BE 6,00 € - MC,CÔTE D'AZUR 5,60 €
PTE.CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CT 7,70 CHF - CH 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 4

00004
9 770005 174006

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

Anno LVIV Settimanale - 28 gennaio - 3 febbraio 2020

3 Euro (Italy only)

24 ORE DI DAYTONA SPLENDIDO TRIS DELLA LAMBORGHINI





IN EDICOLA AUTOSPRINT GOLD COLLECTION SUI BOLIDI DALLE MILLE VITE



MONDIALE RALLY

Neuville uomo del Monte



ESCLUSIVA!

BOMBA ACADEMY

Viaggio tra talenti e segreti dell'arma non convenzionale che la Ferrari ha creato per scoprire e valorizzare baby campioni, sulla scia di Leclerc

SPIN



AMR



AMR

AMR



AUTOMOTORETRÒ

Torino
Lingotto Fiere

In contemporanea con

AUTOMOTO RACING

30-31 gennaio
1-2 febbraio 2020

expo 20 Tuning Torino

www.automotoretro.it info@automotoretro.it info@automotoracing.it automotoretro.automotoracing automoto_r

Con il patrocinio di

REGIONE PIEMONTE · CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI TORINO · FIVA · ACI SPORT · ANFIA · CITTÀ DI TORINO

Con il sostegno di

catawiki

di Andrea Cordovani



Academy, scrigno dei big di domani

Ci sono soltanto verbi da coniugare al futuro dalle parti di Maranello. Mentre da una parte c'è la corsa contro il tempo (che ormai sta per scadere) in vista della presentazione della nuova Ferrari (prevista per il prossimo 11 febbraio al teatro Regio di Reggio Emilia), dall'altra procede egualmente senza sosta la crescita dei boys della FDA, la stupenda palestra del Cavallino che a 11 anni dalla nascita è divenuta punto di riferimento per tutto il resto del mondo. In attesa di mostrarvi forme e consistenza della Rossa 2020, ecco che questa settimana, con un lungo servizio in esclusiva, vi raccontiamo come funzionano le cose all'interno di quell'Academy che ha visto sbocciare il talento Charles Leclerc. Laurent Mekies, diesse della Ferrari e responsabile FDA, guida Autosprint all'interno dei segreti del settore giovanile di Maranello e indica i piani di battaglia per questa stagione che vedrà un impegno dei 9 Cavallini Rampanti dalla F.2 alla F.3; dalla Formula Regional alla F.4. Intanto la prima volta di Thierry Neuville, davanti a tutti sulle strade sempre infide e traditrici del Rally di Montecarlo, segna l'inizio di un mondiale votato alle sorprese. Con un'ultima tappa perfetta, da drago, il belga che insegue ancora il primo titolo iridato della carriera, svetta nel primo round 2020 di un Wrc dove si è subito iniziato a fare sul serio. Quella andata in scena nel rally più famoso del mondo, è stata sfida dura, vera, senza esclusione di colpi tra Hyundai e Toyota. Dove non sono mancati i colpi di scena e di teatro. Dal botto impressionante del campione del mondo in carica Ott Tanak al debutto sulla i20 Wrc Plus, alla seconda piazza artigliata da Sebastien Ogier alla prima uscita sulla Toyota ma solo dopo aver sudato tantissimo per aver ragione del compagno di squadra Elfyn Evans, vera scheggia impazzita di una serie che continua a regalare spettacolo.

E spettacolo vero c'è stato anche a Daytona. Nell'iconica 24 Ore della Florida, per la terza volta consecutiva la Lamborghini ha fatto sua la vittoria in GTD. Un trionfo che il presidente della Casa di Sant'Agata Stefano Domenicali ha così commentato: *«Nel 2019 avevamo già scritto la storia vincendo per la seconda volta consecutiva una gara leggendaria, alla quale partecipano tutti i marchi automobilistici più prestigiosi. Il trionfo di quest'anno è la dimostrazione di come in Lamborghini non ci si fermi mai, lavorando incessantemente per raggiungere sempre nuovi e più alti traguardi. I miei complimenti ai team e ai nostri piloti, che hanno fatto un lavoro straordinario»*. ●



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

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

10 LEWIS È UNA STELLA
20 VETTEL DA RIGENERARE
24 BOMBA ACADEMY
32 FERRARI D'ORGOGLIO
34 ROSSA A DUE VOLTI
38 HAAS AL BIVIO

VELOCITA'

60 DAYTONA ALLA CADILLAC

RAID

50 DAKAR ARABIA FELICE

RALLY

40 MONTECARLO A NEUVILLE
56 CITROEN SCUDETTO POSTUMO

RUBRICHE

8 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
10 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
16 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
36 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
70 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD COLLECTION

OGNI MESE STORIE AD ALTA VELOCITÀ

*costo di 5 euro + Autosprint

FEBBRAIO	LAUDA 70	AGOSTO	FERRARI MUNDIAL
MARZO	ABARTH. Il mito dello Scorpione	SETTEMBRE	I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.1
APRILE	FORMULA MAGIC	OTTOBRE	I GRANDI DUELLI DELLA F.1 VOL.2
MAGGIO	RALLY D'ITALIA	NOVEMBRE	ALFA ROMANZO
GIUGNO	FIORIO 80 ANNI	DICEMBRE	L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F.1
LUGLIO	15 PICCOLE FAVOLE ITALIANE IN F.1	GENNAIO	TRANSFORMERS

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

AUTOSPRINT

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

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa.
La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F.1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

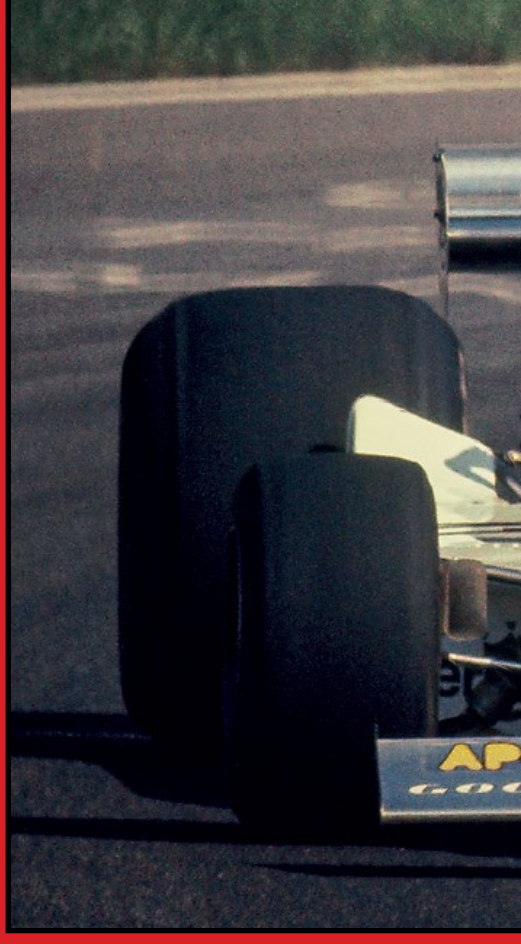
NON PERDERE IN EDICOLA*
TRANSFORMERS
BOLIDI MUTANTI E RESILIENTI



Mutanti da leggenda

IL NUMERO DI AUTOSPRINT GOLD IN EDICOLA TRATTA DI AUTO MITICHE CAPACI DI CAMBIARE PELLE PER CORRERE ALL'INFINITO

di Mario Donnini



Quando da tanto cerchi in giro qualcosa di strano, di sfizioso, di raro e trasversale e proprio non riesci a trovarlo perché non esiste ancora, dai, ti resta una sola possibilità: scrivertelo.
Ecco, tra tutti quelli realizzati, questo è l'Autosprint Gold che risponde di più a questa esigenza, che rientra nel filone iniziato a sperimentare due numeri fa, con le macchine trattate esattamente quasi fossero esseri viventi. Stavolta però si va più a fondo. Si alza la posta. Si va a frugare nell'esistenza di esseri tanto metallici ma apparentemente anche senzienti, non solo elettronicamente ma pure presumibilmente spiritualeggianti, per scoprire come, quando e perché - esattamente come noi - vivono esperienze e esistenze complesse caratterizzate da cambiamenti, rivoluzioni, metamorfosi e riti di passaggio, mostrando capacità d'adattamento, di reazione e pura quanto commovente resilienza. La regola generale dice che non v'è nulla di più leggiadro, caduco, inutile e transeunte di una macchina da corsa. Fondamentalmente, come una cicala o una farfalla, nasce per vivere e sfolgorare una sola stagione, poi, implacabilmente, perde le magiche polveri dalle ali, s'accascia, e, abbattendosi a terra, pian piano struggentemente muore senza neanche aver il tempo di rimpiangere e magnificare la sua stessa vita.
Però non sempre va così. Perché ci sono creature perfino metalliche che in barba alle leggi della tecnica e della logica si ritrovano a resistere e a cambiare, riuscendo a vivere non una ma due tre, dieci, venti vite.
Prendi la Jaguar messa in cover di questo fascicolo, che nasce tale a inizio Anni '90, poi diventa Mazda e infine si trasforma in Twr-Porsche, riuscendo a battere le Porsche ufficiali a Le Mans. Tanto che poi la Casa di Stoccarda acquista un esemplare da Joest con la scusa di collocarlo nel suo museo, ma il vero scopo è quello di toglierlo di mezzo, per eliminare una concorrente interna scomodissima e sfiancante. Quella vettura, nata appunto Jaguar dalla mente di Ross Brawn per le corse sprint del Mondiale prototipi, diviene in seguito regina della 24 Ore: come se Usain Bolt da re degli scatti si trasformasse in vecchiaia in un maratoneta capace di sverniciare etiopi e kenyoti. Tutto ciò è fantastico, non trovate?
Analizzare le macchine da corsa nei più romantici antropomorfismi, ossia nel loro anelito alla sopravvivenza agonistica attraverso il cambiamento, vuol dire anche riconoscere che esistono storie meravigliose ancora tutte da scoprire e disseppellire, magari in occasioni ulteriori. In fondo, la prima Ferrari della storia, la leggendaria 125S, non esiste più e il solo modello dalla sua apparenza in realtà è un simulacro, ossia un recente clone. Perché la vera 125S è scomparsa per sempre da quel dì. Distrutta? Cannibalizzata? Ecco, forse. Perché studiosi accreditati sostengono che in realtà il telaio spogliato venne poi riutilizzato quale base della 166 Sc a parafanghi motociclistici, esattamente l'esemplare con cui Tazio Nuvolari avrebbe fatto piangere l'Italia dominando la 1000 Miglia del 1948, fino alla semi-demolizionedel mezzo. La stessa Lotus 49 telaio R2, quella che con Clark ottiene il primo trionfo del motore Cosworth in F.1 a Zandvoort 1967 dando inizio a un'epopea, in altre parole una delle dieci monoposto più importanti nella storia della F.1, ritenuta per anni scomparsa o perduta, in realtà altro non è che l'esemplare con telaio aggiornato e riclassificato R11, venduto al privato Pete Lovely nel 1969 e tuttora esistente.
E questo è niente, perché sfogliando queste pagine noterete che, all'interno di una sorta di pazza, involontaria, poetica e sorprendente evoluzione della specie, esistono macchine da corsa in grado di bucare epoche, campionati, categorie e periodi storici.
L'incredibile vincenda della mostruosa McLaren M8F di Peter Hoffman resta esempio mirabile di tutto ciò, laddove





DALL'APOLLON ALL'EIFELLAND
A lato l'Apollon del 1977 su base Williams, e, sotto, l'Eifelland del 1972 su progetto iniziale March: due F.1 "transformers"!



un pilota s'innamora letteralmente della sua belva Can-Am impiegandola indifferentemente nell'Interserie, quindi nel Mondiale marche, trasformandola addirittura in Gruppo C con carrozzeria a tetto e infine restaurandola nell'assetto primigenio, fino a farla diventare un'auto storica in pieno terzo millennio, nell'arco di una vera e propria storia d'amore rombante, che dura non meno di trenta anni.

O che dire dell'ultima Brm di F.1, la P230 a effetto suolo, che nel 1979 non riesce a cimentarsi nell'ultima impari sfida, sparisce, viene cannibalizzata, mezza distrutta, risorge con un altro nome e infine rispunta fuori a Goodwood, applaudita come una diva anche se non è mai riuscita a prendere parte neppure a una corsa?

Gli stessi cloni delle F.1 migrati a Indy, su tutti la Longhorn-Williams e la Ligier Curb, rappresentano bolidi sofferti e strani, capaci di gettare ponti tra mondi altrimenti incomunicabili e alieni l'un l'altro, sempre all'interno della metafora dell'adattabilità e del cambiamento.

Potrei andare avanti all'infinito, ma qui mi fermo e vedrete che a un certo punto si stopperà l'analisi stessa di questo Autosprint Gold, anche se potrebbe proseguire molto di più. Perché queste pagine non hanno pretese enciclopediche, ma recano tra le righe la volontà di lanciare un segnale, di lasciare un messaggio in bottiglia, ossia di dire una cosa semplice e un po' dolce.

Cioè questa: le macchine da corsa sono e sanno essere creature affascinanti non solo e non tanto per quanto vincono, ma anche e soprattutto per come a volte ci insegnano a esistere e a resistere, spiegandoci che adattabilità, tenacia e duttilità sono caratteristiche che fanno capo all'evoluzione metallica di qualsiasi specie, financo quelle metalliche e sfreccianti. Di più. Come scoprirete nel capitolo finale, gli stessi team di F.1 mutano e evolvono, perpetuandosi, se è vero che la Ferrari era nata nel dopoguerra Auto Avio Costruzioni, ovvero la Mercedes era Brawn che fu Honda che tal divenne dalla Bar la quale nacque Tyrrell. O la Renault è stata Lotus dopo che fu Renault trasformatasi da Benetton dopo essere nata Toleman... che al mercato mio padre comprò, direbbe la canzone a filastrocca. E così via.

Morale, anche per le macchine da corsa, così come per noi, poter vivere significa saper mutare. E ciascuna tappa va vissuta tenendosi pronti a provare, regalare e cercare - nella vita di una persona così come nella carriera d'un bolide da corsa - un senso bello d'entusiasmante, inquieta, vorticosa, spiazzante e quotidiana meraviglia.

Buona lettura. ●



di Giorgio Terruzzi

Fellini e la Rolls di Simenon

IL CENTENARIO DELLA NASCITA DEL GRANDE REGISTA, PERMETTE DI TORNARE ALLA SUA GRAN PASSIONE PER LA MILLE MIGLIA E NON SOLO PER QUELLA...

L'anniversario (20 gennaio) è importante. Cento anni dalla nascita di Federico Fellini. Come da titolo della mostra allestita a Rimini, la sua città. Fellini 100. Abbastanza per ricordare qualcosa che appartiene alla cultura e alla fantasia di tutti noi che insieme a Fellini, grazie a Fellini, abbiamo alimentato il sogno per fare tesoro. Chiudo gli occhi, infatti. E vedo, rivedo le scene formidabili di Amarcord (anno 1973), tra le quali c'è sempre una immagine che non è mai scappata via dalla memoria, non importa se siamo cresciuti a Rimini o a Milano, dentro una famiglia agiata o poverissima. Sogni appunto, in qualche modo condivisi: il godimento infantile per una nevicata abbondantissima, le forme abbondanti delle donne viste dai ragazzini che siamo stati, l'America come mito scandito da oggetti e simboli lontani, la Mille Miglia, ovviamente, che in Amarcord anima una breve serie di scene indimenticabili. L'attesa notturna lungo la strada, il desiderio collettivo di partecipare, le imprese dei campioni gonfiate dai racconti provenienti da altre corse, dilatate dalla retorica, mirabolanti. "Un orecchio!" urla il ragazzino, raccogliendo qualcosa sul selciato dopo il passaggio notturno di un corridore. Un orecchio perduto sfregando contro lo spigolo di una casa, strappato dal vento, chissà e non importa. Era parte del gioco, appunto, parte del sogno.

Della Mille Miglia Fellini aveva parlato con Beppe Viola, in una intervista realizzata alla fine degli anni Settanta per un documentario Rai, preso pure lui da quell'avventura del coraggio, della scelleratezza che aveva trasformato l'Italia in un Paese di automobilisti. Della "loro" Mille Miglia mi aveva raccontato Tonino Guerra, sceneggiatore, conterraneo (era di Sant'Arcangelo, trasferito a Pennabilli, Val Marecchia) e amico di Fellini: "Un filo di seta che attraversava il cervello, come un lampo seguito dal rumore assordante del tuono". Beh, certo, velocità, rumore e quei rischi inevitabili che stanno nel motorismo, che alimentano da sempre il fascino del motore... "Un orecchio!". Il prezzo del godimento, dello scuotimento, sempre in primo piano.

Non era un patito di automobili, Fellini. Ma le automobili hanno segnato alcuni film come ingredienti indispensabili, basti pensare alla Triumph TR3 nera (in origine era bianca ma Fellini la fece ridipingere) guidata da Marcello Mastroianni ne La Dolce vita (1960) con Anita Ekberg al fianco, perfetta per recitare in quell'atmosfera romana ormai leggendaria. Oppure alla Ferrari P540 Superfast Aperta color oro realizzata dalla carrozzeria Fantuzzi nel 1968 e guidata da Terence Stamp in Toby Dammit, (episodio del film Tre passi nel delirio) in una corsa notturna e tragica. Una vettura che la stessa Ferrari ha reinterpretato, realizzando un esemplare unico nel 2009 su richiesta di Edward Walson, figlio di John, ideatore della tv via cavo.

Però, ho sempre avuto l'impressione che l'automobile più sognata da Fellini fosse una Rolls Royce. Più esattamente la Rolls appartenuta al



EMOZIONI MAI DIMENTICATE
La Mille Miglia, sopra, è una gara e un sogno che Fellini, nella foto grande, inserisce con sentimento nel suo film "Amarcord", del 1973

suo amico Georges Simenon. I due scoprirono una tardiva strettissima amicizia, alimentata da un frequente scambio epistolare (Adelphi ha raccolto il carteggio in un libro curioso e interessante dal titolo "Carissimo Simenon, Mon cher Fellini", 1998). Confidenze, affinità elettive, stima reciproca, affetto. Una rapporto che autorizzò una rivelazione per certi versi clamorosa, confessata dal grande scrittore al grande regista che a sua volta la rivelò a Corrado Auguias nel corso di una intervista peri suoi 70 anni, 1990. "Verso le sei di sera, quando finiva di scrivere si lavava, cambiava l'abito, parlando da solo... ehi Georges, che si fa ora? Indossava cappotto e cappello attraversava il giardino di casa, scrutando quel panorama svizzero, lindo e deserto". Simenon attendeva l'arrivo della sua Rolls, guidata dal fedele autista. L'auto era scura, l'interno illuminato. Apriva le porte e veniva accolto da un grido gioioso: «*George, finalmente sei arrivato*». A gridare erano due o tre ragazze, completamente nude. Prostitute opportunamente ingaggiate dall'autista, pronte per accompagnare Simenon in un piacevolissimo tour da tardo pomeriggio. Il racconto, strabiliante, deve aver fatto nascere all'allora settantenne Fellini qualche sogno supplementare. Una tentazione, ecco... «*Al mattino mi sento uguale all'uomo che ero a 38 anni. Talvolta mi dico, prima di sera voglio farmi un regalo. Però, verso mezzogiorno telefono per disdire e così l'idea di quel piccolo regalo viene rimandata*».



di Pino Allievi

EGUAGLIARE SCHUMI
L'obbiettivo adesso per Hamilton è raggiungere 7 titoli iridati ed eguagliare Michael Schumacher



Lewis è una Stella

APPARENTEMENTE SOLO UNA FORMALITÀ, LA FIRMA DEL CONTRATTO PER LA RICONFERMA IN MERCEDES FINO AL 2022, PONE HAMILTON NELLA CONDIZIONE MIGLIORE PER DIVENTARE IL PIÙ FORTE DI SEMPRE

Dove sia non si sa. Lo scopriremo il giorno 14, quando la nuova Mercedes toglierà i veli e i piloti, magari, racconteranno che cosa hanno fatto nel breve intermezzo invernale. Ma di Hamilton, vicende personali a parte, si è comunque parlato moltissimo in questi mesi invernali. Soprattutto in proiezione futura, perché è stato bello speculare sull'eventuale passaggio alla Ferrari nel 2021, ma poi il giochino si è svelato quando la marca di Maranello ha rinnovato con Leclerc e subito dopo la Red Bull ha fatto altrettanto con Verstappen. Per cui Lewis è rimasto, molto teoricamente, col cerino in mano e comunque gli è venuta meno la sponda della Ferrari per far lievitare il prezzo del rinnovo in Mercedes, che era il suo vero obbiettivo. Molti soldi in più, per rimanere legato a Stoccarda sino al 2022, tuttavia non ne prenderà in quanto lo stipendio base resterà attestato sulla cinquantina di milioni di euro all'anno. Salirà invece il bonus legato alla conquista dei titoli mondiali: con uno in più eguaglierà Michael Schumacher, con due diventerà il più grande di sempre e anche la Mercedes ne beneficerà. Quattrini giustificatissimi per il solo pilota tra i "top" che offra garanzie assolute di costanza di rendimento, velocità, serietà, su una piattaforma di sei campionati già conquistati. Anche se è vero che l'età avanza e 35 anni non sono pochi: ma Hamilton ha già fatto vedere – quando non ha avuto a disposizione la macchina migliore - di saper vincere affidandosi all'esperienza e alla maturità. Comunque è molto bello notare come, dopo tredici anni di F.1, non abbia minimamente perso l'entusiasmo della prima ora. Dice: «All'inizio ero più aggressivo, volevo tutto subito. Adesso vedo le cose con più tranquillità. Pianifico». E infatti il modo in cui ha gestito gli ultimi due mondiali è proprio la dimostrazione di un approccio più equilibrato di vedere le cose. Una filosofia maggiormente



proiettata nel tempo, ora che il suo tempo agonistico diventa inevitabilmente un conto alla rovescia. Hamilton ne parla, ci pensa, dice che per il "dopo" sta già lavorando e parla di "impegni forti" che dovranno distrarlo da quella che è stata (e oggi è) una passione totalizzante. Di sicuro, una volta che abbandonerà le scene non avrà ripensamenti: Lewis non è un soggetto come Francesca Piccinini, la pallavolista che ha organizzato un tam tam mediatico per l'uscita di scena il 20 settembre scorso e adesso ha già ripreso a giocare nel campionato italiano. Una ragazza di 41 anni un pochino insicura, che sognava la tv ed evidentemente non ha avuto quel che desiderava, per cui ha ritrovato sicurezza e tranquillità nell'ambiente in cui è cresciuta. Anche Federica Pellegrini intende lavorare in televisione (che è un altro modo di restare sul palcoscenico della popolarità), una volta lasciate le fatiche della piscina. Di Hamilton si dice che si darà al cinema, ambiente che già bazzica: vedremo e seguiremo con molto interesse – e un filo di ironia, ovviamente – il suo percorso tra le star del grande schermo. Nel frattempo Lewis è stato il primo pilota a capire il dramma che si sta consumando in Australia, con gli incendi che hanno devastato un territorio pari a un terzo dell'Italia. E senza attendere sollecitazioni da alcuno, ha versato 500 mila dollari di tasca sua, con una preghiera agli altri dell'ambiente: *«Io ho donato, fate lo stesso anche voi…»*. A quanto ci risulta nessuno lo ha imitato. E allora è dovuta intervenire Liberty Media a organizzare un'asta online di oggettistica per l'Australia (Croce Rossa, Pompieri dello stato Victoria, comunità rurali, WWF) dal 20







gennaio al 16 febbraio (https://ww.f1authentics.com) con caschi, tute, guanti, scarpe messe a disposizione da piloti di F.1 e team. Ovvero, Hamilton una volta di più ha preceduto tutti su un tema quanto mai delicato. E qui vale la pena di ricordare che Flavio Briatore versò 500 mila euro per i terremotati del Lazio nel 2016, Trulli raccolse 300 mila euro per il dramma dell'Abruzzo nel 2009 e ancora Briatore diede un cifra consistente per gli sfollati dell'Umbria nel 1997, imitato dalla Ferrari (vale la pena di ricordare che il presidente John Elkann lo scorso novembre ha inaugurato ad Amatrice una scuola intitolata a Sergio Marchionne) e da Ecclestone. Senza dimenticare, visto che siamo nel tema dei drammi dell'umanità, quello che fece Michael Schumacher per i sopravvissuti delle tsunami.

Hamilton in versione guru si è poi fatto vivo a più riprese sui social per spiegare come la sua vita sia cambiata in meglio da quando è diventato vegano, sull'esempio di altri celebri atleti come Carl Lewis, Edwin Moses, Mike Tyson (sarà vero?), Alberto Contador: *«Ho ritrovato un costante livello di energia, mi sono scomparsi dei dolori che avevo, dormo molto meglio. E rispetto la vita degli animali. Sono felice di tutto questo»*. Svolgere un'indagine su dove si stia muovendo Hamilton in questi giorni è tempo perso. Può essere ovunque, ma è introvabile. La cosa che però conforta la Mercedes è sapere che Lewis non stacca mai del tutto la spina: dovunque si trovi, cura l'alimentazione e continua a seguire il programma di allenamento studiato dai suoi trainer e dai suoi medici. Serio, rigoroso, applicatissimo, perché nel 2020 c'è in gioco la storia. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1



L'Imperatore

LEWIS HAMILTON È MOLTO DI PIÙ DEL CAMPIONE DEL MONDO IN CARICA. NO, ORMAI HA VIATICO, NUMERI, CLASSE E PRESUPPOSTI PER DIVENTARE L'ASSO DEGLI ASSI NELLA STORIA F.1

Lewis Hamilton ha trascorso un inverno tutto sommato tranquillo. Ha condiviso meno momenti di divertimento "adolescenziale" per lasciare spazio a una diversa maturità social, condita, a sprazzi, da una giusta dose di divismo.
Lo scambio attrezzatura con Valentino Rossi lo ha divertito e caricato ancor di più.
Il risultato dello swap è stato per lui più che soddisfacente, quanto basta per pensare di essere un gran manico anche in moto e sufficiente per capire che fortunatamente ha scelto il numero di ruote giusto, 4, per costruire una grande carriera.
Ha sciato, si è allenato, ha pregato e donato per l'inferno australiano. Ha partecipato anche a sedute di allenamento al poligono in stile Holliwoodiano per imitare John Wick, Keanu Reeves, per intraprendere chissà un giorno, la carriera da attore. Chi l'ha seguito è rimasto stupito dalla qualità espressa dal campione. Il futuro è tutto da disegnare, ma Hamilton da grande potrà fare qualunque cosa. Intanto ha la sua linea di abbigliamento, ma siamo sicuri che non gli basterà e che il suo percorso verso la pensione sarà sotto i riflettori.
Purtroppo per i suoi avversari ha evidentemente ricaricato le pile, tanto che il 15 gennaio, quando è finalmente tornato nella sua amata casa, ha dichiarato: *«Non avrei mai potuto nemmeno sognare di possedere una casa così. Ringrazio Dio ogni giorno per avermi dato una famiglia che ha lavorato così duramente per darmi la possibilità di realizzare me stesso. E possedere una casa che amo così tanto, riuscire a creare tanti ricordi meravigliosi mi porta più felicità di quanto avessi mai pensato di meritare. Sono in pace quando sono qui, posso concentrarmi e costruire la mia mente e il mio corpo in modo da poter tornare anno dopo anno. Quest'anno sarò una macchina, a un livello*



FESTA GRANDE PER IL DETENTORE
Tondi di felicità per il sei volte campione del mondo Lewis Hamilton, numero uno della sua generazione e sempre più lanciato verso i record dei record!

mai visto prima! Diffondi amore e positività ovunque andiamo». Eccolo!
Lewis il cannibale, Lewis il predicatore, Lewis il grande.
La sua umanità, con dosi di mistica onnipotenza, sfocia in quel preoccupantissimo, per gli altri, quest'anno sarò una macchina, a un livello mai visto prima!!! È pronto, carico e caricato come non mai dai due pischellini che messi insieme fanno 44 anni (il suo numero), mentre lui ne ha appena fatti 35! Battere i due sarà per lui la missione iniziale. Negli ultimi anni ha corso molto di testa, lasciando sfogare i "ragazzi" quando si sono dimostrati troppo aggressivi, ma sono convinto che se ci sarà motivo di lottare corpo a corpo, almeno finché i punti non inizieranno ad essere pesanti, non vorrà fare la fine dello sconfitto come a Monza. Il suo voler essere una macchina a un livello superiore trova stimoli non solo nella qualità dei due bad boys e nel voler ritardare il cambio generazionale, ma anche nella discussione del rinnovo con Mercedes, dettando ancora una volta lui le condizioni e nei record assoluti che sono lì a portata di mano.
Nel 2020 Hamilton può statisticamente cancellare l'onnipotenza di Schumacher.
Impensabile quando Schumi nel 2006 vinse la sua ultima gara, andando vicino all'ottavo titolo. Non sarà così banale, come qualcuno potrebbe pensare adesso, riuscirci. Per arrivare a 91 vittorie vorrebbe infatti dire vincere almeno 1/3 dei Gran Premi in calendario. Gliene mancano 7 per eguagliare Schumi, 8 per diventare unico. Dovessero arrivare, vorrebbe chiaramente dire aver anche ipotecato il settimo titolo, come la leggenda tedesca. Se consideriamo che nell'era Power Unit, nella sua peggior stagione ha vinto "solo" 9 volte, farne meno sarebbe una sconfitta, ma se consideriamo Bottas, il boscaiolo con l'ascia più affilata che mai, Red Bull e Ferrari a caccia ormai da troppo tempo al ruolo di protagonisti, beh ecco che potrebbe non essere (speriamo) così scontato vincere così tanto. Più immediato dovrebbe essere diventare il pilota con il maggior numero di podi, 151 su 250 gare disputate (60.4%), contro i 155 di Schumacher (50.5%). Più facile ancora, salvo cataclismi, conquistare almeno una vittoria, per continuare a essere l'unico pilota della storia con almeno una vittoria per stagione disputata. Schumacher detiene il record del maggior numero di stagioni consecutive con almeno una vittoria (15), mentre Hamilton è a 13. L'imperatore inizia la sua 14ma con un solo pensiero: DEMOLIRE TUTTI!
Certo dovrà avere la macchina per farlo e considerando come la Mercedes ha chiuso il 2019 evidenziando ancora una netta superiorità di partenza sarà lui, Lewis, l'imperatore!
Chi riuscirà a contenerlo?
Di recente ho fatto un sondaggio "casalingo" su Instagram al quale hanno partecipato 10000 follower. Domanda semplice: chi vincerà il mondiale 2020? 37% Lewis 63% gli altri. Se consideriamo che gli altri sono almeno 4: Bottas, Verstappen, Leclerc e Vettel, beh va da se che Lewis è al 37% gli altri sono individualmente al 15.7%… Dovrebbero fare una coalizione per non darsi fastidio tra di loro, ma attaccare in branco il lupo degli anni 10…
Ma il lupo può anche perdere il pelo, ma dicerto non perderà il vizio…Manca poco!!!!!



di Mario Donnini



Il successore di V

Be', magari è

SCOPRIRE CHI SARÀ AD AFFIANCARE NEL PROSSIMO LUSTRO IL CONFERMATISSIMO LECLERC IN FERRARI, È FIN DA ORA UNO DEI GIOCHI PIÙ APPASSIONANTI DELL'ANNO. MA ATTENZIONE A NON SCARTARE DEL TUTTO IL TEDESCO, A PATTO CHE SCENDA A BEN PIÙ MITI CONSIGLI...

Certe volte viene da fare una botta di conti, più un paio di ragionamenti ed ecco che del futuro s'ottiene una visione piuttosto nitida e sensata. Per esempio, parliamo dell'avvenire in seno al team Ferrari, a questo punto il solo davvero stuzzicante, vista l'aria asfittica e stracca che tira nel mercato piloti.

Ecco, i due piloti sotto contratto, Charles Leclerc e Sebastian Vettel, sono divisi da una situazione che più diversa non potrebbe essere.

Il monegasco, ovvero la Belva dagli Occhi Tristi, è nato nel 1997, è il pilota più giovane della storia ad aver vinto un Gran Premio al volante di una vettura della scuderia di Maranello, ha appena surclassato – dati, risultati e punti alla mano –, Vettel nel primo confronto a parità di macchina e in seno alla Ferrari è stato riconfermato fino al 2024: uno dei rinnovi più lunghi e stabili di tutti i tempi tra la Casa di Maranello e uno dei suoi piloti.

Il segnale politico-aziendale è chiarissimo. E suona tombale per le aspirazioni, la voglia di potere e il vento in vela di Sebastian, che stazza dieci anni di più all'anagrafe ed è reduce da tre annate consecutive decisamente sotto tono. Con una sequela d'errori lunga e piuttosto imbarazzante, iniziata con il fallo di reazione a Hamilton a Baku 2017 e poi seguita da una incredibile sequela di imprecisioni e svarioni tali da procurare una caduta libera secca e netta quanto a quotazioni e autostima.

Checché ne dica Sebastian Vettel, sì lui ha ancora un anno di contratto alla Ferrari, ma i suoi presunti 39 milioni di euro annuali – secondo solo a quello di Lewis Hamilton che guadagna circa il 20% in più, come stipendio – in questo momento appaiono decisamente fuori mercato.

Un Vettel edizione 2019, con paghetta indicizzata ai punti, avrebbe guadagnato meno di Leclerc, quand'invece, cedolini alla mano, secondo stime ragionevoli, a fine anno ha incas-



Seb? Vettel

TRA SORRISI E TENSIONI
Non è stato un anno tranquillo, per Vettel, nella convivenza con Leclerc. Eppure Seb deve continuare a crederci!

sato tredici volte di più. Strana la vita a volte, vero?
Ma tutto questo va puntualizzato e calcolato non certo per far polemiche, quanto piuttosto per sottolineare che, giunti a questo punto, sì, la posizione di Vettel appare molto, molto delicata in seno alla Ferrari, ma non è certo compromessa.
Chiaro, vederlo in questo 2020 ringalluzzito, ritemprato e in grado di sverniciare beffardamente Leclerc sembra francamente improbabile, se non inverosimile.
Molto più logico pensarlo ancora vicino al monegasco, perché specie sul giro secco Seb è ancora tostissimo, quando vuole e quando sa, anche se pare difficile che gli contenda con prestazioni telluriche lo status di prima guida. Status ormai strategicamente in mano a Charles, col contratto e col fresco pedigree che si ritrova, a rafforzarne la supremazia politico-agonistica in squadra.
Ma il punto è proprio questo. Ormai la Ferrari il suo piano quinquennale - stile Repubblica Popolare Cinese - l'ha bell'e fatto e prevede Charles Leclerc quale punta di lancia e accanto a lui un pilota possibilmente capace di far squadra, compatibile e dall'atteggiamento non autodistruttivamente antagonista.
E qui l'ultratrentenne Vettel non necessariamente potrebbe essere chiamato ad andarsene, ma, verosimilimente, a prendere atto della mutata situazione, del tempo che passa e in ogni caso anche a capitalizzare di nuovo sulle sue residue e non lievi capacità.
Sì, dando addio per sempre alle velleità da derby di Interlagos 2019 per abbracciare un ruolo nuovo di seconda punta e assistman per il futuro, mettendo a disposizione il suo talento comunque ancora grande verso le esigenze della squadra.
Anche perché con Verstappen fuori mercato e Hamilton sempre più nelle mani della Mercedes (e viceversa), la sola vera alternativa della Ferrari diventa Daniel Ricciardo, il quale dopo l'annataccia della Renault ha tanta voglia di riscatto ma non conta più sull'abbrivio dei momenti migliori in seno alla Red Bull. Detto ciò, a conti fatti, in chiave 2021 il successore più auspicabile di Vettel in seno alla Ferrari potrebbe essere proprio un Vettel pronto a guadagnare decisamente di meno e a rinunciare alle lotte in famiglia, a vantaggio dello spirito di squadra e dell'opportunità di dare una mano.
Forte del fatto che conosce meglio di ogni altro la squadra e che dal team stesso è apprezzato quanto umanamente ben visto. In fondo, per lo schema futuro che sembra aver scelto, alla Ferrari servirebbe esattamente Vettel ma semplicemente un Seb meno ombroso, sotto pressione, pasticcione e incazzoso di quello visto in azione lo scorso anno fino a Monza, ecco.
Per niente monzese, per nulla interlagosiano e auspicabilmente alla belga, stile Spa, tanto per intenderci.
In altre parole, un Vettel capace di diventare dal 2020 in poi una specie di Raikkonen ai tempi d'oro di Vettel stesso in Ferrari, potrebbe progressivamente trasformarsi e mostrare il profilo ideale per succedere a se stesso, in seno al Cavallino Rampante.
In fondo è una situazione, questa, che potrebbe ricordare tanto quella del ciclismo quando il velocista Erik Zabel per prolungare la sua carriera decise di diventare gregario di Alessandro Petacchi, in seno alla stessa squadra, la Milram, dopo essere stato il suo più acerrimo nemico sull strade e



UN AVVENIRE SOSTENIBILE?
Leclerc e Vettel col Presidente della Ferrari Elkann e, sotto, nel controverso Gp Brasile 2019



nelle volate di mezzo mondo. Ecco. Ma fin qui è tutta teoria. Fuffa buonsensaia e proiezioni fatte impastando logica, prevedibilità, parabole esistenziali e buon senso.
Poi ci sono altri fattori in ballo, entro breve. Uno di questi, il più importante, sarà il cronometro. Forse il solo che conta. E poi le prestazioni a martello, l'affidabilità, la forza e la continuità. Sono tante le cose che devono succedere in questa stagione e anche presto, molto presto, per chiarire la faccenda a tutti e dare una sistemata alle questioni ancora in ballo.
Quanto a Sebastian Vettel, i primi mesi della stagione saranno determinanti e, con essi, i Gran Premi iniziali, per cominciare a dare un avvenire definibile a quelle che saranno le sue traiettorie future. Al di là della Ferrari, non sembra, a oggi, avere grandissime alternative.
E quella di smettere appare severa, cattiva e anche ingenerosa, per uno come lui che a Singapore 2019 ha dimostrato una volta di più di avere ancora tanto da dire e a dare ai suoi tifosi, alla Ferrari e alla Formula Uno tutta.
Lo sviluppo della parte finale della carriera di Vettel nella massima formula è ancora apertissimo, a oggi per niente pregiudicato e tutto in mano sua. A lui il compito di renderlo, passo dopo passo, il più percorribile possibile.
Con ogni probabilità, la parte più gloriosa e altisonante della sua carriera potrebbe essere alle spalle. Si apre tuttavia senz'altro la parentesi più difficile e delicata, ma ricca comunque di sfide, di cose da dimostrare e di ruoli ancora pronti a poter essere svolti.
Al tedesco la facoltà di stupire, di smentire gli scettici e anche l'augurio d'essere così lucido da saper capire. Capire la differenza tra le cose che ancora è in grado di poter cambiare e di accettare, invece, ciò che va accettato. Il discernimento più impegnativo e difficile, se non più emozionante delle misure da prendere in una sfida con Leclerc. Comunque vada, in bocca al lupo, Sebastian Vettel.
Il talento, il buon senso e il cuore siano con te, da Melbourne in poi. E in ogni momento di questo 2020, per te così par-



Vettel da rigenerare

È STATA UNA STAGIONE SOFFERTA PER VETTEL NEI GP, A CONFRONTO COL "TERRIBILE" LECLERC... UN GP VINTO È POCO E ORA DEVE RITROVARE IL CAMPIONE CHE È STATO. ECCO COME E PERCHÉ

di Alessandro Gargantini



Per Sebastian Vettel, in queste settimane che precedono i pre-season test di Barcellona, che materialmente danno il via al nuovo mondiale ben prima che si spengano i semafori allo start di Melbourne, il pensiero predominante non può che essere di ripartire, di riaccendere i motori, di ingranare la marcia senza voltarsi a guardare indietro. Conscio del fatto che la sua posizione rimane centrale nel progetto della Scuderia Ferrari, dove ha tantissime persone che hanno una totale fiducia in lui, e che, dei venti piloti che si schiereranno al gran premio di Australia, solo Hamilton ha i gradi per guardarlo dall'alto in basso. Certo, le nuove leve Leclerc e Verstappen non vedono l'ora di strappare il testimone ai due campioni, ma i numeri parlano chiaramente a favore dei due ultratrentenni che hanno monopolizzato gli ultimi dieci mondiali.

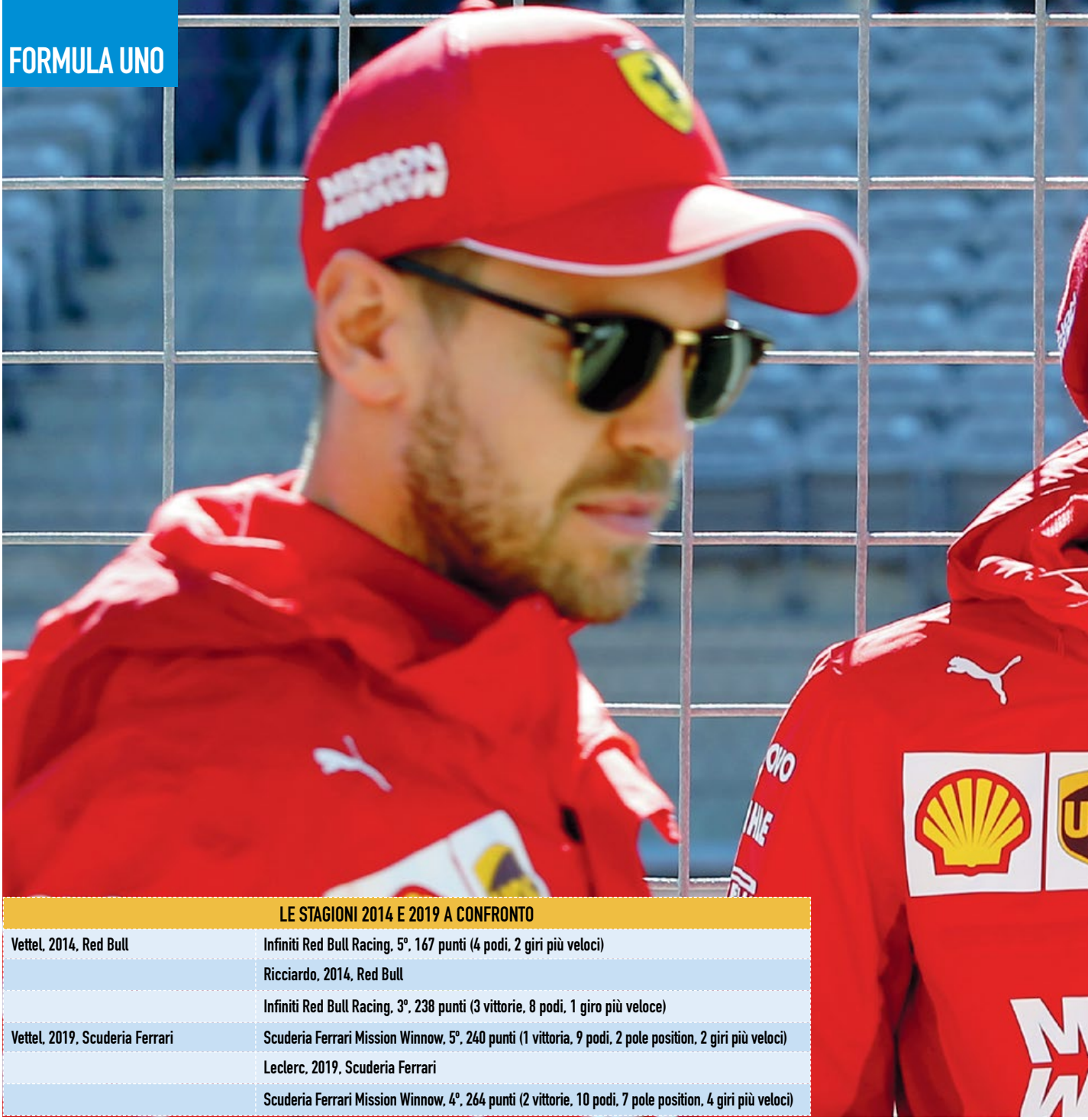
Chiari propositi di riscatto

"So che posso fare meglio e questo è il mio obiettivo per il 2020". E' questa una delle ultimissime frasi che abbiamo registrato di Sebastian Vettel, prima che il tedesco lasciasse Yas Marina, certamente non appagato dall'esito del Gran Premio degli Emirati. Una dichiarazione che suonava come un proposito, un desiderio di rigenerarsi al termine di una gara che è stata un po' lo specchio di un mondiale concluso nella medesima posizione. Un campionato, contrassegnato da una sola vittoria, che ha lasciato l'amaro in bocca campione tedesco, che aveva iniziato la stagione con il sorriso stampato sul volto, anche perché dopo i pre-season test di Montmelò Vettel aveva ribattezzato la SF-90 come una delle migliori monoposto che abbia mai avuto tra le mani alla vigilia del mondiale, e che invece ha terminato il mondiale con una gran voglia di staccare la spina e trovare una risposta ai tanti interrogativi nella sua mente. Dopo due secondi posti consecutivi nella graduatoria di campionato e dieci vittore equamente suddivise tra il 2017 e 2018, l'anno scorso per Vettel sembrava arrivato il momento giusto per scardinare il predominio di Hamilton. Invece, oltre a non riuscire al contrastare il rivale della Mercedes, Vettel ha pure ripetutamente perso il confronto diretto con Leclerc, che dopo due corse aveva già fatto vacillare il suo ruolo di prima guida in Ferrari. Che fosse sarebbe stato un anno no per il tedesco, in parecchi lo hanno presagito già dopo un paio di gare.

Un anno no dopo due piazze d'onore

La stagione 2019 ha riservato al pilota di Heppenheim una doccia fredda dopo l'altra. Vettel ha subito sperimentato in Australia evidenti difficoltà nello spremere al cento per cento una monoposto non prorpio in linea con le sue preferenze, che sono quella di avere molto carico sul posteriore, e che ha nettamente perso il confronto con i rivali della Mercedes sul circuito dell'Albert Park. A differenza del team mate, Leclerc ha invece mostrato una maggior capacità di adattamento e ha chiuso il gran premio negli scarichi di Vettel, che non ha vissuto un fine settimana migliore sotto l'aspetto emotivo nemmeno in Bahrain, quando invece ha avuto a disposizione una macchina vincente. Tra le dune alle porte di Manama, Vettel ha perso il confronto diretto con il monegasco tanto in qualifica che in gara e non è riuscito a portare il successo in Emilia, a causa di un testacoda mentre stava duellando con Hamilton, quando sul finale di gara Leclerc è stato rallentato da guai alla centralina. Una vittoria al secondo appunta-


HUBLOT
Ray-Ban
5
AMD
MAHLE



LE STAGIONI 2014 E 2019 A CONFRONTO	
Vettel, 2014, Red Bull	Infiniti Red Bull Racing, 5°, 167 punti (4 podi, 2 giri più veloci)
	Ricciardo, 2014, Red Bull
	Infiniti Red Bull Racing, 3°, 238 punti (3 vittorie, 8 podi, 1 giro più veloce)
Vettel, 2019, Scuderia Ferrari	Scuderia Ferrari Mission Winnow, 5°, 240 punti (1 vittoria, 9 podi, 2 pole position, 2 giri più veloci)
	Leclerc, 2019, Scuderia Ferrari
	Scuderia Ferrari Mission Winnow, 4°, 264 punti (2 vittorie, 10 podi, 7 pole position, 4 giri più veloci)

mento nel mondiale avrebbe reso la stagione della Casa del Cavallino, e soprattutto la sua, certamente più semplice.

Un solo successo, troppo poco per sorridere

A Melbourne e Sakhir, Vettel ha incassato due colpi pesanti sul suo morale che si è portato dietro fino al Canada quando, dopo aver siglato la pole e aver dominato gran parte della gara, ha commesso una sbavatura. Pressato da Hamilton, Vettel è finito sull'erba e ha ostacolato l'inglese quanto basta per rimediare cinque discutibili secondi di penalità che gli hanno impedito di riassaporare il gusto della vittoria. Il tedesco ha conquistato la prima e unica vittoria nel 2019 a Singapore, ma la sua stagione condita da due pole e una sola presenza sul gradino più alto del podio non è di quelle che danno lustro al suo curriculum di quattro volte iridato. Come se non bastasse, Vettel ha chiuso il mondiale alle spalle di Leclerc, senza dubbio più incisivo del compagno di squadra in qualifica. Per quel che invece concerne il rendimento in gara, il livello di performance è invece stato molto allineato, se non favorevole al tedesco come ha recentemente riconosciuto lo stesso Leclerc.

Ma rimane il fatto che, nel complesso, Vettel non sia riuscito ad esprimere il suo valore. Nel mondiale sarà quindi fondamentale per il tedesco liberarsi dei problemi, non necessariamente legati alla guida, che lo penalizzano e riuscire a mostrare nuovamente la miglior versione di se stesso, nell'interesse della Scuderia Ferrari, del mondiale che ritroverò un suo grande protagonista, ma soprattutto suo.

PIETRA DI PARAGONE PIU CHE SPIETATA...

Lo sguardo di Vettel, sopra, trasmette chiaramente il senso di disagio provato dallo stesso Seb nel confronto diretto col baby Leclerc, il quale s'è dimostrato subito velocissimo e privo di timore reverenziale, tanto da rivoluzionare le gerarchie in Ferrari...



Ricciardo e Leclerc, le bestie nere di Vettel

L'anno scorso Vettel ha vissuto al fianco di Leclerc una stagione che per certi versi ricorda il suo 2014 in Red Bull. Il tedesco, che usciva da un mondiale vinto in carrozza con ben 13 vittorie, venne travolto dal nuovo team mate Ricciardo, che gli rifilò ben sessantuno punti nel mondiale e vinse tre corse, mentre Vettel rimase a digiuno.

Da un anno all'altro il mondo dorato di Vettel in Red Bull si era capovolto, i motori turbo V6 Renault non riuscivano a tener testa ai propulsori Mercedes e Ricciardo sembrava sfidare le leggi della fisica con le sue traiettorie e i suoi sorpassi.

In cima alle preferenze di Marko era balzato proprio l'australiano dal sorriso contagioso, che lo aveva sovrastato in tutto e indirettamente indotto a cambiare aria. La Scuderia Ferrari in quel momento era alla ricerca di un pilota vincente, dalle caratteristiche del tedesco. Maranello costituiva la sistemazione naturale di Vettel che aveva davanti a sé nuove motivazioni e la sfida unica di poter proseguire il mito del suo conterraneo Michael Schumacher.

Molti appassionati hanno infatti visto in Vettel l'uomo perfetto per prendere in mano il testimone di Schumacher, anche perché il pilota di Heppenheim è arrivato a Maranello con un palmares più ricco di quello che poteva vantare il suo conterraneo alla fine nel 1996.

Nel 2019 Leclerc ha messo in ombra la stella del tedesco, un po' come aveva fatto Ricciardo cinque anni prima. Ma per Vettel adesso non ci sono più le sirene di un top team ad attrarlo come nel 2014, non c'è una nuova sfida nella quale buttarsi, una sorta via di fuga. Quest'anno il tedesco dovrà svolgere il ruolo al quale si è indirettamente sottratto in Red Bull e riconquistarsi il ruolo di punto di riferimento nella sua squadra.

> SO CHE POSSO FARE DI MEGLIO E QUESTO È IL MIO TARGET PRINCIPALE PER IL 2020
>
> SEBASTIAN VETTEL

Un mondiale nel quale dal finale aperto

Tra meno di un mese, dal 19 al 21 febbraio, sarà già tempo di scendere in pista a Montmelò in occasione dei pre-season test. Potremo vedere un Vettel forse più libero mentalmente, che non si farà trovare impreparato di fronte alla verve di Leclerc e che avrà la consapevolezza di avere molto da guadagnare e poco da perdere in questa stagione. Una sensazione che non ha mai provato da quando veste i colori della Scuderia Ferrari e che potrebbe restituirgli quell'argento vivo che aveva caratterizzato i suoi primi anni nel mondiale e che ora sembra essersi un po' sopito.

Le attese e le pressioni che si provano soltanto al volante della monoposto più ambita e rappresentativa del mondiale non saranno più concentrate solo nei suoi confronti. Vettel avrà al suo fianco un pilota di un anno più maturo, col quale condividere le scelte tecniche e trovare i giusti equilibri nell'interesse della squadra.

Potrebbero così ricrearsi le giuste alchimie per rivedere un Vettel con la mente sgombra, tenace e capace di imporre nuovamente a tutti la sua forza. Alla fine, nelle corse come nella vita, contano i risultati e l'ultimo fotogramma è quello che conta di più. Ad un Vettel vincente e nel pieno della sua forma mentale. non sarebbe facile rinunciare per nessuno, data anche la sua competenza tecnica nel "leggere" la macchina.

La direzione che prenderà la carriera del tedesco è soprattutto nelle sue mani. Vettel potrà rilanciarsi in Ferrari, e porsi nuovamente come punto di riferimento, o ripiombare nell'ombra del team mate e mal digerire un ruolo di secondo che mal si sposa con il suo orgoglio e palmares.

Nel tal caso, sarebbe auspicabile una separazione in tempi brevi, in modo che la Casa di Maranello posso valutare soluzioni alternative già nel corso della stagione, anticipando delle valutazioni in merito al line-up 2021. Esattamente ciò che ha fatto la Red Bull nel 2019, promuovendo a stagione in corso Albon ed evitando di avere un incognita nel line-up in questo mondiale. ●



Bomba Academy

IN ESCLUSIVA, IL RESPONSABILE DEL PROGETTO LAURENT MEKIES CI CONDUCE PER MANO A SCOPRIRE TUTTI I TALENTI E I SEGRETI DELLA SCUOLA TOP CLASS DEL CAVALLINO RAMPANTE

di Alessandro Gargantini



Gli ultimi arrivati si chiamano Dino Beganovic e Arthur Leclerc. Il primo, ex-kartista svedese, con i suoi sedici anni appena compiuti ne è il più giovane esponente e debutterà presto nella Formula 4 italiana, disputando anche qualche corsa nella serie tedesca ADAC Formel 4. Il secondo, invece, ha un cognome ben più noto essendo il fratello più giovane di Charles, impegnato in Formula 1 con la Scuderia. Stiamo chiaramente parlando del vivaio della Ferrari, la Ferrari Driver Academy (FDA), che nella scorsa stagione ha visto l'arrivo in prima squadra del 22enne monegasco con esiti meravigliosi , ad esattamente dieci anni dalla fondazione del progetto che ha avuto come primo rappresentante Jules Bianchi. «È come se si fosse chiuso il cerchio», ha spiegato il capo del progetto FDA e Direttore Sportivo del team di Maranello Laurent Mekies, che in una chiacchierata in esclusiva ci ha spiegato il metodo di lavoro di quello che in questo momento rappresenta l'eccellenza assoluta degli junior program dei team di Formula 1, un sogno per tutti i ragazzi che si affacciano allo sport dei motori. Quest'anno la FDA ha sotto la sua ala protettrice nove piloti, dei quali ben cinque saranno protagonisti nel FIA Formula 2 Championship. Obiettivo di Mekies e dei suoi stretti collaboratori, tra i quali il responsabile dell'area tecnica Marco Matassa, che segue capillarmente ogni ragazzo del vivaio, è di portarne almeno uno nel prossimo mondiale di Formula 1, magari in un team cliente, così da potersi iniziare alla nuova e assai complessa categoria, come è già accaduto per lo stesso Charles Leclerc. Indiziato numero uno al salto di categoria è Mick Schumacher, che nel 2019 ha debuttato nella seconda serie

> L'AVER MESSO IN MACCHINA LECLERC IN F.1 2019 DICE QUANTO CONTI QUESTO PROGRAMMA PER LA FERRARI
>
> LAURENT MEKIES



vincendo una corsa a Budapest. Il ventenne figlio d'arte tedesco è stato protagonista di un'annata in linea con quella del suo esordio in Formula 3, nel 2017, categoria dominata dal tedesco al secondo tentativo grazie a ben otto successi di tappa, tutti arrivati nella seconda parte della stagione. Quando inizia a vincere, il giovane Mick diventa un martello inarrestabile: la speranza di Mekies e di tutta la FDA è che il tedesco confermi il trend già mostrato in Formula 3 e, a suon di risultati, si guadagni la possibilità di fare il salto di categoria, dopo aver già testato l'anno scorso sia la Ferrari SF90 che l'Alfa Romeo C38 lo scorso aprile in Bahrain.

Andranno seguiti con attenzione anche i rookies Robert Shwartzman e Marcus Armstrong, due autentici gioielli, che l'anno scorso hanno portato a Maranello la prima e la seconda posizione nel nuovo e agguerritissimo campionato FIA Formula 3. Per la FDA, dominare la terza serie significa avere tra le mani i migliori prospetti in ottica futura. Shwartzman e Armstrong, rispettivamente classe 1999 e 2000, debutteranno in Formula 2 con due team di elevatissimo spessore come Prema Racing e ART Grand Prix, le squadre che hanno dominato le ultime stagioni. Un campionato al top potrebbe garantire anche a loro il passaggio alla massima categoria, passando preferibilmente da scuderie motorizzate Ferrari, ma non ci sono chiusure nemmeno nei confronti dell'approdo ad altri team che hanno una motorizzazione diversa. Callum Ilott e Giuliano Alesi metteranno invece sulla bilancia la loro approfondita conoscenza della categoria, un elemento non di poco conto in una serie complessa come quella più prossima alla Formula 1. Tutti e cinque partiranno alla pari, richiederà un grosso impegno seguirli in contemporanea, ma ci sarà anche un'unica opportunità per effettuare un diretto confronto, visto che il termine della stagione per alcuni

MICK SCHUMACHER E LA SFIDA IN F.2

Sopra, Mick Schumacher in F.2 con la Prema. Proprio nella categoria cadetta il giovane figlio di Michael è chiamato dallo stesso Mekies, nell'altra pagina, a mostrarsi in lizza per il titolo



NEL SUO SECONDO ANNO IN F.2, DOPO LE BUONE COSE AL DEBUTTO, CI ASPETTIAMO CHE SCHUMI JR LOTTI PER IL TITOLO

LAURENT MEKIES

rappresenterà un collo di bottiglia: difficile pensare che tutti saranno poi riconfermati.

Tornando a Charles Leclerc, il monegasco incarna l'esempio per tutti i ragazzi: non solo è arrivato in prima squadra, ma ha anche vinto esprimendosi molto velocemente su livelli analoghi, se non superiori, del quattro volte iridato Sebastian Vettel. A dimostrazione del fatto che conoscere già dall'interno l'ambiente Ferrari e il suo metodo di lavoro consenta di inserirsi in tempi rapidissimi in prima squadra e portare in da subito risultati concreti.

Ma lasciamo la parola al quarantaduenne ingegnere di Tours.

Sei Direttore Sportivo della Scuderia Ferrari e numero uno della FDA. E' diventato così importante per la squadra impegnata in Formula 1 avere uno junior program che funziona bene?

«La FDA per la Scuderia Ferrari è un progetto molto importante, sul quale stiamo spingendo sempre di più. La decisione di mettere in macchina Charles Leclerc l'anno scorso è la più chiara testimonianza di quanta importanza e attenzione viene posta sullo junior program. Il fatto che il pilota monegasco abbia idealmente chiuso il cerchio e sia diventato il primo pilota del vivaio dopo dieci anni a diventare titolare è un fatto emblematico e molto importante nel contesto della storia del progetto che in passato non aveva ancora portato un suo esponente alla Scuderia. I brillanti risultati ottenuti da Charles nel 2019 ci spingono ad avere ancora più fiducia nel progetto e investire in modo sempre più deciso in questa direzione. La nostra Driver Academy è un asset importante e strategico».

Il "sentiment" nel paddock è che la Ferrari ora abbia il miglior vivaio in circolazione. Vi sentite più avanti degli altri?

«La realtà dei fatti è che la FDA è stata creata soltanto per trovare dei piloti che possono vincere per la Scuderia Ferrari. Altrimenti non avrebbe alcuna ragione di esistere. Vogliamo altri Leclerc che possono vincere con noi. Tornando alla tua domanda, penso che avere il migliore vivaio significhi vincere di più. Questa è la principale unità di misura nel valutare la qualità dello junior program. Non è importante se siamo considerati quelli con il miglior vivaio, l'importante è che poi in nostri ragazzi si rivelino vincenti e facciano vincere la Scuderia Ferrari. Ci stiamo strutturando per avere i migliori talenti, ma non facciamo paragoni con i nostri competitor. La cosa importante è chi poi taglia il traguardo per primo la domenica».

Perché è così importante saper investire nei giovani?

«I tre o quattro top team, per un motivo o per l'altro, hanno fatto tutti la stessa scelta e hanno sviluppato i loro junior program internamente, prendendosi i migliori prospetti. Per chi non è dotato di un vivaio, il mercato piloti di questi tempi offre opportunità troppo limitate, visto che permette di avere accesso soltanto ai piloti che sono rimasti fuori dai vari junior team e che probabilmente non rappresenterebbero in alcuni casi la scelta ottimale».

Charles è diventato un forte elemento motivazionale per gli altri ragazzi del vostro vivaio. E' una cosa che si percepisce al vostro interno?

«Sì, Lerclerc è per tutti un esempio. Il suo ruolo di titolare alla Scuderia Ferrari è stato qualcosa di naturale e inevitabile. Sono due gli elementi trainanti: non solo il fatto che sia in macchina, ma anche che stia facendo molto bene. Quella di Charles è una storia da imitare e crea forti stimoli. I ragazzi danno sempre il massimo. Avendo fatto lo stesso percorso, Leclerc ama stare vicino ai ragazzi più giovani e passa spessissimo a salutarli, incoraggiarli e motivarli. Ci vediamo sempre tutti anche nei fine settimana di gara, siamo un bel gruppo e una bella famiglia!».

Leclerc si è adattato molto velocemente alla prima squadra e si è espresso subito sui livelli qualitativi di un quattro volte iridato come Vettel. In passato, Lewis Hamilton aveva fatto la stessa cosa in McLaren al fianco di Fernando Alonso, così come Max Verstappen in Red Bull con Daniel Ricciardo. Perché è così immediato il processo di apprendimento degli junior?

«Facendo riferimento a Leclerc, Hamilton e Verstappen stai parlando di tre piloti eccezionali, straordinari per quello che stanno facendo. Ma se i loro esempi costituiscano un trend, in base al quale l'ultimo che arriva va forte subito, questo non lo so. Nel loro caso, certamente sì. Mi piacerebbe pensare che hanno fatto bene perché sono stati ben preparati, ma in realtà stiamo semplicemente parlando di tre talenti straordinari».



Pensi che il training che fanno ora i piloti, le ore che spendono al simulatore e le caratteristiche delle monoposto moderne rendano più facile per un ragazzo di limitata esperienza, ma adeguatamente preparato, esprimersi in fretta su livelli assoluti? In sintesi, le monoposto moderne sono più facili?

«Personalmente non credo che sia più facile oggi. Ti faccio un paio di esempi. Il livello di complessità delle macchine è molto più alto oggi. La quantità di informazioni, al di là della guida pura, che un pilota deve considerare è impressionante e nemmeno comparabile al passato. Dieci-quindici anni fa c'era meno preparazione sistematica al simulatore, ma c'erano test illimitati. Un pilota dunque esordiva con migliaia di chilometri di prove alle spalle. Ora non è assolutamente così. La complessità è maggiore e non ci sono i test. Penso che in tempi recenti abbiamo avuto diversi ragazzi dal valore straordinario che hanno esordito in Formula 1 e che il livello medio qualitativo dei piloti del giorno d'oggi sia molto alto. E anche il livello delle squadre è cresciuto, contribuendo alla crescita dei piloti. Una sorta di circolo virtuoso che ha portato ad un innalzamento del livello qualitativo generale».

Qual è il metodo che adottate nello scegliere i piloti e inserirli nella FDA?

«Ci sono due aspetti, due fasi da considerare. In primis, bisogna identificare i miglior talenti; poi bisogna accompagnare la loro crescita. Due passaggi che possiamo considerare quasi come due mestieri diversi. Per FDA sono due attività diverse. Per quel che concerne l'individuazione, abbiamo osservatori su tutte le piste del mondo, dal karting alle categorie superiori. Nel kart abbiamo una partnership con Tony Kart, che svolge il ruolo di scouting sui kartodromi, mentre per le altre formule ci siamo strutturati diversamente. Inoltre, tre o quattro volte all'anno facciamo uno scouting camp, invitando otto-dieci piloti individuati dalla nostra rete di osservatori a Maranello e li teniamo con noi una settimana. Si fanno le verifiche tecniche, fisiche e finiamo in pista con un assessment tradizionale, con volante e cronometro. Cerchiamo di creare gruppi con ragazzi di profilo ed esperienza comparabile, omogenea. Alla fine facciamo una sintesi e vediamo se c'è qualcuno che spicca sugli altri e merita di essere inserito nel vivaio. Lo svedese Dino Beganovic è l'ultimo ragazzo ad aver svolto esattamente questa trafila in modo profittevole e ad essere stato selezionato: è stato segnalato da Tony Kart, ha fatto uno scouting camp da noi e ci ha convinti del suo valore. Il percorso è esattamente questo, l'avventura nella FDA inizia così».

Tra gli ultimissimi ragazzi che avete inserito nella FDA c'è anche Arthur Leclerc, diciannovenne fratello minore di Charles. Cosa puoi dirci di lui?

«Arthur ha fatto lo scouting camp nel 2018. Abbiamo deciso di seguirlo con attenzione nella ADAC

> GIÀ NEL 2018 ARTHUR LECLERC HA FATTO LO SCOUTING CAMP. POI LO ABBIAMO MONITORATO NELLA VALIDA F.4 ADAC
>
> LAURENT MEKIES



SHWARTZMAN E ENZO FITTIPALDI IN ASCESA
Spra, Enzo Fittipaldi, ottimo secondo con la Prema in F.Regional 2019. Nell'altra pagina, Robert Shwartzman al top col team italiano nella prestigiosa F.3 Fia

Formel 4, in Germania. Si tratta di un campionato difficile. Abbiamo quindi deciso di dargli la possibilità di raggiungerci nella FDA per supportare la sua crescita. Con i ragazzi giovani non è mai semplice: bisogna saper compiere un'accurata analisi e distinguere il talento dalla precocità. Se percepiamo del talento, inseriamo gli junior nel nostro gruppo e ci facciamo un'idea più completa monitorandoli per tutto il giorno all'interno della FDA».

E quando sono all'interno del programma, quali sono gli step seguiti per metterli a loro agio e aiutarli a crescere e esprimersi al meglio?

«Per quel che concerne i ragazzi che sono entrati nella FDA, tutti in nostri sforzi vanno nella direzione di accompagnare e supportare la loro crescita. Devono maturare nel modo migliore ma anche velocemente. Stiamo provando a lavorare con loro a 360 gradi. Oltre alle tecniche di guida e quanto altro cerchiamo di farli diventare dei piloti completi, sotto tutti i punti di vista. Abitano a Maranello, stanno in contatto con gli ingegneri della FDA e della Scuderia Ferrari, hanno dei workshop in sede, c'è tanto focus sul physical e sul mental training. Devono stare bene in generale in modo da poter dare il massimo nel modo più naturale possibile. Quando saranno in prima squadra, tutto deve avvenire con la massima continuità, senza novità o aspetti non conosciuti o gestiti in precedenza. Non esiste però un'equazione statica, tutto cambia di soggetto in soggetto e di anno in anno. Non c'è una regola ferrea, si cambia in funzione di come evolvono i nostri ragazzi e le tecniche di addestramento».

C'è un'età minima sotto la quale preferite non spingervi nello scegliere i piloti?

«Non abbiamo in mente un'età specifica. Non si può definirla in modo rigido. E' ovviamente una responsabilità per noi scegliere gli junior e definire gli impegni che devono assumere. Soprattutto chi di loro non è ancora maggiorenne. Come dicevo, è difficile individuare il bilanciamento, o il compromesso, tra talento e maturità. Dino Beganovic è il più giovane dei nostri junior e ha appena compiuto sedici anni. I ragazzi sono seguiti anche prima di arrivare da noi da Tony Kart, riceviamo molte relazioni che li introducono a noi».

Mick Schumacher, dal 2019 nella FDA, potrebbe esordire presto in Formula 1. Quali sono i vostri progetti nei confronti del ventunenne pilota tedesco?

«Nel secondo anno in Formula 2 ci attendiamo che Mick lotti per il titolo. Sarebbe una bugia parlare di obiettivi diversi. Mick ha compiuto un buon debutto nella categoria l'anno scorso: da rookie non è mai facile nella seconda serie visto che c'erano piloti con tre anni di esperienza o anche di più. Lui ha mostrato una buona progressione e ha vinto una corsa. Siamo molto fiduciosi e soddisfatti della crescita che ha avuto l'anno scorso. Non dimentichiamoci il modo in cui ha vinto la Formula 3 europea

nel 2018, al suo secondo anno. L'anno prima aveva avuto un esordio per certi versi sovrapponibile all'anno scorso. Siamo davvero molto a nostro agio nel pensare che Mick quest'anno possa disputare una bella stagione. Abbiamo cinque nostri piloti nel 2020 in Formula 2: sarà qualcosa di fantastico seguirli, visto che sono cinque indiscutibili talenti. Ad Ilott, Schumacher e Alesi si aggiungeranno i rookies Shwartzman e Armstrong. Sarà anche più facile valutarli, perché c'è in un raggruppamento unico che ci consente di avere parametri comuni».

L'anno scorso Shwartzman e Armstrong hanno dominato in F.3 nel 2019. Avete portato entrambi in F.2, ma in due scuderie diverse. In passato, per i vostri rookie Leclerc e Fuoco avevate scelto lo stesso team, la Prema. C'è un motivo per questo approccio differente?

«Siamo molto soddisfatti per i team nei quali correranno i nostri cinque piloti. Penso che tutti i nostri ragazzi abbiano delle chances di stare davanti e lottare per la vittoria. E non possiamo avere tutti nello stesso team. Pensiamo che Schumacher e Shwartzman compongano un'accoppiata molto interessante per entrambi. Il tedesco è per il russo un riferimento in termini di velocità ed esperienza. Una line-up così rappresenta il massimo al quale potessimo ambire. Allo stesso motivo è ottimale la scelta di mettere Armstrong alla ART, ed il ragionamento può essere esteso a Ilott e Alesi. Siamo realmente soddisfatti di tutte le nostre scelte.

Mattia Binotto lo scorso dicembre aveva tendenzialmente escluso la possibilità che un pilota junior debutti in Formula 1 direttamente su una monoposto della Scuderia Ferrari. Sarà l'Alfa Romeo Racing il punto di ingresso dei piloti della FDA in Formula 1 o siete aperti anche ad altre soluzioni?

«Quest'anno avremo cinque piloti in Formula 2. Auspichiamo che nel 2021 più di uno faccia il salto di categoria. Se avremo dei piloti forti, ce li chiederanno in tanti. Il talento viene prima di tutto e vince sempre. Noi pensiamo che serva un passaggio intermedio prima di arrivare alla Scuderia Ferrari, pensiamo sia necessario nel percorso di crescita di un pilota. La priorità, molto forte, è di portare al debutto i nostri junior attraverso i nostri team clienti (Alfa Romeo o Haas). Ma se ci fossero delle possibilità di portare un ragazzo in Formula 1 per altre vie, ci potrebbero essere anche altre realtà per noi interessanti».



SENZA DUBBIO È CHARLES LECLERC L'EX ALLIEVO PIÙ DI PRESTIGIO
Sopra, Charles Leclerc, l'esponente più di prestigio proveniente dalla file della Ferrari Drivers Academy. Vediamo, sopra, il pilota monegasco – ormai stella in F.1 – ai tempi della sua militanza in Fda in compagnia dell'ex responsabile del programma, ossia l'italiano Massimo Rivola, classe 1971, poi amministratore delegato di Aprilia Racing.

> QUEST'ANNO POSSO DIRE CON ORGOGLIO CHE AVREMO BEN CINQUE PILOTI IMPEGNATI IN FORMULA 2
> LAURENT MEKIES

È più semplice per una squadra lavorare in Formula 1 con un ragazzo cresciuto nel suo vivaio?

«Credo proprio di sì. E' umano che sia così. Le relazioni si creano con gli anni. Se un rapporto è iniziato ben prima dell'approdo in Formula 1, per tutti è un vantaggio. Se ci si conosce da parecchio tempo, come nella vita, si riesce ad avere un rapporto più intenso e più stretto. Le squadre hanno anche grandi dimensioni in termini di organico, e conoscere bene tante persone e saper interagire insieme a tutti è un valore aggiunto per il pilota e per la squadra, in termini di coinvolgimento e feed-back. Questo non toglie niente al fatto che, quando si lavora con un quattro volte iridato come Vettel, un leader naturale nel suo DNA, che è una persona centrale del nostro progetto ed è sempre in grado di trovare la parola, la calma e la motivazione giusta, anche questo è straordinario. Ma sulla carta, più tempo stai con un pilota e più ne trai benefici. Probabilmente mi esprimo un questi termini in merito a Vettel perché è ormai da tanto tempo con noi!

Pilota	Anni	Campionato 2020	Squadra
Giuliano Alesi (20 settembre 1999) 20 anni	2016-presente	Formula 2	HWA Racelab
Marcus Armstrong (29 luglio2000) 19 anni	2017-presente	Formula 2	ART Grand Prix
Enzo Fittipaldi (18 luglio 2001) 18 anni	2017-presente	Formula 3	HWA Racelab
Callum Ilott (11 novembre 1998) 21 anni	2018-presente	Formula 2	UNI-Virtuosi
Robert Shwartzman (16 settembre 1999) 20 anni	2018-presente	Formula 2	Prema Powerteam
Gianluca Petecof (14 novembre 2002) 17 anni	2018-presente	Formula Regional	Prema Powerteam
Mick Schumacher (22 marzo 1999) 20 anni	2019-presente	Formula 2	Prema Powerteam
Arthur Leclerc (14 ottobre 2000) 18 anni	2020-presente	Formula Regional	Prema Powerteam
Dino Beganovic (19 gennaio 2004) 16 anni	2020-presente	Formula 4 italiana	Prema Powerteam

I MAGNIFICI NOVE RAGAZZI DELLA FERRARI DRIVERS ACADEMY

ANDIAMO A SCOPRIRE UNO A UNO GLI ALLIEVI DEL CAVALLINO RAMPANTE



Robert **Shwartzman**



Giuliano **Alesi**



Mick **Schumacher**



Marcus **Armstrong**



Callum **Ilott**



Enzo **Fittipaldi**



Dino **Beganovic**



Arthur **Leclerc**

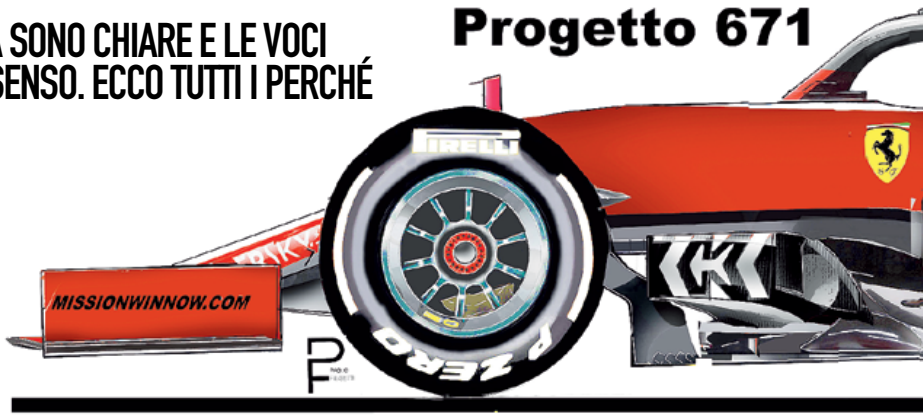


Gianluca **Petecof**

Ferrari d'orgoglio!

LE LINEE GUIDA DELLA NUOVA ROSSA SONO CHIARE E LE VOCI DI RISCONTRI NEGATIVI NON HANNO SENSO. ECCO TUTTI I PERCHÉ

di Paolo Filisetti



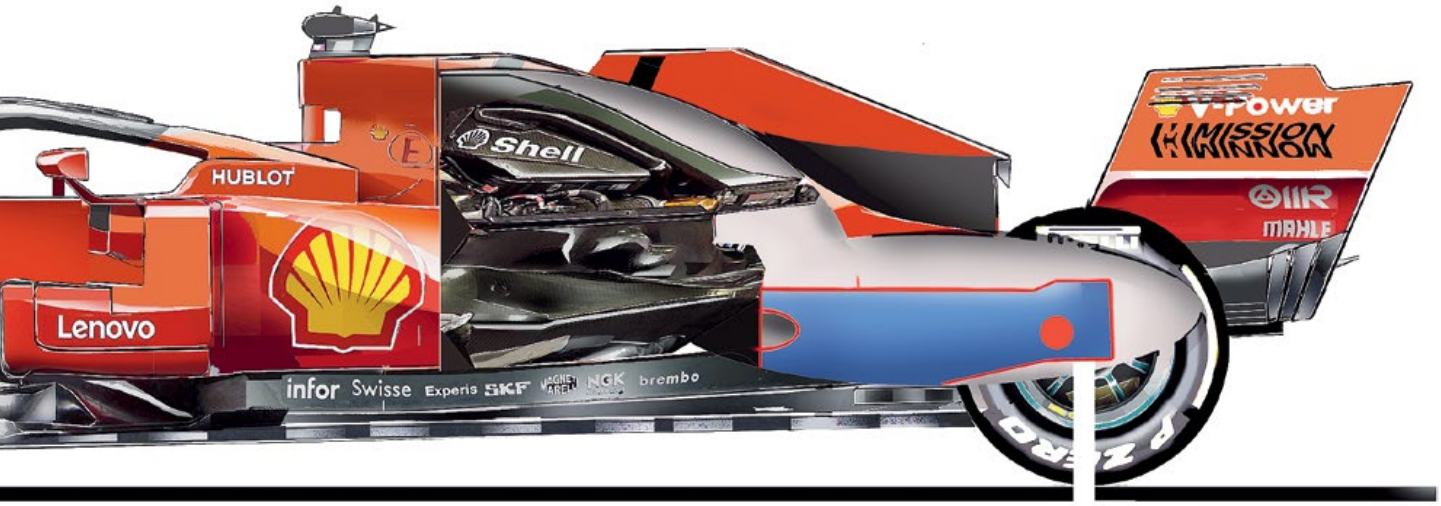
Ormai mancano esattamente due settimane alla presentazione della monoposto presso il Teatro Municipale di Reggio Emilia, l'11 febbraio. "Finalmente", potremmo aggiungere, non solo interpretando l'attesa dei tifosi della Rossa, ma anche perché da quel momento si passerà dalle parole ai fatti, o quasi , dovendo attendere il 19 per l'inizio dei test al Montmelò, preceduti dal "filming day" il giorno prima. Finalmente, perché quasi come se si fosse in una perenne campagna elettorale, che per proprietà transitiva passa dalla politica, all'informazione legata alla Formula 1, in quel momento finirà la ridda di voci, illazioni, condita da stoccate da parte dei rivali, sullo stato di salute della nuova Ferrari. Se è vero che nel periodo in cui i propulsori tacciono e vige il massimo riserbo (più o meno) sulle reali novità tecniche, costringendo i mezzi di informazione a dedicarsi, giocoforza, alla pratica dell'interpretazione di poche indiscrezioni filtrate dalle mura delle factory, è altrettanto vero che alcune news, seguano clichè noti credendo di rappresentare la parte critica dell'informazione, in possesso delle ultimissime notizie, guarda caso sempre clamorosamente negative sulla "nascitura". È ormai "vecchio" di oltre due settimane il rumor secondo cui il progetto 671, abbia palesato problemi aerodinamici nel corso delle simulazioni. Ergo, i tecnici di Maranello non vedano la luce in fondo al tunnel nell'imminenza del debutto in pista. Cerchiamo di ricostruire cosa abbia portato al fiorire di queste voci, provando a razionalizzarle e contestualizzarle. Il nuovo concetto aerodinamico, come più volte ripetuto, parte dall'ultima evoluzione 2019 della SF90. L'incremento del carico generato dal corpo vettura e soprattutto una sua diversa distribuzione sono gli obiettivi imprescindibili che lo staff diretto da David Sanchez si è posto. Per ottenere una monoposto con tali caratteristiche, ma che non perdesse eccessivamente efficienza in rettilineo, è stata scelta in concomitanza alla revisione delle sospensioni, anteriore e posteriore, l'adozione di un assetto rake, che consenta in rettilineo, mediante l'abbassamento del retrotreno, di far stallare il diffusore, di fatto riducendo in quella fase sia il carico generato sia la resistenza. Se vogliamo semplificare la questione, da quanto sappiamo,si cerca di replicare, con un interasse che resta comunque moderatamente più lungo, la dinamica della Red Bull RB15, e non solo. Cercare di mantenere il più possibile fisso il centro di pressione aerodinamica, soprattutto nel intero arco di curva, sui curvoni veloci è obiettivo ancor più prioritario nel dettaglio del comportamento della monoposto. In pratica si vuole raggiungere una linearità di comportamento dinamico della vettura e, in questo caso, la gestione di beccheggio e rollio entra in campo in modo determinante, da cui la decisione di adottare l'azionamento idraulico a livello sospensivo. Tarare, la risposta del sistema, in modo tale da influenzare solo marginalmente la distribuzione del carico, nelle varie fasi è il segreto che sottende poi, nei fatti, alla corretta gestione degli pneumatici. Per ottenerlo, è necessario simulare varie configurazioni di assetto meccanico abbinate a diversi livelli di carico della monoposto, per ottenere la "fluidita" richiesta. Nel corso della fase descritta, gli ingegneri hanno dei target quantitativi (numerici) entro cui le variazioni di assetto e di carico, nell'arco di percorrenza della curva, ridotte al minimo, rappresentano il comportamento desiderato della monoposto in pista. A seconda dell'obiettivo che i tecnici si sono posti, è normale passare attraverso risultati che non siano costanti e coerenti tra loro. In pratica, provando un determinato assetto e configurazione si potranno ottenere magari valori top di carico in una fase di curva,

ASPETTATIVI ALTISSIME

Un'occhiata nei dettagli alla parte laterale di quella che dovrebbe essere la nuova Ferrari è ricca di spunti e indicazioni che lasciano ben sperare. Sopra, ecco l'insieme composto da trasmissione e power unit nella collocazione ipotizzata

COSÌ L'ALLOGGIAMENTO DELL'INSIEME PU – TRASMISSIONE

IN TRASPARENZA, ABBIAMO VOLUTO IMMAGINARE LA COLLOCAZIONE DELLA POWER UNIT CONNESSA ALLA TRASMISSIONE (IN AZZURRO). INDICATA DALLA FASCIA VERTICALE BIANCA, LA RIDUZIONE DELLA SUA LUNGHEZZA E SOPRATTUTO L'AVANZAMENTO DELL'ASSE, POSTERIORE CON UN INCREMENTO DELL'INCLINAZIONE DEI SEMIASSI, CHE DOVREBBE QUINDI RIDURRE AL MINIMO L'ACCORCIAMENTO DEL PASSO.



ma non nell'intero arco. Per contro con un altro mix si potrebbe ottenere maggiore consistenza del dato, ma un carico ridotto, ergo uscendo da quella stretta fascia di valori ritenuta ottimale. In sostanza, intendiamo dire che l'elaborazione del comportamento dinamico della vettura, passa attraverso picchi positivi e negativi, che non indicano la bontà del progetto, bensì solo l'iter attraverso cui si delibera la configurazione base, che deve rispondere in modo coerente alle variazioni di carico e di assetto delle sospensioni. Non si tratta dunque di considerare, al momento attuale, più o meno valida la strada seguita macroscopicamente nel progetto. In sostanza, poco importa se la 671 avrà, per intenderci, il muso largo della SF90, o più sciancrato. Si tratta infatti di una scelta che in ogni caso sarà funzionale all'incremento dell'efficienza del cape, (ala di manta) e che non influenza l'impostazione di progetto complessiva. Quel che è dato sapere, come già anticipato su AS, è che a livello meccanico, quindi delle sospensioni, ma è ormai noto, anche di conformazione della scatola del cambio, la nuova monoposto differirà chiaramente dalla SF90. L'accorciamento della trasmissione, seppur contenuto in circa 3 cm, è stato funzionale, non tanto alla variazione del passo, quanto ad un diverso "gomito" di attacco del diffusore.È dunque la conferma di quanto gli elementi meccanici di questa monoposto abbiano seguito l'ottimizzazione della configurazione aerodinamica, per ottenere tramite essa l'equilibrio desiderato riducendo il più possibile le variazioni rispetto al bilanciamento ideale in pista. Una fase delicata, dunque, quella che da poco ha preceduto la delibera della nuova rossa, ma non critica. La 671 non nascerà "sbagliata", e lo spettro che fu agitato anche un paio di anni fa, sulla necessità di pensare da subito ad una versione B, è destinato a restare tale, un fantasma… ●



SOSPENSIONE ANTERIORE SF90: IL TERZO ELEMENTO

NEL DISEGNO, SI NOTA IL DETTAGLIO DEL TERZO ELEMENTO MECCANICO INVARIATO NELLE ULTIME DUE STAGIONI (FRECCIA BLU). AL SUO POSTO SARÀ INTEGRATO UN AMMORTIZZATORE AD AZIONAMENTO IDRAULICO. LA DIVERSA CONFORMAZIONE DI QUESTO ELEMENTO, COMPORTERÀ UN DIVERSO POZZETTO NEL TELAIO.



Rossa a due volti

UNA VERSIONE STANDARD E UN'ALTRA IN VESTE AERODINAMICA GIÀ AUSTRALIANA. ECCO I PIANI D'AZIONE NEI TEST PRESTAGIONALI

di Antonio Granato

Seppur il buon senso e l'ottimizzazione delle risorse potrebbe suggerire di attendere il 2021 per tentare di eliminare le distanze con la Mercedes, è pur vero che in Formula 1 i ritmi corrono frenetici e non esiste la possibilità di fermarsi o rallentare aspettando momenti migliori. Per questo in Ferrari, anche se il 2020 rappresenta la vigilia di una rivoluzione tecnica importante, si vuole giocare ogni carta disponibile e impegnare a pieno tutte le risorse disponibili. Lo sviluppo e l'implementazione del terzo elemento anteriore idraulico ne è la riprova. Nel 2019 in alcuni tratti la SF90 aveva dato l'impressione di aver addirittura sorpassato la W10, segno che la monoposto rossa aveva delle eccellenti qualità che possono, se sviluppate ulteriormente, portare nel 2020 anche alla chiusura del gap con le Frecce d'argento.

L'utilizzo di due monoposto nei test pre stagionali – una standard, l'altra in una veste aerodinamica già "australiana" – fa capire come il team italiano approccerà al prossimo campionato del 2020, con un impegno massimo atto a sfruttare ogni giorno utile prima di deliberare i componenti che saranno installati in vettura. Una vera e propria lotta contro il tempo, sfruttando fino all'ultima ora di lavoro possibile in fabbrica, prima scendere in pista. Ma siamo sicuri che dietro questa strategia non si nascondano problemi da risolvere e ritardi nello sviluppo?

STRATEGIA DEL CAVALLINO

Nelle due sessioni di test prestagionali in programma a Barcellona a febbraio dal 19 al 21 e dal 26 al 28, la Ferrari porterà in pista due vetture con configurazioni diverse

Nei test dell'anno precedente la SF90 si presentò, infatti, già nei primi giorni di prove in Spagna, in una configurazione quasi del tutto similare a quella vista in Australia. Di fatto sappiamo che i primi responsi forniti dalla galleria del vento e dal simulatore diedero dei risultati confortanti sin da subito. Diverso è, secondo quanto sta emergendo, il responso dei primi test in fabbrica eseguiti quest'anno.

L'intenzione e la volontà di tentare il tutto e per tutto nell'ultima stagione, prima della rivoluzione dell'effetto suolo, rimane, ma sembra anche che i piani di preparazione alla stagione dopo i primi riscontri siano cambiati. Nulla di allarmante, al contrario di come qualcuno all'estero ha dipinto la situazione. Ci sono progetti che possono subito sembrare competitivi ed efficaci ma che poi non danno, in pista, quanto atteso e progetti invece che seppur non subito efficaci con qualche correzione lo possono diventare e andare anche oltre talvolta all'obiettivo posto. Sicuramente è presto per formulare qualsivoglia giudizio ma è abbastanza chiaro, anche se non confermato, che in Ferrari in questo momento siano impegnati in un extra lavoro non preventivato dai piani originali. ●

FORD HYBRID



PUMA ECOBOOST HYBRID

IL NUOVO CROSSOVER FORD

ANTICIPO ZERO

€ 295 AL MESE

TAN 5,49% TAEG 6,87%

Ford | BRING ON TOMORROW

Offerta valida fino al 29/02/2020 su Nuova Puma Titanium 1.0 EcoBoost Hybrid 125 CV a € 18.990, **solo in caso di acquisto tramite finanziamento Ford Credit (prezzo senza finanziamento Ford Credit € 19.990)**, grazie al contributo dei Ford Partner aderenti all'iniziativa. Prezzo raccomandato da Ford Italia S.p.A. IPT e contributo per lo smaltimento pneumatici esclusi. La lista degli optional e pack a pagamento è riportata sul listino prezzi pubblicato su ford.it. Ford Puma: **consumi da 4,2 a 4,6 litri/100 km, (ciclo misto); emissioni CO2 da 96 a 106 g/km.** Esempio di finanziamento Idea Ford a € 18.990. Anticipo zero (grazie al contributo dei Ford Partner), 36 quote da € 295,40, escluse spese incasso rata € 4,00, più quota finale denominata VFG pari a € 12.090,01. Importo totale del credito di € 19.995,56 comprensivo del seguente servizio facoltativo: Assicurazione sul Credito "4LIFE" differenziata per singole categorie di clienti come da disposizioni IVASS. Totale da rimborsare € 22.918,40. Spese gestione pratica € 350. Imposta di bollo in misura di legge all'interno della prima quota mensile. **TAN 5,49%, TAEG 6,87%. Salvo approvazione FCE Bank plc**. Km totali 45.000, costo esubero 0,10€/km. Documentazione precontrattuale in concessionaria. Per condizioni e termini dell'offerta finanziaria fare riferimento alla brochure informativa disponibile presso il Ford Partner o sul sito www.fordcredit.it. Le immagini presentate sono a titolo puramente illustrativo e possono contenere accessori a pagamento. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

ford.it

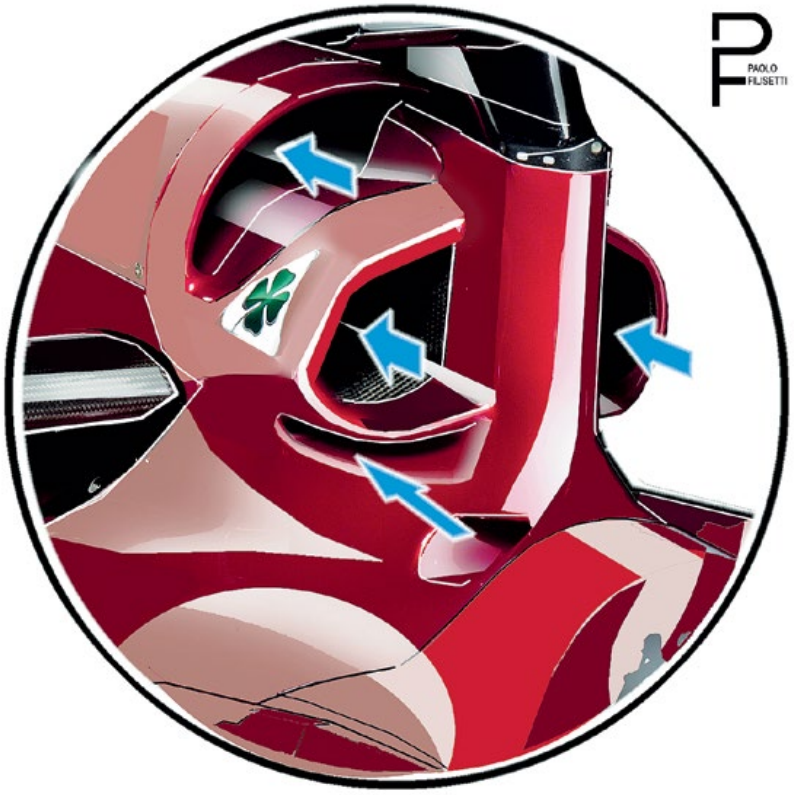


di Paolo Filisetti

Il Biscione riparte da zero

ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI SARANNO I PRINCIPI ISPIRATORI DEL PROGETTO ALFA ROMEO C39 CHE SI ANNUNCIA ANCOR PIÙ ORIGINALE E AUTONOMO

L'**Alfa Romeo Racing** quest'anno, al terzo anno di presenza del marchio del Biscione sui cofani delle monoposto realizzate nelle strutture della Sauber Engineering a Hinwil, ed al secondo di Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi, ha come obiettivo quello di riscattare un 2019 piuttosto deludente rispetto alle aspettative che erano state giustificate soprattutto dalla presenza nel team di Simone Resta, in qualità di direttore tecnico. La nuova C39, avrà dunque il compito di superare i limiti della C38 che solo a sprazzi è parsa competitiva, in occasione soprattutto dell'adozione di alcuni pacchetti di sviluppo che sono stati in grado di mitigarne i problemi. La C39 è di fatto nata quando già il tecnico di Faenza aveva lasciato la Svizzera per rientrare a Maranello, il giugno scorso. Nel frattempo, le basi a livello organizzativo implementate da Resta sono state ulteriormente rafforzate, non tanto per quanto riguarda incrementi dell'organico, ma soprattutto delle infrastrutture. Una volta terminata la stagione 2019, è stato sostituito il vecchio simulatore con un nuovo impianto, in grado di lavorare su uno spettro di dati più ampio rispetto al precedente e soprattutto di fornire in modo preciso una correlazione tra le simulazioni e i dati raccolti nei test in pista. Il nuovo impianto, sebbene non sia stato utilizzato nella fase di progettazione della C39, è utilizzato da qualche settimana anche nella definizione dei pacchetti di sviluppo, che dovrebbero quindi consentire al team diretto da Fredric Vasseur, di impostare un'evoluzione della vettura che sia meno frammentaria e soprattutto temporalmente limitata rispetto al 2019. Si tratta quindi di uno strumento che rafforza un team certamente tra quelli non papabili per la conquista dei titoli iridati ma in grado di suscitare comunque interesse mediatico. In questi giorni è iniziata la fase di montaggio della nuova monoposto che, ben più di quella 2019, potrà presentare elementi originali non mutuati da altre rivali, nonostante l'intero retrotreno, cambio, sospensione oltre alla power unit siano quelli della Ferrari. Non ci si deve stupire, che nonostante la nuova vettura sia un profondo sviluppo di quella dello scorso anno, sia caratterizzata da molte aree



PRESA DINAMICA MULTIPARTITA

L'ATTENTA ANALISI AERODINAMICA, A LIVELLO DI RAFFREDDAMENTO DEI VARI ELEMENTI DELLA PU FERRARI, E LA SUA ALIMENTAZIONE SI SPOSANO COL MANTENIMENTO DELLA SUDDIVISIONE IN IMBOCCATURE MULTIPLE DELLA PRESA DINAMICA

in cui sono stati estremizzati alcuni concetti, che nel 2019 erano parsi troppo conservativi. Le fiancate, dovrebbero essere più sciancrate rispetto alla C38, beneficiando quindi della diversa configurazione dell'impianto di raffreddamento della power unit Ferrari. Nella parte alta del telaio, per contro, si dovrebbe assistere ad un mantenimento della presa dinamica multi partita, con il roll bar a lama integrato centralmente, caratteristica che pare sia stata oggetto di ispirazione di altri team (McLaren). Il cuore della nuova vettura sarà ancora una volta la power unit Ferrari (065) accoppiata alla stessa trasmissione. L'unità motrice di Maranello, che come noto nella versione 2020 sarà caratterizzata da una parte alta radicalmente rivista, con riposizionamento dei pacchi radianti, dovrebbe aver permesso una sostanziale riduzione del volume delle pance, e una profonda rastremazione del retrotreno. A livello di aerodinamica anteriore, invece, continuerà lo sviluppo del cape (ala di manta) sotto il musetto, con una radicale ridefinizione della S-duct.

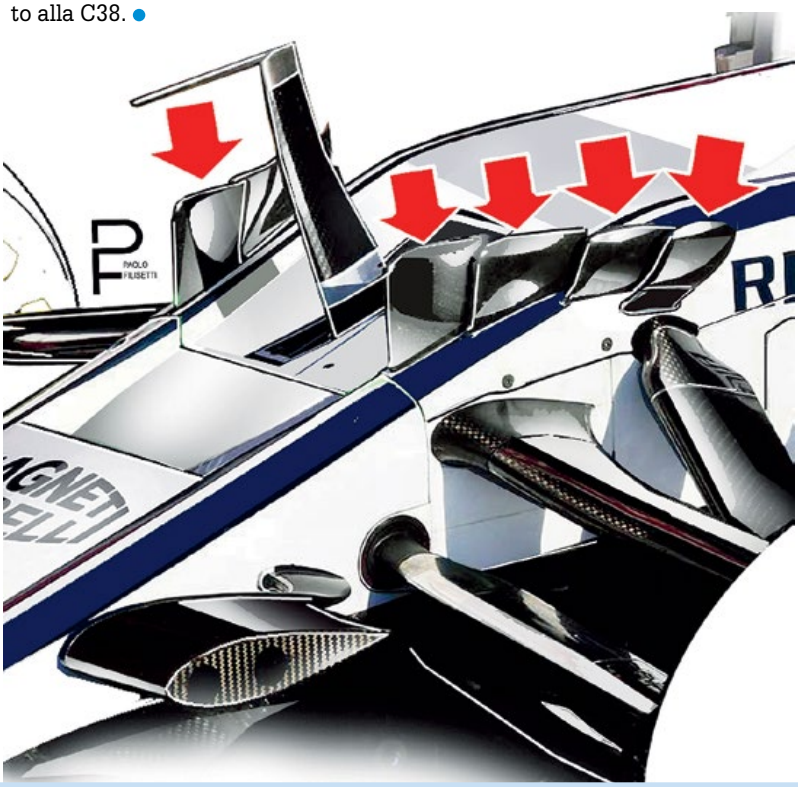
Particolare attenzione inoltre, alla gestione dei flussi diretti verso le fiancate, che dovrebbero godere di una diversa conformazione dell'ala anteriore, meno estremizzata in termini di out wash, ma anche di up wash, che aveva costretto nel 2019 gli aerodinamici del team di Hinwil, ad adottare un'ampia serie di deviatori di flusso nella parte superiore del telaio, per indirizzare il flusso verso le imboccature delle fiancate e l'ala posteriore.

Sarà interessante vedere come entrambi i piloti si troveranno alla guida di una vettura che dovrebbe essere caratterizzata da una dinamica del veicolo completamente diversa dalla sua progenitrice. I test al Montmelò, dovranno quindi fornire parecchie risposte, per valutare di quanto e se essa rappresenti un passo avanti tangibile rispetto alla C38. ●



A PROPOSITO DI ALA DI MANTA

IL CAPE SOTTO IL MUSETTO, SARÀ UNO DEGLI ELEMENTI IN COMUNE CON LA C38. LO SVILUPPO DEL MANTELLO, HA RAPPRESENTATO L'EVOLUZIONE PIÙ IMPORTANTE DELLA VETTURA NEL CORSO DELLA SCORSA STAGIONE. LA SUA ADOZIONE SULLA C39 VA NELLA DIREZIONE DI UNA SUA MIGLIORE INTEGRAZIONE, SFRUTTANDO MAGGIORMENTE I BENEFICI IN TERMINI DI CARICO GENERATO DAL FONDO CHE QUESTO DISPOSITIVO PUÒ GARANTIRE.



IN... CALO I DEVIATORI DI FLUSSO

DOVREBBERO INVECE SPARIRE, O COMUNQUE ESSERE MENO EVIDENTI, E RIDOTTI DI NUMERO I DEVIATORI DI FLUSSO CHE AVEVANO CARATTERIZZATO LA PARTE SUPERIORE ANTERIORE DEL TELAIO DELLA C38. LA NUOVA CONFORMAZIONE DELL'ALA ANTERIORE, INFATTI, DOVREBBE PRODURRE BENEFICI INTERMINI DI UN RIDOTTO UP WASH DEL FLUSSO IN USCITA.



Haas al bivio

LA STAGIONE 2019 È STATA AVVILENTE E ADESSO È TEMPO DI CAMBIARE E RISALIRE LA CHINA. UNA SFIDA MICA FACILE...

di Massimo Costa

L'ordine imperativo di Gene Haas è soltanto uno per la stagione 2020: dimenticare il 2019. Per il team americano, l'anno passato è stato un incubo. La VF19 ha tradito le aspettative, che erano molto alte. Nei progetti di Haas vi era l'assalto al quarto posto nella classifica costruttori, ma è stato miseramente fallito. Romain Grosjean e Kevin Magnussen hanno raccolto appena 28 punti, equivalenti alla nona posizione, la penultima. Nel primo anno in F1, la Haas di punti ne aveva conquistati 29, poi 47 nel 2017 e ben 93 nel 2018. Un salto indietro enorme quello della squadra diretta dall'italiano Gunther Steiner. Che, però, è convinto che i problemi vissuti nello scorso campionato saranno cancellati in fretta: «Sono molto fiducioso di tornare dove eravamo nel 2018», dice il team principal Gunther Steiner. «Dovevamo essere più critici con noi stessi, i piloti non erano convinti degli aggiornamenti portati nel Gp di Spagna. Nessuno ha avuto il coraggio di dire che non funzionavano, perché la macchina era veloce, a dispetto di quanto indicassero i numeri. Fidarsi è stato un errore. Barcellona è un tracciato particolare, dove la nostra vettura è sempre competitiva. Siamo andati avanti, ma quando abbiamo capito che era la direzione sbagliata era ormai troppo tardi». Difetti aerodinamici pesanti, gomme che appena entravano nella giusta finestra di temperatura, rapidamente si raffreddavano causando mancanza di aderenza e difficoltà infinite ai due piloti. Il lavoro in galleria del vento non ha funzionato, non c'era correlazione tra il virtuale e il reale. Un vero caos. E dire che a Melbourne 2019, Magnussen si era detto entusiasta della VF19 dopo aver ottenuto il settimo tempo in qualifica e aver concluso il Gran Premio australiano al sesto posto. Grosjean aveva colto addirittura il sesto crono nel Q3, ma si era ritirato in gara. Insomma, un avvio eccellente, motivato dalle temperature primaverili. Ma già in Bahrain le cose sono precipitate, il caldo sul circuito di Sakhir ha provocato grossi inconvenienti nella gestione delle gomme. Non in qualifica, con un giro veloce fatto come si deve, Magnussen si era piazzato sesto, mentre Grosjean undicesimo. I guai si sono verificati in gara e in ugual maniera in tutte le successive prove, a parte qualche raro episodio. Perdita di grip nel posteriore della monoposto, particolarmente nelle curve di



VOGLIA DI TORNARE AD ESULTARE
Il team Haas in un momento di gioia, per una stagione 2019 che poi, passo dopo passo, si è rivelata deludente. È tempo di far tornare i sorrisi!

media velocità, hanno mandato in confusione gli ingegneri. Addirittura, nel corso dell'estate, mentre gli avversari portavano sviluppi su sviluppi migliorando le loro prestazioni, la Haas si è vista costretta a tornare nella configurazione adottata a Melbourne. Nella corsa finale di Abu Dhabi, la VF19 era ancora quella vista in Australia, con piccole modifiche. Mai vista una cosa del genere in F.1, ma almeno, dicono in Haas, finalmente avevano capito cosa aveva creato così tanti problemi. Come detto sopra, l'aerodinamica presentava imperfezioni pesanti dovute a una diversità di dati tra quelli usciti dalla galleria del vento e quelli riscontrati in pista. Si è cercato di comprendere dove fosse l'errore, si è lavorato per assicurarsi il non ripetersi di una simile situazione.

Magnussen, uno dei piloti più grintosi e "cattivi" del Mondiale, sembra aver ritrovato una certa serenità: "Credo che la squadra abbia lavorato bene con la nuova monoposto, sono stati compiuti buoni progressi. Siamo nei tempi per i test invernali, per il momento non ci sono preoccupazioni". Nella speranza che sia così, che la VF20 sia lontana parente dell'incubo VF19, a creare grattacapi nel team Haas (che a quanto pare non si fa mancare niente in termini di eventi negativi) sono ora le risorse economiche. Il boss americano non ha problemi di finanze, su questo si può stare certi, ma per il "giocattolo" F.1 non ha intenzione di rovinarsi. E così, dopo la telenovela infinita dello sponsor Rich Energy, che non fa più parte della famiglia Haas, è necessario correre ai ripari. Anche perché la nona posizione nel mondiale costruttori significa minori introiti in arrivo da parte di Liberty Media. Steiner non si nasconde: «Quella dello sponsor è una grossa perdita, ma dobbiamo andare avanti, trovare nuove soluzioni, ed essere più efficienti che mai». Si sperava nel marchio PKN Orlen, la compagnia petrolifera polacca che supporta Robert Kubica, il quale era in trattativa per divenire il terzo pilota Haas, ma alla fine l'ex Williams è finito in Alfa Romeo portandosi dietro ovviamente il suo brand. Un brutto colpo per Haas e compagnia. Intanto, per quanto concerne la livrea 2020, si vocifera che verrà abbandonato il nero e oro, che era stato realizzato per lo sponsor Rich Energy, e si potrebbe tornare ai colori originali del rosso e grigio. Nella speranza che portino bene, come in passato. ●

Diavolo di u

INCREDIBILE AVVIO DEL MONDIALE RALLY FRA BOTTI E SORPRESE IL BELGA DELLA HYUNDAI CONQUISTA LA PRIMA VITTORIA IN CARRIERA SULLE STRADE DEL PRINCIPATO DAVANTI ALLE TOYOTA DI OGIER ED EVANS

di Marco Giordo

MONTECARLO - Sventola alta la bandiera belga nel porto di Monaco quasi 100 anni dopo il successo ottenuto nel 1924 da Jacques Edouard Ledure sulla Bignan. Finalmente Thierry Neuville ce l'ha fatta a rompere l'incantesimo, regalando a sé stesso e alla Hyundai i20 la prima vittoria nel Rally di Montecarlo, la corsa più prestigiosa del mondiale rally. E così per la prima volta il campionato del mondo inizia con un nuovo leader, Thierry Neuville, che si è davvero divertito attaccando al massimo in questa 88a edizione della gara del Principato facendo tra l'altro 13, visto che ha griffato la 13a vittoria della sua carriera. Il suo è stato davvero un bel successo ottenuto battendo in volata le due Toyota di Evans e Ogier che avevano dominato le fasi iniziali della corsa. Un successo meritatissimo per il pilota di Andrea Adamo, coadiuvato alla perfezione da Dani Sordo che gli ha fatto da ricognitore sostituendo all'ultimo momento l'ammalato Bruno Thiry. Neuville è stato protagonista di una gara perfetta, una prestazione davvero da incorniciare se si pensa che sabato a mezzogiorno a 6 prove dalla fine era terzo staccato di 16"6 dal leader Evans. Lì è iniziata la sua riscossa, che lo ha portato a vincere sei speciali di seguito recuperando man mano secondi preziosi e passando poi la domenica mattina in classifica prima Ogier sul Turini e poi Evans a Col de Braus, portandosi così a casa alla fine il prestigioso trofeo consegnatogli dal Principe Alberto, di cui è tra l'altro suddito, visto che Thierry abita da anni a Montecarlo. «*È stata davvero un'emozione speciale per me vincere questo Rally di Montecarlo* – ha commentato alla fine – *perché l'anno scorso ci ero andato vicino perdendo per soli 2"2. Mai ho desiderato tanto vincere una gara come questa. Mi sentivo perfettamente a mio agio sulla i20, ho attaccato a fondo e così alla fine sono riuscito a farcela, sono felicissimo. I tifosi belgi sono stati davvero gentili con me, li ho sentiti vicini durante la corsa e il loro affetto mi fa piacere. Per noi questo mondiale 2020 ha avuto un inizio perfetto, non poteva davvero cominciare meglio questa stagione*».

Makinen crede nel tris

Stavolta la roulette delle gomme non è stata la grande protagonista come in passato. Questa 88a edizione del Rally di Montecarlo è stata infatti caratterizzata da pochissima neve e poco ghiaccio. Dopo la partenza cerimoniale giovedì pomeriggio dal Principato di Monaco, la prima semitappa Monaco-Gap con le sue due nuove speciali in notturna ha visto Ogier marcare subito lo scratch sui 17 km del crono asciutto di Malijai-Pulmichel. Poi sui 25 km della seconda prova in parte ghiacciata di Bayons-Bréziers è stato molto bravo Neuville sul-



IL PODIO

1. **Neuville-Gilsoul**
   Hyundai I20 Wrc
   in 3.10'57"6
2. **Ogier-Ingrassia**
   Toyota Yaris Wrc
   a 12"6
3. **Evans-Martin**
   Toyota Yaris Wrc
   a 14"3

un Neuville





la Hyundai i20 a mettere tutti in riga, rifilando ben 25"5 a Ogier e 29"7 al compagno di squadra Tanak. Il belga ha così chiuso in testa la prima giornata precedendo di 19"1 Ogier e 25"1 Tanak, con Evans quarto a 25"4. *«Avevo un set up ad hoc per quella prova* – ha confidato Neuville – *e di sicuro viste le condizioni mi ha anche aiutato la miglior conoscenza della vettura rispetto ai miei avversari»*. Venerdì nella seconda tappa Gap-Gap, la più lunga con i suoi 122 km cronometrati, si riscatta alla grande la Toyota che con un assoluto dominio della Yaris si è aggiudicata con Evans ed Ogier ben cinque delle sei prove speciali in programma, lasciando solo l'ultima per un solo secondo a Neuville. E così Ogier a fine tappa passa in testa alla gara con 1"2 su Evans con Neuville terzo a 6"4. *«Dopo un buon inizio di tappa* – ha confessato Ogier – *visto che il nostro coéquipier era stato più veloce di noi al mattino, a metà giornata abbiamo cambiato qualcosa nel set up e rivisto le note con i ricognitori. E così nel pomeriggio abbiamo attaccato vincendo due prove e chiudendo alla fine in testa la seconda tappa che abbiamo chiuso con distacchi sempre minimi tra i primi tre»*. Ott Tanak è stato invece costretto al ritiro dopo essere uscito violentemente di strada a 185 km/h nella seconda speciale di Saint Clément. Il sabato la terza tappa con i suoi 75,20 km cronometrati ed i crono di di St Leger les Melezes-La Batie Neuve (16,87 km) e La Breole-Selonnet (20,73 km) ripetuti due volte, inizia con la novità del ghiaccio, e così tutti montano gomme chiodate al mattino. Neuville vince a St Leger les Melezes, poi a Selonnet Evans sbalordisce tutti segnando un tempone e si riprende la testa della corsa con 4"8 di vantaggio su Ogier e 16"6 su Neuville. Nel pomeriggio tutti montano le super soft e Neuville fa segnare lo scratch in entrambe le speciali, con Ogier che riagguanta la leadership dopo St Leger, ma che poi per una tattica di gara troppo prudente sul verglas perde 9"5 nel finale di Selonnet, cedendo così nuovamente la prima posizione ad Evans che chiude la terza tappa con un vantaggio di 4"9 sul francese e 6"4 su Neuville. «*Sono andato lungo in una curva nella parte finale dell'ultima speciale* – ha detto Evans – *ma fortunatamente senza fare alcun danno. Sto guidando bene, adesso andiamo a giocarci la gara nella tappa finale con Séb e Thierry*». La domenica mattina il finale è come prevedibile elettrico, tutti i big montano le stesse gomme, 3 soft e 3 super soft. Un lungo sprint dominato da Neuville che vince subito di prepotenza sul Turini passando Ogier in classifica, risalendo a solo 1"4 da Evans, e poi bissando lo scratch sul Col de Braus passando in testa alla gara con un vantaggio di 4" sul gallese e di 11"2 su Ogier. Nel frattempo una leggera uscita di Loeb fa

PER NOI QUESTO MONDIALE HA AVUTO UN INIZIO PERFETTO: DAVVERO NON POTEVA ANDARE MEGLIO

THIERRY NEUVILLE

risalire la Ford Fiesta di Lappi al quarto posto. Neuville allunga poi ancora sul Turini dove Evans perde 5"4 ed ha Ogier subito dietro a 1"1. Nella power stage infine il belga blinda il successo facendo ex equo con Ogier che supera Evans chiudendo così la sua gara al secondo posto.

Anno nuovo

Anno nuovo vita nuova. È cambiato parecchio quest'anno il mondiale, la prima gara del nuovo decennio ha visto infatti il successo di Neuville, ottenuto dal 31enne pilota di Sankt Vith sulle strade del dipartimento delle Hautes Alpes e poi sugli asfalti delle Alpi Marittime. Alle sue spalle ritirato Tanak sono finiti un sempre combattivo Ogier e la grande sorpresa Evans. Un successo importante quello del pilota belga, che ha già messo in chiaro a tutti che lui punta più che mai a vincere finalmente il titolo mondiale piloti. Lo ha dimostrato la sua carica e la sua guida davvero impressionante nelle ultime due tappe. A livello di prestazioni la Toyota Yaris è invece sembrata sulle prove speciali monegasche la vettura più neutra sull'asfalto, quella che scaricava meglio i cavalli sulla strada, poi con il prosieguo della gara anche la Hyundai i20 si è messa in evidenza con prestazioni eccellenti, come dimostrato dai ripetuti scratch di Thierry Neuville nel finale che gli hanno permesso di portare a casa la vittoria. Questo equilibrio si noterà ancor di più in futuro sulla terra, mentre se si correrà tra tre settimane in Svezia (al momento nel Varmland non c'è neve) le Yaris si preannunciano più competitive rispetto alle avversarie, visto come avevano su neve e ghiaccio dominato dodici mesi fa, ma occhio a Tanak che sulla Hyundai stavolta parte indietro. Appuntamento quindi già fissato in Svezia a metà febbraio o magari in Messico ad inizio marzo, l'equilibrio c'è e statene certi in questa stagione ne vedremo davvero delle belle. Sarà un campionato pieno di sorprese. Stay tuned. ●



ROVANPERA 5°

Sopra Loeb che ha chiuso al 6° posto. A sinistra Ogier secondo sulle strade di casa al debutto con la Toyota. Sotto Rovanpera ottimo 5° all'esordio su una Wrc Plus



Hyundai avvio agro-dolcissimo

UN FINE SETTIMANA CON UMORI DALLE STALLE ALLE STELLE NEL TEAM DIRETTO DA ANDREA ADAMO CON FINALE A CHAMPAGNE

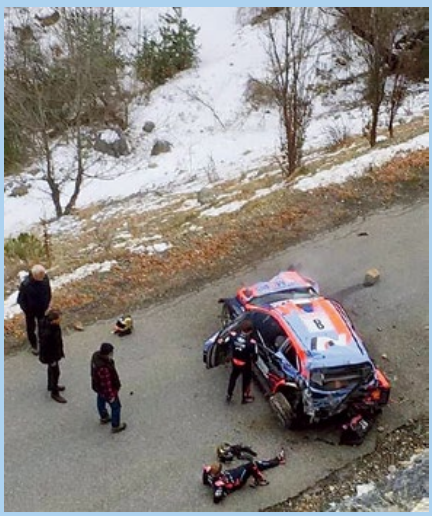


Se la faccia scura di Andrea Adamo venerdì mattina a Gap dopo l'incidente di Tanak era tutta un programma, quella super sorridente e soddisfatta del Team Director torinese domenica sul porto di Montecarlo gli faceva da contraltare. È stato infatti questo un weekend davvero agro-dolcissimo per la squadra coreana, che dopo uno splendido inizio il giovedì notte aveva visto in parte ridimensionate le sue ambizioni il venerdì dopo il pluritonneau del campione del mondo Ott Tanak nel quarto crono. Ma a mettere d'accordo tutti ci ha pensato uno scatenato Thierry Neuville, che insieme a Nicolas Gilsoul ha disputato una gara semplicemente perfetta sbancando la roulette di Montecarlo e passando in testa al mondiale piloti. Il team director torinese ha saputo tenere alto il feeling del suo team incitando sempre i suoi in tutto il week end, coordinando con attenzione ogni particolare e dettaglio. In due parole era sempre sul pezzo "Adamò", come lo chiama Neuville e alla fine è arrivato un risultato storico, la prima vittoria in assoluto della Hyundai nel Principato e la leadership sia nel campionato piloti che in quello costruttori. E così all'arrivo della power stage la gioia dell'ingegnere torinese è esplosa davanti alle telecamere della Wrc Tv, che poi ha abbracciato i componenti del team coreano. «*È stato un bel weekend* – ha detto all'arrivo a Montecarlo Andrea Adamo sul Quai Albert 1er –. *Sono davvero molto emozionato per questo successo qui a Montecarlo e penso che questo lo abbiano visto tutti. Thierry ha fatto davvero una grandissima gara ottenendo una splendida vittoria, è stata una corsa che non è stata facile per nessuno, con i piloti che si son dati anche diversi secondi di distacco prova dopo prova. Nessuna ha gestito, è stata una gara pazzesca e basta. Abbiamo secondo me dimostrato che non siamo su certi versi al livello che voglio il team sia. Però devo dire che tra l'auto che si è dimostrata competitiva anche se non al livello della Toyota, e grazie ad un lavoro incredibile di Thierry e Nicolas, siamo riusciti alla fine a vincere. Siamo anche in testa al mondiale costruttori, peccato invece per Loeb, la scelta delle gomme di Sébastien nella tappa finale è stato un errore del team*». E proprio Loeb era dispiaciuto per aver perso il quarto posto nel finale. «*Ci è costata cara un po' quella leggera uscita di stamattina* – ha ammesso il pilota transalpino – *ma soprattutto la nostra scelta di gomme sbagliata. Sei super soft non hanno retto e così ho dovuto rallentare per finire la mia corsa perdendo due posizioni ma sommando punti importanti nel mondiale costruttori*». ●

Tanak da paura

ESORDIO COL BOTTO PER IL CAMPIONE DEL MONDO IN CARICA: OUT A 185 KMH!

Non è stato un esordio fortunato quello del campione del mondo Ott Tanak al volante della Hyundai i20 Wrc. Il pilota éstone è infatti volato fuori strada al km 9.2, a metà della quarta speciale di Durance-Freissiniéres, distruggendo in pratica la vettura. Un'uscita a velocità molto elevata (185 kmh) che come testimoniato dalle immagini sembra causata da una nota troppo alta, visto che la i20 nel tratto precedente per l'alta velocità continuava a saltare sull'asfalto asciutto e a produrre scintille. Vista la botta davvero forte, che è stata assorbita come in Cile ad hoc dalla cellula di sicurezza della i20 numero 8, che ha protetto perfettamente l'equipaggio, per precauzione sia Tanak che il suo navigatore Jarveoja sono stati immediatamente evacuati in elicottero e ricoverati a Gap in ospedale per accertamenti. Fortunatamente non è stato rilevato ad entrambi alcun problema, e così sia Tanak che Jarveoja sono stati tutti e due dimessi il sabato mattina. ●









Toyota che Evans!

PIAZZA DUE YARIS SUL PODIO: OGIER CHIUDE 2° E ELFYN STUPISCE

Doveva essere la gara della "revenche", della riscossa per la Toyota e per Ogier. Ma stavolta sulla roulette di Montecarlo non sono usciti né il 17 del sei volte campione del mondo e neppure il 33 dello scatenato Evans, ma mai come stavolta Tommi Makinen ha sperato in cuor suo di rivedere una Toyota vincente nel Principato, 22 anni dopo l'ultima vittoria ottenuta con Sainz nel 1998. Il sogno del boss del team nipponico si è interrotto bruscamente domenica mattina per colpa della scatenato Neuville, perché sino ad allora ben due Yaris erano state dal venerdì mattina in testa alla corsa monegasca. Ovviamente alla fine Tommi Makinen faceva il filosofo, ma si notava che era un po' deluso per la vittoria sfuggita nel finale. «*Abbiamo dimostrato di essere competitivi* – ha dichiarato – *questa è la notizia per noi positiva. Stavolta non è andato tutto come noi speravamo, ma comunque due nostri piloti sono finiti sul podio dopo aver condotto a lungo la corsa. Abbiamo un potenziale importante, i primi risultati sono arrivati e sono certo che continueranno ad arrivare*». Evans era all'arrivo poco sorridente perché in cuor suo sperava di vincere. «*Mi sono trovato subito bene sulla Yaris* – ricordato all'arrivo – *ed i tempi mi sono venuti fuori guidando naturalmente. Potevamo davvero vincere, abbiamo comunque finito la nostra gara terzi sul podio, alla fine è stato per me un buon inizio di campionato*». «*Abbiamo pagato le note troppo prudenti sulle speciali di sabato e l'assenza di feeling nelle prove di domenica mattina, ecco perché non abbiamo potuto lottare per la vittoria nel finale* – ha invece confessato Ogier –. *Alla fine nel secondo passaggio sul Turini e nella power stage siamo andati davvero forte ed abbiamo passato Evans chiudendo secondi. Va bene così, per noi è un buon inizio di stagione, la macchina mi piace ed ha un grande potenziale*». Sorprendente era invece vedere lo stato d'animo di Kalle Rovanpera all'arrivo. «*Sono contento di aver finito una gara così difficile al mio esordio al volante di una Wrc, ma mi sarebbe piaciuto andare più forte. Io voglio sempre vincere*». ●

ELFYN TERZO AL DEBUTTO

Al debutto sulla Yaris Wrc Evans ha chiuso al terzo posto una gara condotta sempre nei piani alti della classifica



Lappi che lampi

AL DEBUTTO CON MSPORT IL FINLANDESE È GRAN QUARTO

Suninen subito fermo con la trasmissione rotta, Greensmith non pervenuto, a salvare il bilancio di questo Rally di Montecarlo per la MSport ci ha pensato Esapekka Lappi che ha portato la Ford Fiesta della squadra inglese al quarto posto finale. «*Sul Turini me la sono vista brutta quando ho sfiorato un muro* – ha commentato il finlandese all'arrivo – *ma poi sul Col de Braus tutto è andato per il meglio vista la nostra prudente e giusta scelta di gomme. Alla fine grazie all'errore di Loeb è arrivato questo quarto posto che ci soddisfa*».
A Gap c'era Malcolm Wilson che ci ha aggiornato sui programmi futuri della MSport. «*Per noi l'annullamento della Svezia sarebbe un bel problema* – ha commentato – *visto che è la prova di esordio del mondiale Junior dove abbiamo ben 16 vetture in gara. Parlando invece delle differenze tra il presente e il futuro, la nostra Fiesta Plus costa oggi 750.000 euro contro 1 milione di euro della Toyota Yaris. La nuova vettura Wrc ibrida costerà ancora di più vista l'applicazione di nuove tecnologie, prevedo per noi un costo di almeno 1 milione di euro. È un'escalation dei costi che dobbiamo assolutamente fermare*».



Svezia a rischio

NON NEVICA DA QUASI DUE MESI E ADESSO LA GARA NORDICA POTREBBE NON DISPUTARSI

La sensazione netta tra gli addetti ai lavori è che il Rally di Svezia in programma tra tre week end è a forte rischio di annullamento. Nel sud della Scandinavia non nevica infatti da quasi due mesi, tant'è che gli organizzatori del Rally Finnskogen che si disputa in Norvegia nella zona in cui si svolgono le speciali del rally mondiale, hanno annullato per la prima volta nella storia la loro gara per assenza di neve. L'unica prova del rally svedese al momento innevata e ghiacciata è quella di Likenas che si svolge la domenica, per il resto le speciali sono tutte asciutte con un fondo sterrato morbido, perché non nevicando da tempo e con le temperature al di sopra dello zero i fondi non si sono compattati per l'effetto del ghiaccio. C'è da aspettarsi quindi che dopo quanto successo nel 1990, trenta anni dopo il "Rally Sweden" venga nuovamente annullato. Sarebbe la terza gara del mondiale a saltare in pochi mesi dopo Australia e Cile, di certo non una bella cosa per i federali e soprattutto per la Wrc Promoter, perché porterebbe ad una riduzione del calendario 2020 da 14 a 12 gare. La decisione ultima dopo un accordo a Gap tra la FIA, il Promoter e gli organizzatori svedesi verrà presa il lunedì prima della gara, cioè il 3 febbraio, in base a previsioni meteo aggiornate ad una settimana prima del rally. Per la cronaca quelle attualmente pubblicate non prevedono né neve né temperature al di sotto dello zero nel week end del "Rally Sweden"



ALLA PRIMA DEL MONDIALE RALLY ANCHE LECLERC E VERSTAPPEN
La gara d'apertura del Mondiale Rally ha fatto da richiamo per Verstappen e Leclerc presenti nel paddock di Monaco. In alto Lappi 4° con la Fiesta e a destra alcuni degli italiani in gara al Monte

Un Monte al **Miele**

MAURO IN COPPIA CON BELTRAME SULLA SKODA FABIA R5 CHIUDE 20°: È IL MIGLIORE DELLA PATTUGLIA ITALIANA

Alla fine i più bravi della pattuglia tricolore sono stati Mauro Miele e Luca Beltrame (Skoda Fabia R5) che hanno chiuso nella "top 20" in 20a posizione assoluta, dopo una gara che ha visto all'arrivo solo 7 dei 12 equipaggi italiani al via. Sfortunato invece "Pedro" che navigato da Emanuele Baldaccini (Ford Fiesta R5) si è ritirato sul Turini, mentre Gino che navigato dal "mago" Fappani ha concluso su Skoda Fabia R5 al 22° posto. Subito dietro 34i assoluti si sono classificati Fabrizio Arengi Bentivoglio e Massimiliano Bosi (Skoda Fabia R5), seguiti da Brazzoli-Barone (Skoda) 38i, Dionisio–Grimaldi (Dacia Sandero) in 39a posizione e Prosdocimo-Zanet (Peugeot 208 R2) 45i davanti a Covi-Lorigiola (Ford Fiesta R2) 54i. Fuori gara perché classificati oltre la 60a posizione alla fine della terza tappa sono invece finiti Rachele Somaschini (Citroen C3 R3T) 64a, Domenico Ramoino (Renault Clio R3) 65° e poi i due big Nucita e Scandola (70°), che nella terza tappa tra le R5 hanno comunque fatto segnare tempi tra i top 10. Riguardo a Nucita (Hyundai i20 R5), c'è da segnalare che il 30enne pilota siciliano non è entrato nella terza tappa nell'ultima speciale di Selonnet, e che ha visto compromessa la sua gara quando ha staccato una ruota nella quarta speciale di St Clément sur Durance il venerdì all'inizio della seconda tappa, perdendo così minuti importanti in classifica per poter rientrare in gara grazie al Super Rally. Stesso problema per l'esordiente al "Monte" Umberto Scandola, che nel terzo crono di Curbans venerdì mattina è finito contro un terrapieno, dopo che la sua Hyundai in una curva a sinistra ha fatto perno sulla ruota anteriore destra. Un'uscita di strada davvero incredibile e sfortunata quella del pilota veneto, che nel finale della terza tappa ha fatto segnare il 7° tempo in tutte le speciali tra le Wrc 3, riuscendo alla fine a portare a casa quattro punti grazie all'ottavo posto nella categoria conquistato dopo la terza tappa. ●


Miele-Beltrame **20°**


Scandola-D'Amore **70°**


Gino-Fappani **22°**


Brazzoli-Barone **38°**



Così al traguardo

Gara 1 del Mondiale Piloti e Costruttori
Monaco (Mc), 23-26 gennaio 2020

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	**Neuville-Gilsoul**	Hyundai i20 Wrc	B-B	**in 3.10'57"6**
2°	**Ogier-Ingrassia**	Toyota Yaris Wrc	F-F	**a 12"6**
3°	**Evans-Martin**	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	**a 14"3**
4°	**Lappi-Ferm**	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	**a 3'09"0**
5°	**Rovanpera-Halttunen**	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	**a 4'17"2**
6°	**Loeb-Elena**	Hyundai i20 Wrc	F-MC	**a 5'04"7**
7°	**Katsuta-Barritt**	Toyota Yaris Wrc	J-FIN	**a 11'27"9**
8°	**Suninen-Lehtinen**	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	**a 13'30"4**
9°	**Camilli-Buresi**	Citroen C3 R5	F-F	**a 13'42"2**
10°	**Ostberg-Eriksen**	Citroen C3 R5	S-S	**a 14'21"8**

PROVE SPECIALI VINTE: **Neuville** 9 (1 ex equo) su 16, **Ogier** (1 ex equo) ed **Evans** 4. **POWER STAGE:** 1. **Neuville** in 9'39"0; 2. **Ogier** a 0"0; 3. **Suninen** a 2"1; 4. **Evans** a 3"2; 5. **Lappi** a 6"2. **I PRINCIPALI RITIRI:** **Tanak** (uscita di strada) ps 4. **RALLY LEADER:** **Ogier** ps 1, **Neuville** da ps 2 a ps 3, **Evans** da ps 4 a ps 7, **Ogier** da ps 8 a ps 9, **Evans** ps 10, **Ogier** ps 11, **Evans** da ps 12 a ps 13, **Neuville** da ps 14 a ps 16.

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°	**Neuville**	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**30**
2°	**Ogier**	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**22**
3°	**Evans**	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**17**
4°	**Lappi**	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**13**
5°	**Rovanpera**	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**10**
6°	**Loeb**	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
7°	**Suninen**	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**7**
8°	**Katsuta**	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**6**
9°	**Camilli**	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2**
10°	**Suninen**	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**1**

Mondiale Costruttori

1°	**Hyundai**	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**35**
2°	**Toyota**	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**33**
3°	**MSport**	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**20**

Ostberg re in Wrc3

SULLA C3 R5 IL NORVEGESE È GRANDE PROTAGONISTA DELLA CATEGORIA

Vittoria della Citroen nella prima prova stagionale del mondiale Wrc 2, con il norvegese Mads Ostberg grande protagonista per tutto il week end al volante della Citroen C3 R5. Ostberg, che ha duellato per tutta la gara con il veloce connazionale Veiby in gara sulla Hyundai i20 R5 ufficiale. Nella seconda tappa Ostberg ha forato nella prima speciale perdendo oltre due minuti lasciando così la leadership a Veiby, che poi ha forato anche lui nel secondo passaggio a Curbans restituendo la testa della corsa al connazionale della Citroen, che non la mollava sino al termine approfittando anche di una toccata che costringeva lo stesso Veiby al ritiro nella tappa finale. A fine gara Ostberg all'arrivo al porto di Montecarlo era particolarmente soddisfatto. «*Eravamo venuti qui con l'obbiettivo di vincere e alla fine ce l'abbiamo fatta* – ha commentato –. *Siamo in testa al campionato e questo ci fa molto piacere. Sono stati importanti i cambi di assetto che ho effettuato a metà della terza tappa, da lì in poi la C3 è stata perfetta*». Il promettente pilota della FFSA Adrien Fourmaux ha concluso al secondo posto la sua gara d'esordio nel campionato del mondo Wrc 2 al volante di una Ford Fiesta R5 MkII della MSport. Alle sue spalle terzo si è classificato sulla seconda Hyundai ufficiale il russo Gryazin davanti alla seconda Fiesta della MSport affidata al britannico Yates, che si era fermato nella terza tappa. ●

WRC2

Classifica finale Wrc 2: 1. Ostberg-Eriksen (Citroen C3 R5) in 3.25'19"4; 2. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R5 MkII) a 3'31"4; 3. Gryazin-Fedorov (Hyundai i20 R5) a 5'25"6; 4. Yates-Morgan (Ford Fiesta R5 MkII) a 13'03"0. Campionato Wrc 2 classifica dopo la prima prova: 1. Ostberg 25 punti, 2. Fourmaux 18, 3. Gryazin 15, 5. Yates 12.

Camilli fa saltare il banco in **Wrc3**

BUONA LA PRIMA PER ERIC CHE HA REGALATO UNA BELLA VITTORIA ALLA CITROEN NELLA SFIDA D'APERTURA DELLA SERIE. ECCO COME

Buona la prima per Eric Camilli, che ha regalato alla Citroen la vittoria nella prova d'apertura del mondiale Wrc 3. Il pilota di Nizza navigato dall'ajaccino Buresi ha dominato in lungo e in largo vincendo ben 8 delle prime 10 prove speciali. Molto bene anche la Citroen C3 R5 che ha monopolizzato le prime quattro posizioni in classifica, con subito alle spalle di Camilli un trio francese composto da Ciamin, Bonato e Rossel. Una dimostrazione di forza davvero impressionante quella della casa transalpina e dei suoi piloti, con l'olandese Munster (Skoda Fabia R5) che ha chiuso quinto davanti al nostro00 Brazzoli (Skoda Fabia R5) che insieme a Scandola ha chiuso nei punti. Da segnalare a riguardo che sia Scandola che Nobre avendo terminato la terza tappa in nona e decima posizione di Wrc 3, pur non avendo partecipato alla tappa finale essendosi classificati alla fine della terza oltre la 60a posizione assoluta, sono finiti come da regolamento a punti nel campionato. Ovviamente soddisfatto all'arrivo di Montecarlo era il vincitore Eric Camilli. *«La C3 è andata benissimo per tutta la corsa* – ha commentato il 32enne driver della Citroen – *e sin dall'inizio abbiamo preso il largo cercando di amministrare la nostra gara e di portare a casa questa importante vittoria»*. ●

WRC3

Classifica finale Wrc 3: 1. Camilli-Buresi in 3.24'39"8; 2. Ciamin-Roche a 1'21"8; 3.Bonato-Boulloud a 2'03"8; 4. Rossel-Fulcrand a 2'38"0; 5. Munster-Louka (Skoda Fabia R5) a 3'19"8; 6. Brazzoli-Barone (Skoda Fabia R5) a 43'39"7; 7. Diaz-Sanjuan (Skoda Fabia R5) a 51'40"2; 8. Scandola-D'Amore (Hyundai i20 R5) a 1.02'31"6; 9. Nobre-Morales (Skoda Fabia R5) a 1.08'52"4 (tutti gli altri su Citroen C3 R5).
Campionato Wrc 3 classifica dopo la prima prova: 1. Camilli 25 punti, 2. Ciamin 18, 3. Bonato 15, 4. Rossel 12, 5. Munster 10, 6. Brazzoli 8, 7. Diaz 6, 8. Scandola 4, 9. Nobre 1.



GAP
Non è ancora certo se la prossima stagione il Montecarlo farà tappa a Gap, visto che Ogier si ritirerà a fine stagione. Gli amministratori della città alpina ne stanno parlando con gli organizzatori monegaschi, che però in alternativa stanno seriamente pensando di allestire tutta la gara a Montecarlo, c'è l'idea di un service park a La Turbie. Il ritorno nell'Ardéche a Valence è infatti previsto non prima del 2022, anno in cui esordiranno le nuove Wrc ibride.

RICOGNITORI
Anche quest'anno al "Monte" hanno giocato un ruolo importante i ricognitori, con Simon Jean Joseph che ha verificato ancora una volta le note di Ogier, così come Neuville si è stavolta affidato a Dani Sordo, perché Bruno Thiry si è ammalato proprio alla vigilia della gara. A seguire quelle di Loeb c'era il fido Patrick Magaud, Tanak da Martin Kangur, Evans dal padre Gwyndaf, Rovanpera da Mikko Hirvonen.

SOLBERG
Oliver Solberg era al via del suo primo Rally di Montecarlo su una VW Polo R5. Il 18enne figlio di Petter dopo aver chiuso 8° la seconda tappa tra le vetture R5, nella terza giornata è retrocesso in 19a posizione dopo una foratura nel primo passaggio a La Bréole-Selonnet. Poi nella tappa finale Oliver ha chiuso la sua gara in 25a posizione assoluta e 16° tra le R5.

PIENONE DI PUBBLICO
Anche quest'anno si è visto al Montecarlo il pubblico delle grandi occasioni, soprattutto il venerdì ed il sabato nelle ps intorno a Gap. Gli appassionati locali hanno voluto così manifestare il loro tifo per l'idolo locale Ogier, che per fine anno ha annunciato il suo ritiro dai rally, non si era mai vista così tanta gente al service park come venerdì sera. La scelta di far partire di nuovo la gara da Montecarlo, invece costretto a raggiungere giovedì mattina il Principato di Monaco distante circa 300 km, per poi fare di nuovo ritorno a Gap la sera, un vero tour de force. Non era bello invece domenica vedere ancora il porto di Montecarlo privo dei van delle assistenze, i team erano infatti tutti chiusi nei loro hotel a seguire la corsa, tutt'altra musica rispetto al passato.



Arabia felice

LA NUOVA LOCATION DELLA DAKAR PIACE PER LA VARIETÀ DI PAESAGGI E GLI SBOCCHI ECONOMICI. MA OCCORRE ESTENDERE IL PERCORSO AI PAESI CONFINANTI E ABBASSARE IL RITMO DI GARA

di Maria Guidotti

«Il Sud dell'Algeria è sempre stato il mio riferimento per la bellezza dei paesaggi, ma devo dire che l'Arabia Saudita offre degli scorci due volte più belli». A parlare è Stephane Peterhansel, uno che di Dakar se ne intende con 13 vittorie (7 in auto e 6 in moto) e ben 31 partecipazioni. Sempre al via dal 1988, Mr. Dakar ha espresso grande soddisfazione per il percorso di questa prima edizione in Medio Oriente che inaugura un nuovo corso del rally più leggendario al mondo. «Canyon, oueds (letti di fiumi), sabbia e dune a perdita d'occhio. Questo Paese offre un'incredibile varietà di paesaggi - ha dichiarato Peterhansel il giorno di riposo a Riyadh - i miei complimenti all'organizzazione. Abbiamo ritrovato lo spirito dell'Africa ed è bellissimo guidare su queste piste in spazi aperti con la mia Mini due ruote motrici».

Lo scenario è piaciuto molto

L'Arabia Saudita, un vasto territorio grande sette volte l'Italia, ma popolato da soli 31 milioni di abitanti, concentrati per la maggior parte nelle poche città, è piaciuta molto come scenario del raid. I concorrenti, molti dei quali nostalgici dell'Africa, si sono innamorati dei paesaggi arabi, remoti quanto sconosciuti al turismo. Le incredibili formazioni rocciose del Nord al confine con la Giordania, così come gli sconfinati spazi aperti della parte centrale e meridionale che ospita l'"Empty Quarter", il più grande deserto di sabbia al mondo, hanno offerto a David Castera, una sorta di foglio bianco su cui disegnare il percorso di gara. «Siamo partiti dallo studio del territorio - racconta il neodirettore del raid - rispetto al Sud America è stato molto più facile tradurre in pratica il percorso studiato sulla carta. Abbiamo concepito le tappe con un livello crescente di difficoltà. La prima settimana è insuperabile a livello di paesaggi. Il terreno roccioso ha aggiunto pepe alla competizione, mentre la consegna dei road book al mattino ha riportato la navigazione in primo piano. Nella



FRECCE DEL DESERTO
Nella nuova location dell'Arabia Saudita, dopo 11 anni di Sudamerica, la Dakar non ha perso lo smalto e si è rivelata altamente spettacolare con la vittoria che è andata a Sainz

seconda settimana abbiamo iniziato ad esplorare l'"Empty Quarter", un'incredibile distesa di dune. Il paesaggio ricorda molto la Mauritania, spazi aperti, tanto fuoripista e navigazione a CAP».

La nuova Dakar piace anche a Sainz

Anche Carlos Sainz, vincitore per la terza volta in carriera del Grande Raid, si è espresso a favore. «Dopo 11 anni in Sudamerica era giunto il momento di cambiare. L'Arabia, sconosciuta ai più, era un terreno vergine da cui ripartire. La novità ha aggiunto una componente di imprevedibilità alla sfida». Parole di elogio arrivano anche dal patron dello squadrone Mini X-raid, che di Dakar ne può vantare ben 30. «Desidero fare i miei complimenti all'organizzazione - ha dichiarato Sven Quandt - in soli otto mesi hanno fatto un lavoro egregio. Il cambio di continente ha creato nuovo interesse». I vantaggi dell'approdo del rally in Medio Oriente sono infatti da vedersi in un quadro molto più ampio. L'Arabia Saudita diventa così l'avamposto degli interessi di tutta la Regione. La scritta Bahrain campeggia, enorme, sulle Mini del Team X-Raid e sulle tute dei campioni Carlos Sainz e Stephane Peterhansel. «Siamo orgogliosi di avere al nostro fianco un partner come Bahrain - sottolinea ancora Quandt, - un Paese che si distingue per il prezioso supporto nel Motorsports e nell'industria Automotive, organizzando, sviluppando e sostenendo il successo di eventi sportivi ai massimi livelli». La partnership con il Team Mini X-Raid corona infatti un impegno importante del Bahrain nel mondo dello sport che spazia dagli investimenti nel Gruppo McLaren al Circuito Internazionale del Bahrain che nel 2004 ha ospitato la prima gara di F.1 della Regione, oggi presente anche ad Abu Dhabi, la MotoGP in Qatar e nel 2023 anche in Arabia. Non è un caso, inoltre, che l'italiana OMP abbia scelto il Bahrain come sede regionale, mentre Bell Racing, che protegge con i suoi caschi tutti i campioni di Formula Uno, ha stabilito la produzione e il centro R&D proprio a Sakhir.



A CACCIA DI SAINZ
Al Attiyah e Peterhansel, sotto, si sono dovuti accontentare di salire alle spalle di Sainz nella nuova Dakar che ha trovato una nuova culla in Arabia Saudita

Ottime opportunità economiche

Le opportunità economiche che l'Arabia può offrire non fanno gola solo ai grandi. Sulla fiancata dei camion dell'italianissimo Team Orobica spicca la scritta "Vision 2030", il programma di sviluppo socio-economico promosso dal principe ereditario saudita Mohammad bin Salman. *«L'Arabia Saudita offre dei risvolti molto interessanti»*, racconta Giuseppe Fortuna, titolare della Valfer – *che opera nel settore della lavorazione e distribuzione di prodotti siderurgici - e Presidente di Confindustria Vicenza, «Insieme a Giulio Verzelletti, Paolo Calabria e Loris Calubini abbiamo progettato e costruito un prototipo di camion che ha chiuso 27° della categoria. Dopo la sfida della PandaKar, salita sul podio a Buenos Aires nel 2017, avevamo bisogno di nuovi stimoli, così abbiamo pensato a creare un camion da corsa. Lo scopo principale è quello sportivo, ma lavorando nel settore siderurgico, sia io che Paolo Calabria* (che lavora nell' acciaio con la Cmc), *con questo progetto volevamo dimostrare l'eccellenza dell'industria italiana ed allacciare relazioni con ditte saudite»*.

Non solo rose e fiori

Ma i pareri circa l'edizione 2020 del rally non sono stati tutti concordi ed il malcontento è cresciuto soprattutto nella seconda settimana di gara, caratterizzata da un ritmo infernale ritenuto da tutti estremamente pericoloso. Gli organizzatori avevano annunciato un percorso caratterizzato dal 75% di sabbia. In realtà la sabbia, ma soprattutto la polvere, tanta polvere, non è mancata. Sorprendentemente sono mancate le dune.

Una sfida poco fisica

«Il Dakar di questo anno è stato velocissimo e assolutamente poco fisico - ha dichiarato la multicampionessa spagnola Laia Sanz, sempre molto attenta e analitica - *è la prima volta in dieci anni che invece di perdere peso, ho preso chili! Sicuramente ha influito la temperatura, nettamente più bassa rispetto al Sud America, ma la seconda settimana ha visto poca navigazione e piste pericolosissime da affrontare a gas spalancato. Vedevamo le dune in lontananza, ma non ci siamo entrati veramente. Una vera delusione. Così non è divertente, anzi si rischia la vita. Dopo la morte di Paulo Goncalves (pilota portoghese quarantenne del team ufficiale Hero), l'unico obiettivo era portare a casa la pelle»*. Il parere di Laia è stato condiviso da tanti altri motociclisti, tra questi anche i nostri Maurizio Gerini (20° della generale e 11° di tappa) e Jacopo Cerutti, (22° della generale e 13° il miglior piazzamento di tappa). *«Stavamo facendo un'ottima gara e potevamo chiudere nei primi 15, ma l'incidente di Paulo alla tappa 7 ci ha segnato* - racconta Cerutti - *da quel momento la classifica ha perso di significato, occorreva arrivare alla fine sani e salvi»*. Con la morte dell'olandese Edwin Straver, la settimana do-









po il rally, a seguito dei traumi riportati nell'incidente di gara, i morti purtroppo quest'anno solo saliti a due.

Ridimensionato il senso d'avventura

Quanto al percorso, limitare la gara ad un solo paese, ha ridimensionato il senso di avventura. Terzo e sul podio con Giacomo Vismara nel 2005, Claudio Bellina ha conosciuto i tre capitoli della Dakar quando si correva in Africa, in America Latina e quest'anno in Arabia Saudita. *«I paesaggi della prima settimana sono stati molto belli, ma questo non basta* - ha dichiarato Bellina del team ItalTrans, 21° della generale nei camion - *La Dakar è per definizione una gara itinerante. Quando correvamo in Africa, ogni due giorni cambiavamo Stato, era l'avventura. Sinceramente trovo limitante e ripetitivo un percorso di 12 giorni e 7.000 chilometri nello stesso Paese. Lo era stato nel 2019, con l'edizione 100 per cento Perù, lo è stato quest'anno. Non vedo interessante da un punto di visto sportivo restare 5 anni (questo il contratto in essere degli organizzatori) in Arabia Saudita".* *«Manca assolutamente il calore della gente* - aggiunge Giulio Minelli, copilota di Bellina con ben 20 Dakar alle spalle - *il fascino dell'Africa non ha paragoni, per i paesaggi e le popolazioni incontrate, ma il Sud America ci aveva abituati ad un bagno di folla incredibile. Ricordo il cordone umano di 23 chilometri che ha accompagnato la carovana della Dakar a La Paz. In Arabia Saudita corriamo praticamente da soli».*

E adesso Casterà guarda già al futuro

Il neodirettore della Dakar, David Castera, ascolta le critiche e pensa già a come migliorare il rally per il prossimo anno. La prospettiva è estendere quanto prima il rally ai paesi confinanti, forse Oman o Yemen, mantenendo centrale il ruolo dell'Arabia, questa è stata l'idea sin dall'inizio. Quanto all'abbassamento del ritmo di gara, richiesto soprattutto dai motociclisti, sarà importante prendere provvedimenti. ●



Torno solo per **vincere**

FERNANDO ALONSO ANALIZZA LA SUA PRIMA ESPERIENZA ALLA DAKAR E GUARDA AVANTI: «DOVESSI CORRERE QUI ANCORA DETERMINANTE SARÀ LA PREPARAZIONE E LA SCELTA DEL MEZZO»

di Maria Guidotti

Libero e disponibile. Fernando Alonso ha chiuso 13° la sua prima Dakar e guarda avanti. Da grande campione qual è ogni volta alza l'asticella e fissa nuovi orizzonti. Un sogno nel cassetto? *«Vincere la Tripla Corona! Adesso che ho finito il raid più duro al mondo, mi concentrerò nella 500 Miglia di Indianapolis»*.

Con tanti contratti in scadenza al termine della stagione 2020, il due volte Campione del Mondo di Formula Uno si è svincolato dal contratto che lo legava alla McLaren in qualità di ambasciatore ed adesso potrà pianificare il suo rientro in Formula Uno nel 2021.

E La Dakar? Lo rivedremo al via il prossimo anno? Il sorriso al suo arrivo a Qiddiya, dove nel 2023 un circuito di Formula Uno prenderà il posto della distesa di polvere, tradiva una grande soddisfazione e la consapevolezza del campione. *«Non siamo venuti per passear, ma per cercare di vincere tappe. Se tornerò alla Dakar, sarà per vincere. Per questo servirà impostarla al meglio: con una preparazione precisa, scegliendo la squadra e la macchina migliore. In questa edizione, i buggy due ruote motrici si sono rivelati più competitivi»*. A 38 anni, il ruolo di rookie d'eccezione sta stretto a Fernando Alonso. La sua fame di trionfi è insaziabile, ed è questa la benzina che lo ha spinto a mettersi in gioco sulla strada non tracciata dei raid, così diversa dall'asfalto immacolato e prevedibile della Formula Uno. *«Dopo il Rally del Marocco ero preoccupato - confessa il due volte Campione del Mondo - non sapevo se il gap dai primi sarebbe stato di 20, 40 o 60 minuti su tappe di 500 km come alla Dakar. In realtà giorno dopo giorno ho acquisito fiducia ed ho iniziato a spingere»*.

Qualche errore di troppo - soprattutto il secondo giorno, quando ha danneggiato la sua Toyota Hilux, colpendo una pietra – lo hanno escluso dalle posizioni che contano nella generale, ma non gli hanno comunque impedito di mettersi in luce con un ottimo 2° piazzamento nella tappa 8. *«Dopo l'incidente alla seconda tappa che ci ha fatto perdere un'ora e mezzo, la priorità era finire. Questa gara è selvaggia. Non ho altre parole per definir-*



13° AL DEBUTTO
Al volante della Toyota Hilux e alla sua prima esperienza alla Dakar Alonso, in coppia con Coma, ha chiuso 13°

la. Selvaggio lo stile di guida, selvaggia la vita al bivacco. Volevo vivere quest'esperienza, era una mia sfida personale. Così mi sono messo a riparare la macchina con Marc (Coma, il suo navigatore), ho vissuto la tappa marathon, dormendo in uno scomodo lettino a castello. Ma anche questo fa parte dello spirito della corsa. È bella l'atmosfera di familiarità che regna tra i piloti. La soddisfazione è stata finire la prima Dakar, tanti ci provano, non tutti ci riescono Cosa ho imparato? Ogni giorno è una nuova avventura. Non ci sono mai due giorni uguali alla Dakar. Cambiano le difficoltà, la tipologia del terreno, hai l'incertezza del mezzo meccanico, puoi commettere errori di navigazione. Ci sono tanti fattori che rendono il rally così duro. Ma sono riuscito a terminare e sono contento. Ho avuto il supporto di buon team, devo ringraziare Marc ed il Team Toyota Gazoo. Non pensavo di essere così competitivo. Adesso mi sento pronto per qualsiasi disciplina motoristica».

Le Dakar c'est le Dakar. «*Mi è piaciuta l'avventura. È uno sport completo: c'è il fattore umano, il fatto che ti confronti da solo per tantissime ore con l'immensità della natura. Poi c'è la convivenza al bivacco. Un bell'ambiente. Infine la lotta. Nella tappa 11 siamo partiti 113° dopo l'errore fatto il giorno prima, quando ci siamo ribaltati. Abbiamo preso il via dopo i camion. Abbiamo attaccato in stile Le Mans. Avremo superato 60 macchine. È stata una vera odissea, passavamo nella polvere a destra e a sinistra. Alla fine abbiamo chiuso nella top 10! Questa è l'unica gara che dura due settimane. Anche la 24 Ore di Le Mans alla fine dura un giorno. Qui sono 12 estenuanti tappe dove tantissime cose possono succedere. È selvaggio!*».

Il due volte iridato di Formula Uno, non si vuole dare un voto in chiave Dakar. «*Essere competitivo è stata una grande soddisfazione. Volevo vivere il rally in tutte le sue sfacciature. Il risultato alla fine non cambia, vince solo uno. Lo consiglierei? Di sicuro. Se tornerò, sarà per vincere, ma non mi vedo come Carlos Sainz qui a 58 anni. Se vinco, mi pongo immediatamente una nuova sfida*». Fernando Alonso l'insaziabile. ●

Citroen scudetto postumo

ASSEGNATO ALLA CASA FRANCESE IL TITOLO TRICOLORE COSTRUTTORI 2019: SI CHIUDE COSÌ UNA LUNGA ISTRUTTORIA E UNA VICENDA PIÙ DA CRONACA NERA CHE DI SPORT

di Daniele Sgorbini



Citroën vincitrice del titolo Italiano Costruttori! È questo l'esito finale della lunga istruttoria, sportiva e giudiziaria, che ha preso avvio all'indomani del Tuscan Rewind, l'ultima prova del Tricolore 2019 che si era conclusa tra veleni e polemiche. Dunque se lo scudetto piloti, vinto da Giandomenico Basso dopo una stagione praticamente perfetta e un'ultima gara straordinaria non è mai stato in discussione, quello per i Costruttori è stato assegnato dalle carte bollate e dalla revisione della classifica finale della gara toscana, scaturita dal tempo "forfettario" assegnato a Luca Rossetti. In prima battuta – a dicembre – la Giunta Sportiva dell'Aci aveva pienamente convalidato il risultato della gara, rimarcando però come l'inchiesta rimanesse aperta e riservandosi di assumere ulteriori decisioni in merito, come poi è effettivamente avvenuto. La Procura Sportiva e la Giunta dell'Aci hanno riconosciuto l'esistenza di un fatto doloso accaduto ai danni di Luca Rossetti ed Eleonora Mori, l'equipaggio schierato ufficialmente da Citroën Italia, che durante l'ultima prova speciale a Montalcino patirono una foratura alla gomma anteriore sinistra subito giudicata sospetta. I due ebbero la lucidità e la freddezza di fermarsi immediatamente e di sostituire la gomma bucata, in modo da consegnarla quasi intatta ai commissari, che hanno così potuto esaminarla. Fin da subito era emerso che i fori presenti sullo pneumatico potevano essere compatibili con corpi estranei e da lì in poi l'indagine ha cercato con ogni mezzo di chiarire quale ne fosse l'origine. L'attenzione si è concentrata in modo particolare sulle immagini riprese dalla camera car a bordo della C3 R5 e dai filmati provenienti dalle altre vetture (Basso, Campedelli, Crugnola e Andreucci); è stato necessario un lavoro lungo e complesso per "ripulire" i frames interessati e cercare di comprendere cosa fossero realmente quelli che apparivano come "spuntoni" affioranti dal terreno. C'è voluto appunto del tempo, ma alla fine i dubbi sono stati dissipati. Nel caso di Rossetti la Giustizia Sportiva ha accertato che si è trattato di sabotaggio volto ad alterare il risultato sportivo ed è intervenuta di conseguenza, rettificando il tempo fatto segnare nel terzo e ultimo passaggio sulla Torrenieri – Castiglion del Bosco (17'13"5 il tempo calcolato) e riscrivendo così il risultato finale del rally, chiuso in questo modo dal "Rox" al terzo posto (in origine aveva finito 12. proprio per il tempo perso sull'ultima prova). Un risultato che permette in questo modo alla Citroën di raccogliere i punti necessari a far proprio il Costruttori, che con la classifica originaria del Tuscan sarebbe andato a Ford (anche se senza l'iscrizione obbligatoria sarebbe stata la Skoda ad aver conquistato più punti di tutti, ndr).

Altra cosa invece il caso di Simone Campedelli e della Orange 1, la cui posizione è stata valutata diversamente: "nessun interesse attuale e diretto" alla revisione della classifica per loro, non avendo terminato il rally e condotto la vettura in parco chiuso. Dopo la gara il pilota romagnolo (che a sua volta aveva forato nella sesta speciale) e il suo entourage avevano protestato rumorosamente sui social e dichiarato che l'uscita di strada dello stesso Campedelli nell'ultima speciale della gara era avvenuta a causa di un'altra foratura sospetta. Una tesi smentita però da altre prove (pro-



ROBE DA CHIODI
Con la revisione della classifica dell'ultima gara del Cir al Tuscan Rewind Rossetti-Mori chiudono al terzo posto e consegnato così il titolo tricolore Costruttori alla Citroen

prio alla vigilia della prima audizione in Procura era spuntato sul web un video amatoriale che dimostrava come in realtà non vi fosse alcuna foratura, ndr) e da ulteriori testimonianze.
Una matassa complessa e difficile da districare insomma, che ha richiesto tempo e prudenza. Come avevamo sottolineato sin da subito, i fatti del Tuscan erano piuttosto diversi da quello del San Martino di Castrozza 2012, soprattutto perché allora un commissario di gara raccolse direttamente le prove (leggi i chiodi) del sabotaggio a Scandola. Qui non c'erano testimoni diretti ed è stato necessario condurre un'indagine più articolata, cercando da un lato di tutelare l'interesse di chi è stato realmente danneggiato e dall'altro di non riscrivere totalmente il verdetto sportivo, che per quanto riguardava il titolo piloti era stato comunque chiaro e netto. Di certo – comunque la si legga – si tratta di una pagina nerissima per il rallismo italiano. Il tema degli atti delinquenziali e vandalici nelle gare è stato affrontato anche durante la prima riunione della Commissione Rally, svoltasi a Roma a metà gennaio, dove il presidente Daniele Settimo ha parlato di uno studio approfondito che porterà alla formulazione di una proposta normativa da sottoporre prossimamente alla Giunta. Basterà per voltare definitivamente pagina? ●

Aston fuga dal DTM

DOPO UNA SOLA STAGIONE LA CASA DI GAYDON LASCIA LA SERIE. PATRON BERGER CORRE AI RIPARI. ECCO COME

di Alessandro Gargantini

Niente trucchetti da 007, come quando Roger Moore nei panni di James Bond sollevava una cortina di fumo e la sua Aston Martin DB5 improvvisamente spariva dal mirino dei suoi inseguitori. Quest'anno le Aston Martin scompariranno dal DTM dopo una sola stagione a causa del problematico rapporto tra la svizzera R-Motorsport, la scuderia iscritta alla serie, e la tedesca HWA, che gestiva l'aspetto motoristico e una fetta di operations in circuito. Dopo una stagione spesa in un continuo inseguimento a Audi e BMW, la vetture della Casa di Gaydon rimarranno dunque ferme sui cavalletti in attesa che si chiudano le vertenze tra le due parti in disputa. Le Vantage DTM, ufficialmente per preparare la stagione 2020, non erano volate in Giappone per disputare la Dream Race dello scorso novembre al Fuji, quando il DTM e il Super GT hanno disputato una vera corsa in comune e che avrà concreti sviluppi in futuro. Delle divergenze tra R-Motorsport e HWA se ne parla da molto tempo, già lo scorso mese di settembre erano circolate delle voci che volevano la R-Motorsport in trattativa con Audi, Honda e BMW per reperire un nuovo propulsore. Alla fine, la scelta era stata anche compiuta a favore dell'unità della casa di Monaco, ma problemi compatibilità tra il propulsore tedesco e la struttura dell'impianto di raffreddamento delle Vantage aveva impedito la finalizzazione degli accordi. Ovvio quindi, date le trattative legate al propulsore delle vetture inglesi, che Audi e BMW fossero perfettamente a conoscenza del rischio di non vedere le Aston Martin al via della stagione 2020 ed abbiano preparato un piano di recovery, per una stagione, che prevede il proseguimento del campionato con due sole Case, con l'accordo di schierare anche una macchina un più ciascuna, quella di scorta. Le vetture del DTM nella prossima stagione dovrebbero quindi, nel peggiore dei casi, passare da 18 a 16. Alla notizia della chiusura del programma della Aston Martin nel DTM hanno fatto seguito le dichiarazioni di Helmut Marko, che ha annunciato che il futuro della categoria non sarebbe in bilico perché il numero uno della ITR Gerhard Berger si è assicurato l'arrivo di una Casa del Sol Levante.

> LA ITR È IN TRATTATIVA CON DIVERSI TEAM E COSTRUTTORI. ANCHE LA STAGIONE 2020 SARÀ MOLTO ATTRAENTE
>
> DIETER GASS

Mancano tre mesi all'inizio della serie, previsto a Zolder il prossimo 29 di aprile, ma la sensazione è che nei prossimi novanta giorni i colpi di scena non mancheranno. Intanto, è arrivato il comunicato del boss dell' Audi Dieter Gass, che ha chiarito la posizione della Casa degli Anelli. "La ITR, società organizzatrice del DTM, in questo momento è in trattativa con diversi team e costruttori. Sappiamo che non è facile in tempi così stretti portare nuove forze, ma siamo certi che il campionato 2020 avrà una composizione molto attraente". Secondo voci che abbiamo raccolto in Germania, Berger si trova in questi giorni in Giappone con l'obiettivo di vincere una resistenza delle Case del Sol Levante nel scendere in pista nel DTM affidandosi a strutture private. Le nuove auto del Super GT, Honda, Lexus e Nissan, sono in totale compliance con il regolamento Class One adottato nel DTM, ma la possibilità di vederle di scena in Europa è legata ancora una volta alle capacità persuasive di Berger. Senza la sua figura, fondamentale nel 2019 per l'arrivo dell'Aston Martin, la sensazione è che la categoria avrebbe già alzato da mesi bandiera bianca.

Ancora una volta, il circus del DTM si aggrappa al suo uomo più forte nel momento della difficoltà. Sperando che l'ex pilota della Scuderia Ferrari sfoderi il secondo colpo da maestro. ●





VERSO UN DTM DIVERSO
Sotto l'Aston Martin che nella passata stagione ha corso in DTM. A destra il patron della serie Berger

Donne, motori e... reggaton!

DAL PALCOSCENICO ALLE PISTE, L'INVERNO A TUTTO GAS DI YULLA E SAIDA HABIBI

Pare essere davvero "rovente" questo inverno. Non solo per le temperature anomale che hanno caratterizzato la fine del 2019, ma per il connubio tra motori, bellezza e musica che caratterizza l'incontro tra due stelle dello "shobiz" come la cantante **Yulla** e la neo "**Miss Grand Prix**" **Saida Habibi**. Un binomio nato sul palco della finale del concorso nazionale organizzato dalla **Claudio Marastoni Communication** con Saida incoronata nuova "Miss Grand Prix" e Yulla protagonista di un'esibizione live che ha scatenato il numeroso pubblico presente. Il nuovo singolo dell'artista emiliana, "**Modela**" sta riscuotendo grande successo con passaggi a ripetizione nelle principali emittenti radiofoniche e un videclip che, in poco tempo, ha mandato in tilt il popolo di Youtube.



Yulla alla ribalta con il nuovo singolo "Modela"



Saida Habibi
"Miss Grand Prix 2019"

"Modella" già dal titolo segna un altro punto di incontro tra Yulla e Saida Habibi. Nata a Mercatello, in provincia di Pesaro Urbino, Saida in pochi mesi ha conquistato la ribalta imponendosi nel mondo della moda, dello spettacolo e dello sport. Soprattutto in ambito motoristico la bella 22enne (nata e cresciuta a pochi km di distanza dalla Tavullia di Valentino Rossi), si sta affermando come una miss competente e perfettamente a suo agio tra i bolidi a due e quattro ruote. Al recente Eicma2019 di Milano Saida è stata tra le più fotografate dai numerosi appassionati. Per lei e Yulla confermato quindi un inverno di grandi appuntamenti, tra concerti, presentazioni e partecipazioni ai tanti eventi che, in Italia, uniscono donne e motori. Nel segno di Miss Grand Prix, Yulla e Saida viaggiano a tutto gas dal palco alle passerelle.

Informazione pubblicitaria



Cadillac imperatrice

di Diego Fundaró

TERZO SUCCESSO PER LA SQUADRA DI WAYNE TAYLOR, COL PROTOTIPO BY DALLARA AL TOP PER LA QUARTA VOLTA CONSECUTIVA. STAVOLTA CON DIXON, BRISCOE, VAN DER ZANDE E KOBAYASHI A COMPORRE UN EQUIPAGGIO BILANCIATO E PERFETTO

di Diego Fundaró

Terzo successo su quattro partecipazioni per la Cadillac by Dallara del Wayne Taylor Racing. Un risultato eccezionale per la squadra dell'ex pilota sudafricano e del suo socio Max Angelelli, che si aggiunge a quelli del 2017 e del 2019 a dimostrare quanto la 24 Ore di Daytona sia ormai terra di conquista per il team di Indianapolis, che in questa occasione ha anche segnato il nuovo record sulla distanza, con 833 giri compiuti; ma se squadra e vettura sono rimaste le stesse, quelli che sono cambiati nel corso degli anni sono stati i piloti. Kobayashi-Van der Zande-Dixon-Briscoe si sono quindi rivelati all'altezza degli illustri predecessori (Alonso su tutti, ma anche gli stessi fratelli Taylor figli di Wayne fino allo stesso Angelelli), a dimostrazione che la squadra sa sempre scegliere i migliori sulla piazza (merito di Max) e riesce a metterli sempre nelle condizioni ideali per farli rendere al massimo (merito di Wayne e della sua gestione "familiare" del team). Oltre alla prestazione dei piloti, ciò che è apparso chiaro fin dall'inizio è stata la superiorità della #10 durante tutto l'arco di una 24 ore a strappi, con le prime cinque a pieno ritmo, tre fasi di Full Course Yellow tra la 6° e la 12° ora ed una notte particolarmente tranquilla, dove è stato stabilito il nuovo record assoluto di corsa libera (oltre 7 ore "Green"). Poi, tra la 19° e 20°ora, altre tre FCY hanno rimescolato le carte, permettendo a chi aveva, per errori o sfortuna, perso il contatto con i primi e regalando al finale una sorta di gara sprint di 4

WAYNE TAYLOR RACING TEAM FANTASTICO

Terza vittoria negli ultimi quattro anni per il team di Wayne Taylor, con l'equipaggio composto da Dixon, Kobayashi, van der Zande e Briscoe al volante del prototipo Cadillac, al quarto successo complessivo nella classicissima gara



ore, dove due Cadillac e due Mazda si sono ritrovate a giocarsi la vittoria. Ma il Wayne Taylor Racing è sempre riuscito a portare la gara dalla sua parte, anche nelle situazioni avverse. Come durante la quarta fase di "caution", che sembrava potesse minare le ambizioni di vittoria della #10, fino a quel momento in testa per gran parte delle oltre 18 ore di gara. All'uscita della pit lane Briscoe ignorava il semaforo rosso e si accodava al gruppo che in quel momento stava transitando. L'errore del pilota australiano costava uno stop and go di 1 minuto, che retrocedeva la Cadillac #10 staccata di un giro dalla gemella #5 di Duval. La successiva safety car, entrata a inizio della 20° ora per un principio d'incendio sulla Lamborghini di Christina Nielsen, consentiva a Briscoe di rientrare nel giro dei primi e di tornare in lizza, grazie alla scelta del team di non rientrare per un pit stop. Con le bandiere verdi l'australiano si faceva perdonare, riportando velocemente la nera #10 al comando grazie ad un passo tornato insostenibile per tutti, oltre alla capacità di risparmiare carburante, come dimostra il suo ultimo stint di 23 giri, contro i 22 di Bourdais ed i 21 di Nunez. Era proprio Briscoe a raccontare il suo ultimo stint: *«Sono ripartito dalla pit lane tenendo soprattutto gli occhi sugli specchietti, per essere sicuro che non sopraggiungesse nessuno. Non mi aspettavo il semaforo rosso in quella situazione e non l'ho proprio visto, ma è stato un mio errore. Fortunatamente le successive caution mi hanno permesso di recuperare velocemente. Il team ha fatto un lavoro eccezionale, in particolare durante la notte, quando abbiamo risparmiato gomme con i doppi stint. Siamo stati i più veloci in ogni condizione di temperatura, merito di un assetto perfetto che ha reso la macchina velocissima e fantastica da guidare»*. E' quindi stato riservato a Kobayashi il compito di portare la vettura fino alla bandiera a scacchi: una sorta di premio per il pilota giapponese, capace fare la differenza nel suo primo turno di guida, quando a suon di sorpassi aveva portato la #10 al comando al termine della terza ora, con una spettacolare staccata sulla Mazda di Nunez. Ma non sono stati da meno anche Van der Zande, velocissimo nella notte e Dixon, solido nei suoi turni, a completare una grande prova di squadra.

Onore anche per la Mazda di Joest

A podio hanno chiuso la Mazda di Jarvis-Nunez-Pla, partita dalla pole ed al comando nelle prime tre ore di gara e la Cadillac di Barbosa-Bourdais-Duval, protagonista di una corsa regolare che l'ha anche portata in testa al mattino. Male invece l'attesa Cadillac del Whelen, rimasta senza la seconda marcia nella notte e le Acura del team Penske, già in difficoltà in qualifica quando Ricky Taylor era stato protagonista di un incidente alla Bus Stop. Proprio la #7 è stata messa fuori dai giochi dalla manovra suicida della Mazda di Tincknell, che dopo 3h30 proprio nello stesso punto ha spedito contro le barriere Castroneves, mentre la #6 di Montoya-Cameron-Pagenaud ha chiuso quarta staccata di 4 giri.

Lmp2 con DragonSpeed al top

In LmP2 la battaglia ristretta a soli cinque team, tutti su Oreca, è stata vinta dal DragonSpeed grazie a Hedman-Hanley-Braun-Newey, balzati in testa nel corso della 18° ora.
Fino a quel momento era stata sempre in testa la vettura del PR1 Mathiasen, con la futura vincitrice rimasta sempre a vista. Ma un problema alla sospensione posteriore destra costringeva Ben Keating ad un rientro in pit lane, dove si è resa necessaria la sostituzione di un tirante che ha portato alla perdita di 3 giri. La classifica di categoria si è decisa in quel momento e le ultime sei ore si sono trasformate in una passerella per la #81 con i colori del mitico Evel Knievel.



In GTLM la Bmw M8 concede il bis e fa festa

Dopo il successo nel diluvio dello scorso anno, la Bmw M8 ha consesso il bis anche con l'asciutto, andando a conquistare la vittoria in GtLm con la #24 di Krohn-Edwards-Mostert-Farfus, con proprio il giovane americano, lo scorso anno in equipaggio con Zanardi, ad andare a tagliare vittorioso il traguardo. Krohn ha preceduto di una manciata di secondi le due 911 Rsr di Bamber e Tandy, rimaste in lotta per la vittoria fino agli ultimi due pit stop, dopo i quali la Bmw nera ha preso un vantaggio divenuto poi incolmabile per le Porsche, che hanno dovuto accontentarsi del doppio podio alla prima uscita americana della Rsr versione 2019. Delusione totale invece sul fronte Ferrari, dove la 488 di Pier Guidi-Rigon-Serra-Calado si è ritirata ad 1h20' dal termine, dopo che un paio di forature ed una penalità rimediata dal pilota inglese avevano spinto indietro la Rossa #62, mai comunque competitiva nel passo gara e rimasta ancora nel giro dei primi solo grazie alle tre fasi di bandiere gialle arrivate al mattino. Il Bop arrivato prima della gara ha fortemente penalizzato la Ferrari di Risi che era stata la più veloce ai test. 5,3 cavalli tolti su tutti i livelli di regime, un aumento di 4 gradi dell'ala posteriore ed un litro in meno di benzina nel serbatoio hanno frenato la #62, risultata già di un secondo più lenta in qualifica rispetto ai Roar. Esattamente l'opposto di ciò che si è visto con le Porsche, dove l'aggiunta di 10 kg al peso minimo ha invece paradossalmente dato una spinta in più: sempre le più veloci in ogni sessione, le 911 RSR-19 in qualifica sono state capaci di abbassare i tempi del Roar quasi di mezzo secondo, segno evidente che ai test non tutto il potenziale delle Gt tedesche fosse stato mostrato e che la commissione tecnica Imsa non ha saputo leggere bene la situazione, adottando diversi pesi e diverse misure. E di questa disparità alla fine ha goduto proprio la Bmw, non a caso vettura presa come riferimento per il B.o.P. e decisamente la più veloce nei lunghi tratti dell'ovale, cruciali per effettuare i sorpassi. La Gt bavarese ha ottenuto il suo miglior giro al mattino quando era già in bagarre con le Porsche, circa mezzo secondo più veloce del miglior crono della Ferrari di Risi, ottenuto alla notte in condizioni ideali. Troppo, anche per un equipaggio top come quello schierato dal Cavallino. Un'altra protagonista attesa era la Corvette C8 R, alla prima uscita ufficiale. La nuova Gt a motore centrale ha mostrato un ottimo potenziale, come dimostra il quarto posto della #3 ed alcuni problemi di gioventù, come la perdita d'olio che costretto a ben otto ore nel garage la #4. Ma la macchina sembra davvero essere nata bene. ●

BMW E DRAGONSPEED AL TOP NELE CLASSI

Sopra, la Ferrari con Rigon in equipaggio è finita settima in GTLM: la vediamo qui all'interno della Bmw M8 con Edwards al volante. Nell'altra pagina, in alto, una delle Acura, la cui miglior vettura è finita appena fuori dalla zona podio, con l'equipaggio di Montoya al quarto posto e, a destra, la Oreca by DragonSpeed al top in Lmp2





AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. van der Zande-Briscoe-Dixon-Kobayashi (Cadillac DPi) 833 giri in 24.00'33"494 alla media di 198,776 km/h; 2. Jarvis-Nunez-Pla (Mazda DPi) a 1'05.426; 3. Bourdais-Duval-Barbosa (Cadillac DPi) a 1'25.585; 4. Cameron-Pagenaud-Montoya (Acura DPi) a 5 giri; 5. Piedrahita-Leist-Miller-Vautier (Cadillac DPi) a 8 giri; 6. Bomarito-Tincknell-Hunter-Reay (Mazda DPi) a 11 giri; 7. Conway-Derani-Albuquerque-Nasr (Cadillac DPi) a 12 giri; 8. Taylor-Castroneves-Rossi (Acura DPi) a 22 giri; 9. Hanley-Hedman-Braun-Newey (ORECA LMP2 07) a 22 giri; 10. Keating-Trummer-Boulle-Aubry (ORECA LMP2 07) a 24 giri; 11. Tilley-Merriman-Lewis-Minassian (ORECA LMP2 07) a 33 giri; 12. Dalziel-Hansson-Farano-Lapierre (ORECA LMP2 07) a 35 giri; 13. Edwards-Farfus-Mostert-Krohn (BMW M8 GTE) a 47 giri; 14. Vanthoor-Bamber-Jaminet (Porsche 911 RSR - 19) a 47 giri; 15. Campbell-Tandy-Makowiecki (Porsche 911 RSR - 19) a 47 giri; 16. García-Taylor-Catsburg (Chevrolet Corvette C8.R) a 48 giri; 17. De Phillippi-Eng-Spengler-Herta (BMW M8 GTE) a 61 giri; 18. Snow-Sellers-Lewis-Caldarelli (Lamborghini Huracan GT3) a 68 giri; 19. Potter-Lally-Pumpelly-Mapelli (Lamborghini Huracan GT3) a 68 giri; 20. Bortolotti-Ineichen-Morad-Vanthoor (Audi R8 LMS GT3) a 69 giri; 21. Hardwick-Long-Imperato-Bachler (Porsche 911 GT3 R) a 69 giri; 22. Pappas-Bleekemolen-Müller-Estep (Porsche 911 GT3 R) a 70 giri; 23. Foley-Klingmann-Auberlen-Machavern (BMW M6 GT3) a 70 giri; 24. MacNeil-Vilander-Westphal-Balzan (Ferrari 488 GTE) a 70 giri; 25. Parente-Goikhberg-Hindman-Allmendinger (Acura NSX GT3) a 71 giri; 26. Chase-Hawksworth-De Quesada-Busch (Lexus RC F GT3) a 76 giri; 27. Cassels-R. Masson-K. Masson-Yount (ORECA LMP2 07) a 77 giri; 28. Farnbacher-McMurry-Michimi-Gounon (Acura NSX GT3) a 86 giri; 29. Aschenbach-Keating-Robinson-Fraga (Mercedes-AMG GT3) a 93 giri; 30. Calado-P.Guidi-Serra-Rigon (Ferrari 488 GTE) a 95 giri; 31. Montecalvo-van Gisbergen-Telitz-Bell (Lexus RC F GT3) a 105 giri; 32. Olsen-Robichon-Kern-Pilet (Porsche 911 GT3 R) a 117 giri; 33. Heistand-Schothorst-Perera-Costa (Lamborghini Huracan GT3) a 200 giri; 34. Gdovic-Lux-Kvamme-Hoggard (Lamborghini Huracan GT3) a 225 giri; 35. Nielsen-Legge-Calderón-Frey (Lamborghini Huracan GT3); 36. Gavin-Milner-Fässler (Chevrolet Corvette C8.R); 37. Lamy-Gunn-Lauda-Watson (Aston Martin Vantage GT3); 38. James-Thiim-De Angelis-Riberas (Aston Martin Vantage GT3).

Giro più veloce: van der Zande in 1'34"652 alla media di 217,907 km/h.



Lambo terzo gol!

E CON QUESTO SONO TRE I SUCCESSI CONSECUTIVI, CON TANTO DI DOPPIETTA INOLTRE CALDARELLI, MAPELLI E BORTOLOTTI (AUDI) GIOISCONO IN TOP THREE!

La **Lamborghini** ormai ci ha preso gusto ed a Daytona ha calato il terzo successo consecutivo, con tanto di doppietta. Questa volta è stato grazie alla Huracan #48 del Paul Miller Racing che Caldarelli-Snow-Sellers-Lewis si sono portati a casa il Rolex Daytona destinato ai vincitori, con la Grt Magnus di Mapelli-Lally-Pumpelly-Potter a completare un trionfo maturato nelle ultime due ore di gara, quando si è scatenata la battaglia contro la cugina Audi R8 di Bortolotti-Ineichen-Morad-Vanthoor. Proprio i nostri tre portacolori sono stati i protagonisti di questa fase cruciale, dove le due Lambo avevano una strategia molto simile, mentre l'Audi dell'ex Bortolotti risultava sfalsata con i pit stop, andandosi ad alternare al comando ma virtualmente già tagliata fuori dai giochi per la vittoria. Mapelli è stato molto bravo a resistere agli attacchi di Caldarelli in un duello spettacolare e corretto, durato fino al rientro in pit lane della #44. Nei giri successivi a pista libera, Caldarelli ha poi mostrato di possedere un passo superiore, costruendo un margine risultato quindi decisivo dopo la sua ultima sosta ed andando a tagliare il traguardo in solitaria, scatenando l'entusiasmo del responsabile del reparto corse Lamborghini Giorgio Sanna, quasi incredulo ai piedi del podio: «*Questa terza vittoria ha dell'incredibile* - ha ammesso Sanna - *perché è figlia di un lavoro costante fatto durante tutto l'inverno. E' il segnale che non ci accontentiamo mai e che lavoriamo sempre con grande volontà e determinazione. Dobbiamo dire grazie ai nostri team e soprattutto ai nostri piloti, che hanno fatto un lavoro eccezionale. Un primo ed un secondo posto in una gara che noi consideriamo ai massimi livelli sono un risultato fantastico!*». Sulla stessa lunghezza d'onda il direttore tecnico Maurizio Reggiani: «*Se ci spostiamo e veniamo fino qui è perche ci aspettiamo di portare a casa qualcosa. I ragazzi erano sicuri di avere la macchina giusta, i piloti hanno fatto il loro mestiere e questi sono i risultati. Ora andremo alla 12 Ore di Sebring , poi alla 24 Ore di Spa. Abbiamo ancora da toglierci qualche sassolino dalle scarpe…*». Andrea Caldarelli ha quindi ottenuto la sua prima vittoria a Daytona, arrivata dopo un 2019 trionfale sia come pilota che come team manager del FFF, con i titoli ottenuti nelle serie endurance e sprint del Blancpain: «*C'è stata molta pressione, la gara è stata estrema* – ha commentato Andrea – *non sembrava una corsa endurance. La nostra strategia non teneva particolarmente conto delle eventuali bandiere gialle che sarebbero potute uscire nelle ultime tre ore, abbiamo solo spinto forte ed è stata dura, specialmente il duello con Mapelli che in Europa è il mio compagno di avventura; in quella situazione ho avuto sensazioni strane. Sapevamo che vincere la 24 Ore di Daytona era soprattutto una priorità del team. Ognuno di noi piloti ha avuto un approccio diverso alla gara, ognuno ha dato un suo contributo e alla fine abbiamo lavorato bene insieme, portando a casa una vittoria importantissima*». ●

ABBONATA AL TRIONFO

La Lamborghini del Paul Miller Racing guidata da Caldarelli, Snow, Sellers e Lewis taglia il traguardo trionfatrice. Una doppietta per il marchio italiano – con Mapelli sull'equipaggio secondo –: il Toro è giunto al terzo successo consecutivo in classe GTD nella classicissima Usa dell'endurance



SONOLEVENTI

di Peter Gomez

Dal Lunedì al Venerdì alle 20.00
sul canale 9 del digitale terrestre

#SonoLeVenti

Bathrust
occhio agli italiani

NEL PROSSIMO WEEK END NELLA CELEBRE 12 ORE SUL CIRCUITO DI MOUNT PANORAMA I NOSTRI POSSANO DAVVERO LASCIARE UN SEGNO IMPORTANTE. SCOPRIAMO PERCHÉ

di Dario Lucchese





INTERCONTINENTAL CHALLENGE GT AL VIA

La 12 ore di Bathrust che va in scena nel prossimo week end segna l'inizio dell'Intercontinental Challenge GT

Sarà una 12 ore di Bathurst in chiave tricolore, quella che nel fine settimana inaugurerà il calendario dell'Intercontinental Gt Challenge 2020. Tanti gli italiani al via della gara australiana, che anticipa uno scenario particolarmente interessante. Nelle categorie Gran Turismo, il "made in Italy" è di primissima qualità. La scuola del Gt ha prodotto da noi tanti talenti e continua a farlo. Diversi anche i debutti eccellenti sugli oltre sei chilometri del circuito del Mount Panorama. In casa Porsche il nome di riferimento è Matteo Cairoli che, senza girarci troppo attorno, non nasconde il suo timore reverenziale per una delle piste più impegnative al mondo. Il comasco per quest'anno è stato confermato nel Porsche Motorsport Program Driver e ciò ne fa praticamente una sorta di pilota ufficiale della Casa di Stoccarda. A Bathurst sarà al volante di una delle vetture del team Absolute Racing, alternandosi con il tedesco Dirk Werner (vincitore della scorsa edizione proprio con una Porsche) ed il giovane austriaco Thomas Preining. Altro esordio eccellente è quello di Mattia Drudi, che guiderà una Audi completando con Markus Winkelhock e Kelvin van der Linde un equipaggio "factory". Con un'altra R8 Lms del Team Valvoline ci sarà Mirko Bortolotti, affiancato da Christopher Mies e dal locale Garth Tander. Triplo esordio per Luca Ghiotto, che sale per la prima volta su una Gt e nella fattispecie sulla Aston Martin della R-Motorsport. Con il team inglese, il veneto dovrebbe disputare anche tutto il World Challenge Europe. A Bathurst si darà il cambio con Olli Caldwell e Marvin Kirchhofer, quest'ultimo lo scorso anno secondo sempre con una



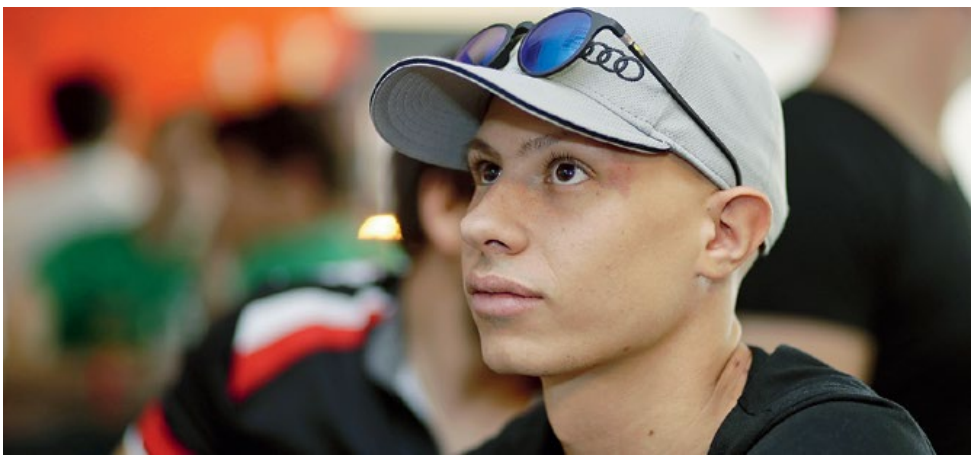


ESORDIENTI E RIPETENTI
Sopra Caldarelli, al debutto sul circuito di Mount Panorama, dividerà la Huracan con Mapelli che ha già corso da quelle parti nel 2015. Ripeterà l'esperienza anche Liberati, in alto, che l'anno scorso chiude al settimo posto la 12 ore

Vantage Gt3. Occhi puntati anche su Andrea Caldarelli e Marco Mapelli, campioni in carica "overall", Endurance e Sprint del Blancpain Gt, i quali assieme al danese Dennis Lind formeranno un equipaggio tutto ufficiale Lamborghini, alternandosi sulla Huracán Gt3 Evo dell'FFF Racing Team. Per Caldarelli si tratterà del debutto nella gara che si disputa nella terra dei canguri, mentre Mapelli vi ha già preso parte nel 2015, anche se con una Audi. In quella occasione il pilota lombardo concluse secondo, dopo essere partito dalla pole. Seconda volta per Edoardo Liberati, che ha già fatto la sua prima apparizione nella gara australiana lo scorso anno, centrando un brillante settimo posto assoluto con la Nissan, benché privato di un podio dal drive through in cui è incorso uno dei suoi compagni di squadra. Il romano sarà nuovamente al via con una Gt-R Nismo del team Kcmg. Ad affiancarlo, come nella passata edizione, ci sarà lo svizzero Alexandre Imperatori, oltre al nuovo arrivo João Paulo de Oliveira, pilota brasiliano con esperienze nel Super Gt. La 12 Ore di Bathurst per Liberati prefigurerà la sua partecipazione, per il secondo anno di fila, a tutto il Vln e alla 24 Ore del Nürburgring, sempre con i colori della squadra di Hong Kong. In orbita Mercedes atteso è Raffaele Marciello, che guiderà una delle Amg-Gt3 del GruppeM Racing, dividendola con Maximilian Buhk e Felipe Fraga. Il "Lello" nazionale, con la vettura della stella a tre punte nel 2019 agguantò un ottimo terzo posto, dopo avere guadagnato anche la pole. Ancora meglio aveva fatto l'anno precedente, quando concluse secondo, sempre con una Mercedes (nella circostanza quella del Team Sunenergy1). ●

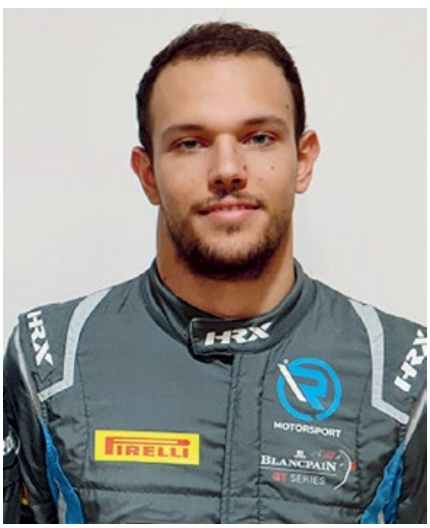
Debuttanti, sorvegliati speciali

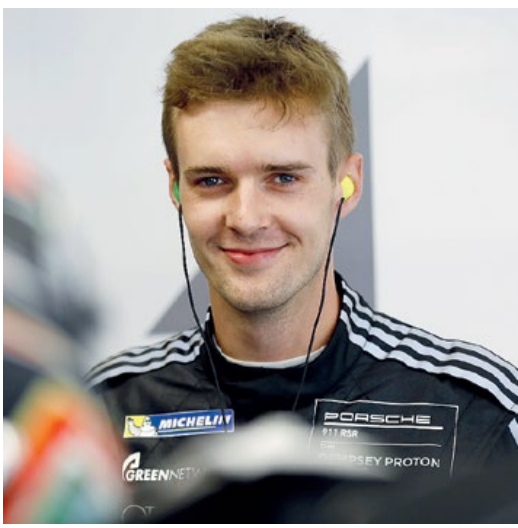
MATTIA DRUDI, MATTEO CAIROLI E LUCA GHIOTTO ALL'ESORDIO NELLA 12 ORE DALL'ALTRA PARTE DEL MONDO RACCONTANO I LORO PIANI DI BATTAGLIA



Sarà un 2019 super impegnativo per Mattia Drudi. Con la Audi il romagnolo prenderà parte a tutto il Gt World Challenge Europe, sia nella serie Endurance che in quella Sprint. Oltre a ciò, proseguirà il proprio impegno nell'Intercontinental Gt Challenge e disputerà alcune gare del Vln e la 24 Ore del Nürburgring. «*Sono felice che mi sia stata data piena fiducia, permettendomi a Bathurst di salire su una vettura ufficiale seguita direttamente dalla casa. Non sarà un gioco da ragazzi, perché il circuito del Mount Panorama è molto difficile. Anche se in macchina assieme a me ci saranno due piloti particolarmente esperti come Winkelhock e van der Linde. Cercherò di girare tanto fin dalle libere, per imparare la pista il più velocemente possibile e districarmi al meglio tra muri e guardrail. Prevedo inoltre molto caldo e questo renderà gli stint ancora più duri. Il fatto che l'Audi si sia confermata negli ultimi anni una delle vetture più competitive su questa pista, mi fa comunque essere fiducioso*».

L'Intercontinental Gt Challenge rientra nei programmi di quest'anno di Matteo Cairoli. Contestualmente il 23enne pilota comasco proseguirà come pilota Porsche il proprio impegno nel Wec, che include anche la partecipazione (per la quarta volta consecutiva) alla 24 Ore di Le Mans, in cui nelle ultime due edizioni ha ottenuto la pole della classe LmGte. Già definita anche la sua presenza alla 24 Ore del Nürburgring. Quello di Bathurst per lui sarà un debutto vero e proprio.«*La pista non concede alcun margine di errore. Di certo mi incute un po' di timore. Una sensazione che in passato non mai ho provato, neppure quando ho fatto la mia prima apparizione sulla Nordschleife. Cercherò di apprendere ogni segreto del tracciato il più velocemente possibile e senza fare danni. La regola numero uno è sopravvivere per le prime dieci ore, per poi affrontare negli ultimi 120 minuti la "vera" gara. Si parte alle 5.45 del mattino. Per noi, che dobbiamo fare i conti anche con la differenza di fuso, non sarà propriamente quella che si definisce una passeggiata*».





LA PRIMA VOLTA
Sopra a sinistra Ghiotto e a destra Cairoli. In alto Drudi: per tutti e tre quella a Bathrust sarà la prima volta

Battesimo del fuoco per Luca Ghiotto, al suo debutto in Gt e sul circuito del Mount Panorama. Il veneto arriva da quattro stagioni nel FIA Formula 2, in cui lo scorso anno è stato uno dei protagonisti assoluti. Con la Aston che guiderà a Bathurst ha svolto solamente una giornata di test nel mese di dicembre a Portimão, completando poche centinaia di chilometri. «*Sono abbastanza gasato. Bathurst è una delle piste più famose al mondo, insieme a Spa e Nürburgring. Esordire in Australia, un continente su cui non ho mai gareggiato prima e che mi attrae molto, su una pista del genere e con un marchio come Aston Martin, è qualcosa di veramente speciale. Dall'altro lato sarà veramente come entrare nella gabbia dei leoni, facendo il mio debutto in Gt su una pista che possiamo definire una Montecarlo tra le montagne. Entro dalla porta principale e so che dovrò impegnami al 110 per cento per fare bene*».



Photo credit: Michael Reaves - GETTY IMAGES

Riforma radicalissima

È TEMPO DI RIVOLUZIONE PER LA NASCAR CHE A PARTIRE DAL 2012 SI APPRESTA A CAMBIARE TANTE COSE. A PARTIRE DAI TELAI, IN MONOSCOCCA DI CARBONIO

di Marco Cortesi

È una rivoluzione epocale quella che la Nascar si appresta a vivere nel 2021. La serie continuerà un percorso che ha visto, dopo decenni di stabilità regolamentare e scelte tecniche in parte anacronistiche, un traghettamento verso un approccio più moderno al motorsport. Scherzando, alcuni hanno detto che la serie è pronta ad entrare di prepotenza negli… anni novanta. In effetti, è stato un processo cauto, proprio per non snaturare la competizione, prima con l'uso di uno chassis rivisto (tenendo la sicurezza come principio guida), poi con l'iniezione e una leggera digitalizzazione. Ora però, con un mondo dell'automotive in subbuglio, bisogna fare di più. I motivi principali sono due: il primo, l'immagine. I costruttori vogliono che le gare siano piattaforme in cui promuovere i propri prodotti in maniera realistica, con tecnologie – almeno sulla carta – più coerenti con la realtà. Il secondo, come sempre, è rappresentato dai costi. Solo perché una cosa è in uso da tanti anni, non vuol dire che costi di meno, anzi. Più passa il tempo, più i margini vengono esplorati e più diventa costoso raggiungere incrementi prestazionali. Inoltre, si alzano le barriere per chi vuole entrare nella categoria: vista la volontà della Nascar di conquistare una nuova casa (si parla di interessi di Honda e Hyundai), un'inedita piattaforma farebbe partire tutti un po' più livellati.

COLLAUDI POSITIVI

I test di sviluppo per le configurazioni Nacar in stile 2012 hanno dato riscontri incoraggianti quanto positivi, sopra. Nell'altra pagina la vettura laboratorio e il pilota Erik Jones, scelto tra i primi tester

Cosa cambia quindi? I maggiori sconvolgimenti riguardano i telai, che saranno monoscocca in carbonio, con una struttura superiore tubolare, similarmente a quanto avviene in DTM e SuperGT. Un balzo in avanti clamoroso considerato l'orrore con cui molti americani hanno sempre visto il carbonio, quasi come fosse un vezzo da… sofisticati europei. Cambiamento anche per la carrozzeria, che sarà in materiali compositi anziché in metallo: addio ai team che sistemano i pannelli a suon di martellate, e ai mastri artigiani che li producono dalle lastre nude. Il salto nel vuoto è importante, e Jim France e i suoi non vogliono prendere rischi. E' arrivata così come una bomba la news del coinvolgimento della Dallara. Che ci sia un rapporto tra la casa di Varano e la Nascar è stato confermato de facto, con le prime foto ufficiali che rivelavano la presenza di personale in divisa, ma nulla è stato annunciato in via





ufficiale. Il sogno è quello di vedere una monofornitura Dallara con la nascita a Charlotte di una struttura simile a quella impiantata a Indy. Si tratta però solo di speculazioni.
Non si rinnoverà solo la scocca, ma anche assetti e cambio. Tutto l'aspetto relativo all'handling sarà rivoluzionato con l'adozione sospensioni posteriori a ruote indipendenti invece dell'assale rigido utilizzato ora. Le motivazioni sono sempre le stesse. Nessuna vettura stradale "normale" lo usa più, ma soprattutto si vuole che tutti ripartano un po' da zero, favorendo eventuali ingressi. Dal punto di vista visivo, si nota l'uso di cerchi da 18 pollici contro i 15 attuali. E non verrà tralasciato il cambio, che non sarà più ad H ma sequenziale, anche se (si spera) azionato tramite una leva e non con i paddle. Questa novità renderà meno tecnici ma più competitivi i re-start, in cui una cambiata sbagliata poteva far perdere decine di posizioni. Altri aggiornamenti riguarderanno i pit-stop. Addio alle maxi-taniche e niente più cric idraulici vecchio stile, ma martinetti sistemi simili a quelli dell'endurance: dettate da motivi di sicurezza, le nuove regole erano state già annunciate, ma mai concretizzate.

Ibrido in stand-by

Ibrido, croce e delizia. Anche per la Nascar è arrivato il momento di parlare di elettrificazione, diventato un tema ineluttabile per il mondo dell'automobile. Non si vuole mettere in atto nulla di troppo radicale, anche perché il tipo di gara non è esattamente il più indicato (l'ibrido dà il suo meglio nelle situazioni con frenate lunghe). Per studiare al meglio le opportunità, se ne riparlerà per il 2022: fino a quel momento, resteranno i V8 attuali. Per il futuro è tutto da discutere, dato che i costruttori interessati hanno chiesto di poter usare anche V6. Per l'ibrido si è anticipata l'intenzione di usare "singole unità", monofornitore e in comune con l'IMSA. L'energia accumulata dalla batteria verrà rimessa… in pista tramite un sistema push-to-pass.

Positivi i test. Jones: "Impressiona il cambio"

Sono stati Austin Dillon, Joey Logano ed Erik Jones i primi piloti (uno per marca) a provare la Nascar 2021. Il primo ha girato a Richmond, per uno shakedown. Il secondo, è sceso in pista a Phoenix per un affinamento generale, mentre Jones ha guidato a Homestead, in un test completo dopo il quale ha rilasciato interessanti dichiarazioni. «*È un grande cambiamento aerodinamico – ha spiegato – Sulle vetture attuali ci sono molte forze laterali a cui "appoggiarsi", e quando va in sovrasterzo, in un certo senso la macchina si corregge e raddrizza da sola. Qui non c'è nulla di tutto questo. Il paraurti posteriore è corto ed il pacchetto in generale è molto più simmetrico. Questo migliorerà sicuramente la qualità della lotta in gara, specie in gruppo. Altre caratteristiche sono simili, ma di base c'è molto più grip meccanico di quanto non ne abbiamo ora*». Primo impatto per lui anche col sequenziale. «*Il cambio è molto diverso, divertente. Nella mia carriera ho sempre usato cambi ad H e qua puoi davvero "buttare dentro" le marce. L'abbiamo visto in una simulazione di re-start, ed è entusiasmante pensare a come si comporterà sugli stradali…*». Per la vettura il prossimo test sarà a Fontana, ma in pista ci sarà un nuovo prototipo, costruito con le "lezioni" imparate finor. I due telai potranno essere così usati per valutare il comportamento in scia e nel traffico… ●

C'È UN GRANDE CAMBIAMENTO IN VISTA ANCHE DAL PUNTO DI VISTA DELLA AERODINAMICA!

ERIK JONES







Fuego d'Arabia

FRANCESCA PARDINI RACCONTA LA SUA ESPERIENZA COME ISTRUTTRICE DI GUIDA DELLE DONNE ARABE CHE SOLO DAL 2018 POSSONO CONSEGUIRE LA PATENTE

di Dario Lucchese

Orgoglio donna e un'anima ribelle, con i motori nel dna. Lei è tutto questo insieme. Un vortice di passione e impulso, che l'ha portata anche a conquistare il titolo italiano Sport Prototipi 2001. Francesca "Fuego" Pardini al volante è genio e un po' sregolatezza. Una figura che solo apparentemente stride con il suo impegno. Quello di insegnare alle donne arabe tutti i segreti della guida. Quattro anni fa si è trasferita ad Abu Dhabi su invito di Phil Ellis, che aveva conosciuto quando correva in Formula Palmer, campionato di cui il manager inglese all'epoca era proprio il responsabile. Ellis, adesso è "experience manager" a Yas Marina. *«Una struttura da sogno, con più di 20 istruttori ed un parco vetture incredibile che va dalle Gt alle monoposto, dove si organizzano anche corsi di drifting e per ragazzi dai 14 anni in su»*, spiega Francesca. Nel giugno 2018, nella vicina Arabia Saudita viene sancito per la prima volta il diritto delle donne a conseguire la patente. Francesca vola a Riyad con una missione. *«Quando sono arrivata in Arabia Saudita per insegnare alle donne a guidare, molte di loro non avevano neppure idea di cosa fossero, per fare un esempio, freno e acceleratore. Alcune avevano guidato all'estero, ma un buon 80 per cento disconosceva le nozioni basilari, come fare il carburante o interpretare il significato delle spie del cruscotto. Con l'introduzione della legge che consente alle donne di guidare, c'è stato un vero "boom" di richieste. Alla Princess Nora bint Abdul Rahman University è stata aperta una scuola solo per donne con tantissimi istruttori, che dispone di un tracciato paragonabile a quello di Vairano, con 1200 vetture a disposizione. In un anno, solo questa struttura ha conferito 30.000 patenti. Del resto era una legge che molti attendevano. Perché prima ogni famiglia doveva pagare un proprio autista per portare in giro mogli e figlie. Con una popolazione di quasi 35 milioni di abitanti, potete immaginare cosa ha significato tutto ciò anche per il mercato delle auto»*.

Tra Abu Dhabi e l'Arabia Saudita, quanto è stato impegnativo svolgere questo suo nuovo ruolo per Francesca Pardini?

«Anche se ero istruttrice già prima, con un incarico federale Aci Sport, qui ho dovuto rifare tutta la trafila cominciando praticamente da zero. Questo mio impegno però mi gratifica ed anche tanto. Da noi si dà tutto per scontato. Per loro, negli Emirati Arabi, c'è molto orgoglio personale. Mi piace l'idea di insegnare, soprattutto alle ragazze. Sono agguerrite, vogliono arrivare in alto. Hanno desiderio di imparare e ce ne sono parecchie. Poi quando vedo-



OPERO IN UNA STRUTTURA DA SOGNO CON 20 ISTRUTTORI E UN PARCO AUTO DAVVERO INCREDIBILE

FRANCESCA PARDINI





DA 4 ANNI AD ABU DHABI
L'ex campionessa italiana sport prototipi Francesca Pardini da quattro anni s'è trasferita ad Abu Dhabi dove svolge il ruolo di istruttore di guida

no un'altra donna, a differenza di ciò che succede spesso in Europa, non c'è antagonismo. Ma al contrario si instaura un principio di complicità. A Yas Marina abbiamo organizzato delle giornate riservate esclusivamente alle donne dietro invito. L'idea sarebbe di aprire almeno un giorno alla settimana la nostra scuola solo a loro. Certo, ci sono delle problematiche oggettive. Partendo dall'abbigliamento. Per esempio, negli Emirati Arabi l'abaya (l'abito lungo che copre tutto il corpo) viene indossato di prassi; è un abito elegante, una tradizione».

Nella vostra scuola, ad Abu Dhabi, ci sono anche altri italiani?

«Certamente. C'è Alessandro Tonoli, che correva in F.3000. Ma anche Edoardo Bacci e l'ex motociclista Valerio Passaretti. In passato, per un breve periodo, è venuta ad aiutarci Alessandra Brena».

Possiamo dire quindi che è cambiato l'approccio delle donne arabe in generale, anche nei confronti delle corse?

«Un mese e mezzo fa, a Riyad abbiamo tentato di stabilire il record del mondo di "guida imparata" per sole donne, con oltre un migliaio di vetture. L'obiettivo era di mantenere su un percorso di 12 chilometri una velocità media di 15 km/h, senza superare un gap di cinque metri tra una vettura e l'altra. L'impresa non è riuscita, ma l'impegno e la partecipazione sono stati impressionanti. In Arabia Saudita si parla oggi di organizzare un campionato femminile di gare drifting. Nella Formula 4 inglese lo scorso anno ha fatto il suo debutto Reema Juffali, la prima donna saudita prendere parte ad una serie europea. Ben differente è la situazione negli Emirati Arabi, dove per esempio abbiamo le sorelle Amna e Hamda Al Qubaisi (entrambe lo scorso anno hanno preso parte all'Italian F4 Championship powered by Abarth con la Prema). In generale comunque, le cose sono cambiate parecchio per le donne, anche da noi. Le corse prima erano un mondo solo di uomini. Ai miei tempi c'era Autosprint, ma niente social media. Ecco, con i social media le ragazze prendono ispirazione dalle altre ragazze. Insomma, è molto più facile che venga la voglia. Di donne che vanno forte in giro oggi ce ne sono parecchie. Prendi Jamie Chadwick, che ha vinto lo scorso anno la W Series, ma ha dato prova anche in passato di essere imbattibile in altri campionati».

CHI È FRANCESCA PARDINI

Una brava **figlia** d'arte

Classe '81, Francesca Pardini è figlia di Guido, campione italiano di Formula 3 nel 1980 con la Dallara, scomparso prematuramente 12 anni fa. Nella sua carriera la toscana ha preso parte a vari campionati, iniziando dalla Formula Campus in cui ha esordito nel '98. Da lì una escalation, che l'ha vista arrivare fino alla Open by Nissan in cui ha fatto alcune apparizioni nel 2000. Una categoria che la stagione precedente aveva lanciato Fernando Alonso e in cui cominciavano a farsi largo i vari Andrea Belicchi e Matteo Bobbi. In seguito Francesca ha corso nell'Europeo Clio e poi anche nella Mégane Cup. Quindi, nel 2001, il suo unico titolo conquistato nel Tricolore Prototipi, con il team Nannini Racing. Successivamente ancora delle partecipazioni "spot" in Formula Palmer (2003) e al volante di un Supermaggiolone della Fun Cup che ha diviso in più occasioni con Valentina Albanese..



QUEL MOMENTO MAGICO IN BELGIO 1974
A lato, il patron Finotto. Nella foto grande, Larrousse con la Brabham della piccola scuderia è gia nella storia nelle fasi iniziali del Gp del Belgio: eccolo tenere dietro le Brabham ufficiali di Pilette e von Opel, inframezzate dalla Brm di Migault. Dietro si intravede seminascoso il due volte iridato Graham Hill su Lola T370

IL TEAM PIÙ STRIMINZITO E FRUGALE DELLA F.1 MODERNA CI PROVA NEL 1974 ED ENTRA SUBITO NELLA STORIA

di Mario Donnini

Occhio, un minimo di preparazione e compostezza, visto che da qui in poi l'emozione sarà grande e intensa. Perché rivivere la storia avventurosa, fantasmagorica e fantomatica della Scuderia Finotto in F.1 nella stagione 1974 è atto d'amore a un mondo che non c'è più, fatto di spirito puramente sportivo, d'olimpionico coraggio e voglia di sfidare l'impossibile, ben sapendo di non potercela fare. Ma si va avanti lo stesso, sino alla fine. Perché una promessa è una promessa, un impegno è un impegno e, soprattutto, i sogni van rispettati, perbacco, comunque vada la realtà. Anche se di fatto i soldi non ci sono, i pezzi di ricambio neanche e neppure i meccanici, mentre financo di gomme manco a parlarne, eh. Certo è che in confronto alla Finotto-Bretscher, l'Andrea Moda sembra il sultanato del Brunei e la Bellasi la favorita dell'Aga Khan, tanto per capirci. Ma non importa. E cominciamo dall'inizio.
A fine 1973 il bergamasco Martino Finotto ha quarant'anni d'età e ottima disponibilità economica, derivante da meritori successi imprenditoriali nel settore farmaceutico. A latere, lo divora una fascinazione sincera e infinita per il motorsport e sente di potere e dovere fare qualcosa di bello e grande, non limitandosi a correre da gentleman

La leggenda strana della Brabham-

FINO A OGGI NESSUNO HA MAI NARRATO NEL DETTAGLIO LA FANTASMAGORICA STAGIONE 1974 DELLA SCUDERIA FINOTTO NEL MONDIALE DI F.1. UNA SQUADRA NATA DALLA PASSIONE DELL'OMONIMO GENTLEMAN DRIVER BERGAMASCO, MA COSTRETTA A FARE I CONTI CON LE RISTRETTEZZE DEL BUDGET E UN DESTINO AVVERSO. EPPURE RIUSCIRÀ A STUPIRE, IN UN MODO E NELL'ALTRO, SUSCITANDO APPLAUSI...



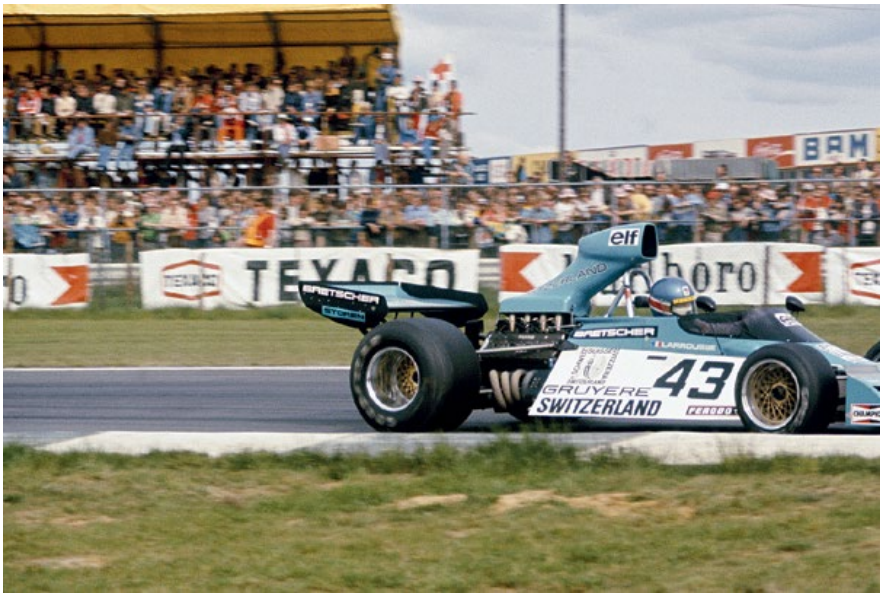
ERO DAVANTI ALLE BRABHAM UFFICIALI E AL MITICO GRAHAM HILL, MA POI HO FINITO LE GOMME E NON AVEVAMO UN ALTRO TRENO . . .

Finotto





QUELLAPRESA D'ARIA MASTODONTICA
Larrousse, a sinistra e a destra, in Francia nelle prove con la Brabham Bt42 della Scuderia Finotto, dotata di una delle più grandi prese d'aria in tutta la storia della F.1. Sotto, Gérard nel Gp del Belgio e, in basso, Koinigg, non qualificato nel Gp d'Austria



driver nelle gare a ruote coperte, ma tentando addirittura la F.1. Magari per provare lui stesso, perché no, a disputare un Gp e poi, meglio ancora, per affidare le sue creature a dei giovani italiani, hai visto mai. Detto fatto. Martino Finotto se ne va in Inghilterra alla sede della MRD di Bernie Ecclestone per rilevare due telai Brabham Bt42 appena smessi, altrettanti motori Cosworth Dfv un po' vecchi e spompi, più un po' di pezzi di ricambio, ma mica tanti. Parte così una bisarca alla volta della Lombardia con due Bt42, ossia le più fresche prodotte per la seconda parte del mondiale di F.1 1973, con cui hanno corso, nell'ordine, Rolf Stommelen, Wilson Fittipaldi e John Watson.
La migliore delle due è quella col telaio numero 6, mentre il telaio 5 - già usato in tre Gp - viene utilizzato come seconda vettura e muletto. Sembra una buona base di partenza, con fondamenta ragionevolmente solide, progetti entusiasmanti e materiale interessante, ma da lì in poi inizierà il confronto impietoso con la realtà e saranno cavoli amari. E dico cavoli perché questa è una rubrica educata.

Prima preoccupante presa di coscienza

Finotto organizza a fine 1973 una presentazione a Monza con tanto di test, durante il quale lui stesso prova la macchina, ma in avviamento fa saltare il cambio e la festa è già finita. Il conto che gli arriva per la riparazione lo farà impallidire, mentre i pochi giri inanellati con l'altro telaio lo convincono che la F.1 non fa per lui. Martino esce con due certezze: non correrà nel mondiale né dirigerà il team, bensì lo darà in gestione allo svizzero Jurg Dubler, classe 1941, ex pilota di F.3 e di F.2. La stessa idea di creare una monoposto scuola per giovani italiani deve fare i conti con i costi e per andare avanti l'unica è dar vita a una struttura in grado di puntare almeno al pareggio economico. Nel frattempo, tra coloro che testano nell'interstagione una delle Brabham della Finotto c'è il romano de Roma Claudio Francisci, il quale ricorda: *«Sì, nelle prime prove a Monza fecero subito dei danni e in verità non avevano del tutto chiaro come mettere in moto la machina. Io girai a Vallelunga, perché me lo chiese Pedrazzani della Novamotor, con la presenza in veste di meccanico del solo McCarthy. Andai benino, malgrado le gomme di legno. Mi ci voleva una quarantina di milioni di lire per fare tutto il campionato, somma assolutamente onesta, ma il problema era che la squadra in realtà proprio non esisteva, c'erano solo le macchine e neanche i ricambi. Da lì la mia rinuncia»*.



Un team del tutto fantomatico

La descrizione di Francisci è assolutamente genuina e fedele, rispetto allo stato delle cose. La Scuderia Finotto è l'unica partecipante a tutta la



CLAY SCHERZANDO RACCONTAVA CHE DOPPIANDOMI IN BELGIO 1974 AVEVA PERSO IL MONDIALE

GÉRARD LARROUSSE





settantennale epopea della F.1 che vanta più monoposto che meccanici. Alle due Brabham fa infatti contrappunto una sola tuta blu a tempo pieno, ossia il neozelandese John R. Anderson, più un aggiunto addetto al motore, il britannico R. John Leslie. Fine. Quale base c'è la piccola officina di Lino Branca nel milanese, presso Buscate, mentre per i due Cosworth si usa il banco della Novamotor.

Il caso Moser

Eppure, al di là di questo, i nomi coinvolti a livello di piloti sarebbero più che buoni. Prescelto per il debutto è il 33enne svizzero Silvio Moser, ex Bellasi F.1, ticinese e fraterno amico di Clay Regazzoni, in grado di coinvolgere lo sponsor Bretscher, mentre la seconda vettura potrebbe esser affidata al coetaneo svedese Reine Wisell, fino a pochi anni prima ritenuto in Lotus il quasi gemello di Ronnie Peterson e ormai non più promettentissimo, ma comunque valido assai.

L'esordio del team nel mondiale è previsto nel Gp di Spagna 1974, primo della stagione europea, dopo che il campionato è iniziato con la solita trasferta composta da Argentina, Brasile e Sudafrica. Ma in pochi attimi la tragedia incombe.

Silvio Moser, in preparazione al suo ritorno in F.1, dalla quale manca da tre anni, prende parte il 25 aprile, ossia il giorno dopo del suo compleanno, alla 1000 Km di Monza, con una Lola T294 del Bretscher Racing, in coppia con Tonino Nicodemi, quando è protagonista di un gravissimo incidente alla Variante Ascari. Silvio esce di pista centrando una vettura ritiratasi qualche giro prima e lasciata lungo il percorso. Lo schianto è terribile. Il pilota viene estratto privo di conoscenza dalla rossa Lola numero 37 e non gli gioveranno né il ricovero all'ospedale Niguarda, né il successivo trasferimento alla clinica Carità di Locarno, dove si spegnerà, a un mese dall'incidente.

La Scuderia Finotto nella disperazione

Martino Finotto e il suo direttore di team Jurg Dubler restano attoniti. Stava per iniziare la loro felice avventura iridata e invece ora è tutto distrutto. La tragedia di Moser provoca il progressivo disimpegno dello sponsor Bretscher e così la monoposto Brabham, che attendeva il povero Silvio a Jarama per il Gp di Spagna, viene tristemente rimpatriata. La Scuderia è a un passo dalla chiusura, a meno che non si decida d'andare avanti trasformando la sola monoposto schierabile in una sorta d'automobilina da luna park, affittabile a gettone.

Un debutto da leggenda!!!

E a questo punto la storia vira di netto verso l'inatteso, con tanto di colpo di scena meraviglioso, ma è meglio andare con ordine.

Gérard Larrousse nel 1974 ha 33 anni ed è uno dei piloti francesi più conosciuti e amati perché si trova nel bel mezzo di una striscia vincente con la Matra alla 24 Ore di Le Mans, in coppia con Henri Pescarolo. Larrousse - futuro Costruttore di F.1 -, è un mago delle corse endurance, sì, ma ha partecipato solo a quattro gare in monoposto, in Formula France, vincendone una. Gérard ha un desiderio grande: provare, per una volta nella vita, a correre in un Gran Premio iridato. Sono anni chiunque dotato di un buon nome e un po' di coraggio può saggiare i Gp. Larrousse viene aiutato dalla Elf e da uno svizzero produttore di formaggi, titolare dell'azienda Gruyere Switzerland, riuscendo a raggranellare un budget di 6800 sterline. Poco più che spiccioli, ma alla Scuderia Finotto viene accolto da re. Il resto è leggenda.

Il miracolo di Larrousse al Gp del Belgio 1974

Tutto chiaro in vista del Gp del Belgio: di trentadue piloti in pista ne partiranno solo trentuno, ma Larrousse non è tipo da demordere. Quando arriva al circuito trova la Brabham-Finotto ancora sul carrello e attorno vede solo due meccanici, uno dei quali pare più spaesato dell'altro. No problem.

Se ne va al bar e chiama al telefono due suoi ragazzotti di fiducia che di solito gli danno una mano a correre con un'Alpine Renault nell'Euromarche 2000 intruppati all'interno dell' Equipe Switzerland Archambaud e li convoca a Nivelles seduta stante. Secondo problema. Benché sulla Brabham-Finotto campeggi l'adesivo Goodyear, nessuna traccia di gomme, così Larrousse, che è debuttante in F.1 ma allo stesso tempo nome molto apprezzato nel mondo delle corse, va da Leo Mehl, responsabile della Casa americana di pneumatici e gli chiede un paio di set. Mehl è diretto: «*Gérard, per le qualifica accontentati, ma per la gara ti darò roba buona*».

Morale della favola, Larrousse va in pista e dà l'anima. Al termine delle qualificazioni, tra la sorpresa generale, la Brabham Bt42 telaio numero 6 della fantomatica Scuderia Finotto occupa la 28esima posizione, abbondantemente qualificata e addirittura in terz'ultima fila. Il miracolo è avvenuto.

E il bello deve ancora venire. Perché al pronti-via Gerard è protagonista di un notevole scatto e coloro che amano seguire anche cosa succede nelle retrovie devono prendere atto sin dai primi giri di una re-





altà inspiegabile e tellurica: la Brabham della Scuderia Finotto sponsorizzata da un emmental ha infilato le due Brabham ufficiali di Teddy Pilette e Rikky von Opel e sta tenendo dietro pure la Lola del due volte iridato Graham Hill.
Al muretto il capo Dubler e l'unico meccanico assunto si guardano increduli e commossi. E intanto Reutemann, la punta di diamante della Brabham, dopo due giri è costretto ai box per una riparazione, perdendo un paio di tornate, sotto lo sguardo sconcertato di Bernie Ecclestone, che vede così tre delle sue vetture letteralmente sverniciate dal cancello che ha rifilato alla Scuderia Finotto, il quale adesso sta filando come un treno…

Quel ritiro per carenza di gomme e chiavi inglesi…

Il resto del racconto spetta allo stesso Larrousse: *«Posso dire che il mio Gp del Belgio 1974 va benissimo fino a due terzi di corsa, quando le gomme cominciano a dare chiari segni di usura. In una situazione normale uno si ferma e le fa cambiare, io no. E per due buonissimi motivi: al box non abbiamo un altro set di pneumatici e, anche se qualcuno ce li regalasse in extremis, non c'è neanche l'attrezzatura per provvedere al cambio gomme. Quindi torno ai box e mi ritiro, al 53esimo giro degli 83 previsti. Ah, già e poi dimenticavo la faccenda con Regazzoni...»*.

La Scuderia Finotto arbitra del mondiale?!

Per tanti anni Clay Regazzoni ha detto che, tra le cause del titolo mondiale 1974 perso per tre soli punti a vantaggio di Emerson Fittipaldi, c'è la vittoria mancata proprio al Gp del Belgio, dove, al trentanovesimo giro, lo stesso Clay, in quel momento in testa, fa un fuoripista proprio nel doppiaggio di Gérard Larrousse. L'elvetico venne passato così sia da Fittipaldi che da Lauda.
A fine gara Regazzoni, solo quarto e a corto di benzina, si lamenta per il comportamento di Larrousse che gli avrebbe rovinato corsa e progressione, privandolo di punti fondamentali.
Quanto a Gerard, ancora oggi non può che allargare le braccia: «*Non mi accorsi che stava arrivando Clay. La mia posizione di guida era molto più incassata che nei prototipi e io semplicemente al ferrarista non l'ho visto. Poi per tanti anni lui e io abbiamo scherzato, proprio perché mi prendeva in giro simpaticamente, per quella vecchia storia…*».
Poco male, la Scuderia Finotto è già nella storia del mondiale e, a quanto pare, per più d'una ragione. Ma tutto il resto sarà avaro di luce e gioie.

La più grande presa d'aria della storia

Per il Gp di Monaco 1974 l'iscrizione viene rifiutata, mentre in Francia la squadra si ripresenta, sfoggiando sulla Bt42 carta zucchero una delle prese d'aria più mastodontiche nell'intera epopea della F.1, ma non basta.
Il pilota di turno è di nuovo Gérard Larrousse, l'eroe di Nivelles, che ricorda: *«Ruppi il motore Cosworth in prova, il solo buono, e poi per me in quelle condizioni non ci fu più niente da fare»*. Non qualificato. E ciao.

Due partecipazioni solo a livello… postale

Quindi comincia lo strano periodo delle partecipazioni solo postali ai Gp. Nel senso che la Scuderia Finotto si limita a inviare domande d'iscrizione, ma


Don't dream about driving once an F1 car...

...come and do it!!!

Our Brabham BT 42s haven't done much racing this year. To get some of our vast expenses back, we will rent the cars out to anyone who has got enough experience with fast cars from September 10 to 27.

This applies to

(1) race drivers who want to find out about F1

(2) race drivers who want to do some publicity work for their sponsors

(3) people who once in a lifetime want to drive a real top F1 car

For your safety we have a fire truck and an ambulance ready at the pits, the track (Casale, 90 km from Milano AP) is one of the safest in the world (we can see you at any point of the circuit, just like at Brands Club circuit) and the cars are insured, in case you do something that you really shouldn't.

So don't hesitate and write for further information to

The Manager
Scuderia Finotto
Via dei Fiori 9
6600 Locarno
Switzerland

It's cheaper than you think!

UNA STORIA SOFFERTA MA STUPENDA
A lato, il modellino 1:43 della Spark con Larrousse. Al centro, Gérard in pausa. Sopra, l'annuncio su Autosport inglese del test a Casale, aperto a tutti e a pagamento, a fine stagione. In alto, Koinigg in Austria e, a sinistra, Cevasco, nel 1976 a Mallory Park nei colori del Jolly Club. Sopra, nell'altra pagina, Facetti a Monza, in azione e parcheggiato nei box... all'aperto!









esse vengono puntualmente rigettate per sovrannumero e carenza di pedigree del postulante. Ed è così che al Gp di Gran Bretagna il pilota Andy Sutcliffe non viene ammesso alle prove e a quello successivo di Germania il tedesco Manfred Mohr non può schierarsi sulla vecchia Nordscheife con la Brabham altrimenti già bell'e pronta.
Le cose per il team migliorano ma anche no in Austria, dove il pilota prescelto, ossia il rookie locale Helmuth Koinigg, resta fuori griglia, 31esimo e ultimo su 25 partenti, girando a 1"8 dal tempo target. Logico. Ricambi non ce ne sono. E, quando si rompe qualcosa, il pezzo buono viene estratto dalla macchina di riserva.
Cercando di meglio Koinigg passerà alla Surtees, ma al Glen perderà la vita in un terrificante incidente.

Il coraggio e la bravura di Carluccio Facetti

Basta, non ha senso andare avanti così. Promesso, dopo Monza si chiude. Chissà, magari in bellezza. La Finotto vuole schierare entrambe le Brabham al Gp d'Italia, la migliore per un grande amico di Martino, un manico vero, Carluccio Facetti, e la seconda per il francese Jean-Louis Lafosse, ma l'iscrizione di quest'ultimo viene rigettata. Pazienza, ci prova il solo Carluccio e con tutto il cuore, anche se non c'è posto ai box e nei momenti di pausa la monoposto resta parcheggiata a lato pitlane, peggio di una motoscopa. Ecco il suo racconto: *«Non poteva funzionare. Ricordo che prima di iniziare le prove chiesi: "Di benzina ce ne è abbastanza?". Mi risposero: "Vai tranquillo". Poco dopo i commissari mi spingevano alla prima chicane: ero rimasto a secco. La mia unica possibilità nei Gran Premi finisce così»*. Eppure il bravo Carluccio nella lista dei tempi riesce a surclassare piloti validissimi quali Derek Bell e Leo Kinnunen, ma manca la qualificazione alla gara della domenica per soli 60 centesimi di secondo. Peccato.

L'ultimo colpo di scena

Sembrerebbe davvero la fine, invece la Scuderia Finotto ha pronto un ultimo colpo di scena in autunno, a metà tra il commovente e la sagra paesana. Sul settimanale inglese Autosport, infatti, il piccolo team pubblica un'inserzione in cui invita chiunque ne abbia interesse a partecipare, ovviamente a pagamento, tuttavia a prezzi modici, a una sessione privata sulla pista di Casale Monferrato, per provare l'ebbrezza di guida della F.1. Incredibile: il finale è proprio stile luna park, con la fila per salire sulla mitica Bt42 che in un pomeriggio di primavera si era permessa di stare davanti a tre consorelle ufficiali e a un bi-campione del mondo baffuto.
Manca solo di veder finalmente correre sulla Bt42 scocca numero 6 un giovane deb italiano. La cosa accade due anni dopo, il 19 aprile 1976, quando il telaio, ormai nei colori del Jolly Club, prende parte alla gara Shellsport G8 di Mallory Park col genovese Luigi Mimmo Cevasco, 15esimo al traguardo. Tra mille difficoltà, alti, bassi, emozioni e momenti indimenticabili, il sogno duro e puro della Scuderia Finotto lascia la realtà e plana tra i ricordi, per sempre domiciliato nel motorsport, sotto forma di forse ingenua ma di certo dolcissima poesia. ●



Peugeot 208 che triplete!

ELETTRICA, BENZINA E DIESEL PER SODDISFARE TUTTI: LA COMPATTA A 5 PORTE DELLA CASA DEL LEONE MOSTRA STILE ORIGINALE E PERSONALE

di Francesco Forni

Il triplete di Peugeot si scatena sulla 208. Elettrica, benzina e Diesel per soddisfare tutti, nella sostanza e nella jungla dei blocchi alla circolazione imposta dalle amministrazioni. Nella forma si presenta come una compatta a cinque porte, dallo stile personale e originale. Impossibile confonderla, soprattutto con i fari anteriori, in tutti gli allestimenti tranne il Like, che esibiscono l'artiglio del leone Peugeot. Spettacolari i gruppo ottici full led, con tre listelli luminosi obliqui. In generale, tutte le proporzioni sono indovinate, nei 406 centimetri di lunghezza, nove in più rispetto alla generazione precedente.
La piattaforma, chiamata CMP (acronimo di Common Modular Platform) è uno dei cavalli di battaglia del Gruppo PSA, in grado di rendere possibile ogni motorizzazione oltre che a permettere un non banale risparmio di peso (40 kg). Nel caso di 208, con il 3 cilindri 1.2 litri turbo benzina da 75, 101 o 131 cavalli, il quattro cilindri 1.5 Diesel da 101 cv o la versione elettrica e-208, capace di erogare 136 cavalli e accreditato di 340 chilometri di autonomia. I prez-









PEUGEOT 208 1.2 PURETECH 130 CV GT LINE EAT8	
Prezzo	24.750 euro
Lunghezza	406 cm
Larghezza	175 cm
Altezza	143 cm
Passo	254 cm
Bagagliaio	265-1106 litri
Peso	1158 kg
Motore	Benzina 1.2 litri, 3 cilindri
Potenza	131 cavalli a 5.500 giri
Coppia	230 Nm a 1.750 giri
Cambio	automatico a 8 marce
Trazione	anteriore
Consumo misto	4,7 litri/100 km
Emissioni di CO2	103 g/km
Velocità massima	208 km/h
Accelerazione 0-100 km/h	9,6 secondi

zi partono da 14.950 euro per arrivare a 33.400 per la versione a zero emissioni, che può beneficiare dell'ecobonus fino a 6.000 euro, in caso di rottamazione. Da considerate anche la formula noleggio Free2Move, che offre un canone "tutto compreso" per ogni motorizzazione.

Nel futuro prossimo arriverà anche una versione mild hybrid, ovvero con un sistema ibrido leggero (non alla spina) che aiuta il motore termico, a un prezzo poco superior eGTe dei modelli a benzina.

La scelta degli allestimenti è ampia: Like, Active, Allure, GT Line e GT. L'abbinamento, per le versioni a motore termico, è con cambio manuale a 6 marce o automatico a otto rapporti. Il secondo, ove disponibile comporta un esborso di 1.800 euro a partita di allestimento, ma ripaga con una fluidità di marcia esemplare. L'abitacolo di nuova 208 ripresenta il "volantino". Soluzione sportiveggiante e distintiva, come il cruscotto rialzato (digitale di serie su GT Line) che ben sin accoppia con il display multimediale (fino a 10") a centro plancia. Design e funzionalità sono associati con equilibrio. Gli interni si presentano decisamente accogliente, con vani anche per i piccoli oggetti: la climatizzazione si regola dal display. L'abitabilità è aumentata: omologata per cinque persone, 208 accoglie molto bene quattro adulti e offre un bagagliaio con una capacità che parte da 309 litri (265 se si opta per il ruotino).

Tutto in ordine e piacevole. Il punto di forza di Peugeot 208 resta in ogni modo l'offerta di powertrain. Il 1.5 dispone di una coppia adeguata, 250 Nm, ma soprattutto promette di essere sempre imbattibile nei lunghi trasferimenti per economia (30 km/litro la percorrenza media dichiarata) e autonomia. L'elettrica offre scatto (0-100 in 8,1 secondi) e ripresa notevolissimi, capace anche di avventurarsi in percorsi di media lunghezza senza generare ansia da ricarica. La rivincita forse è del benzina, che nella versione più potente da 131 cavalli offre sprint e dinamismo impensabili per un 1.2 litri fino a quale anno fa. A fronte di consumi accettabili e di un passo sempre felpato, se si sceglie il cambio automatico. Confortevole, pur con un'indole dinamica, grazie a uno sterzo preciso e sospensioni che mitigano il rollio, 208 è davvero molto maneggevole. ●



A PROPOSITO DI MAX & CHARLES IN F.1

I blindati



Verstappen e Leclerc hanno firmato con le loro rispettive squadre (Red Bull e Ferrari) contratti pluriennali. Hanno fatto bene entrambi i piloti ed entrambe le squadre a firmare contratti così lunghi? I risultati che tutti e quattro (piloti e squadre) si aspettano riusciranno a conseguirli? Perché dico questo? Perché Vettel ci insegna. Con la Red Bull ,Vettel ha vinto quattro monduali Piloti e quattro mondiali Costruttori consecutivamente, mentre per ora con la scuderia Ferrari, purtroppo, non ha vinto né un mondiale Piloti né un mondiale Costruttori. Strano, ma vero. Eppure Vettel è sempre Vettel!

Francesco Barsotti

Guarda, Vettel non avrebbe mai più vinto il mondiale, in questi anni neppure se si fosse fermato alla Red Bull. Per un motivo assolutamente ovvio: senza una Mercedes sotto il sedere non ci sono state reali chance per nessuno. Che poi Vettel sia sempre Vettel, ossia quello dei momenti migliori del quadriennio d'oro Red Bull, non sembra poi così scontato. Al contrario, viene tanto da pensare che la superiorità delle creature di Adrian Newey a motore Renault - iniziatasi a manifestare peraltro dalla seconda meta del 2009, ma in quel caso troppo tardi per riprendere la BrawnGp e Button -, sia stata un fattore rilevante e che lo stesso imperforabile Seb di quell'era d'oro abbia poi ceduto il passo, negli anni, a una versione senz'altro più umanizzata e fallibile. Se non fosse stato così, la Ferrari non avrebbe certo blindato dopo un anno di confronto diretto il suo giovane compagno di squadra Charles Leclerc, no? Infine, venendo al cuore della domanda, ora le Case preferiscono porre in essere grandi investimenti a lunga scadenza sul loro pilota di riferimento. Primo, per sottrarlo alla concorrenza. Secondo, per avere un rapporto privilegiato e stabile in grado di far crescere monoposto e squadra, su base ampia. Da questo punto di vista le accoppiate Ferrari-Leclerc e Red Bull-Verstappen oltre che comprensibili partono e si muovono all'interno di una logica inattaccabile, all'insegna della stabilità ritenuta valore fondante. Non dimentichiamo che Lewis Hamilton sta per cominciare la sua ottava annata consecutiva nelle file della Mercedes.

A PROPOSITO DI NOSTALGIA

Ragazzi Anni '80 che bel gruppo!

Sul numero 2 di quest'anno, a corredo del bel articolo di Pino Allievi c'è la spensierata foto dei piloti di F.1 sulle nevi del Sestriere. Ee fa una certa impressione pensare che la metà di loro, purtroppo, non ci siano già più!

Giorgio Brenna, Luisago (Como)

Sì, nell'immagine che raffigura Gilles Villeneuve, Nelson Piquet, Siegfried Stohr, Riccardo Paletti, Andrea De Cesaris, Michele Alboreto, Riccardo Patrese e Bruno Giacomelli, purtroppo quattro dei presenti alla settimana sulla neve del Sestriere, a inizio 1982, non sono più con noi. Come noto, Gilles Villeneuve e Riccardo Paletti se ne sarebbero andati proprio durante la stagione che stava per iniziare, in altrettanti incidenti. Quanto a Michele e ad Andrea, dopo lunghe carriere in F.1 hanno incontrato il loro destino, l'uno in un test privato Audi e l'altro sulle strade di tutti i giorni. Alterne sorti per un gruppo di ragazzi stupendi. Gli appassionati continuano ad apprezzare - e nei casi specifici a rimpiangere -, ciascuno di loro.

AL TERMINE DELLA DAKAR

Alonso merita solo complimenti

Con questa mia piccola vignetta i più sinceri complimenti ad un sempre grandissimo Fernando Alonso. Ottimo 13° assoluto alla prima esperienza in quella che è la categoria più lontana dalla "sua" F.1, la Dakar. Grazie a 8 piazzamenti in top ten, con addirittura un bel secondo posto di tappa, Nando ha dimostrato ancora il suo immenso talento, la sua capacità di adattamento a tutte le condizioni. Se si escludono due tappe difficili, con rottura della sospensione e incidente, Matador è sempre stato tra i primi, prendendo distacchi poi non così lontani contro i Re della Dakar. Questa prestazione, grazie ovviamente anche a un Ottimo Marc Coma alla navigazione, farà zittire anche i detrattori del pilota spagnolo. Perché il suo immenso talento è indiscutibile.
Forza Matador!

Simone Ferraro, Viterbo



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)
Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti 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 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00. Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l. , o bonifico bancario IBAN: IT 06207601032000001048510505.
Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
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 MOTO SPRINT INMOTO
AM GUERRINO SPORTIVO SPORT STYLE



Misha
Camionisti in Trattoria

Da Domenica 2 Febbraio alle 21.25
sul canale 9 del digitale terrestre

#camionistiintrattoria

Disponibile su dplay PLUS