è un ma. E grosso come una casa. Per consentire al gigantesco condotto Venturi centrale di reggere, bisogna rinforzare la macchina, la quale, dovutamente innervata e rabberciata, finisce col pesare quanto un elefante bulimico.

Così, alla resa dei conti, l'immenso vantaggio aerodinamico viene del tutto vanificato dall'inconveniente fisico. E questo è ancora niente.

POSSO SOLO RACCONTARVI METÀ DELLA MIA GARA, PERCHÉ NELLE CURVE A DESTRA, MESSO COME SONO, NON VEDO QUASI NIENTE...

MILT MINTER

Arriva il vecchio Mil Minter!

Per svezzare la Adams Escort VSE viene chiamato un grande veterano della Can-Am, ovvero Milt Minter, classe 1933, tosto, smagato e ricco di sense of humour, il quale si autodefinisce «*Lo sconosciuto più veloce in tutta la storia della Porsche e non solo*». Se c'è un uomo che negli ultimi trent'anni ha guidato qualsiasi macchina da corsa a ruote coperte di matrice americana, quello è lui. In pieno 1983 non v'è pilota e tester più adatto per dare un senso a un progetto del genere, se c'è una sola possibilità al mondo di tirarci fuori qualcosa di buono.

Si riesce a debuttare in gara!

La prima comparsa in gara della fantasmagorica vettura è a Mosport, il 5 giugno 1983, prova d'apertura della stagione Can-Am. In qualifica Minter è 18esimo su 21 e quindi manco va così male. Ma in gara dopo sette giri gli viene esposta bandiera nera, perché la sua creatura perde pezzi come un macinino di Stanlio & Ollio. Pazienza. Comunque il ghiaccio è rotto.

La regina del Venturi torna in azione a Lime Rock, il 3 luglio 1983, nel secondo round del campionato Can-Am. Minter piazza la "Pontoon Car", come viene ribattezzata nel paddock, quindicesima su diciannove in prova, ritirandosi al 24esimo degli 80 giri previsti, col motore cotto. Ma la parte davvero











spassosa sta nel suo commento: «*Vi racconto solo metà della mia gara, perché l'altra metà posso solo immaginarla. In effetti, nelle curve a destra non vedo quasi niente e giro a occhio, come viene, viene. E questo è niente*».
Già, il bello pare altrove: «*Confermo che l'effetto suolo generato è inimmaginabile, immenso, incredibile* – prosegue Minter – , *e questa è la bella notizia. La notizia brutta, però, è che il centro di pressione muta istantaneamente dall'anteriore al posteriore della macchina, che passa senza preavviso dal sovrasterzo al sottosterzo, da una curva all'altra. In poche parole, considerando che la mia posizione di guida è più simile a quella di un partecipante a un rodeo che non un pilota, potete immaginare le sensazioni paradisiache che provo. La macchina, in senso tecnico, soffre di "porpoising" ossia lo stesso termine che si usa per descrivere il movimento convulso del delfino che nuota entrando e uscendo dall'acqua. Detto questo, signori miei, io vi saluto*».
Un totale pasticco, insomma. Ma Herb Adams non ha la minima intenzione di demordere e ingaggia al posto dello stagionato Minter il giovane Walt Bohren, proveniente dalla serie Imsa Gt.

Bohren fa miracoli e entra in top ten!

Il resto della storia sembra una mezza favola. La Adams Escort VSE appare sempre più macilenta, non cresce né crepa, crea sempre curiosità e sorrisi diretti più a coglionare che ad approvare il suo artefice, eppure il 17 luglio 1983 a Road America, Walt Bohren, buon 15esimo su 25 in griglia, a 20 secondi al giro dal poleman Fitzpatrick su Porsche 956 e dal rivale Jacques Villeneuve Senior su Frissbee, in gara rende piuttosto bene.
Il risultato finale è da urlo, considerata la situazione: ottavo su dieci classificati, a tre giri dal vincitore "Fitz".

HERB ADAMS, VALIDO UOMO DI CORSE

In alto, un'immagine recente di Herb Adams, l'artefice della spettacolare Can-Am che porta il suo nome. Lo stesso Adams viene considerato un ottimo tecnico veterano delle gare Usa, specie per i suoi trascorsi targati Pontiac. Sotto, la Adams Escort senza veli mostra l'immenso condotto centrale, capace di generare una downforce senza precedenti. Ma non poteva bastare...

Non finisce qui, perché Bohren è della partita anche nel finale di campionato a Sears Point, il giorno 9 ottobre, 18esimo su venti in qualifica e decimo su quindici classificati. Dai, niente male, poteva andare peggio, no?

La Adams Escort VSE viene demolita

Herb Adams è contento dell'esperimento, ma pensa sia bene non andare oltre. Si chiude un ciclo. Purtroppo la Adams Escort VSE viene demolita, per poter riciclare il meteriale. Il più incredibile condotto Venturi nella storia delle corse conosce il destino dell'eutanasia, che la consegna per sempre al mondo dei ricordi. A chi chiedeva al vecchio Milt Minter un parere in tre parole su quella strana e colorita avventura, lui, prima d'andarsene a 71 anni, nel 2004, rispondeva ogni volta divertito: «*Il risultato più bello della Adams Escort Can-Am va ben oltre quei due piazzamanti in top ten: l'exploit più incredibile, è che non s'è fatto male nessuno*». ●



ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE



SCONTO DEL 45%

ABBONATI A SOLI € 80 PER 1 ANNO

PER NON PERDERE IL MEGLIO DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a AUTOSPRINT

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl

Via Bomarzo 34 - 00191 Roma

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

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

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

Mi abbono per un anno a AUTOSPRINT al prezzo speciale di € 80,00

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. .....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **1048510505** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT06Z0760103200001048510505**

intestato a Treeffe Srl - Via Bomarzo 34 - 00191 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

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

Data ..... Firma .....

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



Due mesi di stop

ANCHE COREA, FRANCIA ED INDONESIA SALTANO COME ROMA E LA CINA

di Fulvio Cavicchi

La pandemia che sta scuotendo il mondo continua a mietere vittime, ed essere arrivati a fermare persino la Formula 1 significa che a caduta tutto il mondo dell'automobilismo sportivo dovrà fare altrettanto. La Formula E si era iniziata a muovere da ben prima del Circus ed aveva già annullato le tappe di Sanya e di Roma – ufficialmente si parlava di "riprogrammazione", anche se non si sa quando mai sarebbe stato possibile recuperarle – poi mercoledì della scorsa settimana era arrivata la stessa notizia per Giacarta, che doveva ospitare il primo E-Prix di Indonesia. Ma venerdì a Melbourne si è fermata la massima categoria a ruote scoperte ed allora ecco che il Circus elettrico ha svelato i suoi piani di emergenza che erano stati tenuti nascosti, con l'idea di svelarli una volta visto come si sarebbe comportata la serie top. Quindi la stagione 2019/20 è stata temporaneamente sospesa per un periodo di due mesi, visto che nei centri urbani è praticamente impossibile pensare di correre "a porte chiuse". La decisione di congelare le gare in città è stata presa come la linea di condotta più responsabile per difendere il benessere dello staff, degli spettatori e dell'intera forza lavoro del campionato e così la Formula E ha praticamente creato un sistema di bandiere per indicare la probabilità di avere delle corse in quel determinato periodo. Un po' come quelle sulle spiagge per indicare o meno se sia possibile scendere in acqua a nuotare, ma qui con colori a tema motorsport. E allora ecco che per marzo ed aprile c'è bandiera rossa e quindi vetture in corsia box, mentre viene sventolata dai commissari la bandiera gialla per maggio e quindi potrebbe essere che venga organizzato un evento casomai venisse trovata a breve qualche soluzione. Invece la Direzione Gara mostra bandiera verde per giugno e luglio, e quindi per ora Berlino, New York e Londra restano ferme ai loro posti nel calendario, quindi sono cinque gli eventi saltati, dato che viene fermato anche l'E-Prix di Parigi attorno l'Hôtel des

L'emergenza coronavirus sta mettendo in crisi la Formula E che si trova ad affrontare una vera e propria raffica di rinvii



> *Questo è il momento di compiere azioni responsabili ed è per questo che abbiamo deciso di sospendere per un po' di tempo la stagione*
>
> ***Alejandro Agag***

Invalides e quello atteso di Seul con il circuito che passava dentro lo stadio costruito per le Olimpiadi del 1988. Tra l'altro quello in Corea del Sud era previsto per il 3 maggio, quindi un periodo di bandiera gialla, ma si è optato per fermarlo da subito vista la vicinanza all'origine della pandemia.
Per recuperare un po' di gare sarebbe possibile trasformare in doppi eventi quelli in Germania e sulla costa Est degli Stati Uniti, mentre Londra già era previsto lo fosse. Sull'ex aeroporto di Tempelhof non ci sarebbe alcuna difficoltà a correre due giorni, visto che è un luogo dove non vi è normale circolazione e quindi non creerebbe alcun problema allungare l'evento. Mentre a Brooklyn si corre nel porto industriale della città e anche lì non dovrebbe essere un grande problema tenerlo chiuso anche la domenica, come già fatto nei due anni passati. Così facendo si recupererebbero due gare, mentre per correrne un altro paio si era parlato di un evento a porte chiuse a Valencia in aprile, dove giusto ora si trovano le macchine in attesa di sapere dove essere spedite. Ma al momento l'opzione pare tramontata.
Restassero così le cose, si aprirebbe nel calendario un intervallo di nove settimane, visto che l'ultima gara è stata l'E-Prix di Marrakech del 29 febbraio mentre Berlino è prevista per il 21 giugno.
«*Questo è il momento di compiere azioni responsabili ed è per questo che abbiamo deciso di sospendere temporaneamente la stagione ed andare avanti con l'introduzione di misure per congelare le gare che si terranno nei prossimi due mesi*», ha dichiarato Alejandro Agag, fondatore e presidente della Formula E. «*Il motorsport svolge un ruolo importante nella nostra vita, ma ciò che lo è di più è la salute e la sicurezza del nostro personale, dei fan e delle loro famiglie, nonché dei cittadini nelle città in cui corriamo. Il campionato ABB e FIA di Formula E tornerà in piena forza una volta che la crisi sanitaria in corso e la diffusione di Covid-19 saranno cessate*», ha aggiunto lo spagnolo.



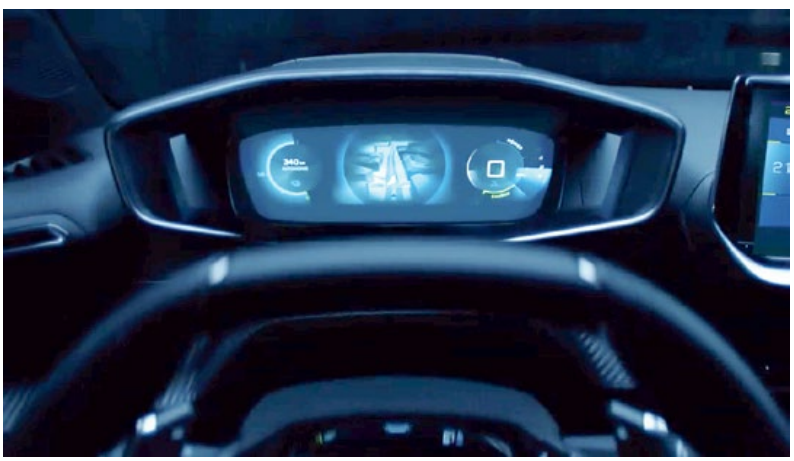
Peugeot 208 è l'auto dell'anno

NEGLI ULTIMI 7 ANNI LA CASA DEL LEONE SI È AGGIUDICATA PER BEN 3 VOLTE IL RICONOSCIMENTO. SUL PODIO ALTRE DUE AUTO A PROPULSIONE ELETTRICA: TESLA MODEL 3 E PORSCHE TAYCAN

di Andrea Brambilla

Con 281 voti a favore sui 580 teorici a disposizione la Peugeot 208 è stata eletta dalla Giuria composta da 58 giornalisti europei Car of the Year 2020. Un successo che conferma la validità degli ultimi progetti della Casa del Leone visto che negli ultimi sette anni è la terza volta che conquista questo riconoscimento. In passato infatti erano state elette la 308 nel 2014 e al 3008 nel 2017. La classifica del premio Car of the Year quest'anno ha visto sul podio altre due vetture con propulsione elettrica: la Tesla Model 3, con 242 voti, e la Porsche Taycan, con 222 voti. Decisamente più distanziate le altre vetture selezionate a fine novembre dalla Giuria ovvero, in ordine di punteggio, la Renault Clio con 211 voti; la Ford Puma con 209 voti e la BMW Serie 1 con 133 voti. I giornalisti votanti hanno a disposizione un pacchetto di 25 voti che possono distribuire alle sette vetture con un massimo di 10 voti per una singola auto finalista. Analizzando le votazioni dei singoli paesi ci rendiamo conto che la Peugeot ha avuto una media di voti molto alta globalmente senza primeggiare nettamente in moltissimi di loro. Questo è un elemento che conferma la validità del premio Car of the





Year che dal 1964 assegna alla vettura più prestigiosa questo importante riconoscimento. Le auto elettriche avevano già ricevuto dal premio Car of the Year importanti attenzioni e la vettura votata lo scorso anno è stata la Jaguar i-Pace elettrica. La city car francese ha conquistato il successo del Car of the Year per diversi motivi, ma principalmente è stata la filosofia del progetto a determinarne la scelta dalla Giuria. Infatti questa vettura è la prima che ha la possibilità di avere la medesima struttura con tre diverse alimentazioni, benzina, Diesel ed elettrica è stato quindi un punto di forza nella votazione dei giornalisti. Costruita sulla piattaforma di telaio polivalente CMP (Common Modular Platform) la Peugeot 208 come la versione suv 2008 ha il vantaggio di poter adottare senza modifiche a telaio e design, esterno ed interno, le tre possibili alimentazioni. La linea è decisamente più dinamica e sportiva di quella precedente, anche grazie ad una carrozzeria più lunga, più larga e più bassa. Il parabrezza arretrato ha permesso di allungare il cofano mentre la zona anteriore è caratterizzata dalla grande presa d'aria e dalle luci a Led verticali poste sotto i fari. Nonostante sia una city car di soli 4,06 metri gli interni offrono una buona abitabilità ai passeggeri anteriori e un discreto spazio per i due seduti sui sedili posteriori. Altra innovazione interessante a bordo della nuova Peugeot 208 anche il nuovo i-Cockpit che si presenta in una forma innovativa della visualizzazione delle informazioni sul cruscotto che appaiono in forma di ologramma, su diversi livelli, in funzione del grado di importanza e urgenza di lettura. La Peugeot 208 è disponibile con le seguenti motorizzazioni; la versione a benzina con il 1.2 litri da 75, 100 e 130 cv e Diesel con il 1.5 litri da 100cv. La versione elettrica, Peugeot e-208, ha una batteria da 50 kWh che gli garantisce un'autonomia di 340 km con il ciclo WLTP. La 208 è in vendita ad un prezzo che va dai 15.150 euro per la benzina da 75 cv ai 38.400 euro per quella elettrica. ●

CAR OF THE YEAR CON 281 VOTI A FAVORE

Con 281 voti a favore sui 580 teorici a disposizione, Peugeot 208 è stata eletta Car of the Year da una giuria composta da 58 giornalisti europei



QUANTO A CREATIVITÀ, SI RIPENSA ALLA BRABHAM F.1 DI MURRAY A METÀ 1978

Viva la **ventola**!

Vi scrivo in merito all'articolo riguardante il sistema DAS della Mercedes, considerato una trovata geniale. Nello scorrere le idee geniali nella storia della F.1, voi indicate come "madre" quella delle 4 ruote sterzanti anteriori della Tyrrell P34 del 1976. Ebbene, personalmente vi segnalo invece il famigerato ventilatore della Brabham BT46B. Quella sì che fu una trovata diabolica, tremendamente efficace e soprattutto astuta e infida risposta all'effetto suolo della Lotus 79, che stava sbalordendo e dominando la stagione. Dovrebbe essere fatto un monumento a Gordon Murray solo per questo. Geniale nel reagire a Chapman con un'idea che si incuneava nel regolamento, innovativa e dai risultati eccezionali. Fu bandita perché dissero che sparava la ghiaia sulle vetture in scia. Ma intanto aveva già vinto il suo 1° GP e soprattutto conquistato chi, anche di fronte alle dimostrazioni di forza altrui, non si arrende mai.

Paolo Vannucci

Certo, il ventilatore in F.1 fu portato da Gordon Murray nel 1978, ma a ben guardare era stato introdotto nella Can-Am di otto anni prima dal grande Jim Hall e poco dopo vietato dall'autorità sportiva. Questo nulla toglie al clamore, alla sorpresa e anche all'impatto della Bt46 ventilata, che ballò una volta sola, andendosene imbattuta, per motivi politico-regolamentari.

IN MEMORIA DI UN VALIDO UOMO DI CORSE

Tornaghi sportivo da ricordare

Venerdì 6 marzo, dopo una breve malattia, si è spento a Milano il dottor Ferruccio Tornaghi, presidente e socio di riferimento della Lorica s.r.l.
Uomo di grande valore morale e professionale e personaggio di spicco nell'ambito dell'industria dei lubrificanti dove ha ricoperto cariche ai vertici delle migliori industrie italiane del settore come la Roloil prima e la Compagnia Italiana Lubrificanti (Vanguard). In quest'ultima, oltre al rapporto professionale, lo legava la grande amicizia con la Famiglia Faganelli.
Più volte Presidente del GAIL (Gruppo Aziende Industriali Lubrificanti) e della UEIL (Union of the European Lubricants Industry), dal 2013 aveva portato avanti, a stretto contatto con il sottoscritto, la Lorica s.r.l. che oggi con le sue specialità di additivi per combustibili e ausiliari chimici è una realtà tecnica molto apprezzata nel mercato di riferimento.
Ferruccio Tornaghi credeva nello sport dell'auto come veicolo per la promozione dei prodotti destinati all'autotrazione. Lo ricordiamo quando da Direttore commerciale della ROLOIL si affacciò con una sponsorizzazione tecnica prima la F.3 con Cinotti e la sua Ralt per poi passare alla più performante F.2, allora gloriosa, con la March ufficiale e i fratelli Teo e Corrado Fabi (cui si riferisce la foto sotto, ndr), che si laureò Campione Europeo. Seguì poi una stagione con il bravo Beppe Gabbiani. Ma non si limitò solo a quello. Ci fu un seguito nei Rally con Adartico Vudafieri e la sua 131 Abarth, la Ford Escort con l'equipaggio di Elba Molinari-Zallo, con la Porsche 911 SR di Fabrizia Pons e Berruto alla Targa Florio del '77 ed altre partecipazioni minori.
Ultimamente aveva puntato la sua attenzione alle cronoscalate affidando il marchio Lorica, su consiglio di Paolo Arcidiacono, a due piloti di spicco della specialità come Domenico Cubeda e Omar Magliona.
Lo vogliamo ricordare con il suo sorriso aperto e il suo sguardo sempre proiettato verso il futuro. Ciao, Ferruccio.

Paolo Vannucci

A queste righe così puntuali e sentite, aggiungiamo le sentite condoglianze dela redazione di Autosprint.



AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

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

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
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.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale 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 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 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.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTOSPRINT INMOTO
AM GUERRINO SPORT STYLE

auto vi guida dentro

LA NEW MOBILITY

PER RACCONTARE IL FUTURO, SERVE UN MAGAZINE TUTTO NUOVO.

Auto si arricchisce
per accompagnare i lettori dentro
l'evoluzione del mondo automobilistico.
E nasce una nuova sezione dedicata
alle vetture a emissioni zero.
Non perdere la tua chiave d'accesso
alla mobilità sostenibile.

IN EDICOLA



* NUOVA GRAFICA
* CONTENUTI PIÙ COMPLETI
* FOCUS SULLE NUOVE TENDENZE
* NUOVI OPINIONISTI
* TEST SEMPRE PIÙ APPROFONDITI
* L'AUTOREVOLEZZA DI SEMPRE

auto