FERRARI GT GIUSTIZIA È FATTA, REVOCATA LA SQUALIFICA DELLA 488 A SHANGHAI

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

AUTO SPRINT

n. 7

Anno LVIV Settimanale - 18-24 febbraio 2020

3,50 Euro (Italy only)





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

DOPPIO POSTER
DELLA ROSSA 2020

PASSIONE A 1000

La Ferrari lancia la sfida alla Mercedes con una monoposto aggressiva ed estremizzata. Se il valore è pari all'entusiasmo del lancio, ci sarà da godere



LA REGINA D'ARGENTO E L'ALTRA RIVALE RED BULL
La W11 e la RB16 fanno sognare già dal filming day vissuto da grandi star





Misha
Camionisti in Trattoria

Ogni Domenica alle 21.25
sul canale 9 del digitale terrestre

#camionistiintrattoria

Disponibile su dplay PLUS

DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani



Montmelò rovente con le **nuove F.1**!

Riaccende le sue insegne il Circus della Formula Uno. E dopo le varie presentazioni di rito, inizia a far vedere ancor meglio le sue vere forme, in attesa di quella sostanza che si potrà notare compiutamente solo nei primi Gp del Mondiale 2020. Una dopo l'altra quasi tutte le monoposto hanno battezzato la stagione con la fase di lancio dove le parole, come spesso accade in questo periodo dell'anno, hanno preso il sopravvento sui fatti. Adesso però è arrivato il momento di scendere in pista con la prima sessione di test sulla pista di Montmelo' (19-21 febbraio).

Per tre giorni la Catalunya diventa l'ombelico del mondo della F.1 che finalmente toglie gli ormeggi e si prepara per un campionato che farà da testa di ponte con la rivoluzione delle regole che scatta dal 2021, già argomento caldo della discussione, come se in ballo non ci fosse un mondiale tosto è spettacolare e soprattutto ancora tutto da giocare, ma solo un grande scivolo per proiettarci in una nuova dimensione. E invece quella che prende il via da Barcellona con i primi test pre-stagionali si annuncia annata rovente e per certi versi epocale se la si guarda dal versante dei nuovi record che può far registrare. Intanto ancor prima di cominciare c'è un altro argomento che tiene già banco: Sebastian Vettel.

Ha abbozzato mezzi sorrisi martedì scorso il tedesco della Ferrari, mentre cercava di replicare alla domanda tormentone che dal lancio della SF1000 a Reggio Emilia si trascinerà avanti fino all'estate se non oltre. La stampa, soprattutto quella straniera, non gli ha dato tregua. E lui ha risposto nell'unico modo possibile: «*Saliamo in macchina e vediamo…*». Ormai è chiaro che è partito definitivamente il Tiro al Campione. Un gioco abbastanza stucchevole, adesso, che si sta aprendo una nuova stagione e si chiude l'ultimo anno in rosso del quattro volte iridato. Un gioco che è scontato, inevitabile ma troppo prematuro, adesso. C'è un'onda lunga che già trascina Seb lontano da Maranello. E non è la cosa migliore che possa accadere addirittura alla vigilia del primi test della stagione. Faranno bene Binotto e company a proteggere il più possibile il loro campione davanti a quella che pare la sua ultima spiaggia a Maranello…

Per un mondiale di F.1 che si mette in moto ce ne sono altri che hanno già acceso da tempo i motori e regalano emozioni e stavolta anche una simpatica analogia scritta intorno al cognome del vincitore: Evans. Elfyn con la Toyota è stato lo strepitoso protagonista di un rally di Svezia in formato mignon; Mitch Evans con la Jaguar si è preso la vittoria in Formula E a Città del Messico. Entrambi adesso comandano le operazioni nei rispettivi campionati, nomi nuovi alla ribalta che regalano nuovi spunti d'interesse.

Intanto a rimettersi in moto è anche la serie di Autosprint Gold Collection. A fine mese, uscirà in edicola in primo numero della nuova stagione con allegato anche l'apposito contenitore. A inaugurare la nuova collezione di racconti sarà Alain Prost, che il prossimo 24 febbraio compirà 65 anni. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

6 EMOZIONE ROSSA
14 ENTUSIASMO A 1000
20 LA MERAVIGLIA È NEL RETRO
26 REGINA MATURATA
32 RED BULL VUOL SFONDARE
40 ALFA RACING ALLO SCOPERTO
42 MCLAREN VOGLIA DI STUPIRE
44 ALPHA TAURI PUNTA IN ALTO
46 RENAULT TEMPO DI PAROLE

VELOCITA'

50 KUBICA DA DTM
62 NEL CUORE DELLA FERRARI

RALLY

52 MONDIALE RALLY DI SVEZIA
60 GRANDI RITORNI

RUBRICHE

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



di Giorgio Terruzzi

Ferrari in quota Inter

ESISTONO DEI PUNTI DI CONTATTO TRA LA SQUADRA CALCISTICAMENTE NERAZZURRA E LA ROSSA? A BEN GUARDARE, SÌ, ESISTONO ECCOME, ANCHE SE ALL'INTERNO DI RAGIONAMENTI MOLTO PARTICOLARI

"**Ma questa Ferrari** è un po' l'Inter della Formula 1?". La domanda arriva dal Direttore, è perentoria come un rigore assegnato dal Var. Cerco di rispondere qui, per una volta scegliendo la prima persona singolare, modalità che uso quando sto per beccare un gol. La questione, per cominciare, è soggettiva e spinosetta. Intanto sono del Milan, lo dico subito per ammettere una debole sintonia. Nei confronti dell'Inter, sia chiaro, non della Ferrari, figuriamoci del Direttore. Anche se Mattia Binotto è interista, cosa che non riduce la stima nei suoi confronti. Ora, se la Ferrari vale Inter, ne consegue che la Mercedes valga Juve. Intendendo la squadra che vince, stravince da anni, pur considerando che al bianconero di Andrea Agnelli – vicinissimo alla Ferrari per curriculum e casato – manca il titolo mondiale, inteso come Champions. E poi, francamente, tra Maurizio Sarri e Toto Wolff passa la stessa differenza che divide una ribollita da un foie gras. Meglio la ribollita, per quanto mi riguarda, senza considerare le sofferenza dell'anatra. Comunque, da una parte c'è chi è reduce da una sfilza di successi lunga così (Juve: campione d'Italia 8 volte filare negli ultimi 8 anni; Mercedes: 6 titoli Piloti e altrettanti tra i Costruttori nelle ultime 6 stagioni); dall'altra c'è chi insegue, forte di un blasone all'altezza ma anche di una fame ormai atavica (Inter: niente scudetto dal 2010; Ferrari: l'ultimo titolo piloti data 2007 con Raikkonen; l'ultimo titolo costruttori risale al 2008). In questo senso il paragone regge così come reggono le ambizioni dei "bauscia" al pari di quelle dei ferraristi, almeno in queste ore da vigilia. In effetti l'Inter ha tutto per puntare a battere la Juve quest'anno così come è auspicabile che la Ferrari ci provi, finalmente e felicemente. Certo, è Lewis Hamilton il Cristiano Ronaldo della pista; certo Antonio Conte ha modi e stile assai diversi da quelli di Binotto anche se entrambi mostrano rapporti stretti e forti con le rispettive squadre. La Cina, in ogni caso, dalla Ferrari è tutt'altro che vicina.

Ma qui, stiamo giocando un poco, stiamo parlando di affinità elettive. O, meglio, di ruoli. E in questo senso, sì, caro Direttore: la Ferrari come l'Inter ha il compito di rompere un monopolio, di proporre una alternanza, cosa che farebbe bene al calcio come alla F.1. Anzi, entrambe le squadre, proprio per il ruolo che rivestono, raccolgono parecchie simpatie. I propri tifosi, certo – molto più numerosi quelli in rosso, va detto- sommati a quelli che praticano il "gufamento" stabile, il tifo contro. Contro Juve e Mercedes, vale a dire contro chi è troppo ricco, troppo sorridente, tropo vincente, troppo abituato a metterla giù dura. Ci sta, dunque che un tifoso dell'Inter tratti la Ferrari (e vice e viceversaversa), alla stregua della squadra del cuore, intesa come vendicatrice delle minoranze, di chi patisce da anni e ha due balle grandi come due dragamine a furia di accontentarsi dei premi di consolazione. C'è una differenza comunque e non è roba da poco: l'Inter sta sostenendo con i risultati il proprio ruolo, la Ferrari non ancora. Dunque, più credibile al momento, certamente attrezzata per provarci, per portare sino in fondo, se non altro, la sfida.

Non solo: l'Inter, alla Juve qualche problema lo sta creando perché chi è abituato al velluto diventa allergico quando si tratta di lana cotta. È un po' questo il punto chiave, visto che i punti sono importanti. Servirebbe che la Ferrari, ecco, imitasse i nerazzurri, magari dalla prima giornata. Piazzando una doppietta, per dire e per esempio, confermando le aspettative e scombinando qualche piano, scoperchiando qualche falla, istigando qualche dubbio. Solo allora, eventualmente, Sarri e Wolff potrebbero somigliarsi almeno un poco. Discussi, chi più, chi meno, come simboli esposti di un predominio non più smaltato ma leggermente incrinato. ●

> *CI STA, DUNQUE, CHE UN TIFOSO DELL'INTER TRATTI LA FERRARI – E VICEVERSA – ALLA STREGUA DELLA SQUADRA DEL CUORE*



LA NUOVA SPERANZA

Signore e signori, ecco a voi la Sf1000, la nuova grande speranza della Casa di Maranello in chiave 2020

SF1000





di Pino Allievi

Emozione Rossa!

ECCO PERCHÉ LA NUOVA FERRARI DIVENTA LO STRUMENTO AFFILATO E DETERMINANTE IN UN ANNO IN CUI BISOGNA ASSOLUTAMENTE PROVARE A VINCERE, PERCHÉ GLI ALIBI SONO FINITI. INTANTO, A GIUDICARE DALLO SHOW DI REGGIO EMILIA, L'OTTIMISMO C'È!

Com'è andata la presentazione della nuova Ferrari? È bella la macchina? Andrà forte? Ha delle soluzioni che gli altri non riusciranno a copiare?

Sono state queste le domande sulla bocca di tutti, dopo l'imponente presentazione della Sf1000 al Teatro Valli di Reggio Emilia, microcosmo della cultura classica del nostro paese profanato dalla felice incursione meccanica di una Formula 1. Un contrasto pieno di fascino, l'unione di due delle tante cose belle di questo inimitabile Paese.

Si sono sentite critiche per il fatto che la Ferrari non abbia voluto mostrare, da vicino, la nuova macchina. Sciocchezze. O giochi. Perché le vetture, alla presentazione, sono quasi sempre dei semi-manichini allestiti in tutta fretta per l'evento, principalmente studiati per ingannare le sensazioni dei concorrenti. I quali fanno la stessa cosa quando è il loro turno. Perciò non è il caso di drammatizzare, perché la vera Ferrari sarà quella che vedremo nell'ultimo giorno dei test a Barcellona il 28 febbraio, poco prima che tutto i materiale venga imballato per essere spedito verso Melbourne.

E qui apro una parentesi perché per qualche decennio, di questi tempi, c'era un signore milanesissimo, Aldo Rosanna, vaga somiglianza con Adolfo Cieli, che passava le notti a bere caffè, attaccato al telefono, in quanto spettava a lui gestire la delicata spedizione delle F.1 nei vari Continenti, cominciando appunto dall'Australia. Lo fece con la sua azienda, lo ha fatto da dirigente quando tutto è passato ad altri, avendo sempre accanto un amico caro e prodigo di consigli: Bernie Ecclestone. Persona adorata e stimata da tutti, amante dei vini, del mare, del relax, del golf, Aldo Rosanna nei primi giorni di febbraio si stava recando a Dubai, dove aveva una casa, per una breve vacanza. È salito, come aveva fatto qualche altro milione di volte, su un aereo di linea alla Malpensa. E la sua vita si è fermata in volo. Una metafora, un modo lieve di andarsene e salutare tutti dall'alto col suo sorriso beffardo.

SQUADRA COMPATTA
La Ferrari ci crede tantissimo, nella Sf1000, a partire da Piero, da John Elkann, da Mattia Binotto e dai piloti Leclerc e Vettel, qui sul palco con Camilleri, Gené e la Frangipane

Tornando alla Ferrari e alle domande che la gente si pone, pienamente coincidenti con quelle dei cosiddetti esperti, a Reggio Emilia è emersa una cosa importate, in mezzo a tanta inutile fuffa: la fiducia incondizionata che Louis Camilleri ha voluto pubblicamente riconoscere a Mattia Binotto: «*Siamo tutti concentrati sul lungo termine, ho un grande rispetto per lui, per le sue capacità di leadership e la sua cultura di squadra*», ha detto. Un modo diretto per riconoscergli una fiducia incondizionata proiettata nel tempo, anche se bisogna avere l'onestà di ricordare che pure per Maurizio Arrivabene, poche settimane prima del fatidico 7 gennaio, ci furono parole riconoscenti per l'ottimo lavoro svolto nel corso del 2018, salvo poi consegnargli la lettera di fine rapporto. Tuttavia le relazioni tra Binotto e Camilleri sembrano davvero fluide e aperte, per cui non dovrebbero esserci sor-

→

> *A REGGIO EMILIA LOUIS CAMILLERI NON HA MANCATO DI SOTTOLINEARE LA PIENA FIDUCIA CHE HA MATTIA BINOTTO DAI PIÙ ALTI VERTICI DELLA FERRARI. ANCHE SE BISOGNA AVERE L'ONESTA DI RICORDARE CHE PURE ARRIVABENE A FINE 2018…*

SF1000

TITLE PARTNER

MISSION WINNOW

SPONSORS

kaspersky HUBLOT MAHLE

FORNITORI UFFICIALI

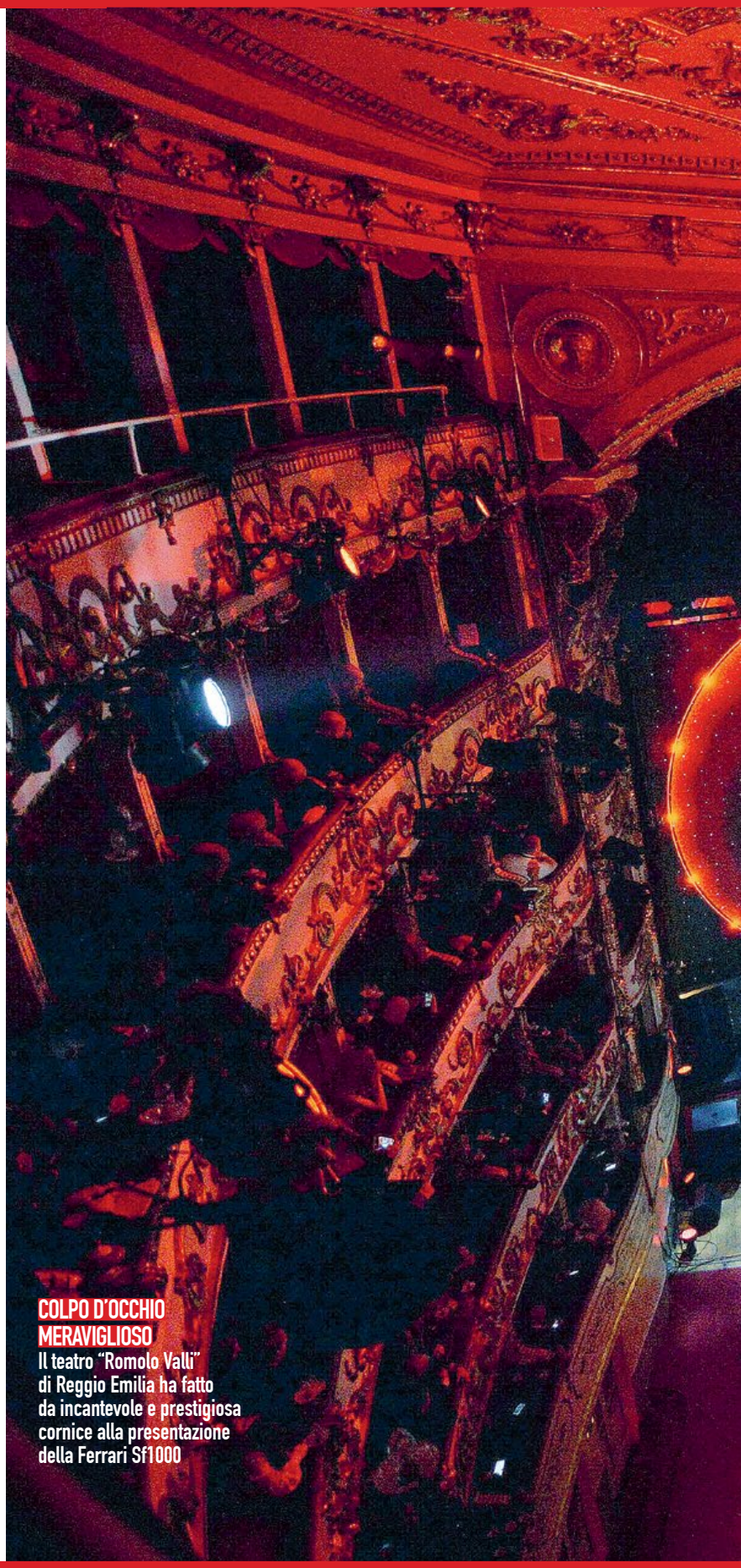
eightcap SKF NGK brembo

FORNITORI

Palantir Alfa Romeo Garrett Sabelt



prese. Una eventuale rottura o anche una incrinatura delle relazioni sarebbe devastante in un momento delicato come questo in cui tutti parlano principalmente della nuova macchina del 2021, come se la stagione che comincerà tra un mese fosse una formalità da togliersi di dosso quanto prima.
Eppure non è così. Il 2020 è una annata cruciale in tutti i sensi. La Ferrari ha infatti la necessità di chiudere questo ciclo della F.1 col il titolo mondiale. Basta rinvii, basta scuse, basta alibi. Enzo Ferrari, uomo dell'altro secolo, non avrebbe di sicuro gradito il "cinema" (l'avrebbe chiamato così) di Reggio Emilia in quel Teatro Regio dove per la prima vota si era esibito un suo celebre cliente, tale Luciano Pavarotti, proprietario di una F40 che oggi è nel garage di Vettel. Ma guai a chiedere a Seb di fotografarla, perché questa macchina «rientra nella sua sfera privata»: tale è stata la giustificazione addotta dal pilota alla richiesta di mettere davanti all'obbiettivo il suo gioiello, per immortalarlo nell'opera più imponente e importante che mai sia stata realizzata sulla Ferrari.
Fosse stato ancora tra noi, Enzo Ferrari impulsivo e sanguigno com'era, avrebbe probabilmente preferito una "prima" sbrigativa nel cortile della fabbrica, con due parole e un foglietto con le caratteristiche (vaghe) della monoposto, conscio del fatto che un digiuno che dura dal 2007 avrebbe richiesto più silenzi che parole.
Ma i tempi sono cambiati e i trascinanti lampi di competitività del 2019 sono stati una spinta a mostrarsi in modo insolito, coinvolgendo giornali, televisioni, internet e pubblico davanti ai megaschermi in piazza, in una festa che potrebbe preludere a un tripudio alla fine della stagione. Leclerc si è tenuto prudente nelle dichiarazioni e distante da ogni appiglio di polemica. Vettel invece, pur paziente, non può non essere rimasto imbarazzato dinanzi alle martellanti domande sul suo futuro dopo il 2020. L'anno scorso poteva vantarsi dei galloni di "prima guida", adesso è stato retrocesso e non avrà più i vantaggi riservati al capitano. Dinanzi alle insistenze (logiche) della stampa ha sorriso amaro e ha dribblato dicendo vacuità, però è ovvio come, dentro, tutto questo gli bruci e gli dia la spinta per giocarsela da subito sino all'ultimo metro, col compagno che non solo gli ha oscurato la ribalta, ma si è messo in tasca un accordo sino a 2024. Non è una garanzia assoluta questo contratto, per il monegasco, perché sicuramente ci sono mille clausole per poterlo sciogliere da ambo le parti. Però moralmente è un supporto enorme che spinge via, tra l'altro, la voce molto urlata e poco verificata – almeno a tutt'oggi, poi non si sa – di un eventuale arrivo di Hamilton a Maranello nel 2021. Intanto, la rubrica di Mattia Binotto si allunga di nomi noti, e non, che hanno già fatto presente la loro disponibilità per la stagione che verrà dopo questa. O anche prima, se servisse. Perché la Ferrari è una calamita a prescindere. Ma John Elkann ha precisato come, dopo 238 affermazioni, il Cavallino abbia ancora fame. Una affermazione che si può prendere come un auspicio. O una minaccia. ●



COLPO D'OCCHIO MERAVIGLIOSO
Il teatro "Romolo Valli" di Reggio Emilia ha fatto da incantevole e prestigiosa cornice alla presentazione della Ferrari Sf1000


SF1000



di Carlo Vanzini Sky F.1

Vettel il tormentone

IL FUTURO DELLA CARRIERA È TOTALMENTE NELLE SUE MANI... TOCCA SOLO A SEB DIMOSTRARE CHE È ANCORA IL PILOTA DALLA CIFRE SPAVENTOSE E DAL BLASONE DIFFICILMENTE EGUAGLIABILE



Ben 4 titoli mondiali, 240 Gran Premi disputati, 53 vittorie, 120 podi e 57 pole position.
Tra dieci, venti o trent'anni e oltre, chi andrà a leggere la storia della Formula 1, si troverà davanti alla scheda di questo pilota e a questi numeri da brividi, peraltro ancora abbondantemente incrementabili e dirà, "questo si è stato un fenomeno".
La storia offre sempre la dimensione di tutti perché, per chi l'h fatta, come Vettel, cancella i tempi bui e restano solo i numeri da capogiro. A oggi solo Schumacher, Hamilton e Fangio hanno fatto meglio, come mondiali vinti e già questo è da pelle d'oca, solo Hamilton Schumacher e Senna hanno fatto meglio come numero di pole e solo Schumacher e Hamilton hanno fatto meglio come numero di vittorie.
Dovesse vincere il mondiale, eguaglierebbe il record di Lauda (77-84), con ben 7 anni passati dall'ultimo campionato vinto.
Al netto di tutto, stiamo parlando di uno dei più grandi della storia. Questa sua grandezza nel recente passato ha però subito delle picconate spaventose.
Ricciardo prima ed alcuni errori da rookie poi, hanno fatto venire il dubbio: aveva ragione Alonso quando diceva che non era Vettel il suo avversario, ma Newey, progettista di quella strepitosa macchina capace di dominare per 4 stagioni? Adesso il dubbio c'è.
Non possiamo di certo dimenticare il suo debutto da fenomeno con la Toro Rosso, con quel weekend da urlo a Monza, ma adesso serve capire se sono passati gli anni, se ha perso il tocco magico o cosa. Vettel in carriera è arrivato alle spalle del compagno di squadra nel mondiale solo due volte.
Nel 2014 con Ricciardo (238 vs 167 punti) e lo scorso anno con Leclerc (260 vs 240). Non che abbia avuto molti volti diversi nel garage con lui, in 13 stagioni di F1, 7 in totale: Liuzzi, Speed, Bourdais, Webber, Ricciardo, Raikkonen e Leclerc.
Vettel in questo 2020 è costretto a toglierci ogni dubbio perché il suo contratto è in scadenza, con un rinnovo a portato di mano dovesse andare forte come sa fare quando è in condizione psico fisica perfetta o dovesse convincere Ferrari a tenerlo al fianco a un eventuale Leclerc definitivamente esploso.
Nel primo caso ricaccerebbe al mittente tutte le critiche che, parliamoci chiaro, sono state meritate per gli errori commessi, davvero gravi per uno della sua caratura e del suo palmares. Li avesse fatti Magnussen, senza nulla togliere a Magnussen, non avremmo avuto nulla da dire, anzi avremmo gridato allo scandalo per la sua presenza in F.1, ma non per uno che ha i numeri di cui sopra, no? Mettete da parte il tifo e pensateci. Sarà un modo per far vedere che non è finito e che ne ha. Deve ripartire da come ha concluso lo scorso anno, da dopo Monza, il punto più basso della sua serie negativa (lascio fuori il body check con il compagno di squadra in Brasile). Se farà un 2020 alla Vettel degli anni Red Bull, allora il rinnovo e i suoi 40 milioni e rotti, di compenso annuale, saranno più che meritati, se invece sarà in grossa difficoltà, l'addio Ferrari sarà quasi scontato, considerando anche che Leclerc continua a guadagnare 1/4 rispet-



> *SARÀ UN ANNO DETERMINANTE PER IL FUTURO DEL TEDESCO IL QUALE NON SI PUÒ PIÙ PERMETTERE DI SBAGLIARE*

to a lui. Va detto che Vettel ha sicuramente dato e sta dando molto, facendosi apprezzare da tutti, ma abbiamo già detto come le alternative, Ricciardo (che dovrebbe ridursi di almeno 6/7 milioni lo stipendio, voi lo fareste?), Sainz e Giovinazzi, siano in attesa. A loro volta dovranno fare un anno super, così come Hamilton che tornerebbe di attualità, dovesse, dopo poche gare, ipotecare anche il titolo 2020. Per ora è solo un'operazione di disturbo contro Mercedes. Con una buona stagione, ma alle spalle di Charles, Vettel potrebbe strappare un rinnovo, ma a condizione totalmente diverse, come accettato da Raikkonen, per prolungare la sua carriera in Ferrari e in Formula 1. Ma Seb è uno che starebbe in F1 a vivacchiare e quel che arriva, va bene? No, non mi sembra il tipo.
Potrebbe essere interessante un eventuale passaggio in McLaren con motori Mercedes, dovesse arrivare Sainz in rosso o, con Giovi a Maranello, in Alfa,

DIFFICILI EQUILIBRI

Leclerc, Binotto e Vettel, la Ferrari del 2020 in cerca di nuovi equilibri e di una quadratura del cerchio tutt'altro che facile. Ma la classe emergente di Charles e il blasone indiscutibile di Seb sono tutte frecce all'arco di Mattia

al posto di Kimi, a fare da chioccia a Mick Schumacher (sempre che batta e sarà dura, Schwartzman e Armstrong) Di opportunità sinceramente se ne vedono poche, a meno che Totone non voglia fare l'impresa, ossia cedere Lewis alla Rossa e caricarsi sulle spalle la missione di rigenerare Vettel.
Sono tutti ragionamenti per assurdo finché non avremo i risultati delle prime 6-7 gare del campionato. Il primo terzo della stagione darà un riscontro fondamentale.
Su cosa succederà, come potete ben capire, di certezze ce ne sono ben poche, ma quel che possiamo dare come punto fermo, di partenza, è che a oggi il futuro di Vettel è totalmente nella mani di Vettel. Dipende tutto da lui riuscire a farsi desiderare come il Golden boy che è stato, poi potrà sedersi al tavolo con ottime carte in mano, altrimenti, non troverà, a quel tavolo, neanche la sedia. ●



di Mario Donnini

Charles, il difficile arriva adesso

NELL'ARIA C'È UNA STRANA EUFORIA, UNA SPECIE DI CONSAPEVOLEZZA BALDANZOSA CHE VORREBBE LECLERC GIÀ A POSTO E SENZA NIENTE DA DIMOSTRARE PERCHÉ PER LUI IL PIÙ È FATTO. NO, NON È VERO: LA PARTE PIÙ TERRIBILE E ANNICHILENTE DELLA SFIDA COMINCIA ORA. E LUI PUÒ FARCELA. A PATTO CHE LA SF1000 SI RIVELI BEN DIVERSA NELLA RESA DALLA SF90

E adesso per Charles Leclerc viene il difficile. Quello vero. Perché il periodo della luna di miele con la Ferrari è finito. Le gioie e le delizie dell'innamoramento adesso lasciano il posto ad altro. Le adrenaline e le endorfine del magico stato nascente di un movimento collettivo a due - è questa la celeberrima definizione dell'innamoramento stesso propugnata da Francesco Alberoni - ben presto, proprio in queste ore, lasciano il passo a speranze e auspici di traguardi più ambiziosi e meno poetici, che un vero amore a medio e lungo termine deve saper raggiungere. Per trasformarsi in una storia solida, capace di scrivere la cronaca di una nuova stagione della Ferrari, possibilmente aggiornando i capitoli fiammeggianti alla voce leggenda.

Charles Leclerc e la Ferrari, in altre parole, stanno tornando dal viaggio di nozze seguìto alla celebrazione di una delle unioni sportive più solide e durature tra un pilota e la Rossa - staranno insieme fino al 2024 -, e adesso, in poche parole, finisce la pacchia, termina il senso di meraviglia per questo ragazzo sorprendentemente Wonder Boy e inizia l'unione vera e propria. Non solo poesia, quindi, ma anche routine, naja nuziale, cartellini da timbrare e un tir di bollette e rate di mutui da pagare.

Ma riassumiamo. I trionfi di Spa e Monza 2019 come sfavillanti entusiasmi capaci di creare un incanto infinito, l'autoscontro di Interlagos quale momento di delicata e tesa verifica, dopo le prime incomprensioni, le incipienti richieste di spiegazioni tra pilota e muretto e pilota e ancor più su del muretto, quand'ancora qualche strategia sembrava più tagliata su misura per l'altra guida, il tedesco Bellopampino, peraltro in piena crisi d'identità & risultati fino alla piccola rinascita di Singapore.

Sì, sono cose che capitano. È così che nasce una grande storia. E la Rossa e Leclerc hanno vissuto passo dopo passo tutte le tappe della classica liason capace di cambiare un po' la vita a entrambi.

Dalle prime fiammeggianti occhiate, da quando a Maranello facevano uscire Charles con la F.1 malgrado fosse un teenager - dai, per ora è solo una bella amicizia, poi chissà -, fino alla vera e propria costruzione di un amore, la quale, per dirla con Ivano Fossati, Non ripaga del dolore/È come un altare di sabbia/In riva al mare./La costruzione del mio amore/Mi piace guardarla salire/ Come un grattacielo di cento piani/ O come un girasole/. Ecco. Ci siamo. Dai primi test di Barcellona 2020, andando verso l'inizio del mondiale, dal 15 marzo in Australia, Leclerc e la Rossa cominciano il matrimonio vero, con Sebastian Vettel nello strano ruolo di marito emerito che ancora per un anno gira per casa ciabattando inquieto, possibilmente senza disturbare troppo i due neo-sposi in camera (car o da letto, poco cambia). Tutto questo per dire una cosa che è ora di dire. C'è uno strano senso di fraintendimento, nell'aria. Una specie di giuliva, baldanzosa e sbagliata consapevolezza.

CHARLES IDOLO DEI GIOVANI
Oltre a piacere ai ferraristi d'antan, Charles Leclerc vanta tanta popolarità anche tra i giovani appassionati della F.1. Un segnale di buon auspicio...

Eddai. La vera sfida per Leclerc e la Ferrari comincia tra poco. In confronto, fino ad oggi abbiamo scherzato. Perché un conto è dimostrarsi possibilmente tendenti al sensazionale, ben altro è esserlo quando comincia ad essere espressamente richiesto.

Ne sa qualcosa proprio Vettel, ecco. L'altro marito della Rossa che scorridoia ancora nei paraggi con tanti bei sorrisi i quali nascondono interrogativi, dubbi e tanti nodi da sciogliere, in questo caso per il futuro immediato. Roba di pochi mesi e poi si vedrà, si capirà, si delineera il suo destino.

Quanto a quello di Leclerc, dipenderà ovviamente da se stesso ma anche dalla sua fascinosa milfona, con rispetto parlando: la Sf1000. La quale a oggi sembra non ammettere mezze misure, un po' come nella concezione della femmina per il Dolce Stil Novo: sarà Donna Angelo, in grado di far elevare l'uomo suo verso vette paradisiache, ovvero Femmina dìmonio, capace di trascinare il malcapitato e amoroso compagno nell'abisso.

Abisso che in questo caso vuol dire una sfilza di piazzamenti e pochissima se non nessuna vittoria, in una Formula uno al settimo anno di filosofia turboibrida appaltata - involontariamente, per carità -, alla augusta Mercedes e ai di lei cavalieri.



Insomma, voglio dire, certe volte penso curioso alla Belva dagli Occhi Tristi, ossia a Leclerc, alle sue stupende capacità, al suo già storico connubio con la Ferrari - storico, perché uno che firma per così tanti anni per Maranello di fatto lega il suo destino alla Casa tanto da dipendere da essa, scommettendo la parte più bella della carriera e viceversa - e penso che di fronte fondamentalmente ci sono due vie. Una strada virtuosa e piena di appuntamenti meravigliosi, anche se, certo, coi suoi inevitabili alti e bassi.
L'altra via, invece, appare temuta, ansiogena, da pensarci il meno possibile, ma non da ignorare. La via deludente di anni mosci e da buttare, al volante di monoposto dignitose ma irrisolte, né magiche né orrende. Né davvero premianti, né del tutto sfigate. A Charles Leclerc, in questo momento - e pure alla Ferrari - c'è da augurare toccando ferro e carbonio, che la Sf1000 non abbia nulla della Sf90 e che le somiglianze si limitino alla pura e inevitabile parentela estetica di contiguità anagrafica e progettuale. Perché due o tre macchine di fila tipo la Sf90 rovinerebbero la carriera anche a Batman.
Per questo, proprio per questo, caro Charles Leclerc, in un momento neutro, preparatorio e ancora tutto sommato pieno di sorrisi e canzoni come questo - se posso comprare una consonante tolgo una n e metto una zeta in più alla parola canzoni -, la sola, unica e vera cosa da augurarti è quella di non fare la fine di Jean Alesi. L'Alesi per un lustro ostaggio di una Ferrari assai più amata che amabile, minacciosa solo nei temponi dei test di Fiorano e puntalmente ridimensionata ai primi veri bagliori iridati altrui. Ed è un augurio, questo, ovviamente esteso alla Ferrari di Binotto, peraltro carina, smiling, sinonimo a pelle d'una famiglia fatta di bravi, buone e capacissime persone. Capaci tanto e buone pure troppo, a volte, perché la sensazione è che in questa F.1 una dose aggiuntiva e letale di figliodibuonadonnismo Rosso proprio non guasterebbe. Ma vedremo. È presto per stare a dire in chiave 2020.
Di fatto, al settimo anno di turboibrido, ormai tifare Ferrari non è più un piacere esclusivo da ferraristi ma sfoggio di puro buon senso financo da parte degli antiferraristi più incalliti. Perché la prosecuzione annichilente della supremazia Mercedes rischia d'uccidere l'interesse, la lotta, il senso della sfida e la F.1 tutta. Già. Tocca alla Rossa dimostrarsi in grado di mutare l'inerzia stordente delle cose.
È ora di cambiare, sì. Di scalzare la Mercedes o, in ogni caso, di provare seriamente a farlo. Non episodicamente. E uno come Leclerc, parliamoci chiaro, sembra il solo in grado di riuscirci. Il termine noto. Tenere per Charles sta diventando sempre più un modo, anzi, IL modo più bello per volere bene a questa F.1, prima che finisca travolta dalla sua incapacità di raccontare grandi storie, immensi e credibili duelli, geniali creatività tecnologiche percepibili, ovvero personalità accese e memorabili.
Di fronte, all'angolo Blu, abbiamo la dittatura più sferzante nella storia delle corse: quella Argentata delle grigie Frecce.
All'angolo Rosso, invece, si è appena tolto l'accappatoio il vero sfidante, Charles Leclerc, contender chiamato a una delle più grandi imprese in tutta la settantennale epopea della F.1. Quanto a Verstappen e alla Red Bull-Honda, massimo rispetto, ma partono da un gradino più giù. A loro onore e onere di dimostrare il fondamento delle loro pretese.
No, sembra proprio che l'impero Mercedes possa essere insidiato solo da questa già antica e allo stesso tempo nuovissima unione giurata tra Rossa & Leclerc, all'interno di una Ferrari tutta da scoprire per potenzialità della Sf1000 e da ricalibrare come squadra, con la presenza di un Vettel nel ruolo di gradita e, si spera, gradevole e ringalluzzita incognita.
Forza, Charles, la lotta che t'attende da qui in poi è tale da far tremare i polsi pure a Tex Willer. E di grandi regali e aiuti non ne avrai, presumibilmente neanche da Sebastian per casa.
Viva gli sposi, dunque, e ricorda, caro ragazzo, che anche la più bella storia d'amore in realtà è un unione a tre, nella quale uno dei partner è momentaneamente assente. ●



Entusiasmo a 1000!

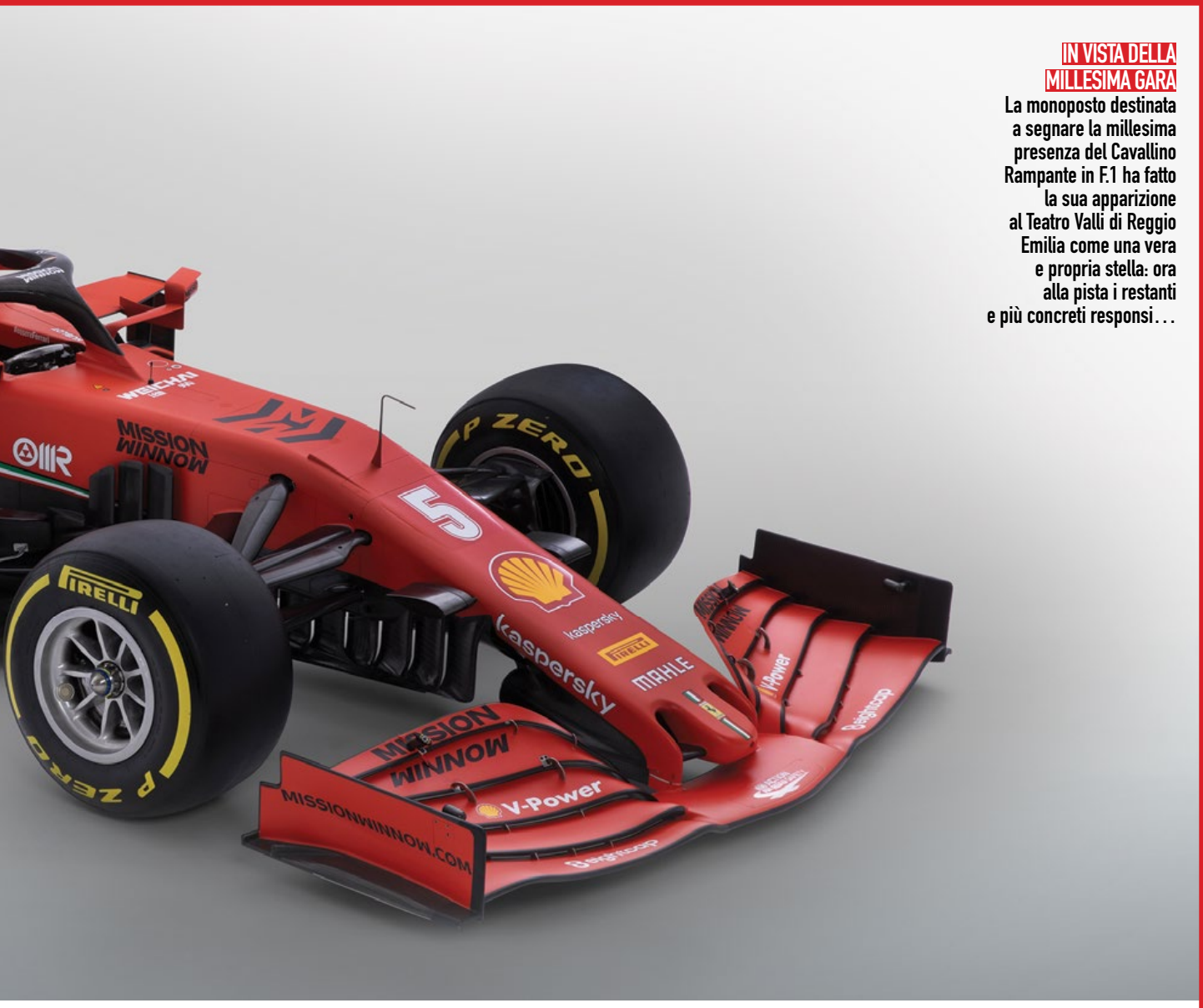
LA MERAVIGLIOSA CORNICE DEL TEATRO VALLI DI REGGIO EMILIA, LO SPIRITO DI CORPO DELLA FERRARI E LE LINEE DELLA NUOVA ROSSA ESALTANO: LA GRANDE SFIDA IN CHIAVE 2020 È REALTÀ

REGGIO EMILIA. Se in palio ci fosse il mondiale dello stile, la Ferrari l'avrebbe già ampiamente vinto. La presentazione della SF1000, la nuova monoposto della Casa del Cavallino che al Paul Ricard supererà il traguardo dei mille gran premi nella massima serie, si è oggettivamente distinta se accostata a quella di Mercedes e Red Bull, dirette rivali nella corsa al vero titolo iridato. La cornice del Teatro Romolo Valli della città nella quale nel 1797 è stato concepito il Tricolore, una coreografia glamour e un'organizzazione studiata, provata e riprovata nei minimi dettagli hanno reso la "prima" della nuova Rossa decisamente più elegante rispetto alla corsaiola Silverstone, o alla austera Milton Keynes, che hanno fatto da teatro ai primi scatti dedicati alle monoposto rivali. Il neoclassico teatro emiliano per una notte si è vestito da Scala del Motorsport, ospitando una delle icone che per eccellenza che più fa palpitare il cuore degli appassionati di corse in tutto il mondo, la nuova creazione della Scuderia di Maranello.

di Alessandro Gargantini

Presentazione di forte impatto.

In linea con la precedente edizione, alla base della nuova denominazione c'è un criterio puramente cardinale. L'anno scorso, la SF90 richiamava i 90 anni della Scuderia fondata da Enzo Ferrari. La SF1000 pone l'accento sullo status unico di una squadra in grado di superare il traguardo delle mille partecipazioni ad un gran premio, che avverrà in occasione del prossimo Gran Premio di Francia a Le Castellet. Come dodici mesi fa, scompare la lettera H in chiusura della sigla, che aveva caratterizzato la SF70 e SF71 e che rendeva omaggio alla motorizzazione ibrida. Per la sessantaseiesima monoposto progettata in Emilia si è deciso di apportare una deviazione alla tradizione che vedeva fare da cornice al lancio della nuova macchina soprattutto le sacre mura di Maranello o la pista di casa di Fiorano a favore della elegante storia di Reggio Emilia. Era stata valutata anche la città di Modena, ma le dimensione dell'ingresso del teatro lirico comunale non consentivano l'accesso di una vettura di Formula 1.



IN VISTA DELLA MILLESIMA GARA
La monoposto destinata a segnare la millesima presenza del Cavallino Rampante in F.1 ha fatto la sua apparizione al Teatro Valli di Reggio Emilia come una vera e propria stella: ora alla pista i restanti e più concreti responsi…

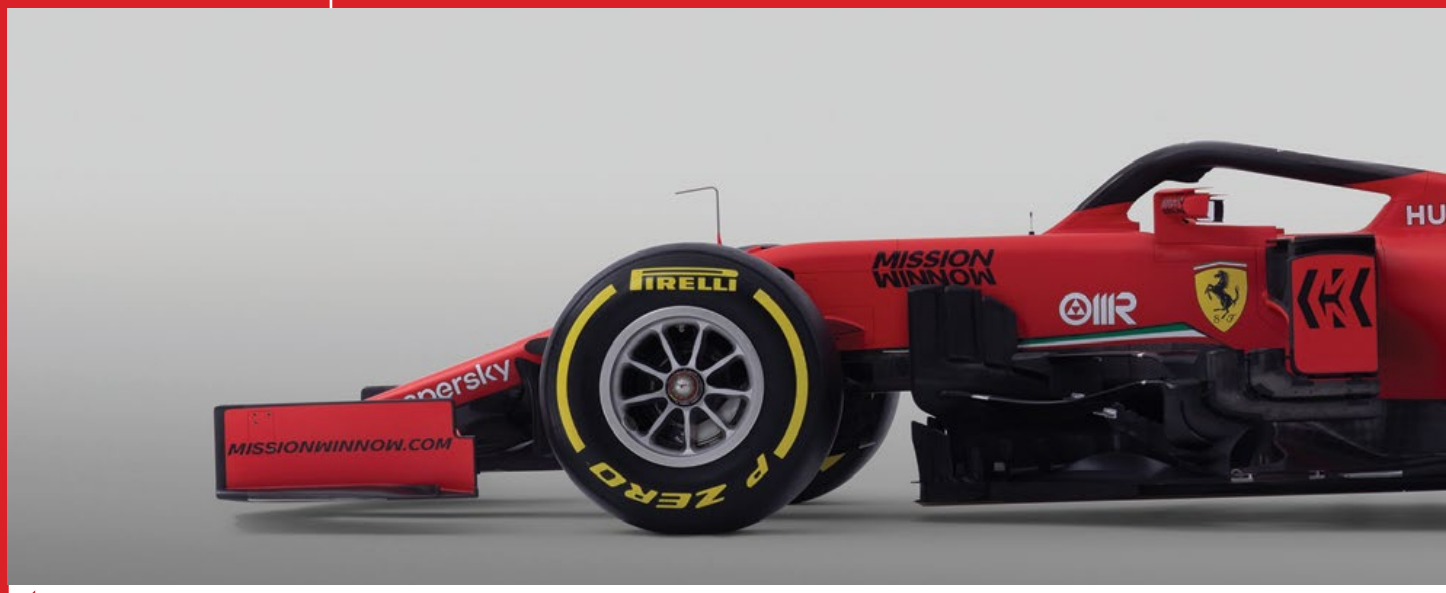
Un miglior compromesso tra velocità e carico

Davanti ad una selezionata platea, il Presidente della FCA e della Ferrari John Elkann ha snocciolato i numeri del mito della Scuderia di Maranello, rivendicando l'orgoglio Tricolore. L'Amministratore Delegato Louis Carey Camilleri ha fatto gli onori di casa, facendo trasparire una totale armonia e condivisione d'intenti con Mattia Binotto, che si è soffermato sulla nuova creatura dello staff tecnico da lui diretto e inquadrato gli obiettivi della squadra in vista della nuova stagione. Una celebre e toccante frase di Enzo Ferrari che racchiude l'identità della Squadra di Maranello, "Chiedete a un bambino di disegnare un'automobile, sicuramente la dipingerà di rosso" ha fatto da sfondo all'ingresso Team Principal, che ha tracciato le linee guida seguite nella progettazione del nuovo modello. La SF90 ha rappresentato il punto di partenza nella concezione della SF1000, data la stabilità regolamentare. Partendo dalla monoposto della passata stagione, sono stati estremizzati numerosi aspetti alla ricerca di un maggior carico aerodinamico, più potenza e stabilità a fronte di un consumo ridotto di benzina e di un minor peso. Alla SF1000 si chiede in sostanza di colmare i gap della macchina del 2019: dovrà raggiungere un miglior compromesso tra la velocità sul dritto, aspetto nel quale la SF90 eccelleva, e quella nelle curve più lente e strette, che soprattutto nella prima fase della stagione era stato il suo tallone d'Achille.

EVOLUZIONE E AFFINAMENTO
la Ferrari Sf1000 rappresenta il giusto equilibrio tra la valorizzazione dei punti positivi della monoposto precedente e le esigenze di cambiamento scaturite nel corso della stagione precedente

Molto più snella dalla mezzeria in giù.

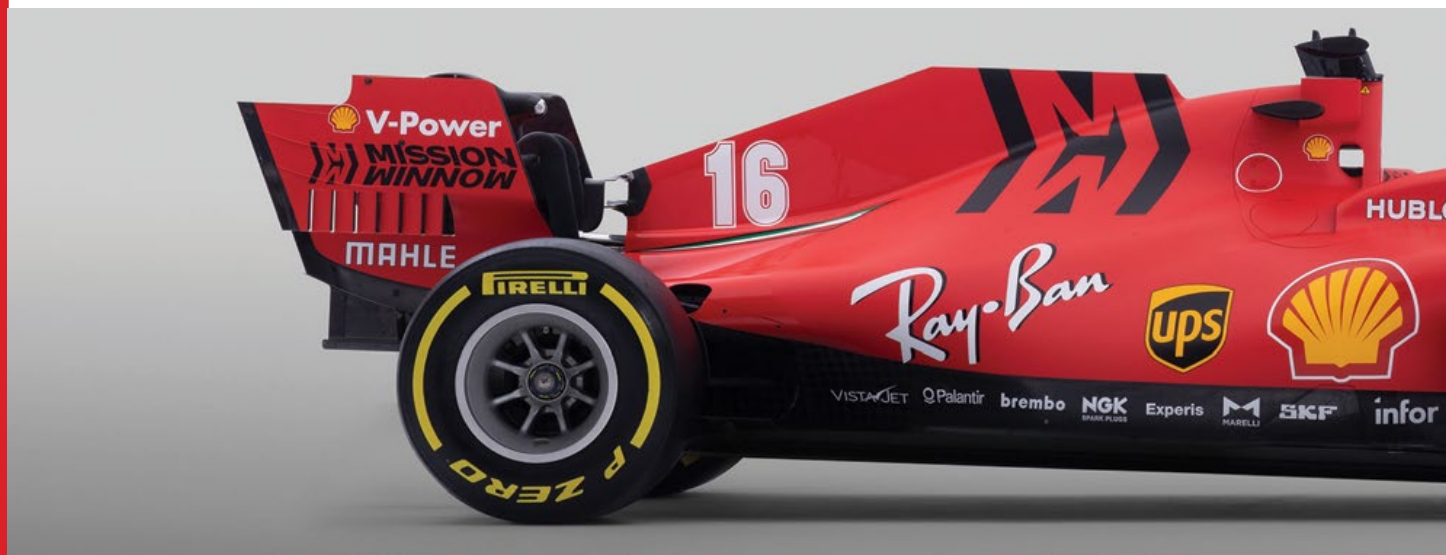
La visione dell'alto della SF1000 ha sin dal primo sguardo evidenziati le forme estremamente compatte dalla sezione centrale fino al posteriore, caratterizzate da pance dal volume assai ridotto e da un cofano motore sensibilmente assottigliato. Le nuove forme sono state dettate dalla necessità di ridurre gli ingombri e la conseguente resistenza aerodinamica in modo da compensare il rilevante aumento del carico aerodinamico, un aspetto rimarcato da Binotto nella sua esposizione. Lo staff tecnico della scuderia Ferrari è andato alla ricerca di nuo-

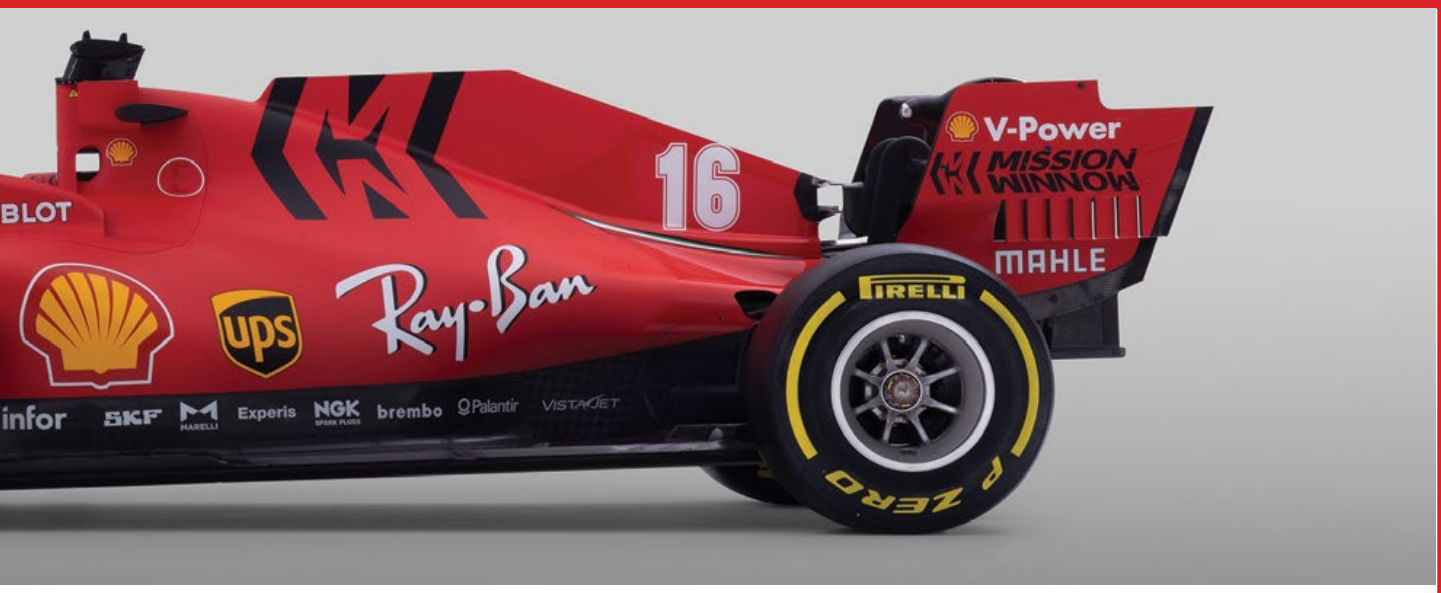


vi equilibri che rendano la macchina meno "estrema" e più configurabile alle varie piste, aspetto che è certamente stato il principale punto di forza della Mercedes W10. La nuova creatura dello staff tecnico Ferrari, nel quale è tornato ad avere un ruolo di primo piano Simone Resta, dovrà essere più equilibrata e ovviare al rendimento altalenante soprattutto nella prima fase della stagione della SF90, una vera forza della natura sulle piste veloci, ma in evidente difficoltà sulle piste lente e guidate. Secondo voci raccolte nel corso della presentazione, ci si attende che, di base, il nuovo modello faccia recuperare almeno mezzo secondo al giro su una pista che l'anno scorso si era rivelata assai problematica come l'Hungaroring.

Non ci saranno tempo e forze per recuperare...

Le forme più affusolate e compatte nella sezione centrale e posteriore sono state ottenute grazie alla rivisitazione e riprogettazione di numerose componenti interne. La riduzione del volume di elementi meccaniche non la si ottiene chiaramente rimpicciolendo le parti, ma molto spesso serve rivedere completamente la loro concezione. E stata rivista l'architettura del motore, sono state rinnovate le testate, il turbo e il sistema per il recupero dell'energia. Infine, anche il cambio appare molto più compatto nelle sue misure. Lo staff tecnico nel condurre un grande opera di ricompattamento ha prestato la massima attenzione a non intaccare l'affidabilità meccanica del motore, che nella passata stagione non aveva destato problemi. E' chiaro quanto il lavoro svolto sia stato meticoloso, capillare in ogni minimo dettaglio, da sfinimento. Un perfezionamento fatto di prove e contro-prove, che deve portare all'ottimizzazione del rendimento di una macchina che deve vincere subito. Perché, come ha citato Louis Camilleri, il tempo è il peggior nemico, visto che non ci sarà tempo per rimediare. Mai come quest'anno è fondamentale partire con il piede giusto, dato che nel corso della stagione lo staff tecnico si sposterà, con largo anticipo rispetto al passato, sulla monoposto del 2021 e non ci sarà spazio per significativi aggiornamenti nella seconda parte della stagione. L'anno scorso, la Scuderia Ferrari compì un incredibile balzo in avanti da fine agosto





in poi, grazie a una serie di scelte tecniche e sviluppi che si sono dimostrati azzeccati.
Quest'anno la possibilità di recuperare, verosimilmente, non ci sarà.
Due gruppi di lavoro lavoreranno parallelamente e appare naturale che a mondiale in corso quello focalizzato sulla monoposto del 2021, quando è in programma uno dei più grossi cambiamenti regolamentari introdotti nella massima serie, sia destinato ad accrescersi a discapito di quello impegnato sui campi di gara.

Adesso inizia un lavoro di rifinitura

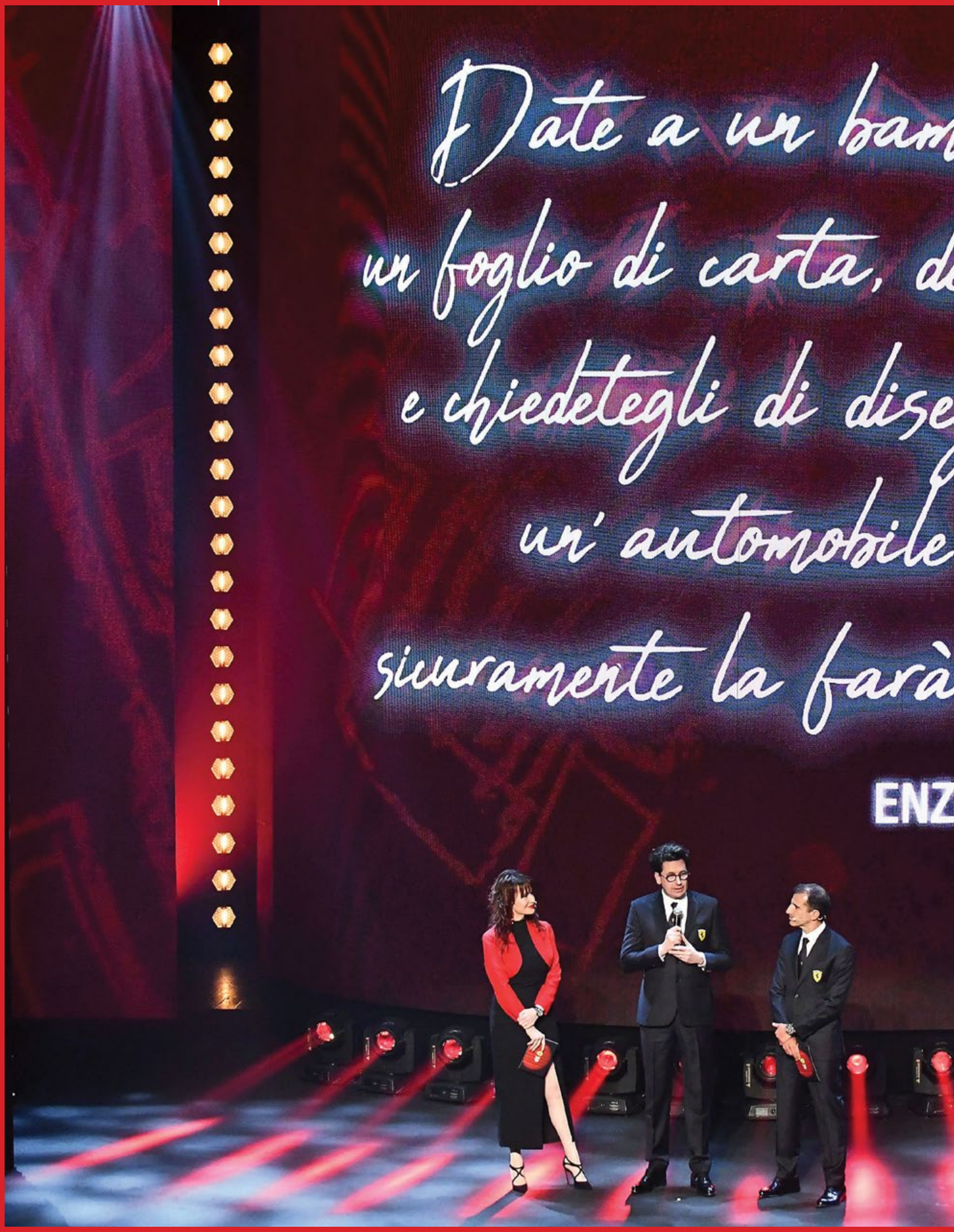
La monoposto presentata a Reggio Emilia subirà aggiornamenti in vista dei pre-season test di Barcellona e dell'esordio di Melbourne, quando dovrà farsi trovare pronta a vincere.
Serve una costante progressione, un lavoro di affinamento che, passo dopo passo, metta la SF1000 di competere ad armi pari con Red Bull e Mercedes sulla pista dello stato del Victoria. Nel 2019 le Frecce d'Argento avevano subito una vera e propria trasformazione nel periodo che va dal primo round dei pre-season test alla corsa inaugurale della stagione.
La metamorfosi delle vetture tedesche non dovrebbe però ripetersi stando alle recenti parole del Direttore Tecnico della Mercedes James Allison, che ha spiegato che i lineamenti della Mercedes W11 presentata venerdì scorso a Silverstone non sarà molto diversa dalla versione al via in Australia.

POSTERIORE RASTREMATO
La doppia vista di profilo pernette di evidenziare il posteriore rastrenmato della Sf1000 e il lavoro di affinamento portato avanti nelle linee della monoposto

Vettel e Leclerc molto concentrati e consapevoli.

Al fianco di Mattia Binotto, Vettel e Leclerc sono apparsi molto concentrati nel corso della "prima". Vettel, che ha parlato in italiano, è parso determinato a giocarsi al meglio le sue carte, consapevole di essere ancora lui la prima scelta per la Ferrari per quel che concerne il pilota che affiancherà Leclerc nella prossima stagione e oltre.
A chi gli ha chiesto chi sarà il suo principale contender nella lotta al titolo, il pilota di Heppenheim ha risposto senza esitazioni Leclerc, "perché vorrà dire che saremo nelle condizioni di lottare per il mondiale". Il tedesco ha certamente tanti interrogativi nella sua testa per quel che concerne il post




Date a un bam
un foglio di carta, d
e chiedetegli di dise
un' automobile
sicuramente la farà
ENZ



2020. Ma le risposte dovrà trovarle soprattutto lui, che sul palco ha anche dovuto rispondere a domande molto pungenti della stampa, soprattutto inglese, che lo ha incalzato sull'argomento. Sotto questo punto di vista, si può dire che il mondiale sia già iniziato. C'è stato il tempo di parlare anche di Hamilton, che non ha ancora un contratto per il 2021 e che una parte della stampa britannica regolarmente associa alla Scuderia Ferrari. Quanto ha Leclerc, il ventiduenne monegasco, nonostante abbia riferito che al momento non mangerà i tortellini per sostenere una dieta ferrea, è parso molto tirato sul viso, concentrato e in gran forma.

Leclerc non è stato particolarmente loquace, ma è stato chiaro nei suoi obiettivi che sono fare meglio rispetto alla passata stagione dimostrando di aver imparato dai (pochissimi) errori. Leclerc ha trovato il sorriso quando ha raccontato che, da quando corre in auto, è la prima volta che rimane nello stesso team per due stagioni di fila, avendo cambiato ogni dodici mesi. Considerando la durata del suo legame con la Squadra di Maranello, ci dovrà fare certamente l'abitudine. Vettel e Leclerc sono parsi soprattutto impazienti di salire sulla SF1000 nei prossimi test di Barcellona. Tra i due, quest'anno non ci saranno sorprese. Vettel saprà esattamente con chi ha a che fare e che tipo di stagione lo attende. Il tedesco partirà con le stesse credenziali del team mate, nonostante i suoi quattro titoli iridati, e con la consapevolezza che se servirà dovrà fare un passo indietro nell'interesse della squadra. Senza impuntarsi, con la massima serenità e con la certezza che se sarà lui a trovarsi davanti, il medesimo sacrificio sarà chiesto al monegasco. Mai come quest'anno, il campione tedesco deve mettersi in discussione e tirare fuori tutte le energie che ha dentro.

Difficile fare previsioni, questa stagione potrebbe esaltarlo o mandarlo al tappeto.

Ma, nella posizione in cui si trova, deve rischiare senza esitazioni. Perché, "chi teme il vento, non si commetta al mare".

Se sarà al top, lo scopriremo solo a Melbourne.

Leclerc, nel commentare la nuova vettura, ha raccontato che, semplicemente osservandola, traspare l'immensa mole di lavoro che c'è alle sue spalle.

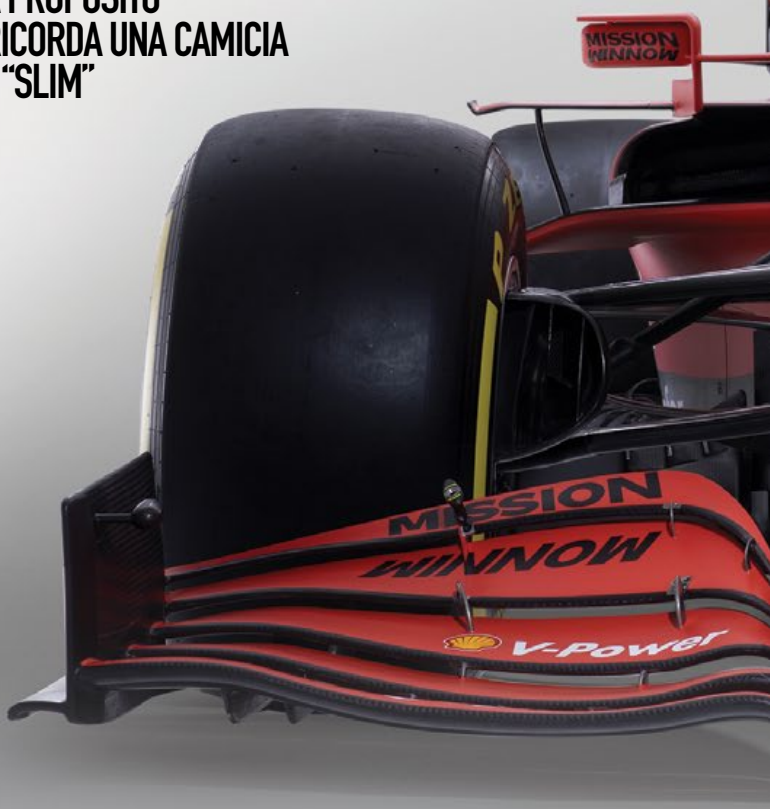
Quanto a Vettel, il quattro volte iridato è rimasto colpito dalle nuove forme affusolate e dai tantissimi cambiamenti che ha individuato nella monoposto svelata nel teatro dedicato all'attore reggiano Valli, protagonista nel film il Gattopardo di Luchino Visconti, che ha riprodotto in immagini il celebre romanzo di Giuseppe Tomasi di Lampedusa. In contrasto alla frase più conosciuta dell'opera, che cita che "Se vogliamo che tutto rimanga com'è, bisogna che tutto cambi", nel caso della SF1000 l'auspicio di chi ama le corse non può non essere che tanto lavoro porti a un mondiale finalmente aperto e combattuto fino alla fine.

Il primo titolo, quello dello stile, se l'è intascato la Rossa. E non è cosa da poco. Ma ora serve iniziare con il passo giusto a Melbourne. ●

La meraviglia è nel retro!

RESTA SIGNIFICATIVO LO STUPORE DI LECLERC A PROPOSITO DEL RETROTRENO DELLA NUOVA FERRARI, CHE RICORDA UNA CAMICIA O UNA GIACCA D'ALTA MODA IN VERSIONE ASSAI "SLIM"

di Alberto Sabbatini



MIGLIORAMENTI E CONFERME
L'avantreno della Ferrari è quello che più spiega il sorvegliato cambiamento della Rossa in chiave 2020, mentre è nel posteriore che si notano alcune sorprese...

Charles Leclerc è stato chiaro. Quando gli abbiamo chiesto se c'è stato un momento in cui guardando la nuova Ferrari SF1000 abbia esclamato Wow! per lo stupore, non si è fatto pregare a rivelarlo. «*Quando l'ho vista da dietro. Quando ho focalizzato com'era il retrotreno*», ha spiegato. Già, la forma sfiancata della SF1000 ha stupito tutti. È come una camicia o una giacca "slim" rispetto a una di taglio classico. La sfiancatura della SF1000 sagoma alla perfezione la meccanica che c'è sotto il cofano. Dimostra quanto i tecnici abbiano dovuto lavorare per miniaturizzare il cambio 8 marce seamless, ridurre le sporgenze delle testate del V6, progettare diversamente gli accessori del motore, i condotti di raffreddamento e anche il pacco radiante poco più avanti per riuscire a comprimere tutto quanto e farlo stare sotto quel cofano striminzito. L'obiettivo è ovvio: perché più si riesce a stringere il cofano motore, più aria scorre ai lati delle fiancate verso il retrotreno e più si recupera deportanza. Proprio quella che mancava alla Ferrari SF90 per andare forte in curva.

In tanti abbiamo detto che la SF1000 è una monoposto di transizione, una mera evoluzione della SF90. Quest'anno non cambiano le regole tecniche e non cambiano neppure le gomme, per cui nessuno – Ferrari compresa – si è preso il rischio di fare un progetto rivoluzionario. Soltanto affinare e perfezionare. Modificare i dettagli che non funzionavano nel 2019. Però al di là dell'essere una semplice evoluzione, questa 66esima monoposto F.1 della storia Ferrari ha un ruolo molto più grande e ambizioso: simboleggiare il cambiamento. Non un cambiamento tecnico (quello verrà nel 2021) ma più profondo e globale che riguarda la sfera organizzativa, umana e finanziaria del Cavallino. La SF1000 è la prima vera Ferrari F1 di una nuova era. Camilleri e Binotto hanno preso il comando a Maranello ormai da più un anno, ma nel momento del cambio di gestione il 2019 era ormai alle porte. Perciò il campionato dell'anno scorso è stato vissuto di slancio e non c'è stato il tempo di perfezionare un nuovo metodo di lavoro e tanti dettagli organizzativi da parte del management della Ferrari. Questo invece sarà l'anno del consolidamento. Del vero cambio di passo. La Ferrari 2020 è basata su presupposti diversi rispetto al passato: non è più la squadra di Montezemolo o di Marchionne, di un dittatore assoluto al comando che dettava obiettivi e ambizioni e faceva pesare sul gruppo l'onere delle responsabilità. Nella buona e nella cattiva sorte. Questa è la nuova Ferrari di John Elkann e Camilleri, due uomini dal carattere pacato, più riflessivi e me-



no sanguigni. E di Binotto che dopo una stagione di rodaggio ora deve farsi trovare pronto ad imprimere alla squadra la propria linea e la propria filosofia. Questa Ferrari della svolta ha l'obbligo di correggere le pericolose sbandate in cui era incappata lo scorso anno. Ma nello stesso tempo perseguire nuovi obiettivi, nuovi target.

La prima constatazione è che i soldi per apportare questi cambiamenti non mancheranno. Camilleri fra le righe ha fatto capire che è disposto ad aprire di più i cordoni della borsa, se necessario. La sfarzosa presentazione in teatro a Reggio Emilia, che fra palco, orchestra di 22 elementi e l'ingaggio del dj milionario Benny Benassi non sarà costata un tozzo di pane, è un piccolo esempio del nuovo corso ferrarista. Rispetto a Marchionne, che impostava progetti a brevissimo termine con budget misurati, Camilleri ha convinto Elkann della necessità di una strategia a lunga distanza: investire oggi per gettare le basi per raccogliere di più domani.

Gli indizi di un maggiore sforzo finanziario del Cavallino su più fronti sono ben evidenti. Sul fronte delle auto stradali nel 2019 la Ferrari ha presentato cinque modelli nuovi sul mercato, mai successo prima. Uno sforzo che ha richiesto tanti soldi ma ha già dato i primi frutti: infatti il fatturato del Cavallino nel 2019 è salito del 10%, fino a 3,8 miliardi. Sul fronte racing nel 2020 la squadra porterà avanti parallelamente due progetti F1, lo sviluppo della SF1000 e quello della monoposto 2021 che siccome avrà contenuti tecnici rivoluzionari per via del cambio delle regole (nuova aerodinamica, gomme da 18" e così via) richiederà più soldi per lo sviluppo. Sul fronte tecnologico, poi, la Ferrari sta investendo come non mai: arrive-

rà una nuova galleria del vento per la quale sono già iniziati i lavori e un nuovissimo simulatore molto più avanzato dell'attuale "ragno" per portare la virtualizzazione in F1 a livelli più estremi. Tutti questi sforzi richiedono investimenti di centinaia di milioni che Elkann e Camilleri sono disposti a mettere sul piatto della F1 perché torneranno indietro con gli interessi. Lo ha ammesso anche Binotto: «*Abbiamo un extra budget per sviluppare la monoposto 2021*». Non è spregiudicatezza, ma calcolo preciso. È il traino finanziario della borsa che giustifica maggiori investimenti e viceversa. Pensate che il valore dell'azione Ferrari solo nell'ultimo anno è aumentato del 43%, passando da un valore di 111 euro del febbraio 2019 agli attuali 159 euro. Facendo volare profitti e dividendi a arricchendo gli azionisti.
Se gli investimenti salgono, la squadra corse deve però farli fruttare dandosi nuovi ed ambiziosi obiettivi. Elkann l'ha ricordato a Binotto: «*In 70 anni di F1 abbiamo corso 991 gran premi vincendone 238* (una media di uno ogni quattro, ndr). *Ma non ci accontentiamo: abbiamo fame di tornare a vincere*». È una meta ambiziosa che passa attraverso alcune tappe ben precise. Abbiamo individuato otto target che la Ferrari deve raggiungere nel 2020 per nutrire l'ambizione di lottare per il titolo. Sono traguardi tecnici, umani e organizzativi. Ecco quali.

Target 1: ridurre il gap in curva

La Ferrari SF90 era velocissima sul rettilineo grazie al progetto a basso drag che opponeva poca resistenza all'avanzamento, ma lenta in curva perché non aveva deportanza. Prendiamo i crono dell'ultimo GP ad Abu Dhabi, pista che ha un settore 2 velocissimo fatto di due lunghi rettilinei e una sola curva secca, e un settore 3 invece composto di curve e controcurve di quelle indigeste alla SF90. Nel giro veloce in qualifica Vettel e Leclerc erano stati i più veloci di tutti nel settore 2 dove avevano rifilato circa 1 decimo a Hamilton e 2 decimi a Verstappen (40"488 contro 40"561 e 40"648 rispettivamente). Nel settore 3 invece le due Rosse erano state le più lente accusando un distacco di oltre 6 decimi dalla Mercedes e di 5 decimi dalla Red Bull (37"871 per Leclerc contro i 37"235 di Hamilton e il 37"349 di Verstappen). Alla fine del giro, il tempo guadagnato in rettifilo non compensava quello perso in curva. Questo è stato il leit motiv di tutta la stagione e il motivo per cui i progettisti sono stati costretti a rendere più veloce la SF1000 nelle curve. Come? Agendo soprattutto a livello aerodinamico. Sono partiti dalla base aerodinamica introdotta a Singapore 2019 modificando pesantemente le forme. Il retrotreno è di forma slim, più rastremato per far fluire meglio l'aria attorno alle pance e nella zona posteriore sotto l'alettone per aumentare il carico aerodinamico e rendere più stabile il retrotreno. E poi c'è stato un raffinatissimo lavoro aerodinamico sui turning vanes, quelle alette verticali ai lati dell'abitacolo, fissate al fondo. Guardate nelle foto come sono lavorate di fino: invece di essere piatte come nel 2019 sono sagomate, ricurve e piene di ritagli e sporgenze. Sembrano cesellate da uno scultore. Basterà per recuperare qualche decimo in curva?





UN LINE-UP DI PILOTI DA URLO

Leclerc, e Vettel, restano una delle coppie più forti della F.1 se non quella al top su tutte. L'importante sarà avere una buona convivenza in pista e non solo. Il primo a portare in pista nei test la SF1000 sarà Seb

Target 2: restare al top di motore

Il V6 turbo ibrido della Ferrari era considerato il più potente propulsore F1 nel 2019. Anche per la grande abilità del team di sfruttare al meglio il funzionamento del flussometro e le norme che regolamentano l'afflusso di carburante al motore (non più di 100 kg/ora). Alcuni team F1 hanno accusato la Ferrari di aver aggirato tale limite (cioè facendo entrare più benzina del consentito nel motore) ma le ispezioni Fia non hanno riscontrato nulla di anomalo. Significa che il Cavallino ha sfruttato legalmente certe zone grigie poco interpretabili del regolamento. Solo che le proteste della Red Bull hanno portato a una maggior definizione delle norme: è stato ridotto del 50% il consumo di olio nel motore (può essere usato per elevare la potenza sviluppata) ed è stato reso meno ambiguo il regolamento sul flussometro. Due aree in cui il motore Ferrari era all'avanguardia. Ora il rischio è che la prestazione del V6 del Cavallino risulti tarpata e la Ferrari finisca per perdere la superiorità di motore che aveva. Modifiche alla testata e alle camere di scoppio hanno portato alla nascita del nuovo motore 065 e gli interventi dovrebbero essere serviti a limitare le perdite di potenza. Scopriremo a Melbourne se esiste ancora un supremazia di motore da parte del Cavallino.

Target 3: auto più flessibile nel set-up

È il terzo obiettivo tecnico della monoposto 2020: rendere l'auto più facile da mettere a punto. Un concetto che è stato travisato da molti giornali nel reportage della presentazione della nuova SF1000. Tanti hanno interpretato male la frase di Leclerc facendogli dire: «*Dobbiamo rendere le sospensioni più flessibili*». Detta così suona come una scemenza tecnica, perché le sospensioni non devono flettere altrimenti l'effetto è controproducente! Il senso delle parole di Leclerc invece era ben diverso; intendeva dire che la squadra ha riprogettato le sospensioni perché siano più facili da regolare e influiscano di più sull'assetto della monoposto. Sospensioni più "flessibili" nel senso che siano dotate di un'escursione di regolazioni più ampia e consentano di adeguare meglio il set-up della monoposto da pista a pista.

Che è stato il difetto principale della Ferrari SF90 nella prima metà di stagione. Vettel si lamentava sempre di un anteriore poco stabile, che non gli dava sicurezza e stabilità nella fase di frenata e inserimento in curva dove una macchina da corsa deve essere invece precisa e affilata come un coltello.

Evidentemente le sospensioni erano così bloccate che, anche indurendo o ammorbidendo le tarature, l'assetto non cambiava e restava sottosterzante. Per modificare l'avantreno i progettisti della SF90 hanno riprogettato lo schema push-rod e adesso i braccetti hanno inclinazioni e punti di attacco leggermente differenti.

Inoltre vistose superfici alari sotto il muso, compresa una specie di ala a forma di "manta", dovrebbero contribuire a migliorare la precisione dell'avantreno della SF1000.

Target 4: evitare guerre fratricide tra piloti

L'immagine dello scontro Vettel-Leclerc a Interlagos è ancora uno degli incubi dei tifosi. Uno dei target della Ferrari 2020 sarà quello di evitare guerre fratricide fra piloti. Come? Dando per scontato che la rivalità sana tra due piloti aiuta la competizione, la ricetta per evitare di pestarsi i piedi sarà delineare regole di ingaggio ferree per i duelli interni. Le ha sintetizzate Leclerc: «*Dovremo prenderci più margini di sicurezza* (cioé distanza, ndr) *fra noi nelle manovre per evitare di danneggiarci. Non dovrà più succedere quello che è successo in Brasile*». Si, ma aggiungiamo noi, nemmeno quello che è successo a Monza dove Leclerc in qualifica fece il furbetto "dimenticandosi" di tirare la scia a Vettel. Col risultato che il tedesco perse la prima fila.

Target 5: motivare Vettel

L'anno scorso Binotto attribuì a Vettel il ruolo di numero uno in squadra. Quest'anno invece è stato chiaro: «*I due piloti partiranno alla pari. Saranno allo stesso livello così potranno fare il meglio possibile*».

Vettel insomma perde i gradi di capitano. Tattiche e giochi di squadra non saranno più a suo favore e dovrà conquistarsi sul campo una eventuale precedenza nelle strategie di gara. In più, rispetto a Leclerc, Vettel conserva soltanto il faraonico stipendio. Inoltre è al suo ultimo anno in Ferrari: il suo contratto scadrà a fine 2020 mentre Leclerc ha dalla sua la tranquillità di chi ha il posto sicuro e in caldo fino al 2023. Come influirà tutto questo sull'impulsivo Vettel che ormai sappiamo soffre, e ne risente nelle prestazioni, quando non si sente coccolato e al centro dell'attenzione? Binotto per motivare il proprio pilota gli ha dato una botta di autostima formidabile: ha pubblicamente smentito ogni interesse per Hamilton. Ha fatto capire a Vettel che sarà lui la prima scelta anche per il 2021. «*Seb sarà la nostra priorità per il prossimo anno. Non ho altre opzioni per i piloti futuri*».

Binotto ha anche spezzato una lancia a favore di Vettel: «Lo scorso anno si fece prendere di sorpresa dagli exploit di Leclerc, ma ora lo conosce e non succederà più». Come dire: voleva strafare per tenere il passo del monegasco commettendo errori di troppo, poi ha capito che ha altre frecce al suo arco. Vettel, tornato all'improvviso nell'orbita Ferrari per il futuro, sembra aver ritrovato la motivazione: «*Non voglio smettere con la F1, non mi sento ancora vecchio e in fondo sono più giovane di Hamilton. E correre una stagione al top trattando anche il rinnovo del contratto per me non è una pressione negativa: mi è già successo nel 2017 quando rinnovai solo ad agosto e quella fu una bella stagione, ricordate?*»

Target 6: sfruttare la maturazione di Leclerc

Prolungando fino al 2023 il contratto di Leclerc, Camilleri e Binotto hanno fatto capire a Charles che è lui l'uomo del futuro Ferrari. Non c'è Verstappen né Hamilton che tenga. Binotto adesso dovrà sfruttare la maturazione di Leclerc: in fondo Charles ha



appena 22 anni e 4 mesi. E possiede un vantaggio enorme che pochi hanno calcolato: nel 2020 oltre alla velocità potrà mettere sul piatto della propria performance anche l'esperienza. Che prima non aveva. «*Per la prima volta da tanti anni*», ha spiegato il monegasco, «*inizierò una stagione con una squadra che già conosco e una macchina che già ho guidato. Non sarà tutto nuovo per me: né gli uomini, né la tecnica, né i dettagli. Da tempo non mi succedeva di lavorare per due anni di seguito con lo stesso team e le stesse persone. È un vantaggio importante*». Già, perché la vita di Leclerc è sempre stata un salto continuo da un team all'altro e da una categoria all'altra. Mai il tempo di mettere a punto l'espe-



rienza raccolta in una categoria e riprovarci l'anno dopo. Non certo per disorganizzazione, ma per effetto della sua bravura. Era talmente veloce che al primo anno senza esperienza già vinceva e convinceva, così l'anno dopo saliva di categoria. Ha fatto così fin dal 2014 con la Formula Renault giungendo 2° al debutto in automobilismo (team Fortec), per poi passare nel 2015 in Formula 3 europea (team Van Amersfoort), poi in GP3 nel 2016 (team ART) e infine in Formula 2 nel 2017 (team Prema) e in F1 nel 2018 (Sauber-Alfa). Solo con la Ferrari ha trovato stabilità per due anni di seguito.

«*Ho due obiettivi per migliorarmi: primo, non ripetere più certi errori come l'incidente nella qualifica di Baku che mi ha compromesso la corsa. Secondo, avere una visione migliore della gara. È il miglioramento più importante che devo apportare su me stesso per diventare un giorno un campione come Seb e Lewis*». L'esperienza serve proprio a questo, Charles.

ORGOGLIO DI PRESIDENTE
John Elkann, Presidente della Ferrari, ha sfoggiato con molto orgoglio il vessillo e l'identità dell'essere Ferrari in congiunzione con la bandiera italiana a suggello del fascino della Sf1000

Target 7: meno errori tattici del team

Binotto sa che uno degli obiettivi 2020 sarà anche quello di portare la squadra a commettere meno errori tattici. Più volte nel corso del 2019 il muretto box Rosso ha toppato clamorosamente le strategie: dalle chiamate sbagliate al pit stop, ai piloti lasciate in garage nella fase calda delle qualifiche, alle gomme sbagliate montate nel momento topico della corsa.

La Ferrari del 2017, che vinse d'astuzia e di strategia creativa il primo GP in Australia tre anni fa sorprendendo la più veloce Mercedes con un pit stop improvviso, approfittando della safety car, è uno sbiadito ricordo.

Lo spagnolo Inaki Rueda, lo stratega del muretto rosso nelle ultime stagioni è stato più volte messo in discussione. Binotto deve riorganizzare il metodo di lavoro di questa parte delicata della squadra perché è davvero determinante ai fini del risultato finale. Va bene la pianificazione, mas non è possibile che quando c'è da reagire agli imprevisti, la Ferrari prende spesso la decisione meno efficace.

Non è possibile che un gruppo di lavoro squisitamente italiano, per natura avvezzi a saper improvvisare meglio di tutti nel momento della necessità perché fa parte del nostro Dna culturale, si faccia battere in quest'arte da un manipolo di inglesi.

Target 8: vincere il millesimo Gp Rosso!

Sarà uno degli obiettivi del 2020 insieme al titolo mondiale.

Perché vincere il millesimo gran premio della storia della F1 dev'essere un motivo d'orgoglio, un obiettivo imprescindibile per Maranello. La Ferrari è l'unica squadra che dall'inizio della F1 – GP d'Inghilterra del 1950 – ha partecipato a tutti i GP nessuno escluso. Sono stati disputati 991 gran premi finora e il millesimo, dopo il rinvio del GP Cina, cadrà il 28 giugno in Francia. La Ferrari ha il dovere morale di fare un bel risultato per festeggiare una ricorrenza leggendaria. Addirittura la monoposto di quest'anno è stata chiamata SF1000 proprio in omaggio alla celebrazione, quindi immaginate quanto ci tiene il Cavallino. Purtroppo il Castellet, da quando la F1 ci è tornata a correre nel 2018, è sempre stata una pista "nera" per la Ferrari. Due volte ha vinto la Mercedes e l'anno scorso la SF90 ha ottenuto uno scialbo podio dietro alle frecce d'argento con Leclerc staccato di 19" e Vettel a oltre un minuto di distacco. La conformazione della pista molto tortuosa penalizzava la Ferrari 2019.

Speriamo che il progetto evoluto SF1000 riesca a migliorare talmente la performance in curva della Ferrari al Castellet per consentirle di festeggiare con una vittoria il millesimo GP della sua storia. Avrebbe un'eco straordinaria. ●

Regina maturata

LA MERCEDES W11 IN REALTÀ È UNA MONOPOSTO RINNOVATA IN TANTI PICCOLI PARTICOLARI, MA QUESTO NON VUOL DIRE CHE IL PROGETTO PRECEDENTE – VINCENTE – SIA STATO STRAVOLTO...

di Alessandro Gargantini

È il giorno di San Valentino, ma di romanticismo nelle campagne inglesi del Northamptonshire se ne respira davvero poco. La cornice è quella consueta dell'autodromo di Silverstone, off-limits per chiunque non faccia parte della squadra corse Mercedes e abbia un ruolo attivo nella giornata della presentazione e del primo contatto con la pista della monoposto 2020. Il garage è il numero venti e la giornata ha toni primaverili, esattamente come dodici mesi fa. Sembra di vivere un déjà-vu, la sensazione di un'esperienza vissuta in precedenza la fa da padrona nella più importante giornata sino a questo momento del nuovo anno per la squadra diretta da Toto Wolff, che sul circuito alle porte di Towcester ha svelato la nuova Mercedes W11. Esattamente settantacinque giorni dopo l'epilogo della stagione 2019 a Yas Marina, la versione rivisitata della vettura regina del mondiale ha compiuto i primi chilometri sulla configurazione corta di 2,98 km del più celebre tracciato inglese.

Una macchina organizzativa infallibile

La Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance, questo è il nome completo, ha percorso nell'intera giornata una distanza di circa 100km, limite stabilito per il filming day. Alla guida, si sono alternati Valtteri Bottas, al volante in mattinata, e Lewis Hamilton, che ha concluso la verifica dei sistemi e consegnato ai tecnici la monoposto che, in forma aggiornata, vedremo in pista in Catalogna per i pre-season test dal 19 al 21 febbraio. Come da abitudine, la macchina organizzativa della Casa della Stella, in una giornata che porta naturalmente parecchia tensione, è stata granitica e pragmatica: semplicemente perfetta. Nonostante la stampa non fosse ammessa in circuito, la qualità delle informazioni circolate Bradley Lord e dal suo staff è stata di rimarchevole livello.

Una cornice corsaiola

A differenza della Scuderia Ferrari, che ha scelto un palcoscenico di eccellenza e fascino come il Teatro Valli di Reggio Emilia il per presentare il nuovo modello, gli uomini di Stoccarda sono stati assai più basici. Hanno preferito anticipare il filming day alla giornata della presentazione.
Una scelta che ha consentito di anticipare la prima verifica sulla W11 di alcuni giorni, ma a discapito della cornice, dai toni prettamente corsaioli e distanti anni luce dall'atmosfera glamour respirata in Emilia tre giorni prima. La cornice e lo stile sono certamente elementi caratterizzante e che rafforzano un Marchio, ma non cambiano purtroppo le gerarchie in pista. È quindi il momento che le parole lascino spazio ai primi riscontri in circuito, unico set in grado di fornire responsi inappellabili in merito al lavoro svolto dagli ingegneri nei mesi invernali.

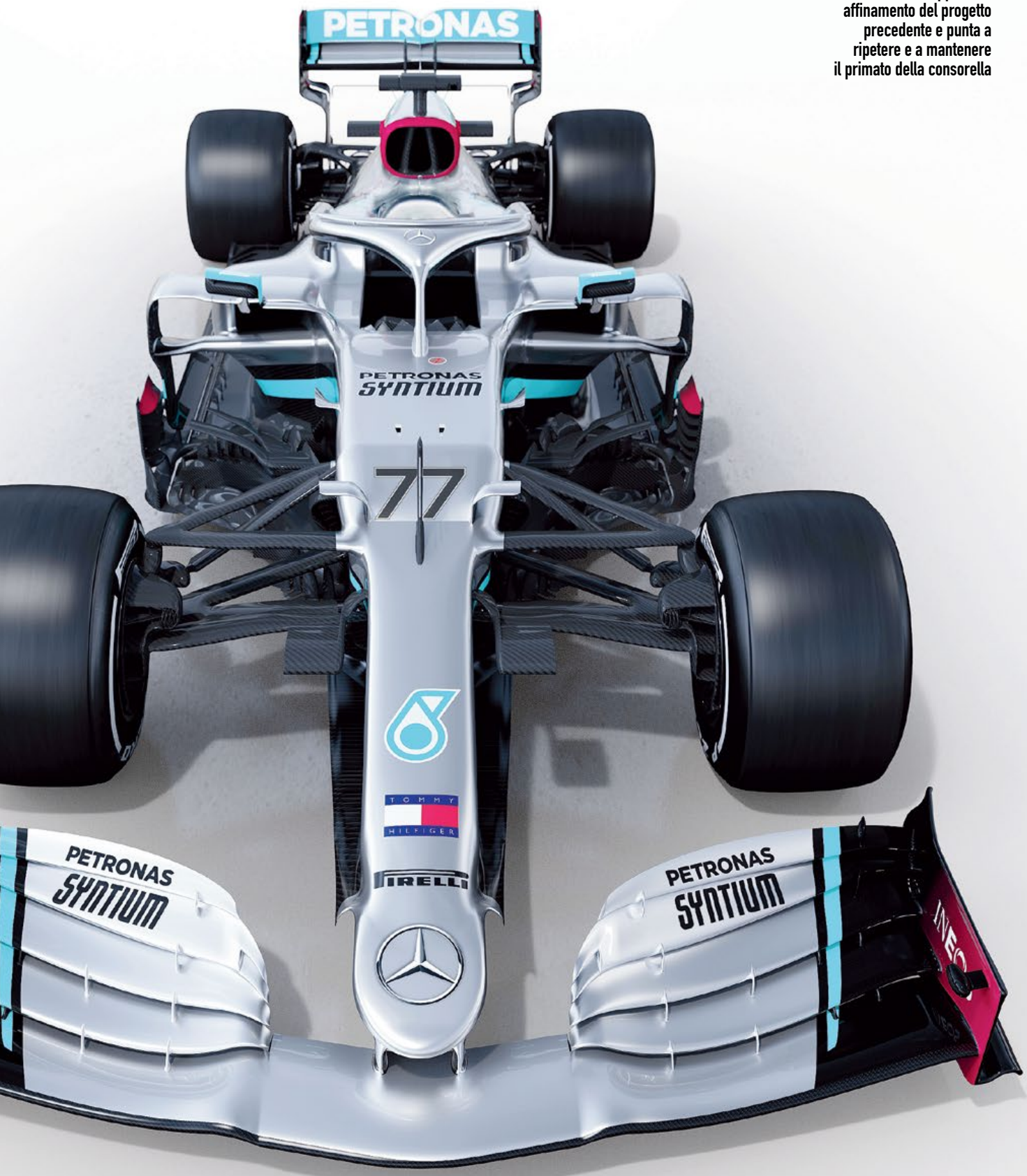
L'evoluzione di una specie vincente

La Mercedes W11 è frutto di un rinnovamento a 360 gradi del modello del 2019. Lo staff tecnico della Mercedes ha segnalato che, per estrarre maggiore performance, ben dieci mila elementi del vecchio modello sono stati modificati. A Stoccarda si attendono che la nuova monoposto sarà la Freccia d'Argento più veloce di sempre. Rinnovare tanti particolari non significa necessariamente stravolgere – anche in virtù della stabilità regolamentare rispetto ala passata stagione – l'architettura di una monoposto vincente come la W10, che ha portato il sesto titolo costruttori e piloti in sequenza alla Casa tedesca. James Allison, Direttore Tecnico della Casa della Stella, ha riassunto le principali aree d'intervento spiegando che i lavori compiuti si sono concentrati in particolar modo su tre aspetti. In primis, nella parte frontale sono stati aggiornati i montan-



LA W11 E CHIAMATA A GRANDI IMPRESE

La Mercedes W11 anche nel frontale appare un affinamento del progetto precedente e punta a ripetere e a mantenere il primato della consorella



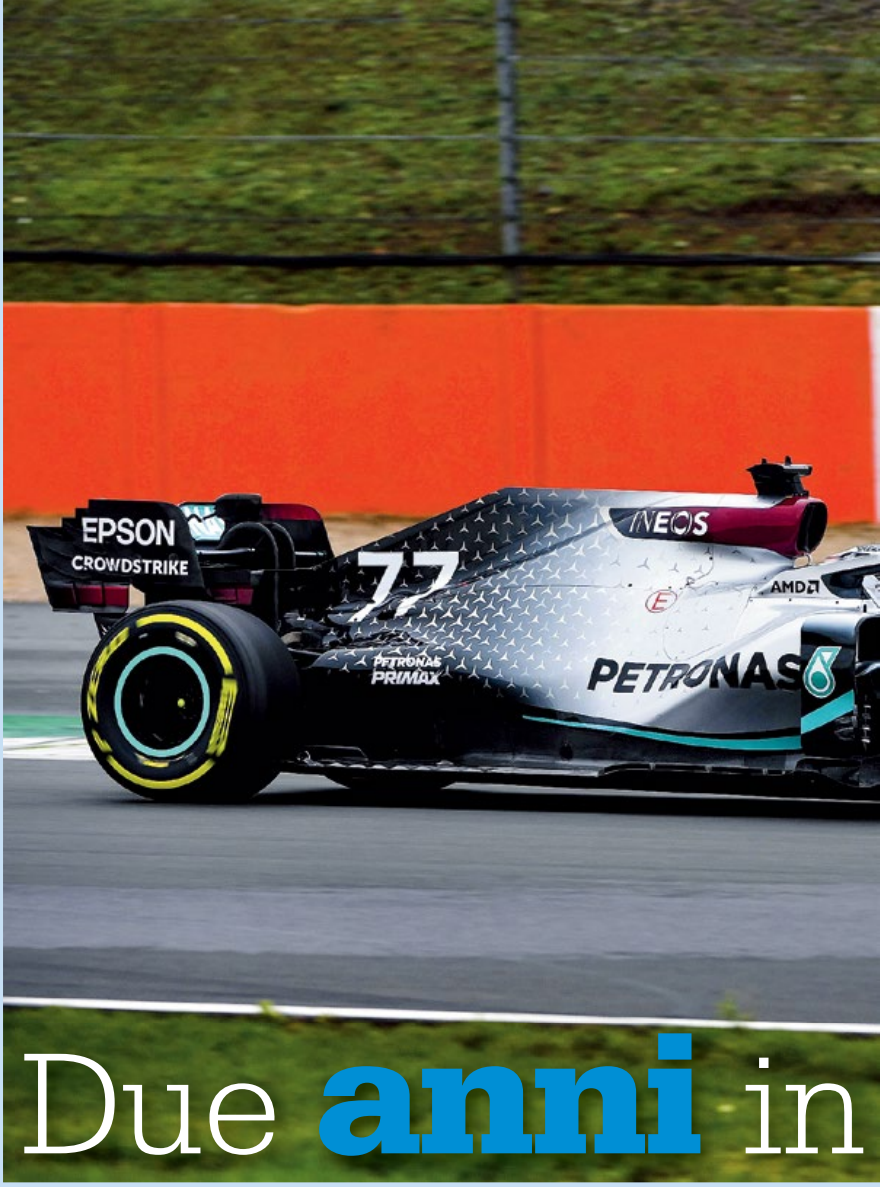
ti ed i cerchi, che presentano delle aperture rettangolari nelle razze. Nella sezione centrale, in linea con il trend delle altre squadre, il tubo di anti-intrusione laterale è stato abbassato: insieme alla sua carenatura genera un vantaggio aerodinamico che dovrebbe determinare una minor resistenza e una maggior velocità sul dritto. Infine, è stata ridisegnata la sospensione posteriore in modo da migliorare l'efficienza aerodinamica.

Vandoorne terzo pilota

La Mercedes, che ha affidato il ruolo di pilota test e terza guida al belga Stoffeln Vandoorne, ha voluto sottolineare che l'assetto della W11 vista nel Northamptonshire non si discosterà molto da quella che vedremo in pista all'apertura del mondiale a Melbourne. Nel 2019, la monoposto che esordì sulla pista ubicata nell'Albert Park fu molto diversa da quella scesa in pista nel filming day di Silverstone e nel primo round dei pre-season test di Montmelò. L'evoluzione della power-unit, completamente rinnovata, è stata coordinata come da abitudine da Andy Cowell. Il nuovo motore è frutto di una totale rivisitazione di tutte le componenti del precedente e di un processo che ha portato lo staff del manager inglese a condurre una review che ha impattato tutti i sistemi, con l'obiettivo di fornire maggior potenza e facilitare il lavoro degli aerodinamici. Cowell ha anche apportato alcune novità al sistema di raffreddamento, che nella passata stagione aveva creato diversi grattacapi, introducendo radiatori più grossi che aiutino la gestione delle temperature del motore.

Nelle ultime dieci stagioni, la Mercedes ha disputato 198 gran premi ottenendo uno score impressionante di sei titoli piloti, sei titoli costruttori, 93 primi posti, 48 doppiette e ben 194 podi. Sono dati che fotografano una supremazia incontrastata da quando da quando si è aperta l'era dei motori ibridi e che assegna di diritto alla Freccia d'Argento più veloce di tutti i tempi il ruolo di avversario da battere in vista del mondiale che inizierà a metà marzo. Il primo passo nella stagione 2020 della Mercedes W11, semplice solo nel suo nome, è stato convincente e, per molti versi, speculare a quello delle ultime stagioni. Toto Wolff, abilissimo nel trasmettere motivazioni a un ambiente che non vuole concedere nemmeno un millimetro alla concorrenza ed è costantemente alla ricerca di nuove vittorie, spiegato i suoi rinnovati obiettivi che passano inevitabilmente dalle mani e dalla forma di Lewis Hamilton. Il sei volte iridato inglese, che punta ad eguagliare il record di sette titoli iridati di Michael Schumacher, ha già mostrato la sua faccia feroce e determinata nel difendere il suo ruolo di numero uno del mondiale. Ferrari e Red Bull, che solo pochi giorni prima avevano svelato le loro nuove armi, sono avvisate. Anche quest'anno, con le Frecce d'Argento non faranno sconti.

Settimana prossima è già tempo di scendere in pista per sgranchirsi la gambe sui saliscendi del Circuito di Catalunya. Poi sarà tempo di tuffarsi nella nuova stagione a Melbourne e si farà realmente sul serio. Che il mondiale abbia inizio, non vediamo l'ora! ●



Due anni in

WOLFF SPIEGA CHE IL 2020 RICHIEDE UNO SFORZO DOPPIO, IN QU BISOGNA LAVORARE PER IL PRESENTE MA ANCHE IN CHIAVE 2021

È un'impresa ardua superare i record della W10, ovvero la Wagen numero dieci, che in sequenza cronologica aveva contrassegnato ogni edizione della monoposto della Casa di Stoccarda dopo il rientro in forma ufficiale nella massima serie con una propria squadra nel 2010. Nei garage di Silverstone, a pochi metri di distanza dal box dal quale è uscito Valtteri Bottas per il primo shake-down della W11, gli uomini Mercedes hanno allestito una sorta di studio televisivo dal quale Toto Wolff ha spiegato le linee guida per la prossima stagione mettendo fianco a fianco la W01 che scese in pista nel 2010 con Michael Schumacher e Nico Rosberg con la macchina della passata stagione. Se in casa Ferrari viene compiuta un'accurata valutazione prima di decidere la denominazione di ogni vettura, in Mercedes l'approccio è molto più essenziale. Wagen sta per macchina, si segue l'ordine cronologico del progetto, e il gioco e fatto.

Il pragmatismo regna sovrano: la cosa importante è che la W11 rinnovi una tradizione di straordinario successo interrotta lo scorso dicembre con

PRIMI RUGGITI IN PISTA
Bottas fa percorrere i primi chilometri ufficiali alla Mercedes W11, sopra. Nell'altra pagina, l'espressione determinata e volitiva di Toto Wolff



uno!

UANTO

il successo di Hamilton sulla pista di Abu Dhabi nell'atto conclusivo del mondiale 2019. Incastonato tra le due monoposto che racchiudono un ciclo che ha regalato alla Casa tedesca sei titoli piloti e altrettanti titoli costruttori, il quarantanovenne Team Principal nato a Vienna ha spiegato con quale stato d'animo affronta la sia stagione e quali sono le sue priorità.

- Come ci si stente tra le due monoposto che racchiudono la prima decade del team?

«*Sono stati dieci anni fantastici da quando il board, il consiglio d'amministrazione della Mercedes, ha deciso di partecipare in forma diretta al mondiale e non più nel "solo" ruolo di fornitore di motori. Da quel lontano 2010 molte persone in squadra sono rimaste le stesse. Tanti partner ci hanno accompagnato in un periodo che ha portato dodici mondiali. Con queste premesse è sempre molto appassionante iniziare una nuova sfida, cominciare un nuovo campionato nel contesto di un decennio per noi molto importante*».

- Passando all'attualità, come ci si sente nella giornata che da il là alla nuova stagione?

«*È un appuntamento molto importante per noi perché vediamo per la prima volta tante componenti della nuova monoposto, sulle quali abbiamo lavorato separatamente, fondersi e lavorare insieme. Per me il mese di gennaio è un mese per certi versi bizzarro, anomalo, visto che si lavora molto, ci sono molti preparativi, ma non si scende ancora in pista. Poi arriva il momento dello shake-down che fotografa l'istante in cui si accende la miccia di una nuova sfida mondiale*».

- Che obiettivi ti sei posto per la stagione 2020?

«*Il successo lo si raggiunge giorno dopo giorno, non vogliamo guardare troppo in avanti. Oggi, ad esempio, avevamo obiettivi di giornata: era importante fare un buon shake-down, coprire chilometri, compiere i filming e consentire ai piloti di farsi una prima impressione sulla macchina nuova. Tutto ciò, senza accusare problemi specifici in vista dei pre-season test di Barcellona. Torneremo dalla Spagna dopo aver svolto una mole di lavoro importante con l'obiettivo di presentarci in forma a Melbourne. Sono tutti traguardi di giornata, vicini e misurabili, che poi determinano l'esito finale della stagione. Non è nostra abitudine proiettarci troppo lontano, sotto questo punto di vista. I target devono essere vicini, alla portata e misurabili*».

- Tra le sfide dei prossimi mesi c'è quella di lavorare sul progetto 2021 e, contemporaneamente, sviluppare la 2020 per rimanere sulla cresta dell'onda. Quale delle due attività cosideri prioritaria?

«*Se guardiamo la situazione nel suo complesso, globalmente, è come se fossero due anni un uno. Mi riferisco all'allocazione delle risorse e ai piani di lavoro paralleli, sulla 2020 e 2021. C'è un gruppo di lavoro che si concentra sul futuro e che si occupa, separatamente da chi è coinvolto nel mondiale 2020, sulla prossima vettura. Per noi che siamo in pista, il focus è totalmente sulla W11, con la quale vogliamo continuare a vincere. Noi siamo un team da corsa e vogliamo vincere: puntiamo a fornire il miglior pacchetto ai nostri piloti e vogliamo dare esecuzioni alla nostre strategie e vincere nuovamente il mondiale*». ●

IL NOSTRO FOCUS È TOTALMENTE SU QUESTA MERCEDES W11, CHE NASCE PROPRIO PER FARCI CONTINUARE A VINCERE!

TOTO WOLFF





Il discorso del Re

GUSTATEVI UN HAMILTON DETERMINATO E CONSAPEVOLE PIÙ CHE MAI DELLA SUA FORZA E DEL POTENZIALE DELLA SQUADRA. TANTO CHE SECONDO LUI IL RIVALE PIÙ PERICOLOSO È... BOTTAS!

Mai come quest'anno Hamilton è atteso al varco da una concorrenza qualificata e feroce: Leclerc e Verstappen sono sempre più affamati e maturi, sono pronti a strappargli il ruolo di numero uno del mondiale e promuovere una sorta di ricambio generazionale, essendo entrambi quasi tredici anni più giovani del campione inglese. Non bisogna neanche dimenticare Bottas e Vettel, che sono i due piloti che sulla carta hanno più da perdere in caso di una stagione sottotono. Per il tedesco potrebbe non esserci più posto nel mondiale, per il finlandese, ben che vada, potrebbe ripiegare sulla Williams o, ben che vada, andare in McLaren. Hamilton è il primo a sapere che servirà la miglior versione di sé per tener botta alle cariche dei suoi rivali. Il campione inglese si è fatto apprezzare per lo stato di forma mostrato in occasione del lancio della monoposto 2020. A Silverstone abbiamo visto un Hamilton molto reattivo, che ha perso cinque chili passando da 78kg a 73kg e che, all'apparenza sembra addirittura ringiovanito nel look. Le sue parole sono state molto pungenti, soprattutto nei confronti di Verstappen e Leclerc.

FAME AGONISTICA INFINITA!
Sopra, Hamilton saggia la Mercedes W11 con la presa d'aria sbaffata di rosso per esigenze di sponsor. Nell'altra pagina, il campionissimo britannico sereno al suo ottavo anno nelle file della Stella a Tre Punte...

Come ti sei preparato al nuovo mondiale?
«Ho lavorato molto, mi sono sottoposto a una massiccia preparazione fisica e sono contento di essermi subito trovato bene con il sedile della nuova macchina. Se non altro, è un buon inizio, visto che l'anno scorso avevo fatto un po' più fatica a salire in macchina e avevamo fatto parecchie modifiche! Per me il mondiale 2020 rappresenta un altro passo nel mio lungo viaggio con la Casa della Stella. Un cammino



iniziato ancor prima del mio arrivo in Mercedes nel 2013: eravamo nel 1998 e mi ricordo ancora molto bene quando stato invitato a un evento "Stars and Cars" della Casa di Stoccarda in Lussemburgo. In quell'occasione ho conosciuto per la prima volta da vicino Mika Hakkinen e David Coulthard, che con la McLaren utilizzavano motori Mercedes ed erano i miei idoli in tv. Percepisco realmente la Casa di Stoccarda come se fosse la mia famiglia».

- È sempre emozionante il primo passo nella nuova stagione?

«*In questa fase dell'anno non avverto nessuna pressione, mi godo semplicemente il momento. I nostri ragazzi hanno lavorato tantissimo per preparare la W11 che solo io e Valtteri abbiamo l'onore di guidare. Per me è qualcosa di speciale vederla compiere i primi i chilometri, iniziare a sgranchirsi le gambe sull'asfalto di Silverstone, che è la pista sulla quale per la prima volta sono salito su una Formula 1. Mi sento davvero privilegiato sotto questo punto di vista*».

- Cosa ti hanno detto i tuoi ingegneri prima di scendere in pista?

«*Ormai sono qua da otto anni, il protocollo è sempre lo stesso, c'è molto entusiasmo. Abbiamo avuto tanti successi, ma il clima non cambia mai. Era importante che oggi andasse tutto bene e si accendesse la fiammella della nuova stagione*».

- Chi pensi sarà il tuo principale antagonista nella lotta per il mondiale che comincerà a Melbourne? Leclerc e Verstappen appaiono molto agguerriti...

«*Il primo avversario non è tanto lontano da noi... penso proprio che sarà Bottas. Con il mio compagno di team sarà una battaglia dura, avremo lo stesso mezzo a disposizione. Alla fine, sarà lo stesso gruppo dell'anno scorso a essere in lizza per vincere le corse. È divertente se mi chiedono, di questi tempi, di parlare delle nuove leve Max e Charles. Non serve che io parli, le risposte le darà come al solito la pista. Parlare adesso dei miei rivali sarebbe soltanto un segno di debolezza!*». ●

DEGLI AVVERSARI NON DICO NULLA, SENNÒ SAREBBE UN SEGNO DI DEBOLEZZA. BOTTAS SARÀ IL PIÙ VICINO AI MIEI TEMPI!

LEWIS HAMILTON





Red Bull vuole sfondare

SE LA SORELLA MAGGIORE ERA FORTE SOLO A GIORNI ALTERNI, LA RB16 SI PROPONE DI ASSALTARE LA MERCEDES CERCANDO DI CARPIRNE QUALITÀ E ADATTABILITÀ. VI SPIEGHIAMO COME E PERCHÉ

di Massimo Costa

Lui si è presentato così: quando il meccanico gli ha dato l'ok per uscire dal garage del circuito di Silverstone, ha ingranato la prima, pigiato a fondo l'acceleratore e con una sgommata, sfiorando il muretto interno della corsia box, ha fatto percorrere i primi metri di vita alla Red Bull RB16. Poi, ha continuato a sgommare, manco fosse sulla neve. Lui, ovviamente, non poteva che essere Max Verstappen, tirato a lucido, gasato a mille, dopo due mesi e mezzo di stop trascorsi infilato nel simulatore e davanti alla playstation di casa. Non ce la faceva più, evidentemente, sentiva la necessità fisica di maltrattare la sua futura monoposto. La RB16 è stata presentata al mondo mercoledì mattina 12 febbraio inviando una manciata di foto sui social della Red Bull. Poi, nel pomeriggio, a Silverstone, distante una mezzoretta dalla sede di Milton Keynes, il debutto in pista con il solo Verstappen alla guida. Erano giorni freddi in Gran Bretagna quelli della scorsa settimana, martedì aveva anche nevicato, e così non è stato propriamente uno shake-down ideale, con l'asfalto umido e a bassa temperatura. Ma poco conta, l'importante era far sgranchire le ruote alla RB16 per



L'ARMA TOTALE DI VERSTAPPEN
Max Verstappen ci prende gusto all'idea di sgrossare la nuova Red Bull, che deve diventare una base concreta per alimentare le sue speranze iridate nel mondiale, dopo l'ottima crescita mostrata fino a oggi, grazie anche al lavoro di sviluppo della Honda

presentarsi nei test collettivi di Barcellona di questa settimana senza ricevere amare sorprese, con problemi sciocchi dovuti a dettagli non ben sistemati. La Red Bull ha scelto di non fare una vera presentazione per la sua nuova nata, il gruppo si era concentrato sull'evento Alpha Tauri di Salisburgo, ed era già abbastanza. E così, subito in pista, come la Mercedes del resto. Diciamo la verità: ai piloti e ai componenti dei team piace così, le presentazioni non piacciono e non sono mai state troppo gradite con quei discorsi preimpostati, le solite banalità. Di fatto, una perdita di tempo, meglio concentrarsi solo sulla vettura e non sprecare ore di lavoro. Questo il messaggio inviato dalla banda di Christian Horner a 24 ore dalla roboante anteprima Ferrari nel Teatro Valli di Reggio Emilia. Quasi un messaggio lanciato a Maranello: voi fare pure le feste che noi intanto giriamo in pista. Dominatrice della F1 ininterrottamente dal 2010 al 2013 con Sebastian Vettel, la Red Bull nell'era delle power unit è uscita dalla contesa per il titolo iridato. Colpa, se vogliamo usare questa parola, delle difficoltà della Renault nel portarsi al livello di Mercedes e Ferrari, ma anche della stessa Red Bull che non ha sempre proposto il miglior telaio, suo fiore all'occhiello. Tanto che lo stesso Helmut Marko, sempre avaro di critiche al proprio team e per anni prodigo di feroci critiche nei confronti di Renault, lo scorso anno aveva riconosciuto che occorreva far meglio. La RB15 infatti, su certe piste non funzionava e poco c'entrava la risposta della power unit Honda, inserita alle spalle dei piloti dalla scorsa stagione dopo il divorzio col costruttore francese. E subito è stato grande idillio, sarà anche per le milionate di sterline che i giapponesi hanno portato alle casse della Red Bull mentre, invece, la Renault veniva pagata in base alla fornitura ricevuta. A un certo punto della stagione 2019, pareva che la Red Bull potesse andare a dar fastidio alla Ferrari per la conquista del secondo posto nella classifica costruttori, ma sulla lunga distanza la squadra inglese si è dovuta accontentare della medaglia di bronzo. Quel che è certo, è che per puntare in alto la Red Bull non può affidarsi soltanto a Verstappen. Le coppie Vettel-Webber prima, Verstappen-Ricciardo poi, hanno sempre portato punti pesanti



alla classifica costruttori. La Red Bull del 2019 è apparsa fortemente sbilanciata rispetto a Mercedes con Lewis Hamilton e Valtteri Bottas, e Ferrari con Sebastian Vettel e Charles Leclerc. Con Pierre Gasly, il meccanismo Red Bull che un tempo funzionava, si è inceppato, il francese ha avuto qualche difficoltà di troppo nell'ingranare non riuscendo a garantire le prestazioni dell'olandese, o quanto meno avvicinarle, e quei punti necessari per la classifica costruttori. Con la solita fretta che contraddistingue Horner e Marko, Gasly è così stato sacrificato e retrocesso alla Toro Rosso, promuovendo dalla squadra di Faenza il debuttante Alexander Albon. Per nulla stranito, il ragazzone anglo-thailandese buttato sulla RB15 a partire da Spa si è ben comportato garantendo punti e piazzamenti, meritandosi la conferma per quest'anno. Albon rimane comunque una incognita. Certo, nel 2019, alla sua prima stagione, ha fatto dei veri miracoli, ma nel 2020 dovrà esibirsi su livelli maggiori. Nessuno sa se vi riuscirà, probabilmente neanche lui o il suo ingegnere. Albon è un pilota tutto da scoprire in F1, potrebbe aver già raggiunto il suo limite, oppure sarà capace di spostare ancora più in là la propria asticella? Melbourne e le successive gare extra europee ce lo diranno. Il punto fermo rimane ovviamente Verstappen che ha già lanciato apertamente la sfida a tutti. Come? Ad Hamilton dicendo che sì, è un buon pilota, ma in fondo guida una macchina molto competitiva e poi non è certo Dio, e snobbando a modo suo tutti gli altri. Bottas non lo vede neanche, Vettel lo ha già umiliato in pista e a parole negli anni passati, Leclerc non sembra incutergli troppi timori dopo averlo sconfitto nel corpo a corpo in Austria. Niente di nuovo in realtà, sappiamo bene quanto sia alta la considerazione che Verstappen ha di sé stesso e quanto sia sottoterra, ben nascosta, ogni minima forma di umiltà. Ma questo è Max e bisogna prenderlo per come è. In Red Bull si sono affrettati ad allungargli il contratto fino al termine della stagione 2023 spegnendo così il teatrino mediatico del mercato piloti che sarebbe montato giorno dopo giorno in attesa di sapere se il futuro del figlio d'arte sarebbe stato ancora in Red Bull o magari in Mercedes. Verstappen e il suo entourage hanno accettato l'offerta, evidentemente certi che la power unit Honda sarà in grado, già a partire da quest'anno, di permettere al loro eroe di battersi ad armi pari per la conquista del titolo mondiale. Ed è quello che si augura Adrian Newey, suo il progetto della RB16. L'instancabile genio inglese ha presentato una monoposto che pare molto estrema nel muso molto stretto e in tanti altri dettagli che denotano la volontà di mantenere inalterato il concetto di massima downforce, ma unita a scorrevolezza in rettifilo, punto quest'ultimo in cui la RB15 pagava dazio a Mercedes e Ferrari. E poi, c'è la Honda, che come detto sopra, è attesa alla definitiva consacrazione dopo le tre vitto-

LE GIUSTE PRETESE DI ADRIAN NEWEY

Newey punta tutto sulle linee eleganti della Red Bull Rb16, sopra, per dare propulsione e concretezza alle aspirazioni di Vertappen, che vediamo nell'altra pagina insieme al compagno di squadra Albon



rie conseguite nel 2019 e una notevole affidabilità evidenziata.
Un'attesa che non è soltanto della Honda, ma di tutti, perché l'augurio è quello di poter assistere a un mondiale con tre marchi in lotta fino alla fine del campionato. Senza una vera presentazione, sono mancate le parole dei protagonisti Red Bull, condite in pochi secondi di video in cui vengono esposti concetti che avrebbe potuto dire qualsiasi tifoso. Niente di interessante, insomma. A Silverstone, Albon non è salito sulla RB16, si è limitato (infreddolito come non mai) a osservare il compagno di squadra transitare davanti ai box e a sorridere come un bimbo in quanto parte di un sogno che soltanto 12 mesi fa non avrebbe mai immaginato vedersi realizzare.
Albon guiderà nei test di Barcellona. Verstappen invece, ha mostrato sui propri social la colorazione del casco, con un aumento del color oro: Così mi si vedrà meglio , ha detto. Non va dimenticato inoltre, che la prima corsa europea del Mondiale F1 si terrà nel ritrovato Zandvoort, a nord di Amsterdam, la casa di Verstappen. Previsto un delirio totale nei tre gioni del weekend del Gran Premio di Olanda che mancava dal 1985. Una gran mossa di Liberty Media che non ci ha pensato due volte a riportare la F1 nei Paesi Bassi considerando la migrazione di olandesi che ad ogni gara europea si verifica per seguire Verstappen. Una cosa bellissima e unica. A Zandvoort, Verstappen e la Red Bull saranno sotto assedio. Pensate che lo scorso agosto gli organizzatori del GP olandese avevano comunicato di aver ricevuto più di un milione di richieste per l'acquisto dei biglietti. Un milione!



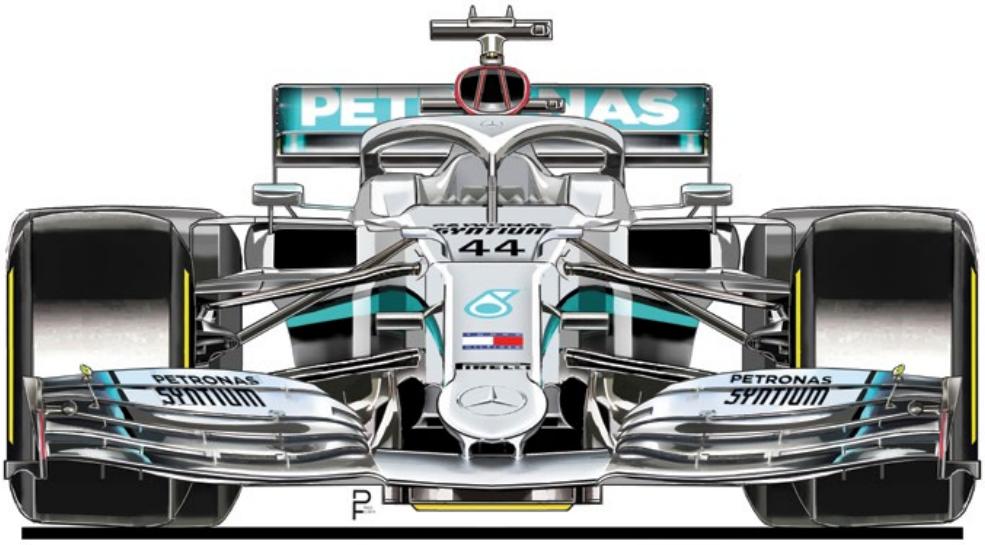


di Paolo Filisetti

Continuità: nell'evoluzione

ESSERE ALL'L'ULTIMO ANNO DI UN CICLO TECNOLOGICO HA INIBITO LA VOGLIA DI RIVOLUZIONE, SUGGERENDO AI TEAM DI SVILUPPARE I RISPETTIVI PROGETTI ANZICHÉ BUTTARLI ALLE ORTICHE. IL DISCORSO VALE PER MERCEDES E FERRARI SU TUTTI, MA RED BULL, INVECE, HA OSATO DI PIÙ

Si sa, l'apparenza inganna, ancor più nel giudicare una vettura di Formula 1 dalle forme viste in occasione della sua presentazione. Ciò nonostante considerando che Ferrari, Red Bull e Mercedes hanno presentato le loro monoposto, rispettivamente SF1000, RB16 e W11, ci pare comunque valga la pena spenderci in questo esercizio, che nonostante non possa coincidere con la realtà assoluta di ciò che è dietro i rispettivi concetti, permette quantomeno di capire le direzioni scelte dai singoli progettisti e di decifrarne gli obiettivi alla base dei rispettivi progetti. Ovvio sottolineare che ciascuna sia uno sviluppo della monoposto precedente, ma con accento diverso su aree diverse una dall'altra. Se infatti, pare lapalissiano ribadire che le rispettive progenitrici del 2019 già si differenziavano tra loro, non è invece così scontato il percorso seguito in modo radicalmente diverso una dall'altra, non solo legato ai rispettivi problemi palesati nel 2019. Ovvero, se è ovvio che i progettisti abbiano cercato di correggere, eliminandoli, i difetti del modello precedente, lo è meno il radicale cambiamento di concetto, che almeno una delle tre ha mostrato, la RB16, altrettanto le incongruenze sicuramente temporanee della SF1000, accanto al pragmatismo della W11. Procedendo nell'analisi comparativa, è lecito dire che l'impressione tratta a prima vista è che i cambiamenti apportati e la loro ampiezza, non solo identifichino gli obiettivi alla base di ciascun progetto ma, per quanto sinora visto (prima di un confronto diretto in pista) un diverso approccio a questa stagione. Intendiamo dire, che se partiamo dal dato di fatto che quest'anno è l'ultimo con l'attuale set di regolamentare, prima della rivoluzione del 2021, l'approccio dei team nell'affrontare il progetto delle vetture attuali ne ha tenuto conto in misura diversa, secondo quanto fosse possibile in base alla competitività di quelle 2019. In pratica, nella primissima fase di definizione dei progetti, gli staff tecnici si sono trovati di fronte alla problematica, assente nelle precedenti stagioni, di pianificare un programma di sviluppo più limitato nel tempo. Ovvero, è altamente improbabile che si assista come nel 2019 ad evoluzioni spinte delle vetture, anche nell'ultimo terzo di stagione. L'allocazione delle risorse per i progetti 2021, infatti impedisce a rigor logico una simile scelta, o quantomeno non è quella ottimale. Ciò significa che sin da inizio stagione le attuali monoposto debbano essere nei fatti dei progetti maturi, solidi anche a livello prestazionale, in grado di essere da subito competitivi. L'approccio strategico a questa stagione, infatti, suggerisce, che sia ancor più cruciale che nelle stagioni precedenti, raccogliere subito punti, che si riveleranno preziosi nella fase finale del campionato. Crearsi un margine, infatti, verosimilmente potrebbe voler dire gestirlo con minori problemi rispetto al passato, con gli avversari non votati a uno sviluppo ad oltranza per recuperare terreno in questa stagione, penalizzando il progetto della vettura 2021. Tornando all'analisi, la SF1000, è nata perseguendo come obiettivo imprescindibile, un incremento del carico generato dal corpo vettura, di cui la SF90 era carente. L'estremizzazione di alcuni concetti, evidenziati soprattutto nel restringimento delle fiancate verso il posteriore abbinato al forte incremento di complessità dei deviatori di flusso davanti alle fiancate stesse, mettono in risalto l'indirizzo progettuale seguito da Simone Resta, Enrico Cardile e David Sanchez. Contestualmente, colpisce come la parte anteriore, più specificamente l'ala e il muso, sembrino una fotocopia della versione precedente. È indubbio che questi due elementi, soprattutto il primo, debbano essere considerati provvisori. Ciò detto, questa forte incoerenza di soluzioni tra l'avantreno e le novità a centro vettura, induce a pensare che la Ferrari si sia, per ora volutamente "coperta", per mostrare solo nella seconda sessione di test, il concetto aerodinamico definitivo della SF1000. La complessità dei deviatori di flusso, infatti, presuppone una gestione dei flussi che impattano l'ala anteriore meno votata all'in wash che sulla SF90. Il fatto che, per ora l'ala sia esattamente la stessa dello scorso anno, e quindi votata



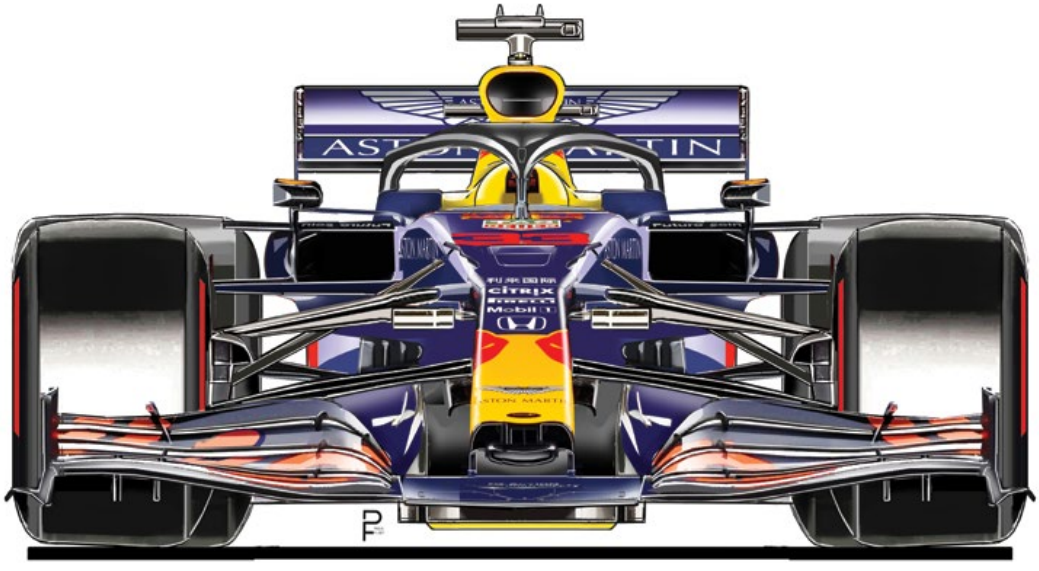
MERCEDES W11, CHE FIANCATE!

LE IMBOCCATURE ALTE DELLE FIANCATE SONO L'ELEMENTO DI MAGGIORE DIVERSITÀ RISPETTO ALLA W10. SI NOTANO I DEFLETTORI A PONTE CHE LE SOVRASTANO. SUL MUSO, SONO RIMASTE LE ORECCHIE A L ROVESCIATA INTRODOTTE IN SPAGNA LO SCORSO ANNO. NUOVE ALETTE PER GENERARE DOWNWASH AI LATI DEL TELAIO.



SF1000 AFFILATA

FORTE IL FAMILY FEELING CON LA SF90, DATO DAL MUSO SOLO LIEVEMENTE PIÙ STRETTO, DOTATO DI ALA DI MANTA COME DA SINGAPORE 2019 E DELLA STESSA ALA, DESTINATA A CAMBIARE NELLA SECONDA SESSIONE DI TEST.



RB16 PIÙ MAGRA

SPICCA LA RIDOTTA SEZIONE DEL MUSO, CARATTERIZZATO DA UNA TRIPARTIZIONE A LIVELLO DI PRESE DI ALIMENTAZIONE DELLA S-DUCT (CENTRALE) E DEL CAPE, LATERALI.



LA NUOVA MERCEDES EVIDENZIA FIANCATE A VOLUMI SENSIBILMENTE RIDOTTI

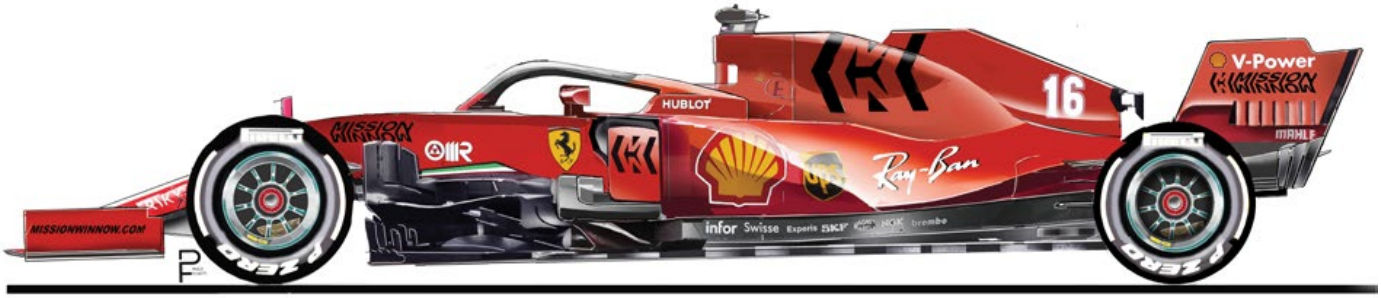
LATERALMENTE SI HA UNA DUPLICE IMPRESSIONE VISIVA. UNA DI CONTINUITÀ FORTE CON IL CONCETTO AERODINAMICO PRECEDENTE, ANCHE PER L'ADOZIONE DEGLI STESSI DEVIATORI DI FLUSSO DAVANTI ALLE FIANCATE, NELL'ULTIMA VERSIONE INTRODOTTA A SUZUKA. CONTESTUALMENTE, PERÒ SI NOTA L'AFFINAMENTO ESTREMO DELLE FIANCATE, CON VOLUMI RIDOTTI A VALLE DEI RADIATORI, RIDUCENDO IN MODO DRASTICO LA SEZIONE DEL CORPO VETTURA IN QUESTA ZONA.

LA W11 E I SUOI RADIATORI A SEZIONE RIDOTTA

RADICALE, COME DESCRITTO IL RESTRINGIMENTO A VALLE DEI RADIATORI, CON UNA SEZIONE POSTERIORE RIDOTTISSIMA, A FAVORE DI UNA MINORE RESISTENZA. DI FATTO PER RAGGIUNGERE QUESTO OBIETTIVO A BRACKLEY NON SONO SCESI A COMPROMESSI, ANCHE GRAZIE ALLA STRETTISSIMA COLLABORAZIONE CON BRIXWORTH PER LO STUDIO DELL'INSTALLAZIONE OTTIMALE DELLA POWER UNIT, COERENTE CON GLI OBIETTIVI DEGLI AERODINAMICI.



all' out wash, rende di fatto incomprensibile l'evoluzione dei deviatori di flusso, citata in precedenza. In sostanza, l'attuale configurazione, estremizzando il concetto, sembrerebbe un nonsense aerodinamico. Se la Ferrari, pare tenda dunque a scoprire solo all'ultimo le carte, all' estremo opposto, troviamo la Red Bull RB16 per immediata intelligibilità del suo concetto aerodinamico globale, la radicale differenziazione di alcune sue aree rispetto al modello precedente. L'avantreno, ovvero il muso, costituisce il tratto più saliente, rappresenta nei fatti una rivoluzione del concetto aerodinamico del 2019. Se è vero, infatti, che la RB16 condivida con la RB15, un identico interasse, oltre ad un assetto rake accentuato, lo è anche l'estrema riduzione della sua sezione frontale, con l'adozione di un "cape" o " ala di manta", molto esteso, copia assolutamente fedele di quello introdotto dalla Mercedes da due anni. La prevalenza dell'IN WASH nella gestione dei flussi, è stata estremizzata, alla ricerca di un carico prodotto da un fondo che nei fatti è diventato lunghissimo, grazie all'integrazione del mantello sotto il muso. Non meno interessante l'evoluzione della sospensione anteriore, non più multi link, poiché dotata di triangolo superiore al posto del "quadrilatero" che aveva caratterizzato la RB15. Il retrotreno, segue i principi della RB15, preceduto da una ulteriore miniaturizzazione dei volumi delle fiancate, con dettagli a livello sospensivo molto raffinati. Il triangolo inferiore infatti è stato sollevato in modo tangibile, dando spazio ad uno sviluppo dei canali del diffusore con un angolo di gomito radicalmente diverso rispetto al 2019. Ultima, ma ovviamente non ultima, la Mercedes. La W11 colpisce, a differenza delle due monoposto rivali, proprio per la sua evidente caratteristica di vettura che integra soluzioni rivoluzionarie rispetto al concetto precedente, in modo limitato, quantomeno a livello visivo. Intendiamo dire che la novità maggiore riguarda l'adozione di imboccature delle fiancate alte, adeguandosi per ultima, grazie all'abbassamento dei coni anti intrusione, al concetto introdotto dalla Ferrari sulla SF70H nel 2017. Il telaio è scavato posteriormente e con esso un'accurata installazione della power unit, hanno permesso l'attuale disposizione dei radiatori, fortemente inclinati, producendo un forte restringimento delle pance, subito dietro di essi. Obiettivo, grazie ad una migliore fluidodinamica interna, ridurre la resistenza (drag) che aveva penalizzato la W10 in rettilineo. Per il resto, la W11 è punteggiata da soluzioni raffinate, come le prese d'aria dei freni anteriori e i rinnovati pivot e bracket della sospensione. Il tutto dà la sensazione di integrazione riuscita delle novità, in un progetto complessivo prestazionalmente già solido. In pratica, il principio seguito a Brackley parrebbe proprio quello di schierare da subito una vettura matura, il cui comportamento in pista sia assolutamente coerente con la monoposto dello scorso anno, senza sorprese. Dove, invece, si ha la sensazione, che celata dalla carrozzeria siano con-



LA FERRARI SF1000 MOSTRA UNA CHIARA DERIVAZIONE DAL PROGETTO PRECEDENTE

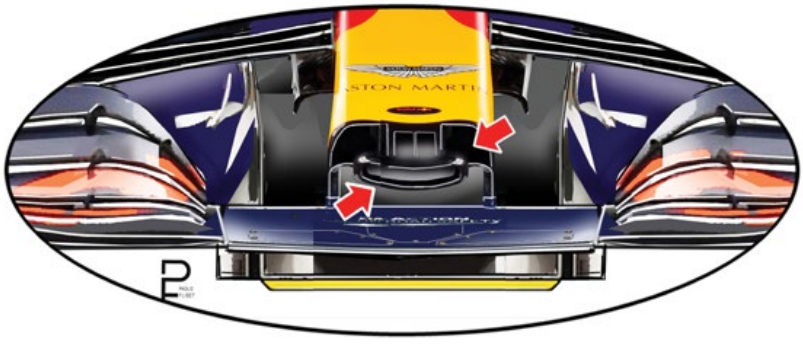
ANCHE NELLA VISTA DI LATO, SI NOTA LA CHIARA DERIVAZIONE DAL PROGETTO 2019, DI CUI CONSERVA MOLTI ELEMENTI DISTINTIVI. CIÒ NONOSTANTE, È VISIBILE L'ACCURATA OPERA DI GESTIONE DEI FLUSSI A LIVELLO DELLA PRESA D'ARIA DI ALIMENTAZIONE CON ACCANTO DUE PINNE PER MIGLIORARE L'INDIRIZZAMENTO DEI FLUSSI VERSO L'ALA POSTERIORE. MOLTO SCIANCRATE LE FIANCATE, SONO FORTEMENTE SPIOVENTI, PER LIBERARE IL FLUSSO D'ARIA DIRETTO AL POSTERIORE. DAVANTI AD ESSE I COMPLESSI DEVIATORI DI FLUSSO, CON UNO SVILUPPO MAGGIORE ANTERIORMENTE, ED UNA DOPPIA SERIE DI BOOMERANG CON CUI SI CONNETTONO AI TURNING VANES AI LATI DELLE FIANCATE. MODIFICATI ANCHE I DOPPI SUPPORTI DEGLI SPECCHIETTI, CON UN PROFILO SUPERIORE CON FUNZIONE DI SEPARATORE DI FLUSSO.



SF1000 CON NUOVA GESTIONE FLUSSI

EVIDENTE LA COMPLESSITÀ DI QUESTI ELEMENTI, INDIZIO DI UNA DIVERSA GESTIONE DEI FLUSSI RISPETTO ALLA SF90 MAGGIORMENTE VOTATI ALL'IN WASH RISPETTO ALLA SF90

centrate le novità maggiori, è la power unit. Solo la diversa disposizione de radiatori è identificabile dalle forme esterne, ma da nostre fonti, a Brixworth lo staff diretto da Andy Cowell pare abbia rivoluzionato l'unità motrice rispetto a quella del 2019. Motore endotermico e parte ibrida, senza l'esclusione di alcuna componente da un rinnovamento che non ha un precedente recente nelle evoluzioni dei propulsori della Mercedes. Ciò assume ancora più rilevanza considerando un dato che nei fatti accomuna tutte e tre le monoposto oggetto di questa analisi; l'assenza di compromessi nelle scelte aerodinamiche a favore dell'affidabilità delle power unit. Non ci pare una cosa da poco. ●



COSÌ VARIA IL MUSO DELLA RB16

SI NOTA LA SOVRAPPOSIZIONE DEI FORI DI ALIMENTAZIONE DELLA S- DUCT, DEL CAPE E DI RAFFREDDAMENTO DI VARIE COMPONENTI (ACCUMULATORE).

TURNING VANES A DUE PROFILI

QUESTA ZONA DELLA RB16 COSTITUISCE UN FORTE ELEMENTO DI CONTINUITÀ CON LA VETTURA PRECEDENTE. DIFFERISCONO, PER ORA, SOLO MARGINALMENTE GLI SCHERMI VERTICALI DEI TURNING VANES, COMPOSTI DA DUE PROFILI, RISPETTO AL SINGOLO DELLO SCORSO ANNO.





Alfa Racing allo scoperto

COME NELLA PASSATA STAGIONE, SHAKEDOWN DELLA SAUBER SULLA PISTA DI FIORANO CON KIMI RAIKKONEN AL VOLANTE. E ADESSO NEI TEST A MONTMELÒ...

di Alessandro Gargantini

Come nella 2019, l'Alfa Romeo Racing ha scelto la giornata di San Valentino per compiere il primo passo nella nuova stagione. A differenza di dodici mesi fa, non ci sono stati quadrifogli e cuoricini sulla carrozzeria della nuova creatura progettata dallo staff tecnico della Casa del Biscione, ma è stato scelto un tema strettamente legato all'effigie dell'Alfa Romeo. La monoposto che porta la firma del direttore tecnico Jan Monchaux, quarantaduenne ingegnere transalpino promosso lo scorso luglio dopo l'addio di Simone Resta, e del capo progetto Luca Furbatto è uscita dalla corsia box del tracciato della Scuderia Ferrari di Fiorano poco dopo le ore 9.30 per il classico shakedown che ha permesso di compiere il primo controllo dei sistemi e dell'assemblaggio della C39. Alla guida, come un anno fa, Kimi Raikkonen.

Con Raikkonen l'anteprima della C39

Il quarantenne pilota finlandese ha così potuto riassaporare l'ambiente Ferrari, alla quale è stato legato per tre stagioni tra il 2007 ed il 2009, e poi ininterrottamente dal 2014 al 2018. Per ben otto anni il driver di Espoo ha vestito i colori della Casa del Cavallino, alla quale ha portato un titolo mondiale e dieci vittorie, l'ultima delle quali nel Gran Premio degli Stati Uniti del 2018. Iceman ha potuto così avere una prima impressione della nuova arma della Casa di Arese, in attesa che riparta verso la Spagna, dove l'attende la presentazione ufficiale ed il primo round dei preseason test. Mercoledì 18 febbraio, dopo che sarà ufficialmente svelata la C39, prima Robert Kubica e poi Kimi Raikkonen otterranno i primi riscontro sulla pista iberica. Antonio Giovinazzi scenderà invece in pista sull'unica monoposto a disposizione il giorno seguente.

Per la prima volta di scena anche Kubica

Sul tracciato di Catalogna dovremmo vedere una versione assai più rifinita della monoposto italiana rispetto a quella fotografata a Fiorano, che sfoggiava tinte inusuali. Il Centro Stile della Alfa Romeo, per richiamare il simbolo del Biscione che rappresenta la Casa di Arese nel suo anniversario numero 110, ha scelto una colorazione che richiama il manto di un serpente in procinto di cambiare pelle in vista della sessione di test in Spagna, dove vedremo



APPUNTAMENTO IL 18 FEBBRAIO
L'Alfa Racing sarà ufficialmente svelata mercoledì 18 febbraio in Catalunya

la nuova colorazione, che sarà comunque in linea con il 2019. Nella nuova grafica, ci si attende che nuovamente a farla da padrone sarà il grosso stemma dell'Alfa Romeo, posto sulla parte superiore del cofano, che avrà soluzioni più rastremate rispetto alla passata stagione. A differenza della Scuderia Ferrari la punta del muso rimane sostanzialmente stretta, più in linea con la Mercedes.

33 giri senza intoppi

In occasione dello shakedown di Fiorano, sotto gli occhi attenti di Giovinazzi e Kubica, Raikkonen ha percorso trentatré tornate della pista emiliana prima di rientrare definitivamente nella corsia box. L'ex iridato nel 2007 ha mostrato una crescente fiducia giro dopo giro: la monoposto si è ben comportata negli stretti tornanti di Fiorano e nei tratti veloci, prima di imboccare la corsia box per le dovute verifiche. Nelle foto circolate della C39 si notano gli ampi radiatori, che hanno l'obiettivo di porre rimedio ai problemi di surriscaldamento emersi nella passata stagione. La colorazione grigio scuro che evoca il manto di un serpente non è stato l'unico tratto distintivo della nuova creatura della Casa di Arese, contrassegnata da un grosso cuore sul cofano in omaggio alla festa degli innamorati, in contrasto con l'effetto camuffamento voluto per confondere i curiosi che si sono fatti trovare puntuali dietro le reti della pista privata Ferrari per compiere qualche foto in anteprima della monoposto con la quale gli uomini guidati da Frederic Vasseur punteranno a migliorare l'ottava posizione nel mondiale colta nel 2019 con 57 punti.

Maggior esperienza nel team di Hinwil

Per la nuova stagione Vasseur si attende un concreto contributo da parte di entrambi i piloti sin dalle prime prove di campionato. Nel 2019 Antonio Giovinazzi, che arrivava da due stagioni di fermo, ha fisiologicamente dovuto far passare qualche corsa prima di trovare il miglior ritmo, pur avendo fornito ampia prova del suo valore già da Baku, dove è stato costretto a partire da fondo gruppo dopo aver conquistato il Q3 in qualifica a causa della sostituzione, per la seconda volta, della centralina. Inoltre, tra gli obiettivi dello staff tecnico della squadra con sede a Hinwil c'è stata anche una maggior affidabilità, dato che soprattutto la monoposto di Giovinazzi nella prima parte della stagione è stata afflitta da numerosi problemi che hanno spesso costretto nelle retrovie il terzo pilota della Scuderia Ferrari.

Giovinazzi alla pari di Raikkonen

Per il ventiseienne pugliese la stagione 2020 potrebbe rivelarsi molto importante, visto che vuole candidarsi per un volante in Ferrari in chiave 2021, qualora le strade tra la scuderia di Maranello e Vettel si separassero al termine di questa stagione. Inoltre, Antonio potrebbe porsi come uomo di riferimento per la Casa di Arese a medio termine, visto che Raikkonen ha superato la soglia dei quarant'anni e potrebbe legittimamente ripensare il suo coinvolgimento nella massima serie. Nello scorso mondiale il campione finlandese è stato un punto fermo indiscusso nella prima parte del calendario, anche perché la squadra era giovane e necessitava una guida d'esperienza. Tra Melbourne e Budapest Kimi ha colto 31 (nonostante la squalifica di Hockenheim) dei 43 punti totali conquistati nel 2019. Se si considera che il finlandese ha intascato ben dodici punti nel rocambolesco GP del Brasile, emerge che per ben otto volte nelle ultime nove corse il finlandese non si sia mai classificato nella top-ten. Se il rendimento di Raikkonen è nettamente calato dopo la pausa estiva, esattamente l'opposto è il trend di Giovinazzi, che ha colto un solo punto nella prima fase della stagione, ma ha preso la sua rivincita nella seconda, conquistando dodici lunghezze nelle ultime nove corse in calendario. La lotta per il predominio alle spalle dei top-team è uno dei temi più avvincenti del mondiale e, dopo un primo anno d'esperienza, ci sia attende che la compagine diretta da Vasseur possa recitare un ruolo di primo piano nella lotta di centro gruppo. Il Team Principal transalpino più contare su un ex iridato con la Scuderia Ferrari e un pilota che la Scuderia di Maranello vuole guadagnarsela. Se la C39 manterrà le promesse, tutti avranno paura del morso del Biscione! ●



McLaren voglia di stupire

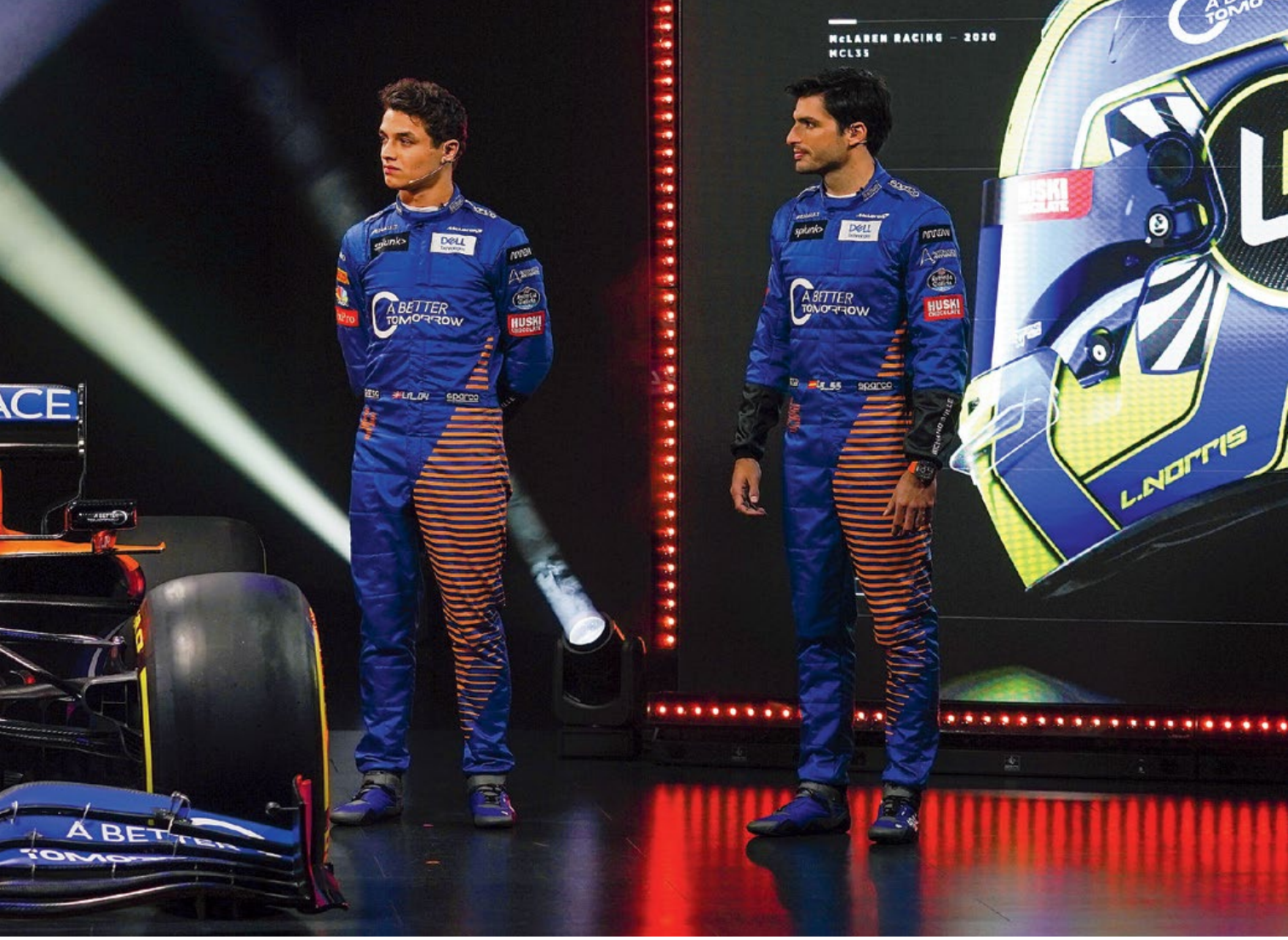
CON LA MCL35, SAINZ E NORRIS ALL'ASSALTO DEL MONDIALE. L'OBBIETTIVO È RIPETERE LA BELLISSIMA STAGIONE 2020 CHE HA VISTO LA SQUADRA DI WOKING CHIUDERE QUARTA

di Massimo Costa

C'era molta euforia alla presentazione della McLaren MCL35 che si è tenuta nella splendida sede della squadra di Zak Brown, alle porte della cittadina di Woking, a ovest di Londra. Una eccitazione derivante dal fantastico quarto posto ottenuto nella classifica costruttori 2019 e che di certo nessuno si aspettava dopo le traversie vissute negli anni passati prima con la power unit Honda, poi nel primo anno con la motorizzazione Renault. Cambiati i piloti, via Fernando Alonso e Stoffel Vandoorne, dentro Carlos Sainz e il rookie Lando Norris, arrivato dalla Toro Rosso l'eccellente progettista James Key (che però non ha fatto molto sulla MCL34 essendo arrivato a giochi fatti), la McLaren zitta zitta è tornata ad essere protagonista. E anche se non ha mai avuto la forza per andare a disturbare i tre top team, inavvicinabili, ha vinto senza problemi il cosiddetto campionato degli altri. La MCL35, finalmente figlia della mente di Key, ha prima di tutto l'arduo compito di non fare peggio della MCL34 e in secondo luogo, di poter andare a fare il solletico a Mercedes, Ferrari, Red Bull provando a recitare il ruolo del… quarto incomodo. Non sarà affatto facile, anche perché proprio nel 2019 abbiamo visto come Renault e Haas, che dopo un ottimo 2018 si aspettavano di compiere un gran salto di qualità puntando al quarto posto, in realtà sono crollati come castelli di carta non confermandosi. Quindi, l'ordine tassativo in McLaren è quello di non volare troppo in avanti con i sogni, che però ci sono. A tenere tutti con i piedi per terra non poteva che essere un tedesco, pragmatico come non mai, il team principal Andreas Seidl che ha messo ordine in una squadra che pareva irrecuperabile, sull'orlo dell'abisso, e travolta da polemiche interne certamente sempre ben confezionate da Alonso. Liberatisi dello spagnolo, a cui non è stato neanche rinnovato il contratto di ambasciatore (pulizia totale con questo ingombrante e fallimentare passato), la McLaren è divenuto il team più simpatico del paddock grazie a Sainz e Norris che

PER SAINZ E NORRIS SI ALZA ANCORA L'ASTICELLA

Riconfermarsi quarta forza del Mondiale F.1 e magari provare anche a giocarsela con le tre grandi del Circus. Per Sainz e Norris si alza ancora l'asticella



subito si sono ben trovati, non creando gelosie tra di loro, lavorando assieme per la crescita della monoposto, e dispensando una serie di scherzi, battute, sketch, sapientemente finiti sui social McLaren, che hanno fatto divertire tantissimo gli appassionati. E non è un caso che la presentazione in live streaming della MCL35 sia stata seguitissima online, anche da tanti italiani che nei commenti hanno espresso parole al miele per i due piloti, entrati rapidamente nei cuori di tutti. Tornando a Seidl, quando ha preso il microfono ha sottolineato: «*Abbiamo voluto mostrare la nuova monoposto ai nostri dipendenti la sera prima, in anteprima, perché se lo meritavano. È stato un bel momento. Per quanto riguarda il 2020, sarà una annata molto dura, niente arriva facilmente in F1 e la competizione a centro gruppo sarà notevole. In più, in vista dei nuovi regolamenti 2021, parallelamente dovremo lavorare sodo sulla futura macchina*». Insomma, il messaggio è chiaro, niente esagerazioni. Sainz ha aggiunto, sbilanciandosi: «*È un gran giorno per noi. Ho seguito da vicino la progettazione della MCL35 e conosco bene gli sforzi fatti e la tanta passione che ci accomuna. Molti possono pensare che il 2020 sia un anno di attesa in vista delle nuove regole del 2021, ma vi posso assicurare che in McLaren dopo la conclusione dell'ultimo Gran Premio dello scorso anno ad Abu Dhabi, abbiamo spinto il bottone "reset" e lavorato duramente per migliorare ogni singolo dettaglio della nostra monoposto. Il gran salto in avanti compiuto la scorsa stagione ci ha dato grandi motivazioni, ma allo stesso tempo dobbiamo rimanere concentrati sui nostri obiettivi. L'ambizione mia personale e della squadra è quella di fare un altro passo in alto nel corso del campionato*». Norris non ha mancato di fare qualche battuta proseguendo nel suo stile di birichino assoluto. Poi si è fatto serio: «*La livrea aggiornata della MCL35 è fantastica e penso che piacerà molto ai nostri tifosi. Un duro lavoro di sviluppo è stato compiuto dalla squadra e per me e Carlos è un onore essere coinvolti in questo progetto. La mia stagione da rookie è stata incredibile, ho imparato tanto dalla squadra e da Sainz. Ora mi sento più preparato e confidente come pilota e lo dimostrerò ai miei ingegneri nel corso del campionato. Siamo consapevoli di quanto sarà difficile mantenere la posizione conquistata nel 2019 nel mondiale costruttori, ma sono curioso di vedere dove ci posizioneremo nei primi test di Barcellona*». Brown sta capendo che la F.1 non è un gioco semplice e dopo numerosi errori sembra aver intrapreso la giusta via, grazie anche a Seidl. Il boss ha voluto precisare che dopo un periodo iniziale in cui gli sponsor latitavano, per il 2020 ne sono arrivati otto nuovi che vanno ad aggiungersi agli altri trentotto racimolati nel recente periodo. Non male proprio. Si stima che il budget McLaren possa essere di 250 milioni di euro, cifra ancora lontana dai 400-500 di Mercedes e Ferrari, ma comunque in linea con le ambizioni del team. Che nel 2021 cresceranno non poco con l'arrivo della power unit Mercedes. ●

ADESSO SONO DAVVERO CURIOSO DI VEDERE DOVE CI POSIZIONEREMO NEI PRIMI TEST IN PROGRAMMA A BARCELLONA

LANDO NORRIS



Alpha Tauri punta in alto

CON UNA NUOVA DENOMINAZIONE E SOPRATTUTTO UN PROGRAMMA ANCORA PIÙ AMBIZIOSO, LA EX TORO ROSSO VUOLE ESSERE LA VERA MINA VAGANTE DEL MONDIALE 2020. ECCO PERCHÉ

di Massimo Costa

Dalle bevande energetiche alla moda. Dieter Mateschitz è un vero vulcano e anche questa volta non ha smentito le sue enormi capacità imprenditoriali e di marketing. Dopo essere divenuto col marchio Red Bull uno degli uomini più ricchi del mondo ed avere portato il suo brand in Formula 1 realizzando una squadra vincente, aver portato decine di piloti nel Mondiale grazie alla sua Academy e aver poi creato una seconda squadra con base italiana di nome Toro Rosso (traduzione letterale di Red Bull) rilevando la Minardi e mantenendola nella storica sede di Faenza, ora tutto cambia. O quasi. La Toro Rosso non esisterà più, da poche settimane si chiama Alpha Tauri, che è

E ADESSO SI SOGNA IN GRANDE
Sopra, Tost, Kvyat e Gasly: Alpha Tauri. Dopo i due podii del 2019 si sogna in grande!



la nuova azienda fashion del gruppo. Un territorio inedito per la Red Bull. La base della squadra rimane a Faenza, ma la storia della Toro Rosso, per gli archivi della F.1, si è conclusa con il Gran Premio di Abu Dhabi 2019.
Un vero peccato in realtà, perché di fatto non è cambiata la proprietà, come verificatosi nel passaggio della Force India a Racing Point, ma le regole ferree dicono che ad ogni varietà del nome si chiude un ciclo. Dunque, Alpha Tauri. La presentazione della AT01 è avvenuta in quello che è chiamato Hangar 7, avveniristica costruzione in vetro posta a fianco dell'aeroporto di Salisburgo, la città austriaca di Mateschitz e di Helmut Marko. Dove tutto è Red Bull, dove in pieno centro c'è il negozio che vende magliette e affini di tutto ciò in cui il marchio si cimenta nel mondo dello sport, dalla F.1 al calcio, dalla moto alla mountain bike e via dicendo.

QUEST'ANNO POSSO FINALMENTE CONCENTRARMI SU ME STESSO, SUGLI ASPETTI CHE DEVO MIGLIORARE

PIERRE GASLY

L'Hangar 7 accoglie aerei, quelli di Mateschitz, per lo più storici, vetture, mostre d'arte oltre a ristoranti. Venerdì sera, giorno di San Valentino, ha ospitato l'Alpha Tauri con David Coulthard, sempre legatissimo a Red Bull, cerimoniere che ha dato il via all'evento aperto da una vera sfilata di moda.
La livrea della AT01 è accattivante e certamente più attraente ed elegante di quella Toro Rosso vista nel corso della sua storia. Eleganti anche le tute dei piloti che, scherzando, dicevano di sentirsi come dei modelli. Certamente, Mateschitz non farà mancare modelle da urlo a rappresentare in giro per il mondo la casa di moda Alpha Tauri, lui vuole sempre il meglio del meglio. E chissà che non vengano invitate nei weekend dei Gran Premi, Liberty Media permettendo. Scherzi a parte, la AT01 ha molto della Red Bull condividendone, oltre alla power unit Honda, anche il retrotreno, la componente idraulica e la sospensione anteriore.
La monoposto progettata da Jody Eggington, che preso il posto lasciato vacante da James Key trasferitosi in McLaren, è uno sviluppo naturale della STR14 che ha vissuto una stagione altalenante, ma densa di soddisfazioni, con ben due podi conquistati a Hockenheim grazie al terzo posto di Kvyat, e a San Paolo, con addirittura la seconda posizione di Gasly.
Ma dove vuole arrivare l'Alpha Tauri? Con una certa sorpresa, il solitamente compassato team principal Franz Tost si è sbottonato come non mai: «*Quest'anno sono molto ottimista. E lo sono per tre ragioni. La prima è che disponiamo della power unit Honda che sta crescendo sempre più. Durante l'inverno abbiamo potuto constatare come siano cresciute le prestazioni e l'affidabilità. Secondo punto, i riscontri ottenuti dalla AT01 in galleria del vento sono veramente confortanti. Terzo punto, abbiamo due piloti molto forti*». Dunque? L'obiettivo Alpha Tauri è di quelli anche solo mai immaginati prima: la conquista del quarto posto. Per quanto riguarda i piloti, Tost non sbaglia.
La Toro Rosso aveva sempre portato al debutto giovanotti del programma Junior Red Bull, ma questa volta la musica è diversa.
Entrambi, Gasly e Kvyat, hanno già vissuto l'esperienza nella squadra regina e seppur bocciati, seppur con tutte le difficoltà che da loro incontrate, il ritorno a Faenza li ha positivamente trasformati. Una buona stagione potrebbe riaprire le porte della Red Bull e considerando anche la pochezza del parco piloti Junior (a meno che non vi sia l'esplosione nel corso del 2020 di qualche rampollo di Marko), quanto meno la riconferma in Alpha Tauri parrebbe garantita anche per il 2021. Soprattutto perché vi saranno monoposto completamente nuove e quindi saranno fondamentali i piloti con una certa esperienza. Gasly si è rigenerato trascorrendo diverse settimane negli USA: «*Per la prima volta da quando corro in formula, mi ritrovo a lavorare nella stessa squadra dell'anno precedente. E anche quello prima. Non devo quindi perdere tempo nel creare nuove relazioni e quindi posso concentrarmi su me stesso, sugli aspetti che devo migliorare*». ●



Renault tempo di parole

LA PRESENTAZIONE DELLA RS20 SI È TRASFORMATA IN UNA LUNGA SERIE DI DICHIARAZIONI PERCHÉ LA MONOPOSTO NON È STATA ULTIMATA IN TEMPO PER IL VERNISSAGE. MA ORA SERVONO I FATTI

di Daniele Sgorbini

PARIGI - Un dilemma. Da qualunque parte la si voglia guardare, la stagione 2020 per la Renault sarà essenzialmente un continuo dover scegliere tra due esigenze in parte contrapposte ed entrambe tremendamente importanti. Da una parte la necessità – quasi imperativa – di invertire subito la rotta imboccata l'anno passato e andare a riprendersi il quarto posto nel Mondiale, perso a favore della McLaren. Dall'altra il bisogno, ancora più pressante, di trovare in fretta la direzione giusta nel progetto e nello sviluppo della vettura 2021, quando il nuovo regolamento tecnico obbligherà tutte le squadre a ripartire da zero, concedendo l'opportunità di recuperare a chi è rimasto indietro. Un momento non facile, evidenziato anche da quanto accaduto la scorsa settimana a Parigi, con l'evento di presentazione della nuova R.S. 20 che si è trasformato in una lunga serie di dichiarazioni di intenti, visto che la vettura nuova non è stata ultimata in tempo per il primo vernissage. A parte le immagini tratte dal rendering diffuso dalla squadra la si vedrà realmente solo in pista a Barcello-

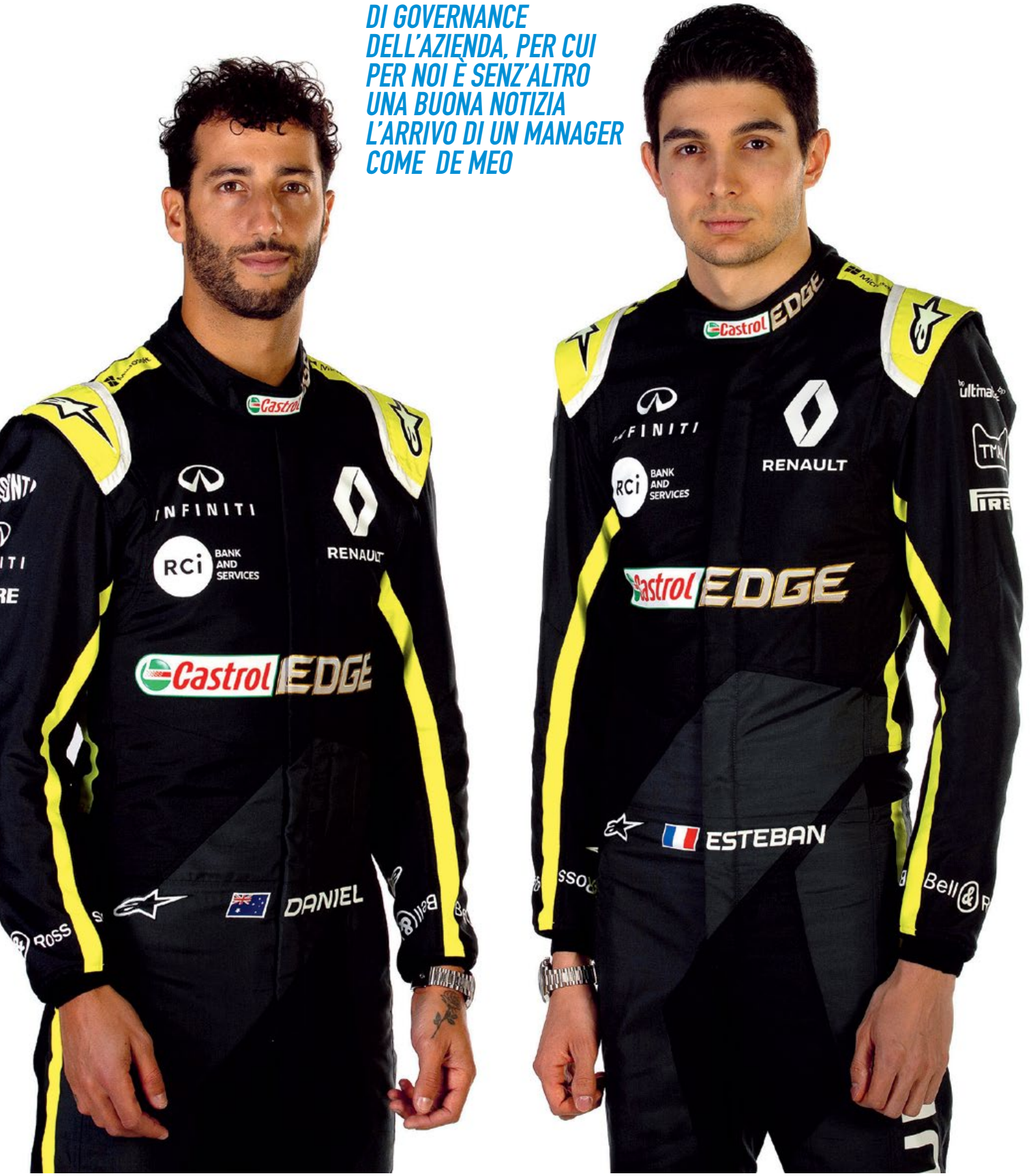


na mentre questo numero di Autosprint arriva in edicola. L'impressione, neppure troppo velata, è che tra Enstone e Viry-Châtillon abbiano deciso di concentrarsi maggiormente sul prossimo anno, ripetendo il solito mantra della "stagione di transizione", quasi che fossero già pronti a sacrificare il 2020 sull'altare del 2021. Che questo sia uno snodo chiave nella vita del team, ma che non ci si possa aspettare miracoli nell'immediato, pur con toni e argomenti diversi lo hanno sottolineato tutti: il presidente Jérôme Stoll, il team principal Cyril Abiteboul, il direttore esecutivo Marcin Budkowsky e lo stesso Alain Prost. Dal punto di vista tecnico e gestionale, in questo senso, l'analisi tracciata da Marcin Budkowsky, l'ingegnere ex Fia, passato in Renault alla fine del 2017 è davvero illuminante: *«Se siamo più concentrati sul 2021 piuttosto che sulla stagione che va a iniziare? Questo è vero solo in parte* – attacca – *perché alla fine siamo tutti qui per andare a fare gare e cercare di portare a casa i migliori risultati possibili, dunque non è vero che ci siamo già dimenticati del 2020 e siamo già passati al 2021. Però va detto chiaramente quella che ci aspetta è davvero una rivoluzione dal punto di vista del regolamento tecnico; dobbiamo costruire una macchina completamente nuova e anche un motore totalmente rivisto per avere una migliore integrazione tra le componenti della vettura. Per queste ragioni, i tempi di sviluppo per un progetto di telaio e motore sono più lunghi. Abbiamo iniziato presto e anche il lavoro di sviluppo delle nuove vetture per il 2021 sarà molto veloce all'inizio, ci sarà un rapido incremento di performance nella fase iniziale. Quindi* – prosegue – *abbiamo fatto delle scelte su questa vettura del 2020 per darci la possibilità di iniziare presto a lavorare su quella del 2021, però sono scelte su elementi piuttosto strutturali»*. Entrando più nel dettaglio, si scopre su cosa si sono davvero concentrati a Enstone: *«Su telaio e cambio abbiamo tenuto la base del 2019, concentrandoci sulla necessità di migliorare aerodinamica e sospensioni, che sono gli elementi che danno il miglior ritorno sull'investimento, investimento non solo di soldi ma anche di risorse e di persone; quindi non direi assolutamente che abbiamo sacrificato il 2020, però è vero che abbiamo avuto un approccio molto misurato ai due progetti. Sappiamo che vogliamo mettere il massimo di risorse sul 2021 al più presto, per questo abbiamo predisposto un piano di sviluppo molto aggressivo nella prima parte della stagione. La R.S. 2020 dovrà crescere tanto nelle prima quattro cinque gare»*. Sviluppo aggressivo all'inizio dunque, con un gran carico di lavoro tra i test di Barcellona e la prima gara a Melbourne e poi nei primissimi mesi della stagione. Anche perché gran parte del lavoro da fare andrà necessariamente perso: *«Non è un mistero che quasi il 90% dell'operato fatto nel 2020 non servirà per il futuro. Quasi tutto il lavoro che si farà su sospensioni* (il prossimo anno ci saranno le gomme da 18", ndr) *e aerodinamica andrà perduto»*. Due progetti da portare avanti in equilibrio, cercando di bilanciare correttamente le risorse da dedicare al 2020 e al 2021. Alain Prost, analizzando il quadro di questo momento di passaggio per la F1 ha parlato di un "unico pacchetto" gestionale e Budkowsky è sostanzialmente d'accordo: *«Sarà una sfida per tutti e sarà interessante vedere cosa accadrà. Ad esempio se ci sarà una lotta a tre al vertice del campionato, come è probabile che succeda vista la situazione, sarà interessante osservare come si muoveranno i top team. Chi deciderà di sviluppare a lungo la vettura di quest'anno sarà necessariamente in ritardo con quella del 2021»*. Un problema che per Renault sarà però ancora più difficile da gestire, visto che anche dopo la grande riorganizzazione vissuta nell'ultimo anno, culminata con l'arrivo di Pat Fry che ha preso il posto di Nick Chester come responsabile tecnico del settore telaistico, l'organico del team non è certo pa-

NON È UN MISTERO CHE QUASI IL 90 PER CENTO DELL'OPERATO FATTO NEL 2020 SERVIRÀ PER IL FUTURO

MARCIN BUDKOWSKY

> *VENIAMO DA UN PERIODO CAOTICO A LIVELLO DI GOVERNANCE DELL'AZIENDA, PER CUI PER NOI È SENZ'ALTRO UNA BUONA NOTIZIA L'ARRIVO DI UN MANAGER COME DE MEO*





NUOVA ACCOPPIATA IN CASA RENAULT
Sopra Budkowsky e a sinistra la nuova accoppiata di piloti Renault composta da Daniel Ricciardo e il rientrante Esteban Ocon

ragonabile a quello della Mercedes: «*Noi non siamo una piccola squadra, ma al tempo stesso non siamo ancora nemmeno un top team in termini di risorse. Noi abbiamo circa 700 persone che lavorano sulla parte del telaio a Enstone, mentre Mercedes ne ha 1200. Logico che per loro sia un po' più facile mettere prima 200 o 300 persone al lavoro prima sul progetto della vettura 2021 senza perdere niente nello sviluppo di quella 2020. Noi dobbiamo fare delle scelte più difficili. Però, di nuovo: se saremo in lotta per il quarto posto con McLaren o con altre squadre, sarà anche per noi una decisione difficile, perché dovremo ottenere il miglior risultato possibile, anche tenendo conto dei premi in denaro distribuiti che ci aiuteranno per il futuro. Saranno veramente scelte complicate e sarà un anno molto interessante da questo punto di vista*». Intanto però per il futuro di Renault, si prepara un altro passaggio chiave. Il prossimo 1. luglio si insedierà al vertice, come amministratore delegato, Luca De Meo, uomo certamente attento anche alle dinamiche del Motorsport, che però pretende risultati. Su questo aspetto ha voluto dire la sua Cyril Abiteboul, che come Racing Managing Director dovrebbe interfacciarsi assieme a Jérôme Stoll con il CEO italiano: «*Veniamo da un periodo piuttosto caotico per la governance dell'azienda, per cui per noi è senz'altro una buona notizia l'arrivo di un manager come De Meo. L'altro elemento ancora più importante per noi* – ha proseguito nella sua riflessione Abiteboul – *è che avremo stabilità manageriale e che non verrà rimesso in discussione tutto quanto è stato fatto fino ad ora*».



Prost «Bisogna essere realistici!»

ALAIN RIPORTA TUTTI CON IN PIEDI PER TERRA: «NON SI PUÒ PENSARE DI ESSERE TRA LE PRIME TRE SQUADRE NEL 2020»

«*Dire adesso dove potremo essere nel 2021 è davvero troppo presto. L'obiettivo – chiaramente – è quello di poterci inserire tra i migliori team, quelli che lottano per il Mondiale. È lì che vogliamo arrivare in prospettiva, ma adesso è troppo presto per dire che ce la faremo nel 2021 o sapere esattamente quando ci arriveremo*». Alain Prost, alla vigilia dei suoi 65 anni, si è preso una bella fetta di scena alla presentazione del team Renault F1 (non della R.S. 20…) la scorsa settimana a Parigi. Il quattro volte campione del Mondo, direttore non operativo della squadra, ha abbastanza esperienza e lucidità per inquadrare esattamente quelle che sono le ambizioni realistiche per Renault: «*L'obiettivo più importante è quello di arrivare ad essere una delle tre migliori squadre e in questo momento ci troviamo in una fase di costruzione. La stagione 2020 sarà molto complicata dopo quello che abbiamo vissuto l'anno passato, perché quella del 2019 non è stata una buona annata. Dire che faremo un anno di transizione, può essere visto in un'ottica pessimistica, peggiorativa ma quest'anno di transizione sarà così per tutti. Con la stabilità regolamentare tra 2019 e 2020, non ci si possono aspettare rivoluzioni, non è possibile che accada. Ci sono delle cifre che parlano, ad esempio relative al carico e alla stabilità aerodinamica. Cifre che al momento non possiamo quantificare e che verranno svelate solo dalla pista*». Prost nella sua riflessione si è spinto oltre, parlando direttamente della nuova vettura costruita a Enstone: «*Ci sono novità all'anteriore, sia nei dettagli aerodinamici, sia sulla sospensione, miglioramenti sono stati fatti. Ma considerando appunto che i regolamenti rispetto allo scorso anno sono rimasti invariati, non è assolutamente realistico pensare di poter essere quest'anno tra le prime tre squadre. Non si è stati abbastanza realisti sugli obiettivi alla nostra portata nei tre primi anni* – ha aggiunto con grande onestà il Professore – *da me non avete mai sentito dire che saremmo stati subito vincenti, certe frasi non sono mai uscite dalla mia bocca, perché so bene quanto siano complicate le cose e so bene quanto sia difficile, al giorno d'oggi, costruire una squadra quando non si ha praticamente nulla. Di questi tempi quando ingaggi qualcuno ci vogliono un paio d'anni per vedere risultati concreti, non è più come vent'anni fa quando ci si potevano aspettare cambiamenti immediati. Oggi è tutto molto più complesso*».



Kubica da DTM

ROBERT SARÀ AL VIA DELLA SERIE CON UNA BMW M4: «PENSO CHE QUESTO SIA UNO DEI CAMPIONATI PIÙ DIFFICILI E MIGLIORI AL MONDO SOTTO IL PUNTO DI VISTA QUALITATIVO»

di **Alessandro Gargantini**

La notizia era nell'aria da parecchio tempo. Ora, finalmente, è arrivata l'ufficialità. Robert Kubica parteciperà all'edizione del DTM 2020 con una BMW M4, ma con una modalità che in pochi si attendevano. Aveva spiazzato un po' tutti gli appassionati l'annuncio arrivato lo scorso 6 febbraio dalla Casa di Monaco, nel quale il ventunenne di Città del Capo Jonathan Aberdein veniva scelto come sesto, e ultimo pilota, da Jens Marquardt. Il giovane sudafricano ha rimpiazzato Bruno Spengler, destinato alle serie GT sempre con il gruppo tedesco, e colmato l'ultima casella disponibile alla BMW. Avendo l'Audi confermato in toto il line-up del 2019, sembravano così ridursi ai minimi termini le speranze dei tifosi di vedere il pilota nato a Cracovia in azione nella celebre serie germanica. Invece, per Kubica è stata messa a punto una soluzione molto intrigante, e di altissimo livello, attraverso una squadra privata di grande lustro come l'ART Gran Prix.

UNA NUOVA PAGINA

Chiusa con un punto la sua stagione del ritorno in F.1 al volante della Williams, per Kubica si apre adesso una nuova pagina nel DTM

La scuderia transalpina, la prima e unica squadra privata in orbita BMW, fa il paio con la belga WRT, che dalla passata stagione schiera due Audi A5. Per il team di Villeneuve La Guyard si tratta di un ritorno nel DTM. L'ART Gran Prix, ora guidata dal Team Principal Sebastien Philippe, in passato era stata squadra Mercedes e aveva schierato, tra gli altri, Esteban Ocon. Non è escluso che la squadra francese, che sarà sponsorizzata dalla PKN Orlen, possa a breve annunciare un secondo pilota. Anche per Nico Hulkenberg, che ha un passato glorioso nelle serie minori con la ART Gran Prix e gode della stima di Frederic Vasseur, si era parlato di un possibile approdo nel DTM sul finale dello scorso anno.

L'arrivo di Kubica è certamente un buon segnale per il DTM. La passione che suscita il trentacinquenne ex BMW e Renault non ha confini. Solo per fare un esempio, sembra che i biglietti della cor-



sa di metà maggio al Lausitzring, non lontano dai confini della Polonia, siano già quasi esauriti. Tale circostanza potrebbe portare gli organizzatori della ITR ad ampliare gli spazi disponibili per il pubblico sul triovale ubicato a nord di Dresda. L'adesione dell'ART Grand Prix parzialmente mitiga gli effetti dell'uscita della R-Motorsport che nel 2019 ha schierato quattro Aston Martin Vantage, per la quali sembra sia completamente sfumata l'ipotesi che vengano allestite dalla HWA. Gerhard Berger, boss del DTM, è determinatissimo a ottenere il committment di una Casa giapponese. La strada sembra spianata per il 2021, quando è in vista uno scambio di forze con il Super GT nipponico: alcune vetture del DTM saranno schierate anche in Giappone e viceversa. Da questa stagione, le due categorie condividono la medesima piattaforma regolamentare Class One e gli interscambi sono estremamente facilitati. Inoltre, ha tracciato la via di una sempre maggiore partnership tra le due serie l'ottimo esito della Sprint Race disputata lo scorso novembre al Fuji, da molti giudicata come la corsa dell'anno per le vetture turismo. Berger vuole però anticipare qualcosa al 2020. La sua caparbietà e nota, vedremo se ci saranno nuove sorprese. Per adesso, gustiamoci l'annuncio di Kubica. Poi, si vedrà.

È DA MOLTO TEMPO CHE IL DTM MI AFFASCINA. NON VEDO L'ORA DI APRIRE UN NUOVO CAPITOLO NELLA MIA CARRIERA NELLE CORSE

ROBERT KUBICA

In pista a Monza a metà marzo

Ora che la miccia è accesa, sono tutti in attesa di osservare Kubica in azione. Ma quando vedremo per la prima volta Robert, nei nuovi panni, in pista? Dal 16 al 18 marzo Robert scenderà in pista a Monza - grande novità insieme ad Anderstorp nel calendario della categoria - in occasione dei preseason test del DTM che si disputeranno sulla pista brianzola. Il pilota polacco già nei test avrà a disposizione una vettura dell'ART Gran Prix, già al lavoro da tempo per stare nei tempi previsti. *«È da molto tempo che il DTM mi affascina. I test svolti a Jerez de la Frontera lo scorso dicembre mi hanno stuzzicato ancora di più!* – ha raccontato Robert – *Non vedo l'ora di aprire un nuovo capitolo nella mia carriera nelle corse. Penso che il DTM sia una delle serie più difficili e migliori al mondo sotto l'aspetto qualitativo. Mi sono subito sentito a mio agio sulla BMW M4 in Andalusia. Anche l'abbinamento con l' ART Gran Prix mi rende molto felice, dal momento che da molti anni la squadra francese è una realtà di primissimo livello sulla scena internazionale. Penso potremo prenderci delle belle soddisfazioni insieme. Ovviamente, dovremo fare esperienza prima competere con le squadre ufficiali, ma lavoreremo duro per serrare i tempi: sono davvero impaziente di debuttare nel DTM!»*

RALLY SWEDEN

Strepitoso Evans

PRIMA VITTORIA AL VOLANTE DELLA YARIS E SECONDA IN CARRIERA PER ELFYN CHE SBANCA LA CORSA SVEDESE E AGGUANTA NEUVILLE IN VETTA AL MONDIALE

di Marco Giordo

TORSBY – "The flying welsh", il gallese volante. Elfyn Evans è stato in Svezia l'assoluto padrone della 68a edizione della gara scandinava, che ha dominato rimanendo in testa dal primo all'ultimo km. Una gara in forse sino all'ultimo per la poca neve presente in Scandinavia, ma come dicono gli inglesi, "the show must go on" e Glenn Olsson, l'organizzatore del Rally di Svezia, ha fatto di tutto perché la sua corsa si svolgesse. Grazie all'impagabile impegno dei suoi uomini e ad un'importante sforbiciata del percorso ridotto di quasi la metà alla vigilia della gara. E così alla fine tutto è andato per il verso giusto, anche se la corsa scandinava, il rally invernale per eccellenza, è stata solo in parte stavolta un vero "winter rally", visto l'inverno davvero mite che ha vissuto quest'anno la regione del Varmland dove non nevica da due mesi. Una situazione climatica veramente eccezionale, stavolta non erano ghiacciati oltre al fiume Klaralven che attraversa Karlstad, anche i numerosi laghi della regione sino al confine con la vicina Norvegia, dove iniziava a vedersi un po' di neve. E così la fisionomia classica del Rally di Svezia è andata in buona parte a farsi benedire, ma visto il percorso ridotto ne è venuto fuori un rally tirato e combattuto, con ben sette piloti all'arrivo raccolti in un fazzoletto di soli 50". Con continui scossoni in classifica eccetto che per la prima posizione, visto che l'unico ad andare sempre ad un ritmo alto, anzi altissimo, è stato Elfyn Evans, il gallese volante che si è aggiudicato oltre la metà delle speciali e che adesso è il leader del mondiale a pari merito con Neuville. Si potrebbe dire parafrasando Garcìa Marquez che quella della Toyota è stata la "cronaca di una vittoria annunciata", visto che le vetture nipponiche erano le grandi favorite alla vigilia ed hanno dominato da queste parti per la terza volta in quattro anni, chiudendo con tre vetture ai primi quattro posti. Ma in realtà tutti pensavano ad un Sébastien Ogier sul gradino più alto del podio e non al sorprendente Elfyn Evans, il bravo e preciso driver di Dolgellau che è diventato la sorpresa di questo inizio di stagione e che punta dritto al titolo. In prova sembrava la copia di Ogier quando vinse qui nel 2013 la sua prima gara sulla Polo, un pilota sicuro, determinato e veloce, così come lo era stato anche a Montecarlo tre settimane fa. Il chiaro segnale di una maturazione completa che grazie alla Yaris Elfyn ora riesce a dimostrare, superando anche le prestazioni di due icone del rallismo britannico come Colin McRae e Richard Burns, che in Svezia non erano mai riusciti a primeggiare. «*Sono davvero felice di aver vinto questa gara* – ha commentato alla fine Evans, che ha così colto la seconda vittoria iridata della sua carriera –. *Stavolta tutto è andato per il meglio, mi sono trovato sin da subito a mio agio con la Yaris. La vettura è stata perfetta, il set up è sempre stato ottimo e prova dopo prova ho allungato sui miei avversari andando al mio passo. La power stage era una speciale lunga caratterizzata da condizioni difficili, abbiamo preferito non prendere rischi. Devo ringraziare tutta la squadra, con tre Toyota ai primi quattro posti direi che non potevamo fare meglio in questo weekend per il nostro team*». Ovviamente era alle stelle alla fine anche Tommi Makinen, la vittoria al suo team mancava da ottobre in Galles. «*Elfyn è stato davvero super* – ha dichiarato a caldo –. *È stato inequivocabilmente di un livello superiore in questa gara, ed è diventato sempre più forte speciale dopo speciale. Non ha sbagliato davvero nulla*».

Gara tiratissima

Questa 68ª edizione del Rally di Svezia passerà agli annali per le condizioni atipiche nelle quali si è corso con speciali non perfettamente innevate come nella tradizione scandinava. Annullata la prova spettacolo dell'ippodromo di Karlstad percorsa come shakedown bis dai piloti, è stato Elfyn Evans al volante della Yaris così come aveva fatto a Gap, il principale protagonista della prima tappa. Il gallese ha infatti chiuso in testa la giornata iniziale del Rally di Svezia precedendo di 8"5 Ott Tanak, di 14"3 un sorprendente Rovanpera con Ogier quar-





IL PODIO

1 **Evans-Martin**
Toyota Yaris Wrc
1.11'43"1

2 **Tanak-Jarveoja**
Hyundai i20 Wrc
a 12"7

3 **Rovanpera- Halttunen**
Toyota Yaris Wrc
a 20"2

RALLY SWEDEN

to a 17"8, attardato dalla scelta di un set up di ammortizzatori diverso rispetto ai due suoi coéquipier. Evans è stato bravo a partire forte e a far segnare subito il miglior tempo a Hol-Finnskog (21,26 km) e Nyckelvattnet (18,94 km), mentre Tanak è stato il più veloce a Finnskogen (20,68 km) e sulla corta speciale finale di Torsby Sprint (2,80 km). «*Mi sono trovato subito a mio agio* – ha detto Evans a fine giornata – *e così ho guidato al massimo sin dal primo km. La prima speciale era innevata, le altre due un mix di terra e neve, è stato importante iniziare bene*». Soddisfatto anche Tanak, mentre Rovanpera era un po' seccato perché gli si è spenta la Yaris a Torsby Sprint dove ha perso 6"6. Sostanzialmente soddisfatto è invece apparso Ogier rallentato dal set up, mentre Neuville ha candidamente ammesso che più di così non poteva fare passando per primo sulle speciali. Nella seconda tappa del sabato, identica alla prima, Evans ha segnato lo scratch nelle tre prove del mattino a Hol-Finnskog (21,26 km), Finnskogen (20,68 km) e Nyckelvattnet (18,94 km) abbassando i suoi tempi di quasi 1" al km rispetto al primo passaggio, mentre sulla corta speciale pomeridiana di Torsby Sprint (2,80 km) è stato Neuville il più rapido. Il gallese della Toyota grazie alla sua superba prestazione ha così ipotecato la vittoria finale, visto che a fine tappa alle sue spalle Tanak è secondo staccato di 17"2 mentre Ogier è terzo a 28"8, per soli 5 decimi davanti al sorprendente 19enne finlandese Kalle Rovanpera. Infine domenica nella tappa finale gli organizzatori hanno preferito annullare il primo passaggio per non rovinare il fondo della speciale e così nell'unico crono percorso, cioé nella power stage di Likenas ridotta ad un mix di fango e slush, il più veloce è stato a sorpresa Kalle Rovanpera che ha così strappato il terzo gradino del podio a sua maestà Sébastien Ogier. Chissà, sarà stato un segno del destino, visto che il baby prodigio che alla sua seconda gara al volante di una Wrc se l'è giocata ancora ad armi pari contro un sei volte campione del mondo!



OTT E KALLE SUL PODIO
Splendida terza piazza per Rovanpera che ha chiuso alle spalle di Tanak, sotto, autore di un pronto riscatto dopo il crash che l'ha visto protagonista al Montecarlo



Evans C'e'

Il primo successo stagionale della Toyota ottenuto sulle nevi scandinave ha dimostrato che c'è molto più equilibrio di quanto si pensasse in questo campionato del mondo 2020. Sarà però stavolta una volata a quattro, perché l'Evans visto in azione a Montecarlo ed in Svezia è un top driver al livello di Neuville, Ogier e Tanak. La Yaris è sembrata un pelino più avanti come velocità, si notava sulle speciali svedesi come in passato la maggior potenza della Wrc nipponica. Ed ora il Messico è alle porte, ai primi di marzo si corre infatti in altitudine sugli sterrati delle Sierras di Guanajuato, dove la potenza conta meno per i noti problemi di ossigenazione dei propulsori oltre i 2.000 metri, e dove mancherà la Citroen che in Messico ha sempre fatto bene. Occhio alla Hyundai, Adamo potrebbe riservarci dei "giochi preziosi" come sua abitudine presentando magari un'evoluzione motore ad hoc per la "carrera mexicana". Evans aprirà la strada davanti a Neuville, con Ogier stavolta al via in terza posizione. La sfida continua, sempre più incerta. "Arriba Mexico", dove di sicuro ci sarà da divertirsi. ●



Rovanpera sorprende tutti

PRIMO PODIO IN CARRIERA PER IL BABY PRODIGIO: «PENSO CHE AVREI POTUTO FAR MEGLIO DEL 3° POSTO MA SONO COMUNQUE SODDISFATTO»

A fare i complimenti ad Evans e a tutto il team c'era a Torsby il Vice Presidente della Toyota Motor Corporation Shigeki Tomoyama. Al suo fianco Tommi Makinen ha toccato stavolta il cielo con un dito, finalmente dopo cinque mesi la tanto agognata vittoria è infatti arrivata, la prima della stagione 2020. «*Volevamo fortemente ottenere questo successo e l'abbiamo ottenuto* – ha dichiarato all'arrivo il team principal della casa nipponica –. *La Yaris è stata davvero fantastica e ora siamo passati in testa sia al mondiale piloti che a quello costruttori. Un risultato di squadra questo importante per noi, con tre vetture ai primi quattro posti. Si respira un'ottima atmosfera nel team, i piloti sono tutti e tre molto motivati e stanno dando il massimo. Sono davvero soddisfatto, li ho lasciati di liberi di guidare al massimo sino alla fine. Mi spiace invece per Latvala, ha avuto un problema elettrico per colpa del team, lo rivedremo all'opera in Sardegna. Riguardo alla gara, sono contento che si sia corso ma ora bisogna pensare in fututo di andare più a nord, magari ad Are dove ci sono molti hotel visto che è una nota stazione sciistica e che potrebbe essere la soluzione giusta*». Ma il vero osservato speciale di questa corsa in Toyota era Sébastien Ogier, che dopo non aver vinto a Montecarlo aveva i riflettori puntati. «*Sono contento - ha confessato alla fine il campione francese –. Tutto il weekend è stato sostanzialmente positivo, Elfyn ha fatto una gara ottima, per me va bene così in ottica campionato. Sto conoscendo la vettura, ho guidato meglio il secondo giorno, mi sono sentito più a mio agio anche perché abbiamo cambiato qualcosa nel set up. La power stage aveva delle condizioni difficili, ho preferito non rischiare troppo. Non mi ha sorpreso invece la gara di Kalle Rovanpera, questo è il suo terreno ideale, lui è cresciuto guidando su strade come queste. C'è una buona atmosfera nel team, adesso pensiamo ad affinare la nostra attuale Wrc, mentre dello sviluppo di quella 2021 se ne occuperanno i piloti tester*». Ed il baby prodigio finlandese era davvero contento a fine gara. «*Abbiamo trovato delle condizioni difficili* – ha detto – *ma abbiamo perso qualche secondo di troppo spegnendo la vettura due volte e questo ci poteva costare il podio, che è arrivato alla fine nella power stage. Il feeling comunque è stato positivo, francamente però penso che potevo fare meglio, sono comunque soddisfatto*». ●



Tanak salva la Hyundai

IL SECONDO POSTO DEL CAMPIONE DEL MONDO IN CARICA È L'UNICA NOTA POSITIVA IN UNA GARA CHE NON HA SODDISFATTO IL BOSS ADAMO

Nonostante il podio colto da Tanak, Andrea Adamo non era contento a fine gara. «*Credo sia stato giusto venire qui in Svezia e cercare di correre* – ha commentato –. *Certe volte non bisogna prendere una decisione intelligente ma la meno stupida. Oltretutto poi al giorno d'oggi è stato importante fare un rally di campionato del mondo in più. Per il resto non sono soddisfatto del nostro risultato globale, nonostante la grande prestazione di Tanak che ci ha portato in dote un importante secondo posto. Non ho capito perché questa volta Thierry ha perso tanto rispetto ai suoi avversari, visto quanto ha fatto vedere Evans che partiva alle sue spalle in terza posizione. Dobbiamo capire perché la nostra vettura non è andata al 100%, forse le nostre prestazioni non sono allo stesso livello dei nostri avversari in queste condizioni. In questo caso dobbiamo lavorare sodo perché dobbiamo migliorare ed essere pronti per correre al massimo in condizioni scivolose come quelle sullo sterrato*». Soddisfatto alla fine è apparso Ott Tanak, che ha dimostrato di aver subito pienamente recuperato dopo il crash di Montecarlo. «*È stata una gara questa che ci è servita davvero parecchio per conoscere sempre meglio la vettura* – ha detto – *e devo dire che non sono comunque del tutto contento. C'è ancora tanto da imparare, da affinare e da lavorare, ma sono sicuro che troveremo presto la giusta velocità*». Infine ecco Neuville. «*Nella prima tappa non riuscivo a fare di più ed ho perso molto tempo* – ha ammesso –. *Poi dalla seconda giornata le cose sono andate meglio e alla fine è arrivato questo sesto posto finale che ci consente di restare in testa al campionato piloti». è stato positivo, francamente però penso che potevo fare meglio, sono comunque soddisfatto*». ●

RALLY SWEDEN

Wilson e il futuro

«STIAMO PARLANDO TRA COSTRUTTORI E TEAM RIGUARDO ALLE NUOVE WRC 2021»

«*Bisogna fare davvero dei grandi complimenti agli organizzatori di questa gara* – ha detto a Torsby il boss della MSport Malcolm Wilson – *perché sono stati davvero bravi a riuscire a far disputare quest'anno il rally. Io sono un estimatore di questo evento e sono davvero contento per loro, ma adesso bisogna cominciare a pensare bene cosa bisogna fare in futuro in Svezia. Bisogna trovare delle alternative, non so dove e non so come, ma non possiamo ancora una volta permetterci di avere di nuovo gli stessi problemi vissuti in questa edizione*». Poi Wilson ha parlato della gara dei suoi piloti. «*Mi è piaciuto molto Esapekka Lappi* – ha continuato – *che è migliorato prova dopo prova ed alla fine ha chiuso a ridosso del podio, mentre invece Suninen non ha superato lo spavento dello shakedown quando si è girato ed ha rischiato di uscire, ed alla fine ha fatto una gara inferiore alle attese*». Per terminare Wilson ha parlato del futuro. «*Stiamo parlando parecchio tra noi costruttori e con la FIA riguardo alle nuove world rally car 2022. Devo riconoscere che sono stati fatti dei passi avanti e che dobbiamo continuare a lavorare per limitarne i costi, altrimenti sarà davvero dura per l'intera specialità*». Infine sentiamo Esapekka Lappi. «*Le nostre prestazioni* – ha ammesso – *sono migliorate grazie ad un cambio di set up nella seconda tappa. Posso fare ancora meglio perché ho capito dove devo crescere per riuscire ad essere vicino ai primi*». ●

SOLO QUARTO OGIER

La prima gara in carriera al volante della Toyota in Svezia si è chiusa con un quarto posto per Ogier. In alto Lappi giunto quinto con la Fiesta





Così al traguardo

Gara 2 del Mondiale Piloti e Costruttori
Karlstad (Sve), 13-16 febbraio 2020

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	**Evans-Martin**	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	**in 1.11'43"1**
2°	**Tanak-Jarveoja**	Hyundai i20 Wrc	EST-EST	**a 12"7**
3°	**Rovanpera-Halttunen**	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	**a 20"2**
4°	**Ogier-Ingrassia**	Toyota Yaris Wrc	F-F	**a 23"6**
5°	**Lappi-Ferm**	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	**a 32"4**
6°	**Neuville-Gilsoul**	Hyundai i20 Wrc	B-B	**a 33"8**
7°	**Breen-Nagle**	Hyundai i20 Wrc	GB-GB	**a 1'00"9**
8°	**Suninen-Lehtinen**	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	**a 1'24"5**
9°	**Katsuta-Barritt**	Toyota Yaris Wrc	J-FIN	**a 1'59"6**
10°	**Huttunen-Lukka**	Hyundai i20 R5	FIN-FIN	**a 4'03"0**

PROVE SPECIALI VINTE: **Evans** 5 su 9 (2 annullate), **Tanak** 2, **Neuville** e **Rovanpera** 1. **POWER STAGE:** 1. **Rovanpera** in 10'55"1; 2. **Neuville** a 3"7; 3. **Ogier** a 3"9; 4. **Tanak** a 4"6; 5. **Lappi** a 6"8. **I PRINCIPALI RITIRI:** **Latvala** (problema elettrico) ps 4; **Andolfi** (perdita d'acqua) ps 6. **RALLY LEADER:** **Evans** da ps 2 a ps 11 (2 annullate).

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**	25+5	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**42**
	Evans	15+2	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**42**
3°	**Ogier**	18+4	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**37**
4°	**Rovanpera**	10	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**30**
5°	**Lappi**	12+1	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**24**
6°	**Tanak**	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**20**
7°	**Suninen**	4+3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**11**
8°	**Loeb**	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
	Katsuta	6	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**8**
10°	**Camilli**	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**2**

Mondiale Costruttori

1°	**Toyota**	33	40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**73**
2°	**Hyundai**	35	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**63**
3°	**MSport**	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	**40**

Todt conferma l'arrivo dell'ibrido

IL PRESIDENTE DELLA FIA SPIEGA: «NEL PROSSIMO CONSIGLIO MONDIALE VERRANNO RESI NOTI I DETTAGLI DEL REGOLAMENTO»



Jean Todt, il Presidente della FIA, ha voluto quest'anno essere presente a Torsby per far visita al Rally di Svezia, dove ne ha approfittato per incontrare la stampa internazionale e gli addetti ai lavori. «*Sono voluto venire qui* – ha commentato al parco assistenza – *per dimostrare la mia solidarietà agli organizzatori svedesi che hanno fatto dei grandi sforzi per far disputare questa gara. Posso già confermare che sarà confermata nel calendario del mondiale rally 2021 che sarà reso noto a giugno. Ora bisognerà, per dare continuità alla gara svedese che deve mantenere le sue caratteristiche di "winter rally", trovare delle soluzioni ottimali visti i cambiamenti climatici in corso. Questo è infatti qualcosa di prevedibile, mentre di certo lo stesso non possiamo dirlo per gli incendi in Australia o per il "corona virus" in Cina, eventi che nessuno si aspettava. Riguardo alle Wrc ibride 2022, ne ho parlato con i vari team manager, e posso già anticipare che nel prossimo Consiglio Mondiale del 6 marzo verranno resi noti i dettagli del regolamento, poi entro giugno ci dovrà essere l'ok dei team. Il mondo cambia e dobbiamo adeguarci e adattarci alle nuove tecnologie, anche se è non ancora possibile pensare di parlare di una vettura da rally totalmente elettrica, oggi infatti non riuscirebbe a fare i km necessari per una gara e sarebbe un problema anche ricaricarla. Infine posso dire che a giugno partirà il progetto "FIA Rally Star" riservato a valorizzare i giovani piloti che corrono nei rally*». A riguardo si è poi saputo che in questo progetto saranno selezionati piloti di età compresa tra 17 e 25 anni, e che se un pilota del "FIA Rally Star" sarà il vincitore dello Junior avrà poi come premio una stagione nel Wrc 3. ●

Il rally più corto della storia iridata

LA GARA HA AVUTO UNA DURATA INFERIORE A UN'ORA E MEZZA DI PS PER UN TOTALE DI 148.55 DI PROVE SPECIALI

Il Rally di Svezia è stato il rally più corto della storia del campionato del mondo, con una durata addirittura inferiore all'ora e mezza ed una lunghezza totale di soli 148,55 km cronometrati. Un record negativo che apparteneva proprio allo Svezia, che nel 2016 aveva avuto una lunghezza totale di soli 226,48 a causa dell'assenza di neve che aveva provocato la cancellazione di nove prove speciali. Ancora prima questo record negativo apparteneva al Tour de Corse del 2015, quando a causa delle inondazioni che avevano colpito l'Ile de Beauté il percorso era stato ridotto da 332,73 a 245,35 km cronometrati, seguito poi dal Rally di Argentina del 2007 con 246,50 km cronometrati e dalla Giordania che nel 2011 per il ritardato arrivo della nave che trasportava le vetture aveva visti ridotti a 257,73 i km cronometrati percorsi rispetto agli originali 331,21. Alla fine nonostante le nove prove speciali annullate (tra cui la celebre Vargasen, quella del salto di Colin Crest), anche stavolta i piloti hanno potuto marcare punteggio pieno. Per regolamento infatti il percorso era stato ridotto prima della partenza della gara a 171,74 km cronometrati ed i piloti hanno percorso dunque regolarmente ben oltre il 51% del chilometraggio stabilito. Ecco perché alla fine ai piloti si è assegnato il punteggio pieno incluso quello della power stage, che da quando esiste sinora è stata annullata solo una volta, a Montecarlo nel 2013. ●

OGIER
A Torsby Sébastien Ogier ha confermato che sarà facilmente al via del prossimo Rally di Montecarlo 2021. Per il resto non sa ancora cosa farà, girava un rumor a Torsby secondo il quale Makinen gli ha offerto di guidare la nuova Yaris per l'intero mondiale 2021.

ORGANIZZATORI KENYA
A Torsby c'erano gli organizzatori del Safari, che hanno spiegato ai media come si svolgerà la loro gara in Kenya. Nella stessa conferenza stampa Simon Larkin della Wrc Promoter ha illustrato come sarà il Rally della Nuova Zelanda e Mark De Jong, sempre per conto del Promotore, ha illustrato come si svolgerà il Rally del Giappone, ultima prova stagionale.

KARLSTAD E LIKENAS ANNULLATE
Visto che il fondo era completamente sterrato, la superspeciale di apertura di Karlstad è stata convertita in un secondo shakedown dagli organizzatori. Annullato anche il primo passaggio a Likenas di domenica mattina, per non rovinare il fondo della speciale nella power stage ospitata sempre a Likenas.

LATVALA
Il Rally di Svezia è stata la gara iridata numero 210 per Jari-Matti Latvala, che è il pilota con più presenze nella storia del mondiale rally davanti a Carlos Sainz con 196 e Petter Solberg con 190. Latvala in Svezia ha confermato le sue qualità all'inizio, ma poi si è dovuto fermare per un problema elettrico. E' confermato che sarà sicuramente al via in Sardegna e Finlandia e magari anche in Galles, sempre al volante della Toyota Yaris affittatagli dalla squadra ufficiale.

APRIPISTA
Anche in questa edizione del "Rally Sweden" al volante della nuova Toyota Yaris GR in versione apripista c'era una vecchia conoscenza del rallismo svedese, il mitico Per Eklund che ora ha ben 73 anni.

RALLY SWEDEN

Ostberg bis nel Wrc2

DOPO MONTECARLO MADS CON LA C3 R5 FA SALTARE IL BANCO ANCHE NELLA CORSA NORDICA

TORSBY – Mads Ostberg ha fatto il bis nella gara di casa, regalando dopo quello di Montecarlo un altro successo alla Citroen C3 R5. Quella svedese è stata una battaglia accesa tra piloti norvegesi, visto che Ole Cristian Veiby sulla Hyundai i20 R5 è stato l'unico che ha dato filo da torcere in gara ad Ostberg. Alla fine a vincere con merito è stato il pilota della Citroen che ha così consolidato la sua leadership nella serie cadetta del mondiale. «*Sono andato al massimo per tutta la gara* – ha commentato il vincitore del Wrc 2 all'arrivo – *ed alla fine è arrivata questa vittoria importante che mi conferma in testa al campionato. Sono soddisfatto perché non è stato facile, date le condizioni decisamente atipiche anche per noi piloti di casa, e visto che è stata una corsa molto tirata in cui non è stato assolutamente semplice trovare il set up giusto*». Sul terzo gradino del podio è salito il corazziere svedese Pontus Tidemand (Skoda Fabia R5) davanti alla Ford Fiesta del britannico Yates, con il francese Fourmaux quinto ed il russo Gryazin retrocesso dal quarto al sesto posto per una foratura patita nel finale della seconda tappa. ●

WRC2

Classifica finale Wrc 2: 1. Ostberg-Eriksen (Citroen C3 R5) in 1.15'53"1; 2. Veiby-Andersson a 23"4; 3. Tidemand-Barth (Skda Fabia R5 Evo) a 37"7; 4. Fourmaux-Jamoul (Ford Fiesta R5 MkII) a 3'06"5; 5. Yates-Morgan (Ford Fiesta R5 MkII) a 3'14"2; 6. Gryazin-Fedorov a 4'10"6 (tutti gli altri su Hyundai i20 R5).
Campionato Wrc 2 classifica dopo la seconda prova: 1. Ostberg 50 punti, 2. Fourmaux 30, 3. Gryazin 23; 4. Yates 22; 5. Veiby 18; 6. Tidemand 15.





Huttunen firma il Wrc3

JARI BATTE LINDHOLM NEL DERBY FINLANDESE CHE HA ACCESO LA SFIDA NELLA CATEGORIA

TORSBY – La battaglia è stata anche stavolta molto accesa nel Wrc 3, dove il duello tutto finlandese tra Jari Huttunen ed il figlio d'arte Emil Lindholm è andato avanti per tutta la gara. Alla fine dopo che Lindholm aveva chiuso in testa la prima giornata, grazie ad una seconda tappa tutta all'attacco Huttunen sulla Hyundai è passato in testa ed ha vinto in volata davanti al giovane e promettente finlandese della Skoda. «*Sono andato forte per tutta la gara* –ha commentato il vincitore all'arrivo – *ma solo nella seconda tappa ho trovato il set up ideale e da lì in poi le cose sono migliorate*». Da segnalare il terzo posto sulla VW Polo R5 il campione mondiale rallycross Kristofferson, che è originario proprio della zona di Torsby e che correva quindi sulle strade di casa. Buon quarto posto per l'altro giovane finlandese Pietarinen navigato da Mikka Anttila al suo primo rally mondiale con un nuovo pilota dopo 17 stagioni e 207 rally iridati passati al fianco di Jari-Matti Latvala.
Infine finale sfortunato per Oliver Solberg che per il tempo perso nella power stage ha chiuso solo quinto la sua gara d'esordio sulla Skoda Fabia R5, dopo essersi messo in evidenza il sabato sulla speciale innevata da lui vinta a Hol Finnskog. ●

WRC3

Classifica finale Wrc 3: 1. Huttunen-Lukka in 1.15'46"1 ; 2. Lindholm-Korhonen a 5"0; 3. Kristoffersson-Skjaermoen (VW Polo GTI R5) a 31"3; 4. Pietarinen-Anttila a 1'12"2; 5. Solberg-Johnston a 2'23"2; 6. Mares-Hlousek a 3'41"9; 7. Jeets-Toom a 4'37"2; 8. Solowow-Baran a 6'19"9; 9. Roman-Glavsjo a 11'20"0(tutti gli altri su Skoda Fabia R5).
Campionato Wrc 3 classifica dopo la prima prova:
1. Camilli e Huttunen 25 punti, 3. Ciamin e Lindholm 18, 5. Bonato e Kristoffersson 15, 7. Rossel e P ietarinen12, 9. Munster e Solberg 10, 11. Brazzoli 8, 12. Diaz 6, 13. Scandola 4, 14. Nobre 1.





Junior italiani tra luci e ombre

LA VITTORIA ASSOLUTA VA A KRISTOFFERSON, MENTRE LA PATTUGLIA TRICOLORE OFFRE PRESTAZIONI ALTALENANTI

Bene Pollara che ha finito nella top ten, buona prova di Oldrati, sfortunata la prestazione di Ciuffi e da rivedere in Sardegna Andolfi. Questo il responso per i quattro piloti italiani impegnati nel Mondiale Junior, tre dei quali (Andolfi, Ciuffi e Pollara) corrono con i colori di ACI Team Italia. «*Abbiamo accelerato il nostro passo nella seconda tappa* – ha detto all'arrivo Marco Pollara, decimo tra gli Junior ed il migliore della pattuglia tricolore - *e siamo andati migliorando i nostri tempi speciale dopo speciale. Siamo contenti perché il feeling con queste strade è cresciuto come si vede dai tempi, peccato che la gara sia stata più corta. Mi sto portando a casa tantissima esperienza, non ero abituato a fare delle prove così veloci, sto prendendoci la mano*». Da segnalare che il giovane driver siciliano ha staccato il quarto tempo a Torsby Sprint e l'ottavo a Finnskogen. Quanto a Tommaso Ciuffi, il fiorentino non ha avuto la fortuna dalla sua parte, visto che ha percorso tutta la prima tappa senza la seconda e la terza, e che ha avuto problemi al cambio anche nella seconda. «*Per noi non è andata tanto bene* – ha commentato – *perché abbiamo avuto problemi al cambio all'inizio e poi nella seconda tappa sentivamo un forte odore di olio del cambio, che è stato anche aggiunto prima di entrare nella seconda prova. Abbiamo così cercato di portare a termine la nostra gara per fare esperienza, purtroppo in questa trasferta siamo stati davvero sfortunati*». Infine tra i piloti di ACI Team Italia da rivedere in Sardegna Fabio Andolfi, ritiratosi all'inizio della seconda tappa dopo un buon inizio, quando sul primo crono completamente ghiacciato di Hol-Finnskog il pilota di Savona ha fatto segnare il quinto tempo dietro quattro piloti nordici. Poi a Finnskogen ha staccato il sesto tempo, ed infine a Nyckelvattnet a causa di una foratura lenta l'ottavo scratch. Infine a Torsby Sprint la frittata, con una sfortunata uscita di strada nell'ultima curva che lo ha costretto allo stop. Il sabato mattina ha poi ripreso grazie al Super Rally, ma si è dovuto fermare dopo la prima speciale di Hol-Finnskog, dove aveva fatto segnare il 9° scratch migliorandosi rispetto al giorno prima di 15"6, a causa di una perdita d'acqua. «*A metà della prima speciale di sabato* – ha commentato – *si è accesa la spia gialla che ci indica la temperatura dell'acqua nel motore. A fine prova ci siamo fermati e abbiamo controllato la Fiesta R2, ed abbiamo visto che perdeva acqua. E così visto che era impossibile ripararla ci siamo dovuti fermare per poi ritirarci*». È stato alla fine lo svedese Tom Kristensson a vincere come lo scorso anno il primo appuntamento stagionale degli Junior, precedendo il léttone Sesks ed il finlandese Joona, mentre Oscar Solberg figlio di Oliver ha chiuso nelle retrovie per una foratura nella power stage. Soddisfatto alla fine era il nostro Enrico Oldrati, che ha chiuso in undicesima posizione dopo una gara in crescita. ●



PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI
Nelle immagini sopra Andolfi, Pollara e Ciuffi in azione con le Fiesta di Aci Team Italia. Nell'altra pagina, Ostberg ancora a segno in Wrc2 e Huttunen primattore in Wrc3

JUNIOR

Classifica finale Junior: 1. Kristensson-Sjoberg in 1. 22'51"3; 2. Sesks-Francis a 37"8; 3. Torn-Pannas a 1'00"4; 4. Pajari-Salminen a 1'11"6; 5. Badiu-Lazar a 3'23"8; 6. Zaldivar-Mussano a 3'54"0; 7. Bell-Garrod a 4'01"0; 8. Lonnstrom-Gustavsson a 4'14"1; 9. Jooba-Koponen a 4'15"5; 10. Pollara-Messina a 6'10"2; 11. Oldrati-De Guio a 6'14"4; 12. Ciuffi-Gonella a 10'11"4; 13. Solberg-Hjerpe a 11'05"1; 14. Munnings-Lidebjer a 11'16"2 (tutti su Ford Fiesta R2).



Grandi ritorni

PAOLO ANDREUCCI E ANNA ANDREUSSI TORNANO NEL TRICOLORE: SARANNO AL VIA IN CINQUE GARE DELLA SERIE CON LE PICCOLINE DI CASA PEUGEOT

di Daniele Sgorbini

La notizia vera è che correranno di nuovo insieme: Paolo Andreucci ed Anna Andreussi torneranno a dividere l'abitacolo di una Peugeot 208 ufficiale in cinque gare del Campionato Italiano Rally. Al Targa Florio lo faranno con la vecchia 208 R2 aspirata, che tante soddisfazioni ha dato, sia in termini sportivi sia commerciali a Peugeot Sport (in Italia nel 2019 ben 833 partenze!), mentre dal Rally di Roma dovrebbe arrivare la nuova Peugeot 208 R4 (la nuova denominazione Fia della categoria R2, ndr) che lo stesso Ucci ha contribuito a sviluppare, con alcuni test sulla terra portoghese. Cinque gare dunque per vedere ancora in azione la coppia d'oro dei rally nostrani: Targa Florio, Roma, Sanremo, Due Valli e Tuscan Rewind. *«Abbiamo fatto una corte spietata ad Anna per convincerla* – ha raccontato Carlo Leoni durante la presentazione dei programmi sportivi del Leone – *e sinceramente se lei non avesse accettato probabilmente non avremmo imbastito questo programma»*. C'è da credergli, perché la coppia inossidabile continua a funzionare alla grande e perché il contributo che può dare Andreucci allo sviluppo e alla crescita della R4 è considerato da tutti essenziale. Ancora Leoni: *«Nell'ultimo an-*



Crugnola pronto per la **Citroen C3 R5**

ANDREA È A UN PASSO DALL'ACCORDO PER GUIDARE NEL TRICOLORE 2020 LA VETTURA UFFICIALE DELLA FILIALE ITALIANA. E LE C3 R5 AL VIA POTREBBERO ESSERE ANCHE DUE

Per ora non lo dicono ma tra Citroën Italia e Andrea Crugnola è cosa fatta: sarà il pilota varesino a guidare la C3 ufficiale nel Tricolore 2020. A microfoni accesi i diretti interessati predicano prudenza, ma in realtà è ormai tutto fatto, data dell'annuncio compresa. Altre novità potrebbero arrivare presto, perché se è vero che la vettura ufficiale sarà una soltanto, è ancora possibile che la squadra di Fabrizio e Michele Fabbri schieri una seconda C3 legata a un programma privato. Nel frattempo i vertici di PSA Italia utilizzano l'attesa per lanciare messaggi chiari a chi occupa la stanza dei bottoni. Così Carlo Leoni: *«Vogliamo che sia garantita l'etica dello sport e soprattutto la sicurezza di tutti. Servono regole chiare per evitare le guerre tra bande e la decisione sul Tuscan di assegnare un tempo imposto, indipendentemente da quello che sarà l'esito finale, credo vada nella giusta direzione per rendere inutili questi gesti».*



no mi sono mancate le telefonare di Paolo, il lunedì mattina, per lamentarsi che niente funzionava a dovere quando in realtà continuavamo a vincere. Ci è mancata la sua ossessione spasmodica per il risultato». Un'ossessione spasmodica che alla fine ha finito per contagiare ancora Anna Andreussi, pronta a rimettersi in gioco in una sfida che ricorda tanto quella del 2013, quando i due corsero sull'allora nuovissima 208 R2, facendo crescere e letteralmente volare quella che poi sarebbe diventata l'assoluta best seller degli anni seguenti: *«Faremo un lavoro di sviluppo come quello fatto allora* – racconta fiero Paolo – *per adattare la macchina alle strade italiane e soprattutto alle coperture Pirelli da 17 pollici».* Nel 2013, grazie anche ad alcune uscite con la 207 S2000, i due chiusero addirittura al secondo posto assoluto del Tricolore. Impossibile replicare un simile risultato nel 2020, anche perché non faranno tutto il campionato, ma di certo gareggiando nella categoria più affollata e tirata dell'Italiano, i due daranno parecchi dispiacere a gente con meno della metà dei loro anni: saranno senz'altro una gran bella pietra di paragone per tutti, a partire dai ragazzi dello Junior. A proposito, quest'anno non ci sarà un vero e proprio Junior Team di Peugeot Italia come accaduto nelle ultime stagioni, anche perché il Trofeo Top lo scorso anno è stato vinto da Michele Griso, che a novembre compirà 47 anni, ma per premiare sia lui sia Giacomo Gugliemini (classe 1991) che ha chiuso secondo, a Milano hanno deciso di schierali entrambi ufficialmente, su due 208 R2, al Ciocco e al 1000 Miglia. Un premio non previsto, ma ovviamente graditissimo per entrambi i trofeisti. Il Trofeo Peugeot, il più longevo dei rally italiani, vivrà nel 2020 la sua 41. stagione, con una formula in parte rivista ma non stravolta e imperniata ancora sulla 208 R2. Al vertice ancora il Trofeo Top nel Cir, con 5 gare, la possibilità di scegliere le prime due tra Ciocco, 1000 Miglia, Targa Florio e Roma e le ultime tre obbligatorie (Sanremo, Due Valli, Tuscan), che garantisce un programma ufficiale al vincitore se Under 28. Confermato il "Pro", legato all'Irc, che mette in palio 20.000 euro per il campione, così come sono confermati il Regional (aperto a tutte le vetture del Leone) legato alle gare di zona e il Raceday, per lo sterrato "invernale". Novità assoluta la finalissima a Como, che darà la possibilità a tutti i vincitori di scontrarsi e di portare a casa altri premi.

LEONE A TUTTO CAMPO
Sopra la nuova Peugeot 208 R4 (la nuova categoria con la quale la Fia ha voluto ribattezzare la R2). In alto a sinistra Paolo Andreucci e Anna Andreussi

Nel cuore della Ferrari

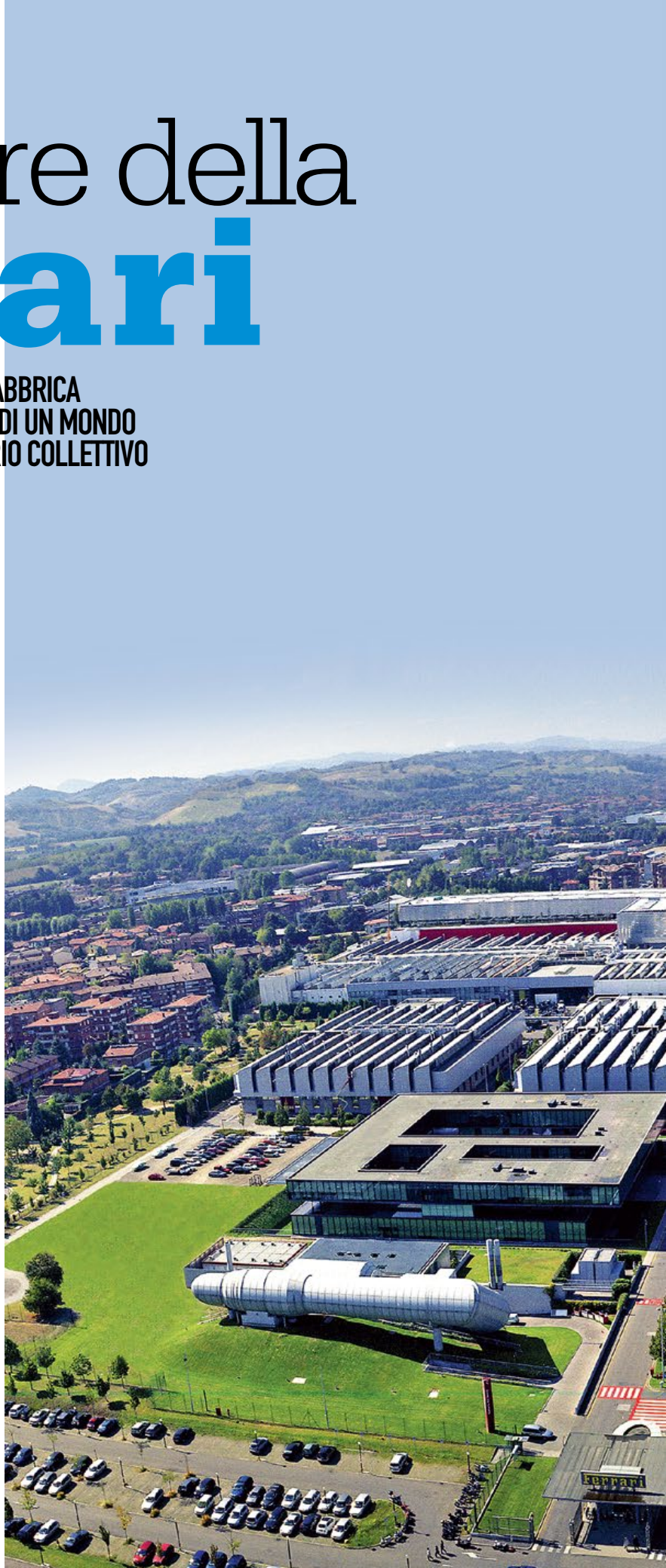
VIAGGIO A MARANELLO DENTRO ALLA FABBRICA DEI SOGNI ALLA SCOPERTA DEI SEGRETI DI UN MONDO CHE DA SEMPRE STUZZICA L'IMMAGINARIO COLLETTIVO

di Diego Fundarò

MARANELLO - Entrare dal portone principale è già di per sé un'emozione, perché lungo via Abetone si è costruito un mito planetario. Qui Enzo Ferrari ha trasformato la terra contadina nella fabbrica dei sogni, sogni che solo pochi privilegiati possono realizzare. Qui si costruiscono le auto più ambite, quelle con il Cavallino Rampante. Abbiamo avuto il privilegio di poter fare una passeggiata attraverso il mito Ferrari ed è doveroso iniziare ringraziando chi ha reso possibile questa visita, ovvero il capo delle Attività Sportive GT Antonello Coletta e tutto il suo staff.

Nuova Meccanica e Montaggio Motori

Il nostro viaggio parte da dove nasce il cuore pulsante di ogni Ferrari, il motore. Il reparto si trova in fondo al viale principale, dal lato opposto alla Galleria del Vento. All'ingresso troviamo la Sala Metrologica, dove viene verificata la precisione delle lavorazioni. Le macchine a controllo numerico ed i centri di lavoro svolgono la maggior parte dei compiti, ma la presenza dell'uomo è necessaria. Ciò che salta subito all'occhio è la pulizia: i pavimenti sono chiari, solo una cura costante ne può far mantenere tale colore. Colpisce anche la presenza di pannelli in ognuno dei suoi tratti: indicano le squadre formate da tutti coloro che completano un particolare ciclo produttivo. Ogni gruppo ha il nome di un pilota e partecipa al Pit Stop Programme, creato per incentivare il lavoro di squadra e migliorarne la qualità ed a fine anno vengono premiate le squadre più meritevoli di ogni area tecnologica. Altra particolarità è la presenza di due robot, a cui spetta il delicato compito di inserire i minuscoli anelli sede valvole nelle testate. Due bracci meccanici che lavorano in simbiosi, romanticamente ribattezzati dagli addetti "Romeo e Giulietta". Risalendo il viale centrale si arriva sulle tre linee di montaggio. La più esclusiva è quella dei V12, ognuno dei quali è interamente assemblato a mano da un singolo operatore. Ad ognuno di loro occorre circa una giornata per completare il montaggio ed a fine ciclo i loro nomi vengono indicati nel certificato di montaggio, a testimoniare un lavoro quasi sartoriale. I V8 ed i V6 marchiati Maserati vengono invece assemblati in parte da macchine ed in parte a mano.




Centro **Stile**


Nuova **Meccanica**



Galleria del **Vento**


Nuove linee **di montaggio**





Assemblaggio Vetture

Dal 2008 l'assemblaggio avviene in una struttura multipiano. Il piano terra è destinato alle V8, quali ad esempio la Portofino e la F8 Tributo. In media vengono complessivamente assemblate 25 vetture al giorno. Nella prima sezione si installa elettronica e dashboard e sono necessari 19 minuti per completare il montaggio delle personalizzazioni richieste su ogni vettura. Il passaggio dalla prima alla seconda sezione avviene grazie a una rotaia sotterranea che trasporta l'auto ad una stazione ergonomica, dove la vettura può ruotare facilitando le installazioni sul sottoscocca. Un carrello a guida autonoma (AGV) preleva quindi il motopropulsore da una piattaforma sopraelevata e lo trasporta fino alla postazione 19, dove avviene il "matrimonio" con il telaio. Lo step finale avviene alla postazione 33, dove un robot esegue la posa del parabrezza. Salendo di due piani ecco il reparto V12, dove sono circa 22 le vetture assemblate ogni giorno. Qui si lavora dalle 9 alle 20 su 35 postazioni, dove la vettura sosta questa volta 45 minuti. Una sezione è esclusivamente dedicata alle Serie Speciali, come le magnifiche Monza SP1 e SP2, che, partendo da un prezzo "base" di 1,6 milioni di Euro, arrivano a superare con le più ardite personalizzazioni i 2 milioni di Euro. Un'area attigua è riservata alla tappezzeria, dove dal campionario di pellami si può scegliere il colore da una gamma base di 98 tonalità, che si arricchisce di infinite sfumature con i programmi più avanzati di personalizzazione. Solo il taglio è fatto a macchina al fine ridurre al massimo gli sprechi, mentre sono circa 40 persone, per lo più donne, che si occupano di cucito, assemblaggio, sellatura e montaggio particolari.

Hot lap sulla pista da leggenda

Non riusciamo a distogliere il pensiero dalle favolose Monza SP1 in fase di allestimento, che siamo già davanti ai cancelli della Pista di Fiorano, all'interno del quale si trovano gli uffici di Corse Clienti e Competizioni GT, i due principali dipartimenti di Attività Sportive GT diretti da Coletta. A dare il benvenuto è Andrea Mladosic, responsabile dei Ferrari Challenge, che illustra le novità del monomarca del Cavallino, la più importante delle quali è la nuovissima 488 Challenge Evo. Grazie al lavoro di sviluppo, la vettura ha una downforce aumentata del 50%, il bilanciamento è stato portato verso l'anteriore per migliorare la guidabilità ed i nuovi pneumatici Pirelli hanno portato ad un aumento della durata della performance. Inediti entrambi i paraurti, le appendici sotto lo splitter e l'ala posteriore sono regolabili. Aumentati anche i settaggi dell'Abs ed il volante, di derivazione Gte, a completare un pacchetto che ha permesso di abbassare i tempi sul giro. Con tali premesse verrebbe voglia di mettersi al volante e partire per un run sulla pista di Fiorano. Dovremo invece "accontentarci" di farlo a fianco di Miguel Molina, pilota ufficiale Ferrari nel Wec. L'interfono permette di parlare e Miguel dà l'idea del tipo tranquillo, ma fino a un certo punto. Parte forte, con un'accelerazione bruciante ed una staccata decisa, quasi a voler testare il nostro livello di paura. Spinge ancora nelle prime due curve poi sembra alleggerire, per poi tornare a spingere sul rettilineo fino al tornante di ritorno, che sembra affrontare con prudenza: «*Miguel, quanto stai spingendo?* – gli chiedo – *70, 80%?*» – Lui: «*80!*» – «*Non dico al 100, ma almeno al 90% possiamo arrivare?*». Molina ride e torna a spingere per quasi un giro intero, fino al secondo passaggio sul ponte, quando rallenta di colpo: «*Se continuo mi ammazzano* – ride Miguel – *dobbiamo rientrare, meglio rallentare ora*». Nel tempo che rimane, gli chiediamo delle differenze tra la Challenge e la sua 488 GTE #71: «*Questa macchina è veloce e facile da guidare, la mia Gte è davvero un'altra cosa, più estrema*». In effetti l'impressione che trasmette la 488 Challenge Evo è di grande stabilità, con trasferimenti di carico inesistenti ed una precisione in inserimento ed uscita di curva invidiabile. Una macchina veloce e divertente anche dal lato del passeggero.

> NELL'ATELIER F.1 CLIENTI TUTTO IL PERSONALE DELL'OFFICINA VANTA UN'ESPERIENZA PLURIENNALE NELLA SCUDERIA FERRARI
>
> FILIPPO PETRUCCI

Le officine di Fiorano

Dal 1972 la Pista di Fiorano ospita i primi passi di ogni vettura del Cavallino, monoposto comprese. Idoli come Lauda, Regazzoni, Villeneuve e Schumacher hanno letteralmente consumato la sua lingua di asfalto di 2976 metri. Ma Fiorano ospita anche le officine dove vengono curate le vetture delle attività Corse Clienti. A fare gli onori di casa è Federica Santoro, responsabile di F.1 Clienti e dei Programmi XX, che illustra come queste attività continuino a riscuotere grande successo tra i clienti, prima di lasciare a Filippo Petrucci il compito di guidarci nelle aree dove vengono ospitate le vetture. Petrucci è il responsabile dell'ufficio tecnico, vanta











oltre vent'anni di esperienza nel team F.1: «*Qui ci occupiamo della manutenzione delle vetture usate nel programma Corso Pilota, del Programma XX e di F1 Clienti. Il Programma XX permette ai clienti Ferrari di guidare in pista queste vetture speciali e di condividere con la Casa madre le proprie impressioni di guida al fine di sviluppare futuri prodotti. Per loro, oltre alla soddisfazione di poterle guidare sulle piste più belle del mondo, non è da trascurare anche il concetto di buon investimento, trattandosi di pezzi unici in serie limitata*». Esattamente di fronte all'officina del Programma XX ecco l'atelier delle F.1 Clienti, attività nata nel 2003 per consentire ai possessori delle Ferrari storiche di poterle mantenere efficienti e pronte a far ciò per cui sono nate, correre in pista: «*In questa officina le smontiamo e rimontiamo in ogni loro componente* – precisa Petrucci – *motori e cambi vengono interamente revisionati a cadenza regolare. Tutto il personale dell'officina vanta un'esperienza pluriennale nella Scuderia Ferrari e competenze tecniche specifiche su diversi modelli*». Si sta lavorando contemporaneamente su otto vetture, per lo più dell'era Schumacher, mentre il salone attiguo riserva lo spettacolo più emozionante, con oltre trenta monoposto Rosse raccolte in un unico ambiente. Qualche Show Car delle vetture più recenti si mischia con le V10 di fine anni Novanta e le V8 dello scorso decennio, ma la regina è una magnifica 312 B3 del 1974, vettura di Niki Lauda nella sua stagione di debutto con la Scuderia. Talmente bella da non sfigurare nemmeno con i "ruotini" da trasporto.

GRANDE CURA DEI DETTAGLI
Sopra, il responsabile delle attività sportive Gt, Antonello Coletta, sotto il reparto Tailor Made della Ferrari dove qualsiasi dettaglio può essere personalizzato



Gran finale al Centro Stile

L'invito a cena è di quelli giusti. La cornice è fantastica, nel bellissimo salone nel nuovo Centro Stile Ferrari, luogo dove pochi eletti non solo possono sognare, ma anche scegliere i colori del proprio sogno, grazie al Tailor Made Ferrari. Qui si decidono gli allestimenti di carrozzeria ed interni, la forma di sedili, cerchi e volanti. Qualsiasi dettaglio può essere personalizzato, esistono addirittura quattro combinazioni diverse di colore per le borchie dei cerchi, tutte rigorosamente con il Cavallino Rampante. Al centro della sala è in bella mostra la nuova arrivata, la Ferrari Roma, perfetto antipasto da gustare prima della premiazione di piloti e team vincitori nelle competizioni Gt con le vetture del Cavallino, organizzata da Alessandra Todeschini – responsabile di Competizioni GT – e dal suo staff. Qui incontriamo anche Ferdinando Cannizzo, ingegnere capo dello sviluppo delle Gt da competizione, che spiega alcuni dettagli della nuova 488 GT3 Evo: «*L'arretramento di 10mm dell'asse posteriore ci permette una facile conversione della GT3 in GTE oltre ad aver migliorato la stabilità della vettura. Abbiamo anche lavorato per ridurre il peso di alcuni componenti e introdotto una nuova generazione di controlli. Il lavoro aerodinamico fatto dietro le ruote anteriori ci ha dato grande soddisfazione, perché rispettando i limiti regolamentari siamo riusciti ad ottimizzare i flussi verso l'estrattore posteriore, traendo grandi vantaggi in termini di guidabilità*». Dopo il benvenuto del Direttore Commerciale e Marketing Enrico Galliera, la serata ha quindi visto oltre quaranta protagonisti chiamati sul palco da un Toni Vilander davvero brillante nell'inedita veste di presentatore. Il gran finale è stato quindi riservato ai due successi più importanti del 2019, le vittorie alla Petit Le Mans e alla 24 Ore di Le Mans. Ai tre piloti ufficiali Alessandro Pier Guidi, James Calado e Daniel Serra, si sono affiancati Giuseppe Risi, al quale è stato tributato un lungo applauso per il successo a Road Atlanta e Amato Ferrari, che visibilmente emozionato ha ringraziato tutti gli uomini che hanno permesso di conquistare la prestigiosa vittoria nella gara endurance più importante del mondo. ●



Giustizia è fatta

ACCOLTO L'APPELLO DI AF CORSE E SQUALIFICA DI SHANGHAI REVOCATA DALLA CORTE D'APPELLO INTERNAZIONALE DELLA FIA. ORA LA FERRARI 488 GTE TORNA IN LIZZA PER IL TITOLO IRIDATO

di Diego Fundarò

Non poteva esserci notizia migliore per la Ferrari e per il campionato Wec in vista della prima prova del "girone di ritorno" che si terrà a Austin nel prossimo fine settimana. L'appello fatto da AF Corse a seguito della squalifica subita in sede di verifiche dopo la 4 Ore di Shanghai è stato accolto e la squalifica revocata dalla Corte d'Appello Internazionale della FIA, riunitasi lo scorso mercoledì 12 febbraio. La Ferrari 488 GTE Evo #51 di James Calado e Alessandro Pier Guidi aveva concluso la gara vittoriosa, ma era stata inizialmente esclusa a causa di una violazione dell'altezza minima da terra nella parte anteriore sinistra dell'auto, risultata inferiore ai 50 mm consentiti. Il ricorso presentato dagli uomini del Cavallino evidenziava il fatto che la vettura risultasse in quella zona danneggiata da almeno tre contatti di gara, il più importante dei quali aveva anche lasciato segni evidenti sulla vettura ed era avvenuto nel corso del giro 101 durante una fase di doppiaggio della 488 di Mowlem: *«Abbiamo appreso con molta soddisfazione l'esito dell'appello relativo alla 4 Ore di Shanghai* – ha commentato a caldo il capo delle Attività Sportive GT Antonello Coletta - *Personalmente sono orgoglioso che sia stata riconosciuta la buona fede di AF Corse e che quanto contestato a fine corsa sia frutto di un incidente, come emerso anche nel dibattito. La decisione ci riconsegna una vittoria che per noi è stata storica e che permette a Pier Guidi e Calado di tornare in corsa per il campionato. Avere un altro equipaggio in lizza per il titolo, oltretutto, credo sia un bene anche per la serie che ora entra nel vivo. Dell'esito dell'appello beneficia, a mio parere, tanto lo spettacolo quanto lo sport e sono contento che la Corte d'Appello della FIA si sia espressa così».*

> SONO ORGOGLIOSO CHE SIA STATA RICONOSCIUTA LA BUONA FEDE DI AF CORSE. LA DECISIONE CI CONSEGNA UNA VITTORIA STORICA
>
> ANTONELLO COLETTA

Come abbiamo detto all'inizio, non è solo la Ferrari a trarre beneficio da questa decisione, ma pure l'intero campionato, che vede nella Gte-Pro la categoria di interesse principale e la sfida tra Aston Martin, Ferrari e Porsche tornata ora in equilibrio. Per Ferrari invece si tratta di un successo che vale doppio, in quanto non solo gli è stata riconosciuta una vittoria ottenuta meritatamente su una pista che finora era stata tabù per le Rosse, ma ha anche una forte valenza politica in un momento particolarmente importante, perché a metà marzo a Sebring Fia e Imsa riveleranno i dettagli tecnici della nuova piattaforma comune LMDh presentata a gennaio a Daytona. Le prossime settimane saranno quindi decisive e Ferrari tenterà, col supporto di altri costruttori (si parla di Porsche, GM, Lamborghini e sembra pure Bmw e Ford) di fare pressione perché vengono accolte importanti richieste riguardo lo sviluppo dei telai. Fia e Aco devono convenire come il regolamento Hypercar sembri già superato ancora prima di nascere ed il recente abbandono di Rebellion alla partnership con Peugeot ne è un ulteriore preoccupante segnale. Ascoltare le richieste di un così folto gruppo di costruttori farebbe il bene di tutti, sia delle Case che del campionato. ●

ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE



SCONTO DEL 45%

ABBONATI A SOLI € 80 PER 1 ANNO

PER NON PERDERE IL MEGLIO DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a

AUTOSPRINT

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl

Via Bomarzo 34 - 00191 Roma

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

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

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

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

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. .....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

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

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

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

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

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



PROSPETTIVE DA DEFINIRE
Il mondo delle corse di durata, nell'altra pagina, è in via di cambiamento e ridefinizione. E tocca al boss Neveu, a lato, spiegare come e perché

Neveu vuole invogliare la Ferrari!

IL CEO DEL CAMPIONATO FIA WEC FA IL PUNTO SULLA SITUAZIONE RELATIVA ALLE HYPERCAR, SPIEGANDO IN COSA CONSISTE LA NUOVA CATEGORIA LMDH CHE LE SI AFFIANCHERÀ. E, NELLO STESSO TEMPO, DICE CHE SI FARÀ DI TUTTO PER CREARE STIMOLI ALLA CASA DEL CAVALLINO

di Diego Fundarò

Il richiamo della 24 ore di Le Mans è sempre forte. Un successo sul Circuito della Sarthe è un traino enorme in termini di prestigio, ritorno d'immagine, marketing. Una vittoria, anche di classe, è incredibilmente spendibile non solo dalla casa che la consegue, ma anche dai suoi partner tecnici, che ne ricevono grande slancio in termini di visibilità. A metà giugno la settimana della 24 Ore attira tutti i riflettori dei media sul Nord Ovest della Francia ed anche la Formula 1 stessa se ne è accorta, evitando accuratamente la concomitanza di un Gp con la maratona francese. Oggi però, le incertezze regolamentari agitano le acque nel mondo dell'endurance, in quanto il concetto Hypercar ha sostanzialmente convinto solo Toyota; Aston Martin ha aderito ma il suo programma è tuttora misterioso e Peugeot sarà pronta solo per il 2022, seppur con un budget decisamente inferiore rispetto a Toyota. Con queste premesse la nuova stagione Wec che partirà a settembre potrebbe tradire le attese ed anche i prossimi due campionati rischiano una pericolosa mancanza di protagonisti.



NON DI PUÒ NÉ SI DEVE PRESCINDERE DALLA FERRARI E FAREMO DI TUTTO PER ATTIRARLA NELLA CATEGORIA LE MANS-HYPERCAR

GÉRARD NEVEU

La piattaforma comune LMDh annunciata per il 2022 potrebbe quindi rappresentare una sorta di paracadute sia per il mondiale endurance, che per la serie Imsa, che ha visto la recente 24 Ore di Daytona marcare il nuovo record negativo della sua storia in termini di partecipanti. Le Case che intendono investire sulle gare di durata si ritrovano ora una valida alternativa su cui puntare, ma si potrebbe pure arrivare ad una terza opzione, di gradimento ad un numero di costruttori tale da poter essere accolta da Aco e Fia. Proprio di questi possibili scenari futuri abbiamo chiesto lumi a Gérard Neveu, CEO del campionato Fia Wec che abbiamo incontrato all'inaugurazione della mostra "Ferrari at 24 Heures du Mans" al Museo Ferrari di Maranello.

- Monsieur Neveu, l'annuncio della nuova categoria LMDh ha creato aspettative, ma anche molti dubbi. Ci può chiarire le idee a tal proposito?

«A Daytona abbiamo messo in atto una strategia di convergenza che permetterà alle vetture che verranno schierate nella categoria top di competere per la vittoria assoluta su entrambe le coste dell'Oceano Atlantico. Abbiamo spiegato il contesto e come verrà messo in atto, in marzo a Sebring annunceremo il regolamento tecnico e come dovranno essere le vetture corrispondenti alla categoria LMDh, che potranno direttamente confrontarsi con le Le Mans Hypercars».

- Questa sarà dunque la categoria che sostituirà quindi le attuali Dpi che corrono in Imsa?

«Esattamente, ma potranno anche sfidare le Hypercar nelle prove del Wec».

- Circa tre mesi fa Peugeot ha annunciato la sua entrata nel 2022 proprio con le Hypercar; ora si ritrova la possibilità di una nuova categoria, che è annunciata meno costosa...

«Peugeot può scegliere se fare una Hypercar o se puntare sulla LMDh. Ora qualsiasi costruttore avrà questa opportunità, perché sarà garantito lo stesso livello di performance».

- Ferrari non sembra troppo convinta. Difficilmente potrebbe essere interessata a puntare su una vettura dotata di un telaio "clienti", uno sviluppo diretto rappresenterebbe forse la soluzione migliore per loro...

«Ma per fare questo esiste già la categoria Le Mans Hypercar. Ammetto che dietro le quinte ci sono ancora tante discussioni a tal proposito, ma ora non è il caso di renderle note. Noi vorremmo far sognare gli appassionati con auto molto attraenti. Non posso immaginare la categoria top dell'endurance senza una Ferrari, quindi cercheremo di fare tutto il necessario per invogliarli a entrarne a far parte».

- Le attuali Gte sono quindi destinate ad uscire dalle future griglie di partenza?

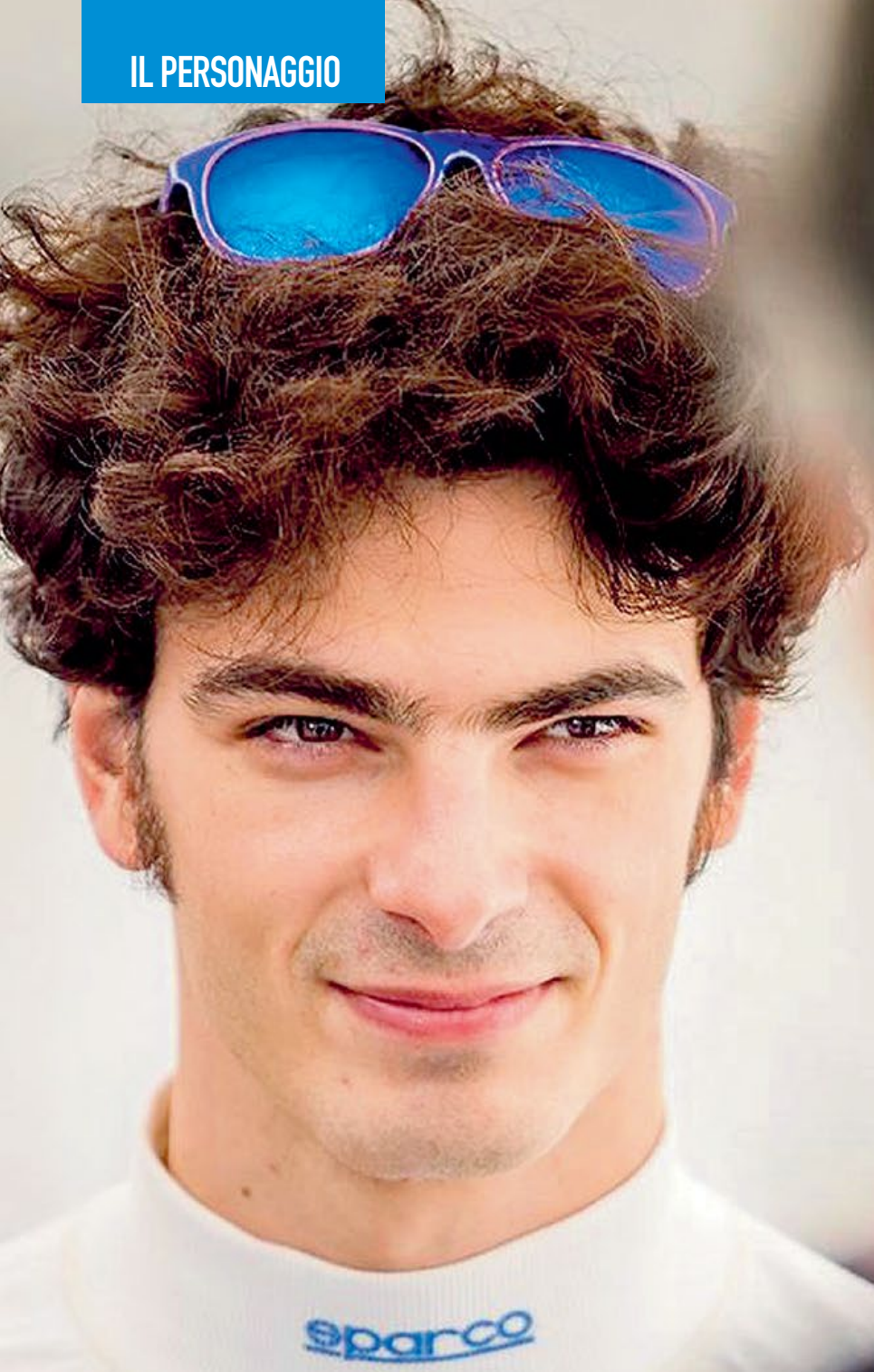
«Non nell'immediato. Penso che la Gte-Am possa durare ancora per tre o quattro anni, grazie alla sua gestione prettamente "clienti". Per quanto riguarda la Gte-Pro, dal momento che un costruttore si impegnerà nelle categorie top, per una questione di costi difficilmente riuscirà a sostenere il doppio impegno. In quel momento sarà inevitabile la fine della categoria Pro e cercheremo una nuova soluzione: potrebbe anche essere la Gt3, ma ci sono anche molte altre possibilità da valutare. L'obbiettivo è comunque di mantenere la convivenza tra i prototipi e le Gt, così come ci preme la divisione tra Pro e Am».

- Anche il futuro delle LmP2 non è stato chiarito, intendete mantenere la categoria? E come?

«Come abbiamo annunciato, il telaio delle future LMDh sarà comune alle prossime LmP2. Queste ultime potremmo eventualmente farle evolvere o semplificare per andare incontro alle esigenze dei privato, ma questa è ancora una opzione che dobbiamo valutare bene. Ci potranno essere molteplici combinazioni possibili, perché si tratta degli stessi telai. Da parte nostra, non dobbiamo essere troppo orgogliosi ed accettare che il mercato ci possa dettare le regole. Se le LMDh avrà successo e molti costruttori la sceglieranno, allora guarderemo a come la griglia si evolverà e di conseguenza ci adatteremo di volta in volta. Ma questi sarebbero problemi che mi auguro sinceramente di avere».

- Quanti Costruttori vi aspettate di riuscire a coinvolgere?

«Non vorrei parlare di cifre adesso. Posso dire che un solo Costruttore non è sufficiente per sostenere un campionato; con due o tre la situazione è fragile, a partire da quattro è buona, dieci sono troppi. Quindi il numero giusto è da trovare tra il quattro e il dieci». ●



Rovera cavallino rampante

L'ESORDIO DEL GIOVANE TALENTO VARESINO CON LA FERRARI E AF CORSE DA CAMPIONE ITALIANO GT IN CARICA

di Gianluca Marchese

Alessio Rovera è ultra concentrato su un 2020 da "cavallino rampante" che, dopo aver accettato un'altra nuova sfida ai massimi livelli del Gt tricolore, per la sua carriera potrebbe diventare stagione cruciale. In Gt3 il 24enne pilota varesino è il campione italiano Gt Sprint in carica insieme a un altro giovane di talento, Riccardo Agostini, con il quale nel 2019 ha condiviso l'emozionante rimonta che l'ha portato a festeggiare con la bandiera bianco-rosso-verde sul tetto del Tricolore (e della Mercedes-Amg Gt3 del team Antonelli). Con largo anticipo rispetto all'inizio della stagione (a Monza a metà maggio), da Rovera è arrivata una "sterzata" sorprendente: anche nel 2020 il campione 2013 in F.Abarth, 2017 in Carrera Cup Italia e ora appunto in Gt si lancia verso un nuovo esordio che sempre nel Tricolore lo vedrà per la prima volta al volante della Ferrari 488 Gt3. Alfiere di quel team Af Corse tanto legato al marchio di Maranello e affiancato in equipaggio da Giorgio Roda. Ce n'è da approfondire con un ragazzo già plurititolato che da campione in carica è pronto a rimettersi in gioco su Ferrari nel Gt Italiano sia nella serie Sprint sia nell'Endurance, dove Rovera e Roda saranno raggiunti da un terzo pilota (tra i nomi circola quello di Stefano Gai).

- Alessio, sei tricolore Gt Sprint all'esordio su Mercedes, hai vinto in Carrera Cup Italia (e quasi la francese) e in monoposto, tra titolo F.Abarth e gare F3: trova la differenza...

«La differenza è che prima ero all'aperto e poi ho chiuso la capotta! Seriamente, sono riuscito a trovarmi a mio agio su ogni auto. Anche con pochi test ho sempre trovato un buon ritmo fin dall'inizio. Ormai la Porsche 911 Gt3 Cup, ad esempio, non aveva più segreti e pure nel passaggio in Gt3, sulla Mercedes, ho immediatamente trovato il feeling ideale. La Carrera Cup è una bella scuola e credo che mi abbia agevolato. Nelle tre stagioni sono molto migliorato nell'utilizzo globale della vettura Gt, assai differente dalle formula, non solo concettualmente e per il peso ma ad esempio per la gestione degli spazi in pista, sorpassi compresi. Il passaggio in Gt3 è sta-



> IN PROSPETTIVA LA MIA POTREBBE RIVELARSI UNA SCELTA VINCENTE A MEDIO-LUNGO TERMINE A CONDIZIONE CHE DIA ANCOR DI PIÙ DEGLI ANNI SCORSI
>
> ALESSIO ROVERA

ta invece una naturale conseguenza. Auto più veloce in curva, con maggior prestazione in frenata, ma simile».

- Che cosa significa ora salire su una Ferrari Gt di Af Corse?

«L'emozione c'è già. È un onore e un'opportunità correre con Af, uno dei top team al mondo. In prospettiva potrebbe rivelarsi una scelta vincente a medio-lungo termine, a condizione che dia ancora di più degli anni scorsi perché comunque bisognerà essere sempre al top, andare al 110% ogni volta che salgo in auto».

- Quando proverai la 488 Gt3?

«Sono molto curioso, la macchina ha grande potenziale e spero di testarla il prima possibile, spero entro marzo. Credo che potremo dimostrarci competitivi e conosco bene tutte le piste del Tricolore».

- Hai preso già "maggiori info"?

«Ho guardato numerosi on board su youtube per cercare di capirla un po'. Tra l'altro molti video sono proprio di vetture Af e il potenziale sembra davvero elevato».

- Ritroverai un "vecchio" compagno di squadra come Roda, stavolta sulla stessa vettura...

«Con Giorgio siamo rimasti in contatto dopo l'esperienza 2013 in Cram ed è rimasto un buon rapporto. Un aspetto positivo ulteriore è che lui ha già esperienza sulla 488».

- Nel 2019 sei andato forte fin da subito all'esordio su Mercedes: ricambiando supercar non c'è il rischio di vanificare un certo percorso di crescita?

«Non credo perché la cosa importante è la base, poi adattarsi è più semplice».

- C'è stato un momento in cui hai pensato: "Quest'anno non ce la faccio"? Perché a un certo punto con già l'Endurance compromesso anche nello Sprint le cose non si erano messe bene...

«Nell'Endurance è stata un po' dura per una serie di motivi. Siamo stati sempre in lotta per la Pro-Am, in realtà, ma poi anche un po' sfortunati. Nello Sprint abbiamo vissuto un weekend da dimenticare a Imola con due zeri e lì diventava dura perché sapevamo che non potevamo più sbagliare».

- Quindi quando hai sentito che il titolo era alla portata?

«In realtà ci ho sempre creduto. Nel finale a Monza la Lambo era davanti e l'arrivo della pioggia ci ha dato l'opportunità di non sbagliare. In quel frangente siamo stati perfetti in pista e ai box. Non vorrei essere retorico o semplificare troppo, ma se ci credi fino in fondo poi le cose succedono davvero! Non si deve mollare mai».

- Torniamo a oggi: che cosa ti ha detto Amato Ferrari?

«Che mi segue dall'inizio della carriera, sostanzialmente. In effetti in passato ci aveva anche dato qualche consiglio su come e dove 'muoverci', tra l'altro rivelatosi molto utile. Ora è fiducioso per il fatto che mi ha in squadra e quella stessa fiducia la provo io. Può diventare un eccellente rapporto».

- Ma è vero che in questi mesi ti hanno cercato anche altri team di primo piano?

«Sì e mi ha fatto molto piacere: è stato un inverno caldo. Non tanto nel numero, quanto nella qualità delle proposte ricevute. Non dirò di più, ma riguardavano sia programmi nazionali sia esteri di rilievo».

- Ecco: ti senti pronto a consolidare anche le esperienze internazionali?

«A livello europeo ho già fatto esperienze in Carrera Cup France, in European F3 Open e in GT Open. Ho imparato che in fin dei conti non c'è grande differenza: devi sederti in macchina e dare sempre il massimo. Certo, le piste vanno studiate e imparate. Ora ci sono i simulatori, i videogiochi ed è più semplice, però l'importante resta il fatto di sedersi in macchina e dare sempre il massimo».

- Ti senti ancora un formulista oppure sei ormai un pilota del tutto votato alle corse Gt o comunque alle ruote coperte?

«In realtà sto ancora coltivando le formula. Sono il driver del master degli ingegneri in collaborazione con l'università di Pavia e quindi guido ancora spesso una Formula 4. E sono esperienze che comunque mi aiutano per la stagione tenendomi allenato nella pausa invernale».

- Tuo padre Sergio, già pilota anche lui, è sempre presente in pista al tuo fianco: che figura è per te?

«Persona fondamentale che mi ha sempre aiutato. Una sorta di papà-manager fin dai tempi del kart, pure nella ricerca di partner e sponsor. All'inizio per un periodo è stata anche una figura in parte ingombrante, poi sono riuscito a fargli capire la mia personalità, la mia dimensione e da persona intelligente ha compreso».

- La tua dimensione, a sentire radio paddock, sarebbe questa: "È un ragazzo educatissimo e molto pacato, ma quando sale in auto è un diavolo!". È proprio così?

«Sì perché quando sei in pista bisogna dare sempre il massimo. Poi non sono un pilota ultra-aggressivo, uso tanto la testa, però ho la spinta di dare tutto in ogni momento. L'obiettivo è essere il migliore, il più veloce. E ci provo sempre!»

- In definitiva, chi è oggi Alessio Rovera?

«Solo uno che quest'anno ha tanta voglia di far bene!» ●

Formula 1
il club più esclusivo



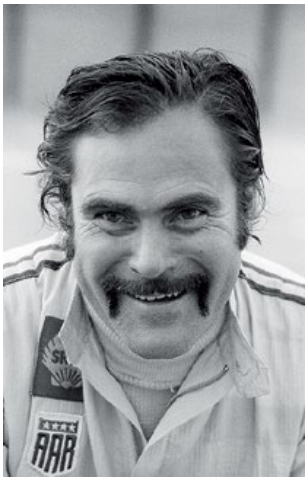
A FINE GENNAIO IL GRANDE TINO BRAMBILLA HA COMPIUTO 86 ANNI E HA FESTEGGIATO CON CLASSE E STILE, RICEVENDO UN MESSAGGIO DA PADDY DRIVER, ALTRA LEGGENDA DELLE CORSE, DAL LONTANO SUDAFRICA. LORO DUE, PIÙ GIACOMO AGOSTINI E IL GIAPPONESE KUNIMITSU TAKAHASHI, SONO I SOLI QUATTRO PILOTI VIVENTI AD AVER PARTECIPATO SIA A GARE DI F.1 CHE AL TOURIST TROPHY DELL'ISOLA DI MAN! È IL SODALIZIO AUTO-MOTO PIÙ CORAGGIOSO E PRESTIGIOSO IN TUTTA LA PLURISECOLARE STORIA DEL MOTORSPORT...



TINO FESTEGGIATO COME UN EROE!
Tino Brambilla col nipote Roberto (figlio del grande Vittorio) e Bruno Giacomelli. In alto, Tino con la Ferrari F.1 e in gara in moto. Nell'altra pagina, Paddy Driver in F.1 e al TT

TRA I TANTI CLUB ESCLUSIVI CHE ESISTONO AL MONDO, SENZA DUBBIO IL PIÙ PRESTIGIOSO E ADRENALINICO NELL'INTERO MOTORSPORT È QUELLO COMPOSTO DAI PILOTI CHE HANNO MILITATO NELLA F.1 E AL TOURIST TROPHY MOTOCICLISTICO DELL'ISOLA DI MAN. SOLO QUATTRO DI LORO SONO ANCORA IN VITA E IN OCCASIONE DEL COMPLEANNO DI TINO BRAMBILLA SI È VERIFICATA UNA BELLA SORPRESA!

& TT





di Mario Donnini

Benvenuti alla visita guidata nel più esclusivo dei club nel mondo delle corse: quello dei piloti che in carriera hanno preso parte sia al Tourist Trophy motociclistico che a weekend di Gp F.1, validi o meno per il mondiale.
In altre parole, la disciplina più prestigiosa di rischiologia comparata, sommando la gara a due ruote più antica, importante e pericolosa del mondo con la F.1 dell'era più selvaggia e ruggente del pianeta Terra.
Tra i veterani, sono dieci i nomi che emergono. Sopra tutti sta ovviamente John Surtees, l'unico iridato in F.1, nel 1964, e nel motomondiale - sette volte -, al via in 14 TT con 6 vittorie e in 11 Gp iridati, con 6 successi di tappa. Dietro di lui spicca Mike Hailwood, con 40 presenze al TT e 14 vittorie, più 50 Gp di F.1 senza vittorie, ma con un secondo posto al Gp d'Italia 1972 su Surtees come miglior risultato.

Nomi anche inattesi

Per terzo va citato un nome a sorpresa: quello dello svizzero Jo Siffert, addirittura presente al TT non solo in moto ma anche nella categoria sidecar, nell'edizione 1958, da passeggero, in coppia col connazionale Fritz Muhlemann: giunsero 11esimi su una ciabatta Bsa. Jo corse pure nella classe Junior, in sella a una Norton 350 cc, ritirandosi. Quanto alla sua militanza in F.1 vanno contate 96 presenze, due vittorie, con la morte arrivata a Brands Hatch 1971, in una gara non valida per l'iride.
Tra gli altri, vanno citati Bob Anderson (8 TT e un secondo posto come miglior score, più 25 Gp di F.1 e un terzo posto in Austria 1964 come risultato top) morto per le conseguenze di un crash nei test di F.1 a Silverstone 1967, Nello Pagani, iridato nella 125 cc 1949 e quarto al TT 125 del 1951, oltre che al via del Gp di Svizzera 1950 con una Maserati della Scuderia Achille Varzi.
Occhio anche al quasi sconosciuto francese Roger Loyer, al via in 6 TT dal 1933 al 1939 e debuttante in F.1 al Gp d'Argentina 1954 su Gordini, protagonista di un ritiro in gara e privo di altri risultati.
Quindi, il 26 novembre dello scorso anno è venuto a mancare l'australiano Ken Kavanagh, a 95 anni e 11 mesi, ormai naturalizzato bergamasco, al via in 17 TT, vincente nella gara Junior del 1956 in sella a una moto Guzzi, e nel 1958 su Maserati non qualificato al Gp di Monaco e non partito in Belgio. Ma Ken era al via nel biennio 1958-1959, sempre su Maserati 250F, in 5 gare non valide per il mondiale, con un 6° posto nel Gp di Siracusa come miglior risultato.

Tino Brambilla membro del club!

E, attenzione, perché andando avanti nella conta, si scopre Tino Brambilla, nato il 31 gennaio 1934 e a podio nel Gp di Germania 1959 della classe 350 su Mv Agusta, oltre che quinto nel Gp della Germania Est 1961, su Bianchi. L'anno prima il grande Tino aveva anche preso parte al TT, sempre su Bianchi, nella classe Junior, ritirandosi.
Quanto alla sua carriera in F.1 mancò la fortuna, non il coraggio, vista la mancata qualificazione al Gp d'italia 1963 con











una recalcitrante Cooper della Centro Sud e la mancata partenza al Gp d'Italia 1969, sempre a Monza, con la Ferrari ufficiale, causa malaugurato infortunio. Ma poco cambia. Il Tino è tra i pochi piloti al mondo ad aver saggiato TT e Gp, punto. E qui prende corpo il nucleo di questa storia calda e commovente.

Una festa stupenda e sentita

Ogni 31 gennaio gli appassionati monzesi si stringono attorno al vecchio patriarca Tino - vecchio non troppo, perché in gran forma, ecco, diciamo stagionato, che è meglio -, celebrando a dovere il compleanno, tra mille aneddoti e tante risate.

In particolare, il Tino risulta pericolosissimo perché chiunque prova a dire qualcosa fuori posto viene raggiunto da una sua micidiale e precisissima bastonata.

Tra quelli che non rischiano nulla c'è Nicola Cossovich, già pilota nelle formule promozionali e grande race fan oltre che discepolo votato alla leggenda dei Brambilla, ovvero Tino e il compianto fratello Vittorio. Ebbene, ogni anno Nicola procura a Ernesto a sorpresa un biglietto di auguri da parte di una figura importante e prestigiosa del mondo delle corse.

Per la cronaca, negli anni, i biglietti di auguri arrivati sono di Chris Amon, Brett Lunger, Mike Wilds, Derek Bell, Tony Trimmer e Ferdinando Ravarotto. Altri - per esempio Agostini - gli auguri glieli fanno direttamente, chiamandolo. O addirittura partecipando alla cerimonia, come nel caso di Bruno Giacomelli, ospite d'onore di quest'anno. Solita storia, Grande festa. Pienone di gente. Poi regalo finale: Jack O'Malley ha portato il Tino a fare un giro di pista in autodromo di Monza, fatto aprire per l'occasione.



AGO E MIKE CAMPIONI PURE DI ECLETTISMO

Sopra, Ago su MV e, a sinistra, con la Williams F.1 nel 1979-1980. Quindi ecco Hailwood al TT 1978 su Ducati e in F.1 su McLaren nel 1974



TAKAHASHI, GIAPPONESE MOLTO VERSATILE
Kunimitsu Takahashi, a lato, su Tyrrell 007 nel Gp Giappone 1977 al Fuji e, sotto, in gara al TT su Honda, a inizio Anni '70



Gli auguri del coetaneo Paddy Driver

Ma sono i freschi e inattesi auguri di un coetaneo di Tino, il sudrafricano Paddy Driver, a dare colore e calore non solo al compleanno, ma anche al club più esclusivo. Perché pure Paddy Driver ne fa parte, avendo staccato 16 TT con un miglior risultato un sesto posto nella Senior del 1959 e anche un Gp di F.1 all'attivo, in Sudafrica, a Kyalami nel 1974, al volante di una Lotus 72 privata del team Gunston, con la quale si ritirò.

In tutto sono solo quattro, ormai, i piloti viventi di questo esclusivo club e poter leggere le righe scritte a un fresco 85enne da un 84enne prossimo a eguagliarlo non può che dare emozione a qualsiasi appassionato dotato di vero Cuore da Corsa:

«Caro Ernesto, Sono rimasto deliziato dall'avere tue notizie dopo così tanto tempo. E so anche che stai festeggiando il compleanno; proprio per questo per me è un grande piacere inviarti i miei migliori auguri. E spero che sia una gran bella festa, quella che ti vedrà protagonista! Per quanto mi riguarda, raggiungerò la tua stessa età nel prossimo maggio. Sì, anche io sono nato nel 1934. Con tanto piacere ricordo quando entrambi eravamo sulla linea di partenza ad attendere il via di gare memorabili, tanti, tantissimi anni fa. Eravamo coraggiosi e totalmente privi di paura e quelli sì che erano tempi. Fu anche un'era molto pericolosa, certo, ma noi possiamo ben dire di essere sopravvissuti ad essa! Ti auguro un felice compleanno, amico mio! Kind regards, Paddy Driver».

Fantastico, vero? Il Tino dalla lettura di queste righe ne è uscito con un groppo in gola e per un duro - ma dal cuor buono -, come lui, la cosa è più unica che rara.

Agostini e Takahashi, gli altri del club

In questo selezionatissimo novero di TT & F.1 veteran vanno ovviamente inclusi altri due nomi di fama. Primo fra tutti il leggendario Giacomo Agostini - classe 1942 e pure il più giovane di tutti -, coi suoi 15 titoli iridati nel motomondiale e soprattutto con 10 vittorie al TT, dove ha corso dal 1965 al 1972. Mino, come noto, ha gareggiato a sua volta per due stagioni nella F.1 Aurora Afx a base britannica- ossia nel 1979 e nel 1980 -, prendendo anche parte a due gare coi big del mondiale, la Corsa dei Campioni a Brands Hatch e il Gp di Imola, in entrambi i casi al volante di una Williams Fw06 gestita da David Price.

La strana storia di Takahashi

Infine, il quarto uomo ancora vivente è il giapponese Kunimitsu Takahashi, classe 1940, al via in 4 TT, con miglior risultato il quarto posto al debutto nella gara delle 250 cc dell'edizione 1961, in sella a una Honda. Takahashi ha disputato in F.1 il suo unico Gp iridato nel 1977 al Fuji, quindi a casa sua, con una Tyrrell 007 del team Meritsu, giungendo nono al traguardo. Per la cronaca Takahashi è pure il protagonista di una delle cadute più spaventose e incredibili nella storia del TT, quando, nel corso dell'edizione 1962, la sua Honda 125 si sbriciolò letteralmente all'uscita della curva di Union Mills - la zona del TT in cui erano nati nel ventennio precedente i fratelli Gibb, i favolosi Bee Gees -.

Ebbene, Takahashi, con ogni probabilità il pilota nipponico più veloce della sua epoca, dopo il clangore della gran botta e il polverone seguito, per i primi sessanta secondi non fu ritrovato dai commissari. Sparito. Polverizzato. Fino a che gli attoniti marshal udirono un flebile lamento proveniente dall'alto, da molto in alto, ovvero dalle cime di un vicino albero.

E fu proprio lì che rinvenirono il corpo esanime del promettente centauro giapponese, il quale, prontamente ricoverato, ebbe salva la vita dopo dieci lunghi giorni di coma.

E adesso, che Takahashi scriva al Tino!

Morale della favola, tre dei quattro viventi del club sono in contatto: Ago, Driver e il Tino. A questo punto manca solo che Kunimitsu Takahashi scriva al patriarca Brambilla e il cerchio sarà magicamente e dolcemente chiuso.

Comunque vada, i quattro meravigliosi manici più duri e puri del mondo resistono eccome e combattono insieme a noi. ●

Mitch ball

UN EVANS PERFETTO FA SALTARE IL BANCO A CITTÀ DEL MESSICO. VINCE LA GARA E VOLA IN TESTA AL CAMPIONATO ANDIAMO A VEDERE COME

di Fulvio Cavicchi



A **Città del Messico** si è corso ad oltre duemila metri sopra il mare, ma Mitch Evans vola ancora più in alto, fino alla cima di tutte le classifiche! Autore di un weekend davvero perfetto, il kiwi porta la Jaguar per la prima volta nella storia della Formula E in vetta, e questa sesta stagione del campionato - che in Arabia Saudita pareva sventolare solo sotto bandiera tedesca - in America non ha visto nemmeno una delle quattro marche germaniche sul podio. Davvero un grande stravolgimento!

Il neozelandese ha conquistato il suo secondo successo personale (dopo quello di Roma nel 2019) con una sicurezza impressionante, in una giornata dove è sempre stato al top, ad eccezione della prima sessione di prove libere: terzo nelle libere 2, più veloce di tutti nei gruppi di qualifica, secondo dopo la Super Pole e poi subito in testa alla prima staccata, con un sorpasso al poleman André Lotterer a cui non era possibile dire no. Da quel momento la regia nemmeno quasi lo ha più inquadrato, perché ha subito allungato ed il resto del gruppo ha dopo corso solamente per "la prima posizione tra gli altri".

«È davvero bello perché Santiago era stata dura per noi in termini di gestione della gara, ma oggi abbiamo ovviamente dimostrato di aver risolto tutti i problemi. Voglio solo ringraziare il team per il lavoro che viene svolto tra le gare», il commento del nuovo leader, pochi istanti dopo essere uscito dalla macchina. *«Non sapevo nemmeno di essere primo in campionato. È bello esserlo, non fraintendermi, ma è ancora troppo presto e le cose possono cambiare rapidamente, quindi non voglio esaltarmi troppo!»*.

Detta così, parrebbe si sia corsa una gara noiosa, quando in realtà è stato un altro E-Prix emozionante e senza mai momenti morti come già a Santiago, segno che la nuova modalità di progettazione dei circuiti sta davvero funzionando. Non che fosse così impossibile da immaginare che con meno chicane, circuiti più lunghi e più tratti ad alta velocità potessero aumentare i sorpassi e diminuire i contatti, però inizialmente la paura ci potessero essere incidenti ad alta velocità con possibili brutti risultati prevaleva, mentre ora evidentemente la sicurezza dimostrata negli anni dalle vetture Spark sta rassicurando. Ed i risultati si vedono con piacere, con tracciati che rendono possibili anche grandi rimonte, come quelle in Messico di António Félix Da Costa (da 9° a 2°), Alexander Sims (da 18° a 5°), Lucas di Grassi (da 15° a 6°) e le due Mahindra (da ultime in griglia fino ai punti).

Il podio conquistato dal portoghese fa seguito allo stesso risultato di gennaio in Cile, dopo due battute praticamente a vuoto in Arabia Saudita, e gli permette di risalire fino a terzo in campionato. Ma soprattutto di diventare di fatto il leader sotto la tenda Ds Techeetah, mettendo in seria difficoltà il team manager Mark Preston, che in gara gli aveva ordinato di fare passare il bicampione e fino ad ora signore e padrone della formazione nera e oro Jean-Éric Vergne, che però subito dopo lo ha visto ripassarlo ed andarsene.

Primo podio sin da New York a luglio per Sébastien Buemi, ma soprattutto primi punti di stagione 6 per l'uomo con più successi di sempre nella categoria. Una lunga siccità ed un bella gioia per lui, che doveva un po' riprendersi la leadership in squadra dopo la ottima stagione del debuttante Oliver Rowland l'anno passato, mentre invece sono stati diversi i piloti che a Mexico City hanno buttato occasioni importanti: Sam Bird era secondo a 4 minuti dalla fine dopo una gran bella gara, ma da solo si è infilato nelle barriere di curva 2 pressato da Félix da Costa, quando per lui quel podio si sarebbe tramutato nel trono tra i piloti; addirittura mancava ancora un solo giro al pilota Mercedes ed ex Re della classifica Stoffel Vandoorne, che però pressato da Sims ha seguito l'esempio del britannico ed è finito nella stessa via di fuga. E con quel risultato avrebbe mantenuto il suo posto a sedere in cima alla tavolata. Poi un peccato anche l'errore di Nyck De Vries in staccata in fondo al rettilineo di partenza, quando in strenua difesa da un attacco ha bloccato tutte e quattro le gomme ed ha centrato in pieno l'incolpevole Robin Frijns che lo precedeva.
Decisamente non una bella giornata per la Virgin Racing, quindi, che aveva dato ai suoi piloti Bird e Frijns una macchina che andava davvero forte e che meritava di più, soprattutto considerando che rimane una delle sue due formazioni senza un appoggio ufficiale di una Casa alle spalle. Ma anche la Porsche può recriminare, perché dopo la sua prima pole position ha visto il suo leader André Lotterer buttare via tutto con dei giri iniziali sin troppo aggressivi che hanno portato ad un ritiro che risuona davvero come un peccato.
L'Autódromo Hermanos Rodríguez ha visto il ritorno in pista della Safety Car che mancava da alcune gare, per poter spostare la Dragon di Nico Müller, e questo ha comportato l'eliminazione di 5 kW disponibili dalla batteria come da nuova re-









Da Costa chiude 2°

Da Costa, in questa foto, e Buemi, sotto hanno concluso nell'ordine sul podio. Sotto a destra Mortara 8° e in basso a sinistra Gunther

CLASSIFICHE

Formula E, Città del Messico, 15/02/2020

Classifica finale di Gara: 1. Mitch Evans (Panasonic Jaguar Racing), 36 giri in 46'42"093, alla media di 120,5 km/h; 2. António Félix Da Costa (Ds Techeetah Formula E Team) a 4"271; 3. Sébastien Buemi (Nissan e.dams) a 6"181; 4. Jean-Éric Vergne (Ds Techeetah Formula E Team) a 14"331; 5. Alexander Sims (Bmw I Andretti Motorsport) a 19"244; 6. Lucas di Grassi (Audi Sport Abt Schaeffler) a 28"346; 7. Oliver Rowland (Nissan e.dams) a 29"750; 8. Edoardo Mortara (Venturi Formula E Team) a 30"204; 9. Pascal Wehrlein (Mahindra Racing) a 31"132; 10. Jérôme D'Ambrosio (Mahindra Racing) a 32"818; 11. Maximilian Günther (Bmw I Andretti Motorsport) a 35"512; 12. Brendon Hartley (Geox Dragon) a 36"399; 13. Oliver Turvey (Nio 333 FE Team) a 50"888; 14. Neel Jani (Tag Heuer Porsche Formula E Team) a 1'04"891
Giro più veloce: il 31° di Alexander Sims in 1'10"520, alla media di 106,795 km/h

La classifica Piloti dopo 4 gare: 1. Mitch Evans 47 punti; 2. Alexander Sims 46; 3. António Félix Da Costa 39; 4. Stoffel Vandoorne 38 punti; 5. Lucas di Grassi 32; 6. Sam Bird ed Oliver Rowland 28; 8. Maximilian Günther 25; 9. Edoardo Mortara 22; 10. André Lotterer 21; 11. Nyck de Vries 18; 12. Jean-Éric Vergne 16; 13. Sébastien Buemi 15; 14. Pascal Wehrlein 14; 15. Robin Frijns e James Calado 10; 17. Daniel Abt 8; 18. Jérôme D'Ambrosio 3; 19. Felipe Massa e Brendon Hartley 2.

La classifica Squadre dopo 4 gare: 1. Bmw I Andretti Motorsport 71; 2. Panasonic Jaguar Racing 57; 3. Mercedes-Benz Eq Formula E Team 56; 4. Ds Techeetah Formula E Team 55; 5. Nissan e.dams 43; 6. Audi Sport Abt Schaeffler 40; 7. Envision Virgin Racing 38; 8. Venturi Racing 24; 9. Tag Heuer Porsche Formula E Team 21; 10. Mahindra Racing 17; 11. Geox Dragon 2.





gola di Stagione 6 per costringere i piloti a dover comunque gestire la carica rimanente. Ma evidentemente ancora una volta la ricerca ha fatto passi ben più rapidi, dato che a meno di 5' dalla fine tutte le macchine ancora in gara disponevano tranquillamente di ben più del 15%. Quindi finale di gara a tavoletta ed ottimo segnale per i consumatori a casa, segno che la velocità di sviluppo dei powertrain elettrici è sempre più rapida e presto se ne godrà tutti per strada.



Corsa senza tempo

LA SESTA GENERAZIONE DI UNA DELLE HIGHLANDER DI OPEL È PARENTE STRETTA DI PEUGEOT 208 E DS CROSSBACK. SI PRESENTA CON LA STESSA BASE MECCANICA, LA PIATTAFORMA MODULARE CMP E OFFERTA IN TRE MOTORIZZAZIONI: BENZINA, DIESEL ED ELETTRICA. SCOPRIAMOLA NEI DETTAGLI

di **Francesco Forni**

Una nuova Corsa, letteralmente. La sesta generazione di una delle highlander di Opel è uno degli alfieri della nuova era del Marchio, conseguente all'ingresso in PSA Groupe. Un assetto che ad oggi ha regalato risultati notevoli. Corsa VI è parente stretta di Peugeot 208 e DS 3 Crossback. Si presenta con la stessa base meccanica, la piattaforma modulare CMP, offerta al pubblico in tre motorizzazioni: benzina, Diesel ed elettrica. I prezzi della nuova compatta partono da 15.500 euro. Per tecnologia ha fatto un salto quantico, ma rispetto alla francesi si propone con uno stile e un allestimento generale votato all'efficienza e alla razionalità, puntando anche sul dinamismo. Razionale l'abitacolo, senza effetti speciali, ma molto tecnologico. Lineare nel design e con lo schermo centrale di dimensione fino a 10 pollici. Sin dalla versione di base Edition la dotazione risulta più che soddisfacente, anche per quanto riguarda i sistemi di assistenza alla guida. Di serie su tutti gli allestimenti il sistema di riconoscimento dei segnali stradali, l'avviso per prevenire i colpi di sonno, a frenata automatica d'emergenza con riconoscimento dei pedoni, il mantenimento in corsia. La differenza la fa la tripla offerta, con il 1.2 benzina 3 cilindri da 75, 101 e 130 cavalli, il Diesel 1.5 quattro cilindri da 102 cv e l'elettrica (prezzo di 33.000 euro) da 136 cavalli a 265 Nm di coppia, accreditata di una percorrenza media di 330 chilometri.

La nuova piattaforma modulare ha permesso una regolazione delle sospensioni che garantisce una guida precisa, agile. In linea col retaggio del modello, ma senza rinunciare al comfort. Il cambio è manuale a sei marce o automatico a otto rapporti, che è di serie sulla versione da 130 cavalli.

Uno scenario completo, per una vettura che è stata alleggerita in media di 108 chilogrammi rispetto alla precedente generazione. Più filante (cinque centimetri più bassa, quattro più lunga e tre più larga) beneficia di uno sterzo pronto, che gratifi-

OPEL CORSA 1.2 130 CV AUT. GS LINE	
Prezzo	20.750 euro
Lunghezza	406 cm
Larghezza	177 cm
Altezza	144 cm
Passo	254 cm
Bagagliaio	309-1120 litri
Peso	1233 kg
Motore	benzina 1199 cm3
Potenza	131 cavalli
Coppia	230 Nm
Cambio	automatico a 8 rapporti
Trazione	anteriore
Consumo	4,5 litri/100 km
Emissioni di CO2	103 g/km
Velocità massima	208 km/h
Accelerazione 0-100 km/h	8,7 secondi











ca quando si affronta il misto. Senza mettere in secondo piano altre esigenze. Di abitabilità e di bagagliaio: la capienza minima di 309 litri, conferma la polivalenza della vettura. Non più utilitaria, ma auto compatta, adatta tutti gli scenari. Il plus più recente è dedicato alla personalizzazione. È disponibile il pacchetto aerodinamico con profili anteriori e posteriori e il battitacco in nero lucido o in tinta con la carrozzeria. Si aggiungono anche le strisce bianche e nere su cofano e tetto e i cerchi di lega da 17" BiColor. Sugli elementi in nero lucido è possibile aggiungere dettagli in bianco, rosso, blu e nero, tema ripreso anche nelle calotte dei retrovisori. Per l'abitacolo sono disponibili profili colorati per plancia, pomello cambio e guscio dello specchietto centrale. Sport e accessibilità: nella seconda fila si può aggiungere centralmente un porta bicchieri e sono a disposizione supporti per tablet, tavolini pieghevoli, appendiabiti, supporti e altri porta oggetti. ●

GIUSTA CONCLUSIONE A PROPOSITO DEI CONTRATTI LUNGHI

F.1, la pista decide!

Ho letto la vostra risposta in merito alla mia e-mail sul tema dei piloti "blindati" da lunghi contratti in F.1 e capisco perfettamente l'intenzionalità delle due scuderie, Ferrari e Red Bull. Nonostante ciò io penso che legarsi per tempi lunghi (ma questo per me vale per tutti i team che per tutti piloti di F.1) può essere sia positivo e/o negativo sia per i piloti stessi che per le scuderie stesse. Infatti "SE" tra auto e pilota, per motivi vari non avviene la giusta intesa e/o alchimia, a volte é più facile perdere che raggiungere determinati obbiettivi : mondiale piloti. Se non erro nella scuderia Ferrari tanti sono stati i piloti che hanno firmato contratti pluriennali di quattro anni e/o piu' di quattri anni consecutivi che però non hanno permesso loro per motivi vari di vincere il mondiale piloti. Coloro che sono riusciti in questa impresa sono stati solamente tre piloti: Ascari, Lauda e Schumacher. A questo punto dico che sia la pista a decretare i vincitori dei prossimi quattro anni.

Francesco Barsotti

Caro Francesco, il finale della tua lettera è inappuntabile. Largo ai fatti, poi vediamo.

IMPRESSIONI IN F.4

Feedback diversi ma ci può stare

Vorrei capire: il giovane campione di kart Pizzi dice che la monoposto F.4 è più faticosa di un kart da mondiale, il suo collega Minì l'inverso. Entrambi sono al debutto in auto, chi ha ragione?

Paolo Poletti

Hanno ragione entrambi. Il feeling e la sensibilità di ciascuno fanno parte di un patrimonio soggettivo e non oggettivo, matematico e valido per tutti. E poi la prima impressione è solo una prima impressione. Aumentando confidenza e esperienza, di certo le sensazioni finiscono tendenzialmente per uniformarsi.



SPOLVERA IL TUO ARCHIVIO!

Concorso in nome del grande Clay

Vi contatto per informarvi della nostra iniziativa sulla pagina ufficiale del Clay Regazzoni Memorial Room relativamente ad un concorso fotografico amatoriale "È questione di cuore". Alla sua prima edizione, parte la nostra iniziativa che invita a raccontare con le foto scattate dagli appassionati la figura di Clay Regazzoni. "Spolvera il tuo Archivio" sarà lo slogan che ci accompagnerà in questa avventura che avrà termine il 31 agosto 2020.
Per partecipare è indispensabile collegarsi al nostro sito internet ufficiale www.clayregazzoni.com e cliccare l'icona "Concorso" per poi procedere alla lettura del regolamento ed all'invio delle immagini.
Vi aspettiamo presto su www.clayregazzoni.com
Per ulteriori chiarimenti, contattare l'indirizzo mail concorso@clayregazzoni.com

Marco Tortoli

INEOS FA NOTIZIA

Mercedes e quel marchio in rosso

Ineos, che nel ciclismo ha rilevato il team Sky e con Mercedes per uno spicchio di rosso, sgancia 23 milioni ed un accordo di 5 anni mettendo fine alle speculazioni di fantomatici ritiri. Se in questo 2020 partono ampiamente favoriti, avendo un vantaggio tecnico sopratutto in entrata e centro curva difficilmente colmabile, senza contare che con le gomme 2019 non c'è partita, rimane da vedere come prepareranno il 2021, perché un minimo di pressione con un regolamento completamente nuovo c'è per tutti.

noctosgladiolis

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

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

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

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO).
Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309.
Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.
Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT INMOTO
AM GUERRIN SPORTIVO SPORT STYLE

auto vi guida dentro

LA NEW MOBILITY

PER RACCONTARE IL FUTURO, SERVE UN MAGAZINE TUTTO NUOVO.

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



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

IN EDICOLA

auto