SOLIDARIETÀ COSÌ IL MOTORSPORT È IMPEGNATO NELLA LOTTA AL CORONAVIRUS

BE 6,00 € I.NC. COTE D'AZUR 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH CHF 7,70 CHF CH 8,00 CHF

AUTOSPRINT

n. 13

Anno LVIV Settimanale - 31 marzo-6 aprile 2020

3,00 Euro (Italy only)



PIT STOP LUNGO PER POI RINASCERE

L'ultima e rara immagine di F.1 2020 mostra la Ferrari di Leclerc ai box di Melbourne
Ma ora il Circus lavora sotto il pelo dell'acqua, tra contatti, contratti e indiscrezioni



PROMO ONLINE

ULTRA INTERNET FIBRA.

INTERNET
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH
E CHIAMATE INCLUSE

ATTIVAZIONE VELOCE
E MODEM SUPER WI-FI
GRATIS

SENZA VINCOLI

25,95 €
AL MESE

ANCHE PER PARTITA IVA

OFFERTA SOGGETTA A LIMITI GEOGRAFICI E TECNOLOGICI. PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it | 130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife

DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani



Tra caldi **ricordi** e tante **speranze**

Il valore dei ricordi che rilanciano la speranza. Fotografie, spesso ingiallite, storie belle, filmati e azioni indelebili. Ne stanno uscendo a valanga, nel web e sui social, in questi giorni di drammi e costrizioni. Ci aggrappiamo al passato, anche recente, per scoprire che, forse, stavamo meglio quando pensavamo di stare peggio. Così immersi in un amaro generale è dolce affogare nel mare della rimembranza per un passato che regala certezze molto più grandi dei bollettini di guerra che ogni dì ascoltiamo attoniti e soprattutto impotenti. Al valore dei ricordi si attacca anche Autosprint con il sogno che tutto quello che stiamo vivendo rimanga solo un brutto ricordo.

Nel frattempo il Motorsport, a vari livelli, ci regala belle storie di solidarietà dentro a un momento drammatico che picchia duro anche contro tante piccole aziende che vivono di corse. Colpi terribili alla base di un movimento che campa con le competizioni. Una scure maledetta e per ora inafferrabile si agita sulle nostre teste. Le emergenze sono altre, ma è abbastanza chiaro che la zona rossa si sta ingigantendo a dismisura sul fronte della salute e dell'economia e per combatterla resta solo la speranza. Ho apprezzato particolarmente le parole del team principal di Alfa Racing, Frederic Vasseur che nei giorni scorsi ha detto cose ultra-condivisibili come queste: «*Non siamo il centro del mondo. Senza voler essere cattivi, la F.1 non è molto utile alla società. Abbiamo qualche tecnologia che stiamo cercando di sviluppare, c'è tempo libero, ma non siamo nemmeno il centro del mondo. Dovremmo avere almeno un minimo di decenza. Quando ci sono persone malate, o anche molto malate, forse non è il momento di andare in giro con una macchina. Devi sapere come restare al tuo posto. Ci sarà il momento in cui si potrà tornare su un palco e fare spettacolo, e noi ci saremo. Ma bisogna restare calmi e mantenere un po' di decenza. Abbiamo passato alcune crisi, come quella del 2008. Ci sono stati 3 o 4 costruttori che hanno lasciato la F.1 contemporaneamente. Potrebbe accadere la stessa cosa quest'anno, potrebbero esserci defezioni di team perché quando si cancellano gare non otteniamo la nostra quota di diritti televisivi, quindi dobbiamo trovare altre soluzioni*». È esercizio inutile adesso dare delle date certe per una possibile ripresa. Ci provano a farlo negli Stati Uniti con la 500 Miglia di Indianapolis rinviata al 23 agosto.

Chissà... Infine c'è da fare anche un lungo, sentito, ringraziamento agli edicolanti che in questi giorni difficili tengono botta. Grazie, perché stanno tenendo duro in un momento terribile. A proposito di edicola. Ad aprile torneremo anche a pubblicare i nostri (e vostri) Autosprint Gold Collection per regalarvi attimi di svago, dentro giorni tutti uguali. È anche il nostro modo di dire grazie a voi, meraviglioso popolo di lettori di Autosprint. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

10 CONTRATTI SITUAZIONE A RISCHIO
14 INTERVISTA MARIO ISOLA
20 CALENDARIO ANCORA IMPOSSIBILE
22 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
24 DEBRIEFING GIORGIO FERRO
26 ANDRETTI INCITA L'ITALIA
38 IN CORSA CONTRO IL CORONAVIRUS

VELOCITÀ

60 ITALIA QUALE FUTURO?
64 TEST SUPERFORMULA

RALLY

70 SARDEGNA RINVIO IN AUTUNNO
74 RALLY SCALATA ALLA PIRAMIDE

RUBRICHE

8 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
6 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
50 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
78 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT



di Giorgio Terruzzi



Passione al tempo del "Corona"

È LA STESSA FORMULA UNO CHE INSEGNA A NON ARRENDERSI E NEL SILENZIO ASSOLUTO È POSSIBILE SCOVARE UNA RICCHEZZA

Il silenzio assoluto, per ogni patito di motorismo, è una fatica doppia, una specie di mortificazione. Ma nel silenzio, soltanto lì, è possibile scovare una ricchezza inattesa. Viaggiando a velocità elevata, a scarichi spalancati, nelle nostre emozioni, tra fantasia e memoria. Riscoprendo, tra l'altro, ciò che di più prezioso ci arriva dallo sport, dai campioni, anche quando le loro espressioni, le loro gioie e i loro patimenti sono invisibili, nascosti sotto il casco. Stiamo parlando di tenuta. Tenuta fisica e mentale nei momenti più grami. Beh, una quantità di buoni esempi, di stimoli utili al nostro complicato presente.

Stiamo parlando di visione, di quella capacità a guardare oltre, a immaginarci in una condizione altra e futura che pure richiede energie e sforzi preparatori.

Parlo per me, una tantum. Se c'è una cosa che ho imparato lavorando nel mondo della F.1 è non arrendersi. Non rinunciare. Non darsi per vinti. Chiunque appartenga a questo universo, che sia un pilota, un tecnico, un meccanico, applica al proprio fare una positività ammirevole. Mai sentito qualcuno dire "non si può". Al contrario ho sempre incontrato persone pronte a muoversi, a sperimentare, a tentare, a rischiare. Perché il coraggio non porta semplicemente a guidare macchine velocissime ma anche a pensarle, particolare per particolare, a produrre uno sforzo non preventivato, a scoprire un fronte inesplorato in condizioni diverse. Ciò che, in sostanza, ci viene richiesto ora, giorno dopo giorno, chiusi nelle nostre case, presi dalle nostre solitudini e dalle nostre paure. Beh, qualche antidoto proprio dal motorismo arriva, anche nel silenzio. Perché, sempre nel silenzio, accade ciò che più cambia un panorama, uno stato d'animo, una prudenza o il timore di commette-



GESTI MECCANICI
Meccanici della Rossa al lavoro sulla SF1000 di Leclerc nei box di Melbourne prima della decisione di non correre il primo round del Mondiale 2020 che adesso non si sa quando potrà prendere il via

re un errore. Non solo. Pensavo a Niki Lauda e alla sua straordinaria forza d'animo quando nel 1976 si trovò a combattere per rimanere in vita e poi per tornare in pista in tempi rapidissimi. Quarantadue giorni per passare da una fine prossima ad una nuova gara, Monza, 12 settembre, quarto sul traguardo, il viso tutto una piaga.

Penso alla cocciutaggine, alla ferocia, alla capacità introspettiva di Ayrton Senna, così fondamentali per farlo camminare nella vita, per fargli raggiungere quelle stratosfere nelle quali agiva perseguendo un rigore assoluto. Penso alla frustrazione di molti, moltissimi campioni che corrono con macchine modeste, impossibilitati a far brillare davvero il proprio talento, imprigionati in una immagine di scarsa rilevanza dal proprio mezzo meccanico. La storia delle corse è piena di figure così, di talenti dimenticati perché resi opachi dalla tecnologia a disposizione. Eppure, per ciascuna curva, ciascun chilometro, sono certo che ciascuno di loro abbia cercato di fornire il meglio del proprio repertorio. Dunque, di questo stiamo parlando. Di stimoli utili e rilevanti in arrivo dalle corse in un momento in cui le corse non esistono. Di ciò che può permetterci di continuare ad alimentare la nostra passione anche nel silenzio, appunto. Campioni come atleti, atleti tutti noi, ecco. Spinti dalla memoria di gesti significativi per ricercare il nostro meglio dentro una gara anomala ma dura, quotidiana. Per dare e darci un ottimismo da energie comunque disponibili, per muoverci, mentalmente se non fisicamente, in continuazione. Come si fa, come tocca fare, per cacciar via le scorie, ogni isolamento, il gusto amaro del vuoto. Dignità nella tempesta, umanità, coraggio. Ne abbiamo tutti in grandissima, insperata quantità. Un abbraccio. ●



di Pino Allievi



L'importanza di Bernie & Niki

TUTTA LA TRISTE E MAL GESTITA QUERELLE RELATIVA ALLE VERIFICHE TECNICHE SULLA FERRARI 2019 DIMOSTRA QUANTO MANCHINO STORICI PERSONAGGI CHIAVE, A QUESTA F.1. IN PARTICOLARE UN TESSITORE QUALE LAUDA E UN RISOLUTORE COME ECCLESTONE. CON LORO, NO PROBLEM...

L'informazione ai tempi del coronavirus – riferita ovviamente al mondo delle corse - è qualcosa su cui ci interrogheremo a lungo, almeno sino a quando non si riaprirà il calendario delle competizioni, segnale che il maledetto virus se ne sarà andato o sarà stato debellato. Tempi lontani, purtroppo, per cui dovremo continuare a restare prigionieri di questo villaggio globale, dai confini chiusi, tanto caro a Marshall McLuhan, sociologo canadese che mi viene in mente proprio in relazione a Montreal, sede del Gran Premio. La notizia del giorno 26 marzo è che l'organizzatore, Francois Dumontier, comunicherà «fra Pasqua e il 1° maggio» se la gara potrà disputarsi. Ovvero dirà quasi sicuramente che non ci saranno le condizioni, considerando che la pandemia viaggia nel continente americano con un mese e passa di ritardo. Quindi arrivederci – ma vorremmo davvero che fosse un'eresia – a luglio al Gp di Francia al Castellet.

Nel frattempo si sfilacciano le polemiche che stavano avvolgendo e avvelenando l'attesa per il primo Gp in Australia. E mentre Helmut Marko continua a dire, non si sa in base a quale logica, che la corsa si sarebbe dovuta disputare, finalmente interviene Bernie Ecclestone a dissertare sul comunicato suicida emanato dalla Fia il 28 febbraio, a proposito del motore irregolare messo in pista dalla Ferrari nel 2019, che tanto irregolare non doveva essere se ha superato persino un esame invernale di tre mesi, vivisezionato dai tecnici della federazione i quali sono stati impossibilitati a decretarne l'illegalità. Se ci fosse stata una investigazione così approfondita sulle macchine che hanno vinto gli ultimi campionati, forse l'albo d'oro della F.1 sarebbe molto diverso. Ma tant'è.

Ecclestone, come sempre, sostiene una tesi saggia. E cioè che la Fia non doveva uscirsene con la dichiarazione che i termini dell'accordo con la Fer-



rari sono un fatto privato tra i firmatari. Perché era ovvio che ci sarebbe stata una sollevazione generale. Bernie non dice ciò che avrebbe fatto lui: e cioè che la diatriba si sarebbe aggiustata in un altro modo, lontano dai riflettori. Il che non significa che la soluzione sarebbe stata incruenta. Ma l'immagine della F.1 non sarebbe stata massacrata come invece è accaduto. Ecclestone avrebbe convocato le parti. Quali? Mattia Binotto, Louis Camilleri, Toto Wolff, Niki Lauda, forse Christian Horner e magari (non se sono affatto sicuro) Jean Todt. E in 40 minuti avrebbe sistemato tutto, con cena riconciliatrice finale a Melbourne, invitando di soppiatto un fotografo che avrebbe distribuito al mondo le immagini della Grande Riconciliazione.

Solo Ecclestone e Lauda sarebbero stati capaci di venirne a capo, con la complicità di Camilleri che conosce Ecclestone da una vita e hanno in comune il linguaggio del business. Lauda avrebbe mitigato i bollori di Wolff, Camilleri quelli di Binotto. Gli altri? Non contano.

Il 23 marzo dal mondo del web – ossia dal nulla – affiora una nuova dichiarazione sensata di Lewis Hamilton: «*La gente che esce dalle proprie abitazioni di questi tempi è totalmente irresponsabile ed egoista. Ogni giorno tremo quando ascolto in tv le cifre dei morti. L'unica cosa da fare è isolarsi. E intanto prego per la mia famiglia e per me*».

PRESTIGIO FONDAMENTALE

La foto è ancora recente eppure è percepita assai lontana: la F.1 che vedeva troneggiare al paddock Bernie Ecclestone e svettare Niki Lauda per capacità politiche e diplomatiche, ormai purtroppo non c'è più... I due nel caso delle verifiche Ferrari 2019 avrebbero contribuito a sistemare tutto senza clamori o disdoro d'immagine per la F.1. Invece...

So già che qualcuno commenterà che è facile parlare così da un mega appartamento a Los Angeles o da una villa caraibica. Non so e neppure m'interessa sapere dove si trovasse Hamilton quando ha twittato. Così come ho trovato banali i commenti maliziosi riguardo alle sue dichiarazioni sul Coronavirus a Melbourne, che poi hanno spinto a far annullare la gara. Sì, va bene, è facile criticare il sistema in cui impera il "Dio Denaro" quando si guadagnano 40-50 milioni di euro all'anno. Ma c'è chi ne guadagna poco meno ed è stato vigliaccamente zitto, non solo riferendomi alla F.1 ma al mondo dello sport in generale. Inutile fare del moralismo/populismo da quattro soldi. Io preferisco il contenuto del messaggio. Che essendo tutt'altro che banale ha influenzato chi doveva prendere le decisioni. Hamilton ha fatto centro ed è ciò che importa, il resto sono retropensieri di poco peso. Quello che poi ha aggiunto Lewis sullo stare a casa, è altrettanto sacrosanto ed è un peccato che non sia stato opportunamente ripreso dai giornali. E vado oltre: mentre Hamilton parlava di un problema che tocca l'intero Pianeta, alcuni suoi colleghi rilasciavano imbarazzanti dichiarazioni sui Gp virtuali con i quali si dilettano, in assenza di gare vere. Una cosa disgustosa almeno quanto gli annunci di team veri (pure questi) che oramai annunciano l'ingaggio di ragazzini che giocano alle corse in video con tanto di foto e comunicati come se si trattasse di piloti veri (e tre): il deterioramento della F.1 passa da qui, da una incapacità di comunicare che spaventa. McLuhan – torno ancora al sociologo canadese – sottolineava come la notizia (con chi la fornisce) sia, alla fine, ciò che genera un cambiamento. Le parole di Hamilton qualcosa hanno fatto. Il silenzio di tutti i suoi colleghi, rotto solo da qualche banalità, sta invece facendo malissimo ed è vergognoso: da un lato c'è il vuoto (ma se guardiamo il panorama del calcio è ancora peggio), dall'altro il timore di finire ai margini di un sistema che garantisce benessere, protezione, celebrità. Mi chiedo sempre come mai chi sta sopra, ai vertici dei team, non lo capisca e non solleciti un cambiamento (anche educando), ma il discorso diventerebbe interminabile.

Nelle giornate del 17 e 18 marzo mi hanno spaventato non poco le dichiarazioni agghiaccianti di Marko, il quale ha sostenuto che sarebbe meglio se – ipotizzando il peggio – Max Verstappen prendesse subito il Coronavirus in quanto, essendo giovane, guarirebbe facilmente e comunque in tempo per la ripartenza del mondiale in estate. Si sarà reso conto di quello che ha dichiarato? Poi, il giorno 25, ecco una nuova esternazione, confusa, nella quale il consigliere della Red Bull dice di essere stato colpito da qualcosa somigliante al Coronavirus: «*È accaduto a metà febbraio, febbre e tosse per 10 giorni, poi ne sono uscito: anche i vecchi possono sopravvivere al Coronavirus!*». Meno male. Però tre settimane dopo Helmut era già in Australia: aveva fatto il tampone? Chissà. Anche Briatore ha parlato retroattivamente di una forte indisposizione con febbre e male ai polmoni di cui è stato vittima a dicembre e dalla quale ne è uscito con brillantezza. Solidarietà incrociate e perplessità dilaganti: questa è la F.1 ai tempi del Coronavirus. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1

Perché adesso tifo Lando

NORRIS GRANDE PROTAGONISTA NEL GP DEL BAHRAIN VIRTUALE. IRONIA E SOTTILE INTELLIGENZA. SPACCA!

L'attesa sarà lunga e ovviamente, ogni minimo segnale creerà delle speranze in tutti noi. Vedremo se Ferrari, come speriamo tutta l'Italia, riuscirà a riaprire la produzione il 14 aprile, sarebbe un mega trionfo, per la società italiana tutta e poi, con calma, ci occuperemo delle implicazioni sportive agonistiche. Il Covid-19, di fatto, ci ha reso tutti più uguali, tutti colpiti, chi da vicino e chi meno, da questa malattia.

Ho anch'io perso degli amici o dei conoscenti in quella Bergamasca che amo. Per questo ho sentito che, in fondo, un po' di bene, possiamo, nel nostro piccolo, farlo anche se le macchine sono ferme. L'ho capito quando abbiamo trasmesso il Gran Premio virtuale del Bahrain. Non avevo mai ricevuto così tanti messaggi, neanche dopo il Gran Premio d'Italia della passata stagione, quello vinto dal predestinato. No, non era voglia di motori, ma era la voglia di avere qualcosa che ti staccasse la testa, per 90 minuti, da un qualcosa che definire, credo, sia impossibile. «*Grazie Carlo è stato bellissimo il Gran Premio e soprattutto sentirci coinvolti e lì con voi, qui è un disastro, ma come sai nessuno molla. Molamia*», uno dei tanti whatsapp che ho ricevuto, in questo caso da un caro amico di Castione della Presolana, Val Seriana. Abbiamo fatto 90 minuti di diretta, con Matteo Bobbi, due volte campione del mondo GT, nonché nostro opinionista principe della tecnica. 90 minuti di leggerezza, quasi di normalità, come se in pista, oltre a Norris, Latifi, Hulkeberg e Gutierrez ci fossero tutti i piloti di F.1, come se fosse una gara vera.

Certo, c'è chi ha trovato occasione per fare polemica anche per questa iniziativa della F1. Eh ma non è una qualità massima, eh ma i piloti esports PRO sono più forti, eh ma le nostre gare sono più belle... Eh che palle ragazzi... si può dire? Ma possibile che non vi vada mai bene niente. Ringrazio chi ha capito lo spirito dell'iniziativa e sono d'accordo sul fatto che purtroppo non è stata interpretata nel verso giusto dalla maggior parte dei piloti. Passi per chi non gioca mia o non ha gli strumenti per farlo, ma che peccato, per la gente, non averli in "pista". Verstappen poteva correre, ma siccome non è abituato a quella piattaforma, ha preferito non rischiare di non vincere. Vabbeh, occasione sprecata. Grazie a Hulkenberg e Gutierrez che hanno ingaggiato un duello rusticano, ma bello tanto che a tratti ci dimenticavamo che era solo un gioco. Lando poi è stato spettacolare. Credo che solo con la partecipazione a questo evento abbia guadagnato milioni di punti. Ecco io lo vorrei vedere su una macchina da podio perché, segnatevelo, se questo spacca, diventa uno dei più grandi personaggi, per ironia e sottile intelligenza, della storia del motorsport. Un mix di Nelson Piquet e Valentino Rossi. Non male eh? Spero che questa pausa forzata ci renda tutti un po' più consapevoli del bello e del gusto di poter condividere una passione e un'emozione quando si riaccenderanno i motori veri. Purtroppo siamo il popolo delle polemiche, non saremmo italiani d'altronde, diciamolo, ma la grandissima partecipazione al Gran Premio virtuale, al sentimento espresso da chi l'ha guardato come un evento imperdibile, mi fa ben sperare che forse riusciremo a farci piacere anche ciò che ci fa venire il sangue amaro. Perché poi alla fine, lo stiamo vedendo e vivendo, siamo tutti uguali di fronte a l'unica cosa che nessuno di noi può impedire. Gustiamoci il prossimo appuntamento, il 5 aprile, giorno del Gran Premio del Vietnam, sostituito, per l'occasione, dal Gp d'Australia virtuale. ●

UNA STELLA A TUTTO TONDO
Lando Norris alla seconda stagione in F.1 ha tutto per diventare una star nel Circus





Circus a rischio crisi!

LA F.1 È SEMPRE PIÙ MINACCIATA DA UNA MAREGGIATA ECONOMICA SENZA PRECEDENTI. PERCHÉ I FERREI CONTRATTI CHE LEGANO TRA LORO I VARI SOGGETTI FORTI SONO SOTTOPOSTI A CLAUSOLE CHE RISCHIANO DI NON VENIRE RISPETTATE. SCOPRIAMO CON QUALI POSSIBILI CONSEGUENZE...

di Alberto Sabbatini

Il Coronavirus ha azzoppato la F.1 e tutto il mondo dello sport obbligando gli organizzatori a cancellare corse, partite, gare ed eventi. Chissà fino a quando. Ma c'è un problema ancora più grande dietro la sospensione temporanea dei Gp: il timore infatti è che la F.1 corra addirittura il rischio di andare in bancarotta. Un'eventualità spaventosa per quello che è uno degli sport più ricchi, ma non del tutto impossibile. Questo è lo scenario che potrebbe accadere se il coronavirus provocasse la cancellazione di molti Gran Premi. E che spiega perché Chase Carey, il capo di Liberty Media, si stia affannando a dire, in un momento di paralisi totale degli eventi, che la F.1 vuole comunque disputare nel 2020 almeno 15-18 gare.

Il rischio di crisi non è del tutto improbabile se un istituto importante come JP Morgan, la più famosa banca d'affari del mondo, che per mestiere gestisce e supervisiona gli investimenti di grandi società e multinazionali, si è permessa di lanciare un avvertimento a Liberty Media. Per mettere in guardia la F.1 dal fatto che con il protrarsi del congelamento dei Gp, il promoter potrebbe non onorare i prestiti che ha ricevuto dalle banche. A rilanciare l'avvertimento di JP Morgan è stato il quotidiano inglese The Telegraph proprio alla vigilia dell'annullamento del Gp Australia, quando la situazione pareva assai meno grave di oggi. JP Morgan fa ri-



ferimento ai 4,4 miliardi di dollari (4 miliardi di euro) che Liberty Media ha ottenuto da varie banche, tra cui la RBS (Royal Scotland Bank) per acquistare nel 2017 il business F.1 da Ecclestone e dalla CVC e accollarsi anche i debiti della gestione precedente. Liberty Media ha cominciato a restituire il denaro ricevuto e l'ammontare del denaro prestato (fra debito e interessi maturati) è già sceso sotto i 3 miliardi di dollari. Siccome la F.1 fino a ieri macinava denaro, problemi non ce n'erano. Adesso però che i Gp rischiano di non correrci per chissà quanto tempo, JP Morgan ha lanciato l'avvertimento. Dicendo che Liberty Media potrebbe violare gli accordi sui prestiti ricevuti. E questo manderebbe in crisi tutto il sistema.

Lo scenario ipotetico è che il delicato meccanismo che regola la F.1 e che coinvolge il promoter Liberty Media, i team di F.1, le pay-tv e gli organizzatori dei Gran Premi, possa crollare come un castello di carte. La F.1 genera un giro d'affari di oltre 2 miliardi e mezzo di dollari l'anno. Queste sono le entrate di Liberty Media. Esse provengono in massima parte da tre fonti: diritti tv, organizzatori e sponsor. La cifra più grande è quella dei diritti televisivi che le pay-tv pagano a Liberty Media per trasmettere in esclusiva la F.1 (circa 700 milioni di euro l'anno complessivamente); poi c'è la cifra che versano gli organizzatori di ogni gara per avere la F.1 nel proprio paese e che varia dai 20/25 milioni dei Gp tradizionali (Monza, Spagna, Gran Bretagna) fino ai 50/60 pagati dai paesi esotici che ambiscono ad ospitare la F.1 nei propri territori per farsi pubblicità: Azerbaijan e Abu Dhabi in testa. E che assommano a circa 600 milioni di $ (circa 540 milioni di euro). Infine, ci sono i title sponsor della F.1 come Heineken e Rolex, legati non al singolo Gp ma a tutto il campionato, che versano cifre fra i 20 e i 30 milioni. Oltre a entrate ulteriori come i diritti digitali, i costosissimi biglietti aziendali del paddock club, il merchandising e mille altre cose che contribuiscono a quel fatturato di circa 2,5 miliardi di dollari l'anno (2,2 miliardi di euro).

Ma le spese per gestire la F.1 sono tante. Liberty Media versa una cifra segreta ma importante (si stima superiore al miliardo di dollari, cioé 900 milioni di euro) ai team attraverso un delicato meccanismo di montepremi sancito anni fa dal famoso patto della Concordia. Che è il contratto inventato da Ecclestone e dalla Fia negli Anni '90 che regola i rapporti commerciali fra promoter, Fia e squadre F.1 e che si chiama così non perché metteva d'accordo i vari attori della F.1 ma più banalmente perché fu siglato presso Place de la Concorde a Parigi, sede della Fia. Il montepremi – chiamiamolo così in forma ridotta anche se prevede complicati bonus – tiene conto sia del piazzamento nella classifica Costruttori che dell'anzianità di presenza in F.1, poi del prestigio del marchio e di altri parametri. Per questo la Ferrari, pur vincendo meno gare della Mercedes, ha ricevuto nel 2019 oltre 200 milioni di dollari contro i 175 della rivale. E per lo stesso motivo la Williams, come team "anziano", ha incassato sempre nel 2018 più di Sauber, Racing Point e Toro Rosso pur essendo arrivata alle loro spalle in classifica. Tirando le somme, fra denaro incassato e denaro speso, Liberty Media ha generato nel 2019 un profitto di circa 480 milioni di dollari (430 milioni di euro). Ma se le gare non si disputano, il meccanismo può crollare.

Se non si corrono i Gp, infatti, i team si trovano a spendere soldi in stipendi per piloti e meccanici ma non incassano denaro; a loro volta organizzatori e tv non pagheranno i diritti commerciali a Liberty Media per gare che non si svolgono e di conseguenza Liberty Media, non incassando denaro, non potrebbe sovvenzionare le squadre con i proventi dei premi di corse che non si sono mai disputate. Ai team resterebbero soltanto i soldi degli sponsor, ma quali finanziatori onorerebbero i contrati fino in fondo se le gare non si disputano? A quel punto il cerchio si chiude: la F.1 potrebbe entrare in una grave crisi economica. Molti team, soprattutto i più piccoli, si troverebbero alle strette. E anche i più grandi potrebbero risentirne.

Le clausole sui contratti poi sono delicatissime e questo pone un grosso problema a Liberty Media:

LIBERTY MEDIA SE LA VEDE BRUTTA

Chase Carey di Liberty Media, entità che controlla la F.1, cerca di spiegare nel paddock di Melbourne la complessa situazione che riguarda la categoria investita dalla tempesta del coronavirus, che a medio termine rischia di provocare danni economici molto ingenti


DHL
SCUDERIA FERRARI



il contratto con le televisioni specifica che sotto le 15 gare di campionato del mondo i diritti televisivi che le pay-tv devono pagare calano drasticamente; ecco perché Chase Carey recentemente ha dichiarato che il suo obiettivo è di far disputare almeno 15-18 Gran Premi nel 2020. Perché con meno corse non incasserebbe i proventi televisivi! Perderebbe una bella fetta di quei 700 milioni che gli arrivano dalle tv. Ma la realtà gioca contro di lui. Carey avrebbe voluto far partire il campionato il 7 giugno da Baku in Azerbaijan (paese fortemente "pagante") per salvare almeno quell'incasso dopo aver perso Australia, Cina, Vietnam e Montecarlo). Ma le cose si fanno ogni giorno più difficili. Cancellato l'Azerbaijan, è ormai quasi certo che salterà anche il Canada il 14 giugno. Il paese confinante con gli Usa dove il coronavirus sta esplodendo in modo drammatico, figurarsi se correrà il rischio di infettare gli abitanti di una grande città come Montreal. E dopo salteranno per forza anche la Francia (28 giugno) che ha già rinviato la 24 Ore di le Mans di appena quindici giorni prima. E poi si arrenderà anche l'Austria il cui Gp è previsto il 5 luglio: troppo vicino. Gli inglesi vogliono resistere con Silverstone (19 luglio) ma se il Festival of Speed di Goodwood ha già cancellato il proprio evento che doveva tenersi appena 7 giorni prima, come pensano di riunire folle oceaniche a Silverstone? Si salterà la pausa estiva ma realisticamente, a dispetto delle speranze di Carey, restano solo 9 Gp possibili che possono mantener la gara nelle date previste a partire dal Gp Belgio del 30 agosto. Inserendo magari i Gp Olanda e Ungheria nelle due settimane prima, facendo così partire il mondiale F.1 a ferragosto. Fa un totale di 11 gare cui si può aggiungere il recupero del Bahrain in una doppia trasferta Bahrain-Abu Dhabi a metà dicembre aggiungendoci il Vietnam a fine novembre. Ma c'è sempre il rischio che lo scenario peggiori e saltino altre gare. E comunque già così siamo ancora ben lontani dai 15 Gp necessari per ricevere i bonus televisivi in toto.

In più Liberty Media deve anche preoccuparsi di altri problemi: nel 2020 è scaduto il patto della Concordia e alcuni team minori non hanno ancora rinnovato; se entrano in crisi perché gli sponsor li abbandoneranno, la F.1 rischia di non avere abbastanza squadre per garantire un mondiale "vero". E anche i team grandi, in teoria tutelati dai Costruttori di auto che coprono la maggior parte dei costi, non hanno prospettive serene.

Come potrebbero Mercedes e Renault, tanto per fare un esempio, a fronte del crollo delle vendite di automobili del 40-50% nei primi mesi dell'anno, garantire lo stesso alle proprie squadre F.1 i ricchi budget che mettevano a disposizione?

Ola Kallenius, il capo del gruppo Mercedes e il futuro Ceo di Renault, Luca De Meo che prenderà il comando a giugno, come reagiranno secondo voi di fronte alla scelta fra tagliare le maestranze che producono automobili oppure tagliare gli investimenti nelle corse?

La F.1 ne uscirà fortemente cambiata.

Come tutto il resto della nostra società. ●



LA MIA ESPERIENZA DI VOLONTARIO DELLA CROCE VIOLA SI È RIVELATA UTILE ANCHE NEL TROVARE I MODI MIGLIORI PER GESTIRE E ANCHE RAZIONALIZZARE LE ESIGENZE CHE SI SONO PRESENTATE IMPROVVISAMENTE NEL WEEKEND DI MELBOURNE

Isola del tesoro!

IL RESPONSABILE PIRELLI NELLA VITA DI TUTTI I GIORNI – E QUINDI ANCHE IN QUESTI MOMENTI DIFFICILI E DELICATI – SVOLGE IL RUOLO DI VOLONTARIO DELLA CROCE VIOLA DI MILANO. E INTANTO PENSA A COME GESTIRE IL RITORNO ALLE GARE, CON LE GOMME 13 POLLICI IN USO PURE NEL 2021

di **Alessandro Gargantini**

Il quartier generale della Bicocca a Milano è pressoché deserto. Tutti gli uomini della divisione Motorsport della Pirelli sono rientrati, dai vari impegni in diverse geografie, alle proprie abitazioni. Ora si lavora soprattutto in regime di smart working, con i portatili. A casa, invece che da una camera d'albergo o da un circuito, ma secondo una modalità ben consolidata che non influisce sui ritmi lavorativi, sempre sostenuti, se non negli aspetti legati alla produzione delle gomme e ai test in pista. Quando è arrivato l'ordine di rientrare alla base, una squadra si trovava in Australia per l'apertura del Mondiale di Formula Uno, un'altra era a seguito della carovana del mondiale rally in Messico, un'altra ancora impegnata a Le Castellet per una sessione di pre-season test della categoria GT. E poi diversi addetti erano sparpagliati in vari angoli d'Europa in supporto a manifestazioni nazionali. Ha tirato un bel sospiro di sollievo il responsabile Mario Isola quando ha visto anche l'ultimo dei suoi ragazzi rientrare alla base senza alcun problema. Un risultato ottenuto grazie ad una capillare organizzazione.



Il manager di Milano è da sempre molto attento anche agli aspetti sociali e, nonostante i pressanti impegni nel Motorsport gli lascino pochissimo tempo libero, da tantissimi anni si mette anche a disposizione della collettività. Da oltre trent'anni Isola fa parte della squadra del servizio di Pubblica Utilità della Croce Viola di Milano e fa parte di un'unità di volontari che escono con le ambulanze per portare soccorso a vari tipi di urgenze. Isola normalmente è alla guida del mezzo, la sua esperienza gli ha consentito di creare corsi di addestramento per i guidatori delle ambulanze, ma apprezza anche ruoli di leader del team che gli consentono di interagire maggiormente con le persone che vengono soccorse. Anche nelle settimane che hanno preceduto la trasferta di Melbourne, Mario Isola si è reso disponibile per alcuni turni in quella che da lui è vissuta come un'autentica missione. L'esperienza acquisita sul campo si è rivelata utile al responsabile della Pirelli nell'organizzare nella massima sicurezza i turni di lavoro e le procedure sanitarie da seguire nello Stato del Victoria dove, giorno dopo giorno, aumentava la consapevolezza della gravità della situazione sanitaria e venivano impartite direttive improntate a crescenti misure di sicurezza. Gli uomini della Pirelli, presenti all'interno di tutte le squadre, hanno un ruolo molto delicato in situazioni di emergenza sanitaria sotto un duplice aspetto. Da un lato, il contagio di un membro della Pirelli sarebbe stato facilmente esteso alle squadre. Dall'altro, una positività al virus all'interno di un team sarebbe stato velocissimamente veicolata all'interno dello staff della Pirelli. In questi tempi, i cancelli di quasi tutte le squadre sono chiusi in regime di shut down. È stata anticipata la pausa estiva, le aspettative sono di avere un mese di agosto ricco di eventi. Ma ciò non significa che ci sia il tempo di rilassarsi. La situazione esterna impone nuove sfide e priorità. La mole di lavoro, sotto questo punto di vista, è addirittura cresciuta. Alla Pirelli lavorano su tanti working groups, insieme alla Federazione e alle squadre, in modo da farsi trovare pronti e reattivi non appena ci sarà la possibilità di lavorare su un'idea di calendario stabile che consenta di riprogrammare le road-map, le pianificazioni stagionali su tutti i fronti. Un tema caldo riguarda gli pneumatici, soprattutto a seguito della decisione di mantenere anche nel 2021 l'attuale regolamento tecnico e, di conseguenza, le gomme da 13 pollici. Lo scorso dicembre era stata presa la decisione di continuare anche nel 2020 con la gamma del 2019. Di conseguenza, si pone l'interrogativo se è possibile utilizzare un prodotto, pur estremamente valido, per tre campionati di fila senza apportare alcuno sviluppo. I dati dicono che, da stagione a stagione, a parità di regolamento, l'evoluzione porta mediamente le monoposto ad essere più veloci di un secondo al giro. Agli pneumatici è richiesto di restare al passo, un obiettivo difficile da raggiungere con un prodotto che ha tre anni sulle spalle. È questo certamente un punto sul quale si soffermeranno a breve i team con il costruttore di gomme milanese, che potrebbe garantire, a causa del poco tempo a disposizione, solo qualche intervento tattico, ma non la produzione di un nuovo prodotto. I lavori di sviluppo sulla gomma da 13 pollici si sono fermati la scorsa estate, data la priorità di sviluppare la gamma da 18 pollici, originariamente attesa per il 2021. Dell'esperienza di Melbourne, delle attuali priorità e delle attività che si stanno stratificando nell'impossibilità di definire dei piani d'azione a causa dell'emergenza COVID-19 ne abbiamo parlato in esclusiva con Mario Isola, impegnato su più fronti nel lavoro di pianificazione di quella che si attende sarà una serratissima seconda parte dell'anno.

IN MEZZO AL GUADO MA CON PAZIENZA

Mario Isola della Pirelli sta vivendo questo strano momento di passaggio ritardato tra le gomme a 13 pollici e quelle a 18, con quest'ultime la cui adozione è stata procrastinata di un anno. Quindi nel 2021, per la terza stagione consecutiva, si vedranno in azione gli pneumatici 2019

- In primis, come stanno i tuoi ragazzi, che erano in giro in varie parti del mondo a supporto di numerosissime discipline del Motorsport quando è arrivato l'ordine di rientrare alla base?

«*Stiamo tutti bene, siamo rientrati senza problemi nelle nostre abitazioni. Avevamo tanti ragazzi in diverse geografie. Non solo il gruppo che segue la Formula Uno, rientrato dall'Australia. Avevamo per-*

sone in Francia per i test del GT, in Messico per il mondiale rally, qualcuno a Barcellona o in giro per l'Europa a seguire eventi locali. È andata bene, alla fine siamo riusciti a recuperare tutti senza intoppi».

- Com'è cambiata la tua vita lavorativa dopo il ritorno da Melbourne?

«A parte il fatto che lavoro da casa, invece che dall'ufficio, non è cambiato molto. Non posso lamentarmi perché i carichi di lavoro sono i soliti, ci sono molte cose da seguire. In questa situazione di continua incertezza, stiamo ovviamente cercando di immaginare gli scenari che si presenteranno e fare un minimo di programmazione, per quanto possibile. Se parliamo di Formula Uno, il calendario è ancora molto fluido, come dicono gli inglesi. Noi dobbiamo capire come organizzarci sotto tanti punti di vista. È prioritario anche quello logistico, con l'invio delle attrezzature in giro per il mondo. La nostra attività non è molto diversa da quella dei team. Stiamo analizzando tutte le situazioni anche per quel che concerne i vari campionati. Non c'è solo la Formula Uno, c'è anche tutto il mondo del GT, dei rally, ci sono i campionati nazionali e le assistenze che dobbiamo garantire sui campi di gara. Inoltre, c'è la parte relativa al prodotto: non è facilissimo seguire tutto. Ma questo brutto periodo è forse anche un po' una scuola, dobbiamo imparare a rendere efficiente il nostro lavoro, a capire bene le priorità e come muoverci. Se vogliamo trovare una cosa positiva da questa situazione completamente negativa, questo mi sembra l'unico aspetto».

- Quando si è trattato di andare a Melbourne, l'Italia era un Paese nel quale il problema sanitario legato al COVID-19 era già particolarmente sentito. Con quale stato d'animo ti sei imbarcato per l'Australia, come hai vissuto la situazione?

«Da questo punto di vista, non l'ho vissuta così male. Facendo parte, da tanti anni, di una squadra di volontari che fa pubblica assistenza in ambulanza ed essendo aggiornato adeguatamente sulla situazione sanitaria anche da altre fonti mi sentivo preparato. Anche prima di andare in Australia mi ero reso disponibile a fornire supporto al numero verde regionale, ero andato a fare dei turni per rispondere alle esigenze dei cittadini. Quando siamo partiti per Melbourne avevo parecchie informazioni su quello che stava succedendo. Chiaramente in Italia eravamo forse più avanti, rispetto ad altre Nazioni, visto che il fenomeno era già scoppiato. Era evidente che quando siamo arrivati in Australia, a Melbourne ci fosse poca consapevolezza di quel che stava succedendo in Europa. Non c'erano limitazioni, la vita era quella normale: gente in giro, in spiaggia, a passeggio per la città, con i ristoranti pieni. Molto lontani da quello che si stava venendo a creare un po' in tutto il mondo».

- Avete adottato delle misure di sicurezza particolari al vostro interno?

«Abbiamo fatto il massimo per mettere in sicurezza tutte le nostre persone. Anche operativamente, nel campo gara, quando siamo arrivati, abbiamo gestito la parte operativa in modo da limitare al massimo i contatti. Ad esempio, abbiamo modificato il sistema di montaggio delle gomme per i team, dividendo i "fitter" in due turni in modo da non avere contemporaneamente tutte le persone nelle "fitting area", rispettando degli spazi. Inoltre, abbiamo diviso di-



WEEKEND DIFFICILE A MELBOURNE
Fine settimana molto delicato in Australia per i ragazzi della Pirelli, trait d'union tra tutti i team del Circus e quindi molto esposti a pericoli di contagio. Per fortuna, è andato tutto bene, col regolare ritorno in Italia dell'intera comitiva





versamente gli ambienti di lavoro all'interno della nostra hospitality, i turni per i pranzi sono stati riorganizzati in modo di garantire maggiore sicurezza e applicare quelle norme di buon senso o i protocolli che erano stati definiti per limitare la vicinanza delle persone. Considera poi una cosa: a differenza delle squadre, dove una è isolata dall'altra, le nostre persone sono in tutti i team. Noi abbiamo un ingegnere allocato in ogni squadra e dei "fitter" che vanno a lavorare nel garage di ogni squadra. Questo vuol dire che, per la funzione che abbiamo all'interno del paddock, ci troviamo e ci spostiamo ovunque. Se ci fossero stati dei positivi all'interno di una squadra, la nostra persona all'interno di quel team avrebbe potuto inconsciamente diventare il veicolo di un contagio che si sarebbe diffuso all'interno del nostro gruppo ed esternamente, visto che siamo presenti in tutti i team. Sarebbe stato un disastro! Di conseguenza, abbiamo implementato delle procedure improntate alla massima attenzione.»

NEI PRE-SEASON TEST DI BARCELLONA, SEMBRAVA CHE IL PROBLEMA DEL COVID 19 FOSSE COLLEGATO SOPRATTUTTO ALL'ITALIA...

MARIO ISOLA

- Da più di 30 anni sei parte della squadra di assistenza della Croce Viola. Hai utilizzato anche la tua esperienza "sul campo" a Melbourne?

«Sì mi è stata utile. Ma abbiamo potuto contare sull'ottimo servizio medico di Formula Medicine sui campi di gara, il gruppo del Dottor Ceccarelli, che sono molto preparati ed hanno fatto di tutto per tenerci aggiornati sulle procedure degli ufficiali medici e sulle disposizioni governative che cambiavano di giorno in giorno. Noi avevamo bisogno di aggiornamenti continui su quello che stava succedendo in Australia: loro sono stati il nostro contatto con l'esterno».

- Diversi addetti ai lavori hanno spiegato che è stato un fine settimana "quasi" normale fino a quando è stata diagnosticata la positività di un membro della McLaren, una persona interna al circus. E da lì che è cambiato tutto?

«Nel momento in cui è stato ufficializzato e confermato che c'era un positivo all'interno del paddock ci sono state subito riunioni fino ad arrivare a definire l'annullamento della gara. Se faccio il confronto tra come abbiamo vissuto Melbourne rispetto ai pre-season test di Barcellona, devo dire che ho comunque riscontrato una grossa differenza. Nei test di Montmelò quasi non si percepiva il rischio del COVID-19: veniva vissuto come se fosse qualcosa legato soltanto alla Cina e che non ci avrebbe mai toccato. C'era un problema che si pensava non sarebbe uscito dai confini della Cina. Tutto è cambiato quando ci si è resi conto a Melbourne, giorno dopo giorno, che questa minaccia ci stava piombando addosso. Rispetto ai pre-season test, in Australia ho percepito molta più consapevolezza e preoccupazione».

- Non hai notato un primo cambiamento tra il primo ed il secondo round di test a Barcellona?

«Pensandoci bene, sì. Nella seconda sessione di test in Spagna, il contagio era però collegato soprattutto all'Italia, sembrava che non toccasse gli altri. Pensate che io, scherzando, avevo rassicurato i colleghi stranieri che non ero rientrato in Italia tra una sessione e l'altra, essendo rimasto a Barcellona. Ora il problema si è esteso alla maggior parte dei Paesi del mondo, mentre all'inizio c'era la convinzione che potesse rimanere circoscritto in alcuni ambiti».

- Alla fine, nostro malgrado la nostra esperienza è di aiuto a tutti gli altri Paesi.

«Quando ci si trova tra i primi a gestire questo genere di emergenza si fa anche più fatica a mettere in atto subito le giuste procedure. Gli altri hanno avuto modo di apprendere molte cose dalla nostra esperienza. Sanno cosa vuole dire questo Coronavirus e che devono subito intervenire con delle misure appropriate. Da noi siamo andati per gradi, forse perché non c'era la conoscenza piena dell'entità del problema».

- Prima di partire verso Melbourne, avete avuto la possibilità di dare degli input a Liberty Media e alla Federazione ed esprimere dei dubbi sull'opportunità di effettuare la trasferta?

«No, non abbiamo dato input. Col senno di poi è tutto diverso, tutto più facile. All'epoca era stato confermato il gran premio, così come era stato annunciato il Bahrain a porte chiuse e noi siamo partiti per svolgere il nostro lavoro, che è stato svolto fino alla fine, quando abbiamo chiuso l'ultimo container per

tornare a casa. Non potevamo agire diversamente».

- La Formula 1 era stata la prima categoria a dare un segnale chiaro al mondo del Motorsport sulla necessità di fermare alcune corse, rinviando la tappa in Cina con largo anticipo. A stretto giro, tante categorie delle corse avevano deciso di posticipare l'inizio dei loro calendari. Lo stesso approccio non è stato mantenuto quando si trattava di andare a correre in Australia. Alla fine, ha prevalso la convinzione di essere immuni a una minaccia che trascende lo sport?

«Sì, sono d'accordo. Ma dobbiamo anche considerare che nel caso della Cina la decisione è stata presa quando era ampiamente emersa una situazione chiara. A quel punto, spostare una sola gara non sarebbe stato un tema di difficile risoluzione. Si sarebbe semplicemente spostato una corsa ad ottobre. Quando il problema è diventato un po' più grosso, e il numero di corse impattate è cresciuto con il rischio di posticipare l'inizio del campionato e cancellare alcuni eventi, la situazione è diventata molto più complessa da gestire. C'è stato quindi un rallentamento nel modo di procedere rispetto a quanto accaduto con la corsa in Cina».

- Adesso vi trovate con poche certezze, senza un calendario stabilito è quasi impossibile organizzare le vostre attività. Come vi state movendo?

«Sono in costante contatto con FIA, la FOM e i Team per fornire il nostro input sulle decisioni che verranno prese sul proseguimento della stagione. Questo, sia sotto l'aspetto del calendario che regolamentare, con tanti aspetti che sono da definire dopo che è stata presa la decisione di ritardare l'introduzione dei nuovo regolamento tecnico prevista per 2021 al 2022. Ovviamente, questo fa sì che il lavoro di sviluppo del pneumatico da 18 pollici venga posticipato. È una decisione che è stata presa soltanto la scorsa settimana. Ne prendiamo atto e cerchiamo di capire come rischedulare le attività future a causa di questo cambiamento. C'è poi il problema del calendario, che stanno provando a definire. È difficile ipotizzare quando si potrà ricominciare, ma è chiaro che cercheranno di recuperare il maggior numero di gare possibile. Il che significa avere una seconda parte di stagione piena di gare. Già ad agosto sappiamo che le vacanze salteranno, ma questo è il minore dei mali considerando la situazione. Sarà un agosto ricco di attività che proseguiranno intensamente fino a dicembre. Se ci saranno tante gare extra-europee in sequenza, questo avrebbe un forte impatto sulla logistica e sui trasporti. Non dobbiamo soltanto spedire in giro per il mondo le gomme, che vengono prodotte per una gara e inviate a quella specifica gara, ma abbiamo i kit di attrezzature che non sono infiniti e che devono essere trasferiti da una gara all'altra. Noi abbiamo quattro kit, uno va un Australia, uno in Bahrain e uno in Cina. Dopo la corsa di Melbourne, il primo viene mandato su altre piste. C'è una sorta di rotazione di questi kit. Se ci sarà una concentrazione di corse extra-europee, dobbiamo capire come rotare l'attrezzatura. In pista, noi abbiamo bisogno delle macchine di montaggio, delle bilanciatrici, di tutto il materiale che è l'equivalente di quello che vedete nei garage dei team. È una situazione resa complicata dalle incertezze sul calendario. A livello di produzione degli pneumatici, quelli realizzati per le corse in Bahrain, Cina e Vietnam stanno rientrando, sono mantenuti in condizioni ottimali, come se fossero nel nostro magazzino e saranno disponibili in futuro. Con il nuovo calendario, saranno riallocate in base alle necessità. Dobbiamo poi capire come gestire la produzione per le corse successive, ma sarà possibile farlo soltanto quando avremo qualche certezza in più e un calendario sul quale pianificare le nostre attività. Non possiamo produrre le gomme a caso. Per quel che concerne le gomme di Melbourne, sono state già montate sui cerchi e preferiamo non rimontarle visto che il tallone ha subito uno stress che le rende inutilizzabili».



QUEL VUOTO... PNEUMATICO

Tutto irrealmente fermo, immoto e vuoto, sul tracciato di Melbourne: è anche il simbolo dell'attuale momento che vive tutta la F.1, in attesa della normalizzazione della situazione e del ritorno alle corse

- Si pongono diversi interrogativi in merito ai piani di sviluppo degli pneumatici. L'introduzione della gamma a 18 pollici è stato posticipata al 2022, mentre nel 2021 si continuerà con quella a 13 pollici del 2019, salvo eventuali sviluppi. Pensi che si possa continuare per tre anni di fila con lo stesso prodotto?

«Lo sviluppo del modello a 13 pollici noi lo abbiamo fermato già a partire dall'estate dello scorso anno, per concentrarci sui 18 pollici. Dovremmo riprendere in mano il prodotto attuale, è la prima volta che si ipotizza di fare 3 stagioni consecutive con lo stesso pneumatico. Ogni anno noi avevamo sviluppato una gomma nuova per stare al passo con l'incremento





SI PROFILA LA NECESSITÀ DI USARE PER TRE STAGIONI LE GOMME IN VERSIONE 2019 E QUESTO SAREBBE POSSIBILE, MAGARI PREVEDENDO UN PICCOLO UP-GRADE

MARIO ISOLA

prestazionale delle monoposto. In questo caso, parliamo di un periodo di tre anni con monoposto sempre più veloci, visto che non si può pensare a un totale blocco di sviluppo delle machine in Formula 1. Ci possono essere azioni atte a limitarlo, ma non fermarlo. Potrebbe rivelarsi utile valutare quello che abbiamo sviluppato l'anno scorso, poi abbandonato, in ottica 2020. Oppure fare dei test finalizzati ad un aggiornamento di quelle usate quest'anno. Ma per fare delle sessioni di prova ci serve un calendario e la disponibilità delle squadre a svolgerli. Ora, in assenza di date e luoghi certi, non è possibile fare nessun lavoro di pianificazione. Servirebbe avere un'idea di calendario, anche se non definitiva, e iniziare a fare delle valutazioni su come aggiornare il prodotto attuale. Magari, facendo qualche piccolo up-grade, visto che non ci sarebbe il tempo di effettuare un vero e proprio lavoro di sviluppo: non è possibile realizzare un nuovo prodotto a 13 pollici, non ci sarebbero i tempi e gli spazi. In sintesi, potremmo continuare con il prodotto attuale alzando la pressione. Ciò porterebbe ad avere un po' più di degrado e di over-heating, che i piloti dovranno gestire. Oppure, si potrebbe fare qualche sviluppo ma di entità molto limitata. Avremo dei meeting gestiti dalla FIA per discutere questi argomenti nei prossimi giorni, sia per quel che concerne il regolamento sportivo che quello tecnico. Quindi, tutto è ancora da definire, la situazione è in evoluzione e ogni giorno arriva un'informazione diversa. Già giovedì scorso c'è stato un "technical working group" per iniziare ad affrontare le varie tematiche».

- Quando pensi inizierà il mondiale?

«Un' ipotesi che circolata era di iniziare il fine settimana di Baku, ma su un'altra pista. Personalmente sono un po' scettico su questa possibilità. I vari Paesi sono in fasi diverse nel fronteggiare il problema sanitario. Alcune Nazioni proprio in questi giorni stanno affrontando il picco di contagi. I confini tra Canada e Stati Uniti sono chiusi e mi viene da dire che difficilmente si potrà svolgere a giugno la corsa di Montreal, che per il momento è confermata. Nell'ipotizzare un calendario bisogna andare su basi solide e con i piedi di piombo. Non ha senso discutere un calendario diverso ogni giorno».

- Si è anche parlato di fine settima con due corse. Cosa ne pensi?

«Sto sentendo varie ipotesi, che vanno dalla disputa dei fine settimana di gara in due soli giorni, alla riduzione di prove libere a due corse per week-end. Si è parlato anche di sessioni addizionali per i giovani piloti. In questo momento, c'è un po' di tutto sul tavolo. Fa tutto parte di una sana discussione che può portare ad individuare delle soluzioni. Per noi sarà importante capire quanti pneumatici portare in ogni gara. Adesso spediamo 1.800 pneumatici ogni Gran Premio. Se dovessimo portare il doppio di gomme, dovremmo superare problemi logistici in pista, visto che servirebbero molti più spazi e attrezzature. Ad esempio, in Canada la fitting area è su una chiatta sul fiume. Lo spazio è limitato, ci sarebbero problemi su dove mettere il materiale. Un'ipotesi di calendario con idee di doppie gara andrà incrociata con la realizzabilità dei piani».

- Tornando ai pre-season test, pensi che abbiano prevalso i tatticismi o che i valori emersi siano genuini?

«Ho visto parecchia pre-tattica e diverse strategie. Questo rende difficile valutare accuratamente le reali forze in campo. Ci sono state anche diverse dichiarazioni che possono aver condizionato i giudizi. È difficile fare un bilancio adesso. Inoltre, se il campionato dovesse iniziare tra qualche mese, anche se i team ora sono in fase di shut down, ci sarà del tempo per le squadre di pensare a sviluppi e presentarsi al via del campionato con un pacchetto più evoluto. Quindi, solo quando comincerà il mondiale sapremo realmente come stanno le cose!» ●



Un calendario ancora impossibile

SI PARLA DI DATE, MA IN REALTÀ NON C'È NIENTE DI SICURO E LA SITUAZIONE RESTA FLUIDA E DIFFICILMENTE LEGGIBILE, TOTALMENTE DIPENDENTE DAGLI SVILUPPI DELL'EMERGENZA...

di Alessandro Gargantini

Senza un punto di partenza non si arriverà mai al traguardo. E un calendario di Formula Uno deve avere una testa, un luogo dal quale muoversi. Un riferimento indispensabile per il mondo della massima serie e per Liberty Media, alla presa con una situazione che nessun organizzatore aveva mai sperimentato. In questo momento non c'è certezza, non si riesce a intravvedere dove e quando si riuscirà a far partire questo benedetto mondiale. Senza uno straccio d'idea di calendario, non è possibile alcun lavoro di pianificazione da parte di tutte le scuderie dei partner tecnici. Ci si avventura in analisi, previsioni, piani alternativi, ma ogni piccola certezza finisce costantemente per sgretolarsi davanti al contesto esterno e a una minaccia terribile, il COVID-19, che non ne vuole sapere di mollare la sua presa. Avere un calendario sul quale lavorare è contemporaneamente una priorità e un obiettivo irraggiungibile per tutti in un momento in cui ci si muove in balia di mille incertezze e timori, nella impossibilità di organizzarsi.

Le candidature per l'apertura cadono in sequenza

L'obiettivo di tutti è chiaramente quello di cominciare il prima possibile, anche perché l'equazione sulla quale si regge il Circus è ben nota: più corse significano maggiori introiti per le squadre e per l'ambiente. Dopo la cancellazione della corsa di Montecarlo è arrivata anche quella di Baku, altro circuito cittadino, che alcuni addetti ai lavori avevano indicato come possibile sede dell'apertura stagionale. E la chiusura dei confini tra Canada e Stati Uniti, oltre alla situazione sanitaria, mette sotto scacco anche la corsa di Montreal. Tra pochi giorni dovrebbero iniziare i lavori di allestimento del circuito, ma al momento tutte le attività non indispensabili sono vietati. E quindi non si muove una foglia sulle rive del San Lorenzo.

Troppo ambizioso l'obiettivo d'inizio giugno

In questo momento si lavora su diverse ipotesi, si vorrebbe mantenere come data di partenza quel-



TANTO VALE PRENDERLA IN ALTRO MODO...
I Red Bull Boys spostano la sfida su altri mezzi e in una prospettiva decisamente più giocosa. Per il momento questo è l'unico tipo di corse immaginabili, osservando un metro di distanza tra concorrenti...

la del fine settimana di Baku, partendo però da un tracciato diverso da quello azera. Appare irrealistico al momento pensare a una location in Europa, data la crescente espansione dei contagi nel Vecchio Continente, ma appare altrettanto complicato individuare regioni alternative che possano garantire lo svolgimento della corsa. L'impressione è che sul tavolo ci siano diverse proposte in standby, in assenza di un chiaro segnale di diminuzione del contagio da qualche parte del mondo. Paradossalmente, se pensiamo ai discorsi di qualche mese fa, il posto più sicuro potrebbe essere Shanghai e le prime corse a essere state rinviate potrebbero finire in cima al nuovo calendario.

Un agosto di super lavoro

Tra i punti posti al di sopra di ogni dubbio c'è l'obiettivo di affrontare un mese d'agosto zeppo di Gran Premi concentrati, data la prossimità delle piste, in Europa. Il piccolo circus del DTM, tra i primi a cancellare test e corse, ha stilato un nuovo calendario che prevede la prima tappa stagionale a metà luglio a Norimberga. L'auspico di Liberty Media è di partire ancora prima, ma ci sono poche possibilità che questo sia possibile, anche perché il retrofront dell'ultimo momento in Australia suggerisce un approccio molto più conservativo, anche per evitare ripercussioni negative anche sotto l'aspetto anche reputazionale. Sono poche le possibilità di avere la prima corsa stagionale, o la prima in suolo Europeo, nell'ultimo fine settimana di giugno a Le Castellet. Il nuovo Paul Ricard nato come circuito per test, anche a porte chiuse, si trova in un luogo sufficientemente isolato nel quale limitare l'afflusso del pubblico. Dopo gli ingorghi del 2018, l'anno scorso l'affluenza sulla pista nord provenzale era stata ridotta ai minimi termini.
Se non sarà possibile iniziare a Le Castellet difficile pensare che il mondiale possa correre nel mese successivo a Spielberg, Silverstone e Budapest. La stagione partirebbe dunque a Spa e si chiuderebbe soltanto a ridosso del periodo natalizio.
Sarebbe un campionato composto da una decina di corse, che potrebbe essere rinforzato da qualche novità inattesa, come la disputa di due corse per fine settimana sui circuiti che consentono ai partner tecnici di allestire le strutture necessarie per gestire una doppia corsa. Se così fosse, il COVID-19 avrebbe almeno il merito di aver imposto agli stake-holders di un mondo a volte iper-conservatore come la Formula Uno di trovare un'intesa su argomenti sui quali non era mai stato possibile trovare un accordo.

Liberty Media punta ancora su 15-18 corse

Non nasconde i proprio obiettivi il capo di Liberty Media Chase Carey, pronto comunque a scommettere ancora su un calendario di oltre quindici eventi. «*Ad oggi, nessuno può stabile con certezza quando la situazione migliorerà. Non appena sarà possibile, ci faremo trovare pronti per correre ancora. Sappiamo che potrebbero esserci altri rinvii di date dopo quella di Baku, tuttavia ci attendiamo che quest'estate si possa cominciare con un calendario rivisto di 15-18 corse*». Il sessantaseienne manager americano ha confermato il progetto di recuperare diverse corse ad agosto, grazie all'anticipazione della pausa estiva. «*Le squadre hanno anticipato il loro periodo di chiusura tra la fine di marzo e l'inizio di aprile. Questo ci consentirà di organizzare corse quando normalmente il calendario è fermo. In aggiunta, estenderemo la data della fine della stagione oltre il fine settimana del 27-29 novembre e ci sarà una nuova sequenza delle corse nella seconda parte della stagione rispetto al precedente calendario 2020*».
Si tratta evidentemente di obiettivi di massima, condivisi con la consapevolezza che per almeno un mese e mezzo sarà difficile sbilanciarsi e lavorare su date concrete.
L'auspicio è quello di recuperare il numero maggiore di corse possibile ad agosto e usare i mesi invernali per recuperare date strategiche, come ad esempio Hanoi e che tra qualche mese il COVID-19 sarà soltanto un terribile ricordo. ●



di Paolo Filisetti

Quanto è estrema la Mercedes!

IL DAS È CERTAMENTE UNA SOLUZIONE CHE HA FATTO RUMORE TANTO DA CREARE SENSAZIONE, MA NON È CERTO IL SOLO DETTAGLIO DISCUSSO E VAGLIATO DALLA FEDERAZIONE, IN UN PROGETTO W11 CHE PRESENTA BEN ALTRI PUNTI CONTROVERSI. QUESTI...



Tutti siamo stati colpiti, addirittura abbagliati dal DAS, ovvero dal sitema Dual Axis Steering, che dai test di Barcellona abbiamo dipinto come "l'arma segreta" della Mercedes, simbolo della capacità innovativa e di sfruttamento millimetrico del regolamento tecnico da parte dei tecnici di Brackley. Non che, in quanto scritto non sussista alcun elemento di verità, tutt'altro. Ma nonostante questo dispositivo, permane tutta la priorità dei team avversari a livello di comprensione del suo funzionamento ed efficacia. E, soprattutto, di contrasto, c'è la Red Bull schierata in prima linea tra coloro che lo ritengono illegale; altri dettagli della monoposto di Hamilton e Bottas sono decisamente ancora più estremi e senza alcun dubbio oltre i limiti sanciti dal regolamento. Se già a Melbourne le prese d'aria triangolari posteriori, che si estendevano a livello del bracket, eccedendo la misura massima in altezza consentita di 160mm, è ora l'avantreno che merita un'attenta osservazione. Nello specifico, nei test svolti al Montmelò, è stato possibile rilevare come Mercedes abbia provato due diverse versioni di campane/flange porta disco anteriori. Nello specifico, si aveva una versione caratterizzata da una presenza abnorme di fori, di diversa sezione e con un posizionamento capillarmente studiato sulla campana porta disco. L'impressione è che il numero dei fori non si giustifichi, come sosterrebbero i tecnici Mercedes, con un alleggerimento di questi elementi per ridurre le masse non sospese. Più logico che si tratti di una minuziosa realizzazione di canali di ventilazione per generare, con la rotazione delle ruote, un'efficace estrazione del flusso d'aria, all'esterno delle ruote, sfruttando la sezione più vicina al mozzo ruota. Questo di fatto, pare uno scaltro aggiramento della regola che vieta i mozzi ruota soffiati che erano stati sino a due anni fa magistralmente sfruttati prima da Red Bull e poi da Ferrari. Il preciso indirizzamento dei flussi, aspirati all'esterno, attraverso le complesse prese d'aria dei freni che caratterizzano la Mercedes W11, ha indubbi benefici a livello di gestione dei flussi diretti verso il retrotreno, con un tangibile incremento dell'efficienza del diffusore. La valenza aerodinamica di tale soluzione è dunque rilevante, ergo pare evidente quanto le flange forate della W11, possano essere considerate "parti aerodinamiche in movimento", contravvenendo al regolamento tecnico che le vieta espressamente. È indubbio che l'attenzione degli avversari già abbia posto particolare attenzione su questi dettagli, e che solo l'attuale stop alle gare abbia per ora impedito l'inoltro di proteste formali, sebbene, da nostre fonti, emerge che richieste di chiarimento siano già state inoltrate alla FIA. Nessuna risposta, al momento, ergo nessuna direttiva che ne vieti ad oggi il suo utilizzo. Riteniamo però che sviluppi in tal senso potranno esserci a breve, animando questa lunga, innaturale attesa, prima che il Mondiale 2020 abbia finalmente inizio. ●

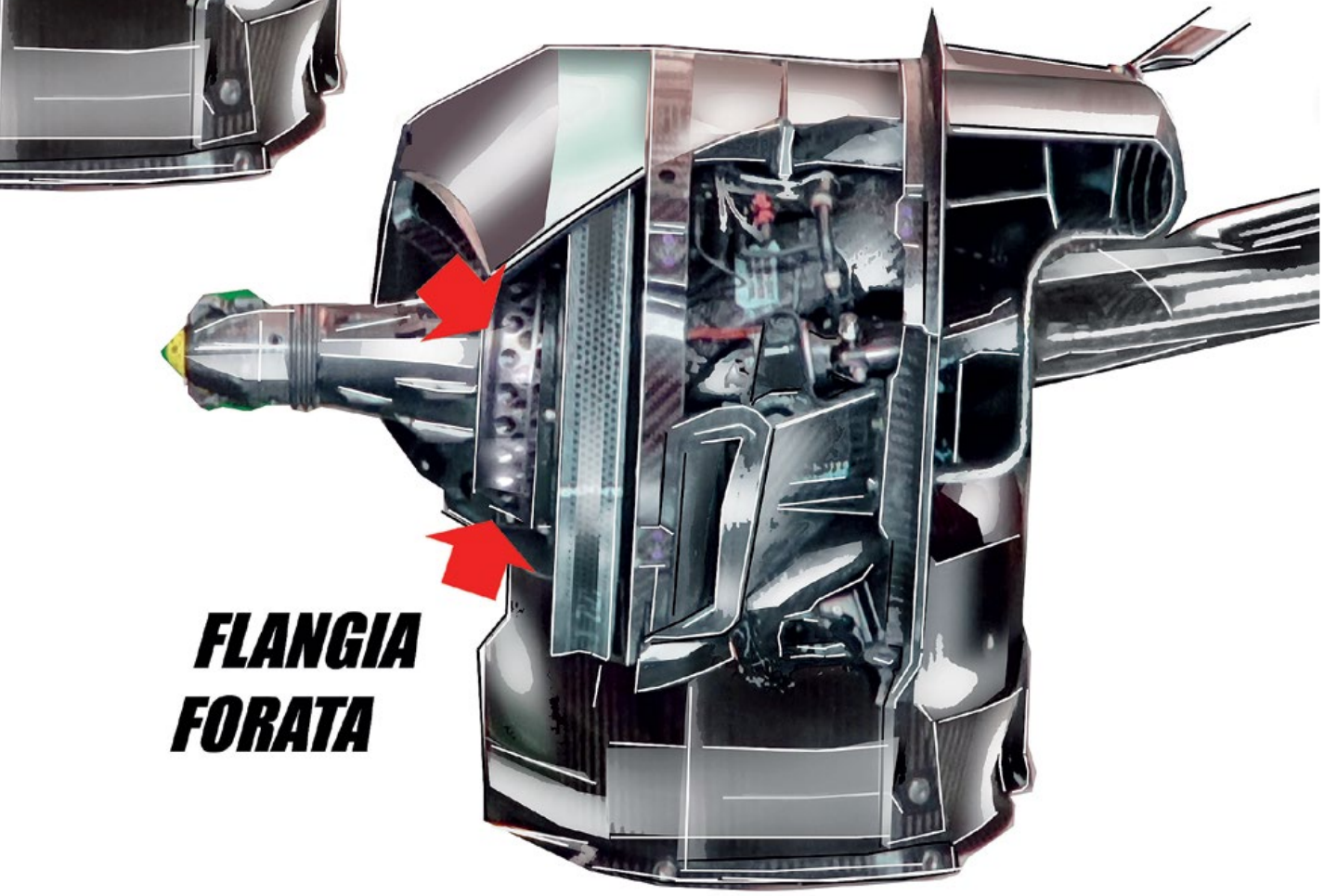


LA DIFFERENZA CON LA FLANGIA PIENA

PALESE LA DIFFERENZA CON LA VERSIONE PIENA, COMPLETAMENTE PRIVA DI FORI, COME SI PUÒ NOTARE IN QUESTE DUE FOTO. DI FATTO, IN QUESTO CASO SI TRATTA DI UN ELEMENTO ESTREMAMENTE CONVENZIONALE, COME SULLE MONOPOSTO AVVERSARIE

QUELLA FLANGIA PORTADISCO FORATA

NEL DISEGNO SI NOTA LA FLANGIA PORTA DISCO FORATA, CARATTERIZZATA DA UNA DISTRIBUZIONE RADIALE STUDIATA NEI DETTAGLI DEI FORI, CHE I TECNICI DI BRACKLEY DEFINISCONO DI SEMPLICE ALLEGGERIMENTO DELLA FLANGIA. EVIDENTE LA LORO FUNZIONE DI ESTRAZIONE DELL'ARIA DALLA ZONA PROSSIMA AL MOZZO RUOTA ALLEGGERIMENTO.



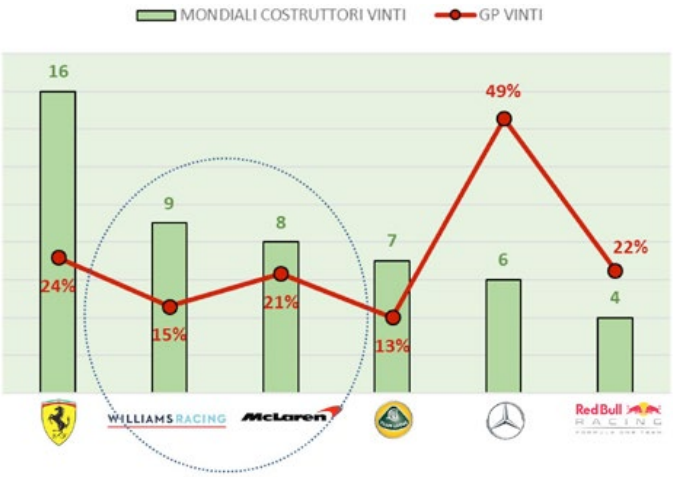


di Giorgio Ferro

Viaggio nella crisi delle ex **regine**

HANNO SCRITTO PAGINE DELLA STORIA DELLA FORMULA UNO MA DA TEMPO WILLIAMS E McLAREN HANNO FINITO L'INCHIOSTRO. SCOPRIAMO PERCHÉ

Insieme fanno 17 titoli Mondiali Costruttori. Nove la Williams e otto la McLaren. Meglio di loro ha fatto solo la Ferrari che ne ha vinti sedici da sola. Numeri che stanno a significare che nel 27% delle edizioni fin qui disputate hanno vinto loro. E per 19 volte i loro piloti hanno conquistato negli anni la corona mondiale, vincendo complessivamente il 36% dei Gp disputati. Nomi che hanno fatto la Storia di questo sport come Lauda, Senna e Prost sono passati da loro. E poi Mansell, Piquet, Hakkinen e altri top driver. Statistiche impressionanti. Eppure sono più di vent'anni che McLaren e Williams non vincono un Mondiale Costruttori. Hanno scritto tante pagine della Storia della F1. Ma da tempo hanno finito l'inchiostro...



Williams e McLaren sono ormai da considerarsi due nobili decadute. Da troppi anni sono lo sbiadito ricordo dei fasti che hanno rappresentato. Sono rimaste le coppe, le fotografie, i ricordi di chi c'era o ha visto. Il resto – il sistema organizzato di competenze che alimenta le vittorie, o perlomeno la competitività – non c'è più. Si sono succeduti manager, tecnici, sponsor che hanno foraggiato budget più o meno corposi. Qualche barlume di recupero, qua e là. Ma la sostanza è che i risultati non sono più arrivati. Perlomeno quelli che illuminano la Storia, quelli che poi rimangono nel tempo. E non stiamo nemmeno parlando di queste ultime stagioni in cui la Mercedes ha fatto il bello ed il cattivo tempo… No, la crisi di McLaren e Williams è iniziata ben prima. E comunque, se facciamo mente locale, le due storie sportive hanno molti tratti comuni ma pure sostanziali differenze. Soprattutto attuali. Partiamo dalla McLaren, focalizzando la nostra attenzione agli ultimi trentacinque anni. Una cavalcata fantastica nella seconda metà degli anni Ottanta e inizio Novanta la conduce per ben sei volte sulla vetta del mondo e per quattro anni sul secondo gradino del podio. Dieci anni con un rendimento micidiale. Erano gli anni di Lauda, Prost e Senna e non ce n'era per nessuno. Gli anni in cui la McLaren ha vinto con il motore turbo Porsche e, in perfetta continuità, anche col propulsore Honda, turbo prima e aspirato poi. Soprattutto erano gli anni di Ron Dennis, sotto la cui guida il team di Woking è diventato il riferimento assoluto per telaistica e aerodinamica. E l'obiettivo ambito contemporaneamente da tutti. Piloti, tecnici, sponsor e costruttori di motori. Perla di quel decennio è la stagione sportiva 1988 che vede la McLaren – equipaggiata per la prima volta dal V6 turbo Honda – accaparrarsi tutte le vittorie con i suoi piloti Prost e Senna, lasciando ai rivali di Maranello soltanto la simbolica Monza nei giorni appena seguenti la scomparsa di Enzo Ferrari. La partnership McLaren-Marlboro-Honda si porta a casa quattro Mondiali Costruttori e Piloti consecutivi scrivendo la Storia della F.1. La fine di quel ciclo apre però, di fatto, la porta ad un primo scivolamento sportivo verso lidi molto meno luminosi. Nel '93 infatti Dennis si vede costretto a rimediare all'abbandono della Honda accordandosi prima con Cosworth e poi con Peugeot, fornitori di motorizzazioni però entrambe poco brillanti e perdipiù poco affidabili. Una parentesi dimenticata subito grazie alla lunghissima e promettente collaborazione con la Mercedes, che inizia nel 1995 e dura una ventina d'anni in cui, per un po', la McLaren rimane in qualche modo competitiva, piazzandosi come secondo o terzo team a qualche decina di punti dai leader. Che però in quegli anni si chiamano Michael Schumacher e Ferrari. "Quella" Ferrari… Ed ecco che di Mondiali Costruttori a Woking ne arrivano solo due, di cui uno (nel 2007) cancellato dalla famosa "spy-story".
Di fatto il 2008 – quando il giovane Hamilton si porta a casa il titolo mondiale Piloti – rimane l'ultima fiammata di un cammino glorioso. Poi il buio. Per la prima volta dopo 32 anni, il 2009 si chiude per la Mc Laren senza nemmeno un podio, il peggior risultato da più di vent'anni. Ma, come detto, è solo l'inizio. Perché dopo è andata ancora peggio, come ricordiamo bene trattandosi di anni recenti. Un crollo irrefrenabile.

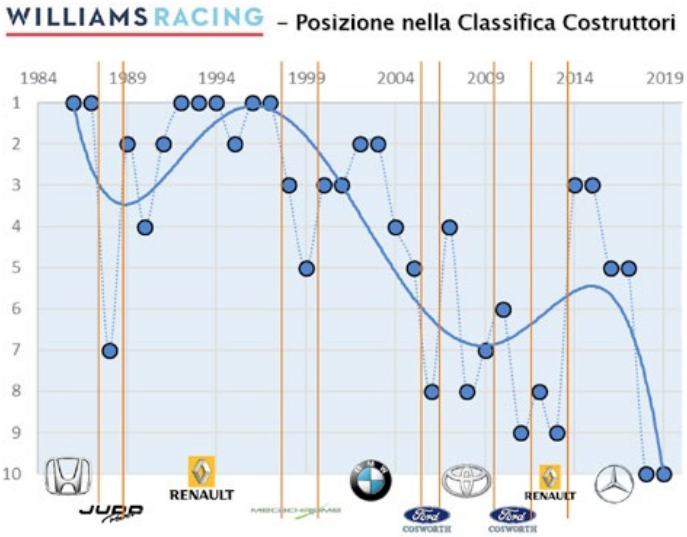


La rivoluzione regolamentare delle power-unit ibride – pur iniziata nel loro caso col supporto dei migliori tecnicamente (la Mercedes) – relega le McLaren nelle retrovie. Nonostante l'ingaggio di un top driver come Fernando Alonso. Il trend negativo era già stato innescato ben prima delle motorizzazioni ibride ed evidentemente le responsabilità non sono da addebitare solamente ai motoristi. Anche se la partnership con Honda – messa a punto per rivivere i fasti gloriosi di trent'anni prima – è un vero e proprio disastro tecnico-sportivo che getta la McLaren davvero in fondo al gruppo. Questione di competenze e soprattutto di struttura organizzativa che a Woking è stata ribaltata più volte negli anni con un turnover repentino di manager e tecnici anche di buona reputazione.

Un crollo infinito che però – attenzione – sembra essere sul punto di terminare, anche grazie all'arrivo di un direttore tecnico ad altissimo potenziale come l'ex Porsche Andreas Seidl. C'è stata una poderosa inversione di tendenza e la luce in fondo al tunnel in cui si sono infilati più di dieci anni fa in McLaren sembra essere davvero lì, a un tiro di schioppo. Nel 2019 hanno dimostrato di aver riconquistato una buona solidità tecnica, tornando ad essere la quarta forza in pista. Ed i test di Barcellona di qualche settimana fa – pur con tutti i punti interrogativi tipici degli allenamenti invernali – hanno lasciato intravvedere qualche ulteriore passo in avanti che potrebbe anche lasciar presagire la conquista di più di un podio nella stagione che, prima o poi, inizierà. Insomma, la nobile decaduta si è rifatta finalmente il trucco e sembra essere nuovamente pronta ad aggiornare l'argenteria nelle bacheche.

E la Williams? Beh, non è che a Grove – a soli 60 chilometri da Woking – si sia respirata un'aria più serena e frizzante. Anzi. In questi ultimi trent'anni di F.1 la Williams ha sicuramente attraversato un cammino ancora più accidentato di quello della McLaren. Parecchi alti e bassi, ripetuti negli anni. In ogni caso, anche loro come la McLaren sono più di vent'anni che non portano a casa qualcosa di sostanzioso. Gli ultimi titoli – sia Costruttori che Piloti, con Jacques Villeneuve – risalgono addirittura al 1997. Poi stop. Solo un susseguirsi di periodi di transizione – o, se volete essere più crudi, di cadute – alternati a tentativi di rinascita. Prima col supporto motoristico della BMW, poi della Toyota e infine della Mercedes con le power-unit ibride che tutt'ora equipaggiano le bianche vetture di sir Frank.

Ecco, ciò che ha del clamoroso è proprio quest'ultimo periodo storico in cui la Williams è passata, in soli cinque anni, da essere la terza forza del Mondiale a chiudere tristemente il gruppo. Ben lontana dai penultimi. Tutto ciò pur montando la power-unit Campione del Mondo. E sottraendo alla corazzata Mercedes, all'inizio del 2017, anche Paddy Lowe con il compito di riportare tecnicamente la Williams ai fasti del passato. Invece… Tuttavia, la lettura "positiva" dei numeri di questo trentennio di Storia ed il loro trend ci dicono che, forse, da quelle parti il peggio è passato. Le nobili decadute sembrano finalmente essere uscite dagli scantinati. Perlomeno una, di sicuro. La Mc Laren sta tornando e, l'abbiamo detto, lotterà ragionevolmente per le prime file. Diciamo che a tutt'oggi è la Williams ad essere ancora indietro anche se – sempre interpretando i deboli segnali dei test di Barcellona – sembrerebbe aver agganciato il gruppo che l'ha preceduta, e di molto, in queste ultime stagioni. Nel prossimo Mondiale 2020, forse, farà meno brutte figure. E, forse, si giocherà magari anche qualche passaggio in Q2.



Una risalita che sarà comunque ancora lunga per entrambe, soprattutto se pensiamo a risultati di valore assoluto. Ed allora le storie di McLaren e Williams ci insegnano che la ricostruzione di una squadra di competenze non è mai impresa banale e non si completa in un batter d'occhio. Quando perdi qualche pezzo, è difficile mantenere alto il tasso tecnico e coesivo. E poi, quando tocchi il fondo, è molto complicato risalire. Ma le loro turbolenze organizzative di quest'ultimo trentennio stanno anche a significare che un uomo solo non è mai risolutivo delle problematiche complessive se non è supportato da un pool coeso e preparato. Anche se ha una professionalità riconosciuta di leader alle spalle, il rischio è quello di fare l'ammiraglio di una zattera. E come si vede bene dall'arretramento progressivo nel ranking mondiale, sia McLaren che Williams si sono via via trasformate da scintillanti navi da crociera in zattere traballanti sulle quali a volte, per esigenze di budget, sono stati fatti salire anche piloti di scarsa esperienza che non hanno sicuramente facilitato la rinascita. Anche se, essendo come sappiamo gli attori finali di un progetto complessivo, non possono certo essere ritenuti colpevoli di un fallimento che ha a monte le sue cause. ●





"Piedone" incita l'Italia!

LA LEGGENDA DELLE CORSE CHIAMA DALLA PENNSYLVANIA, MANDA UN ABBRACCIO A TUTTI GLI SPORTIVI, DÀ QUALCHE CONSIGLIO E INVITA A PENSARE ALLA LUCE IN FONDO AL TUNNEL

di Mario Donnini

È la telefonata più bella e sorprendente che ho ricevuto in vita mia. Sul display del cellulare, nel pigro pomeriggio di un'altra domenica senza corse, vissuto, come tutti, rigorosamente ai domiciliari, compaiono un nome e un cognome, accompagnati dalla scossa insistente del vibracall: MARIO ANDRETTI. Il resto eccolo.

«*Pronto, come stai? Ti chiamo dalla mia casa di Nazareth, in Pennsylvania. Sono molto, molto preoccupato e principalmente per voi, in Italia. Seguo gli eventi, vedo le immagini, ascolto i dati e le novità e mi sento letteralmente sgomento. Non avrei mai vensato di vedere una situazione del genere, in vita mia... E Autosprint? Come fate? Riuscite ad andare avanti? Ma come, dove? Ciascuno da casa sua?*».

Signore e signori, questo è un campione del mondo e un eroe di universi agonistici tra i più differenti, perfino in varie epoche, ma lo è anche di cuore. Di classe e, soprattutto, di vita.

Empatico, sensibile, toccante, dotato a ottanta anni appena compiuti di un'energia e di una voglia di testimoniare i suoi sentimenti che ancora, anzi, adesso più che mai, fanno scuola a livelli altissimi.

«*Tutto è iniziato per me mentre ero a St. Petersburg* - racconta Mario -, *per l'apertura del campionato Indycar. Come sempre ero pronto con la mia biposto a far provare il brivido della velocità ad almeno una quarantina di fortunati spettatori, che erano già tutti in fila, quando è arrivato l'ordine di smobilitare tutto, perché il programma del weekend era completamente cancellato. La decisione della F.1, che ha bloccato il Gp d'Australia fermando anche il campionato, è una scelta importante, netta, che non può certo essere ignorata e che andava condivisa. Per quanto mi riguarda, ho immeditamente annullato tutti i miei impegni, ritirandomi in casa*».

> *MI FA MALE AL CUORE PENSARE CHE DA RAGAZZO HO VISTO L'ITALIA SOTTO LE BOMBE E ORA LA RITROVO SOTTOPOSTA ALLA TORTURA DI QUESTO VIRUS*
>
> MARIO ANDRETTI

- E per quanto riguarda il resto della tua famiglia? Tua figlia ti è materialmente vicina, ma Michael e Jeff?

«*Jeff è sposato in Arizona ed è lontano ma nello stesso tempo fortunatamente si trova totalmente fuori dai problemi. Quanto a Michael, tutto a posto, ma per lui in questo momento il gran danno è economico, perché in IndyCar ha un team di cinque macchine del tutto fermo, il suo impegno in Formula E è pure bloccato e anche il programma che ha in Australia per ora è congelato. No, anche da questo punto di vista non è una bella cosa, ma i veri problemi ovviamente sono ben*



altri e riguardano le tantissime persone che soffrono, che rischiano la vita e gli sfortunati che la perdono...».

- Certo che anche negli Stati Uniti, dopo un primo momento di sorpresa, l'allarme Covid-19 è arrivato eccome. Quale effetto ti fa, per esempio, per la prima volta da quando sei negli Usa, pensare alla Indy 500 addirittura in forse?

«Il mondo delle corse Usa ha lanciato un messaggio molto chiaro: accettiamo di fermarci, ma non ci arrendiamo. Stiamo fermi e buoni ma pensiamo al futuro. Per questo lo stesso Roger Penske ha detto chiaro che farà disputare la Indy 500 il 23 agosto o perfino nel mese di novembre, pur di salvare l'edizione 2020 e la continuità della classicissima dell'Indiana. Questo ti dà l'esatta misura dello spirito che contraddistingue un po' tutti noi. Ma non ti nego che ciò è davvero secondario, in questo momento, perché il mio pensiero corre in special modo all'Italia, a ciò che state passando e vivendo. Quello conta, il resto, sul piano sportivo, prima o poi si aggiusterà».

- Vuoi dire qualcosa agli appassionati e a tutti gli italiani, vero?

«Si, esatto, ci tengo molto. Senti, io ho lasciato l'Italia da ragazzo e prima l'avevo vissuta nel terrore, sotto le bombe. E anche questo del Covid-19, ora, sembra tanto un bombardamento. Il nemico non puoi vederlo, ti colpisce all'improvviso, sceglie a caso e tu sai solo che puoi restarne vittima. Per me, quasi settant'anni dopo, pensare che la mia cara Italia sta ancora una volta sopportando questo è terribile, è una cosa che mi fa male al cuore. Ma sappiate che ora i rifugi ci sono e sono anche i più belli e accoglienti che potevate sperare: sono le vostre case, a differenza d'allora, i posti più sicuri. E restateci sempre o il più possibile, esattamente come io sto facendo nella mia. E nel salutare tutti, voglio anche aggiungere un'altra cosa cui tengo immensamente e sulla quale invito gli italiani a pensare. Immaginiamo un uragano, un tifone, una manifestazione terribile della natura che sta colpendo la cara Italia e non solo l'Italia. Ebbene, io vi dico che dovete paragonarlo a un orrendo temporale, a una terrificante mareggiata, che però lascerà il posto a un sole bellissimo. Un sereno che adesso invochiamo tutti e che poi, quando arriverà, sapremo apprezzare come non mai. Saluta a nome mio tutti gli sportivi italiani e i loro cari, saluta l'Italia, io abbraccio tutti e penso e spero solo al giorno in cui il sole per tutti noi tornerà a splendere». ●

UN EROE DALL'IDENTITÀ ITALIANISSIMA

Sopra, Mario Andretti con la Ferrari 126 C2 al Gp d'Italia a Monza 1982, nel giorno della pole più famosa nella sua carriera. Nell'altra pagina, è in un'immagine recente

Merzario ci sprona!

UNO DEI PIÙ AMATI CAVALIERI DEL RISCHIO CONFRONTA IL PERICOLO CORONAVIRUS CON LE PROVE SUPERATE IN CARRIERA. POI ANALIZZA LA SITUAZIONE ANCHE IN CHIAVE FORMULA UNO, DICENDO LA SUA SUI PROSSIMI SVILUPPI



di Mario Donnini

Arturo Merzario e il Covid-19. L'interrogativo è profondo, dovuto, eroico e anche un pizzico romantico. Come vive uno dei grandi Cavalieri del Rischio degli anni ruggenti l'esperienza di questi giorni, pure lui tappato in casa, per evitare il contagio? Da campione, da eterno pilota e, soprattutto, da uomo e soldato di tutte le guerre? A lui le risposte.

«*Sinceramente proprio non avrei mai pensato di assistere a un'epidemia, a un evento così drammatico e imponente a livello planetario* - attacca il fantino -, *capace di coinvolgere tutto e tutti, dall'Oriente all'Occidente. Certo, non siamo più di fronte alle epidemie subìte come in passato, perché stavolta c'è tecnologia ad alto livello e anche, aggiungo, la qualità e il coraggio meraviglioso e iperprofessionale di medici e paramedici, i veri e nuovi Cavalieri del Rischio. Quindi siamo di fronte a una realtà che sembra più gestibile, rispetto alle antiche epidemie bibliche o manzoniane, anche se in un lasso di tempo molto, molto lungo, rispetto alle nostre speranze*».

- Ecco, a proposito di Rischio. Tu incarni da quasi sessant'anni una delle figure più coraggiose e emblematiche, dalla Targa al Mugello stradale, passando per la Nordschleife. Come vivi l'attacco del Covid-19?

«*Guarda, sinceramente io sono un veterano e un simbolo del rischio calcolato. Ecco, quello mi può star bene. Tanta gente sa stare a quel gioco, perfino il meccanico che opera con la macchina sul ponte sa che se si rompe tutto quella roba può cadergli addosso, facendogli assai male. Ma è tutto rispondente a percentuali accettabili di rischio. In questo caso no. Con Covid-19 di calcolato non c'è nulla. Se ti prende, non lo eviti. E decide lui, non puoi farci niente. Ti può arrivare non sai da chi. Se sei fortunato, lo combatti con l'età e gli anticorpi giusti, sennò sono guai e molto amari. Ci caschi dentro*».

- Tu, personalmente, Arturo, come ti fai coraggio?

«*Evitando il panico e reagendo a modo mio. Ma non certo come fanno certi deficienti, che vanno in giro comportandosi da pirla. La verità è che più ce ne stiamo fermi e buoni, più evitiamo contatti, meno ci si muove e meglio è. E il coronavuris prima termina, ma...*».

- Ma?

«*Ma tanti, anche a Milano ma non solo a Milano, non hanno capito nulla, hanno scambiato l'emergenza drammatica per una vacanza inaspettata e ne hanno approfittato in modo folle e colpevole per andare al mare, in montagna, per fare carnevale o andare verso sud. E poi il casino vero è arrivato. Dai, il sindaco di Messina ha ragione. Forse bisognava capirlo prima, il problema, e blindare tutto con un mese di anticipo ma col senno di poi è agevole ragionare... Vedi, mentre parlo con te sono a Coronaredo, in fondo a San Siro, presso Milano, e sento passare macchine su macchine. Ma chi cavolo è? Dove cavolaccio va, tutta questa gente?*».

ETERNO PILOTA DI CLASSE E CORAGGIO
In alto, Arturo Merzario in passerella alla festa Ferrari dello scorso anno a Milano e, nell'altra pagina, premiato nel 1976 con Ertl e Lunger per il salvataggio di Niki Lauda dalle fiamme dell'incidente al Gp di Germania di quell'anno





- Hai affrontato il rogo del Nurburgring salvando Lauda e ora assisti al dramma del coronavirus in Italia e nel mondo. Cosa dici, in proposito?

«Che era nettamente più approcciabile e preferibile il rogo della Nordschleife, che io ho affrontato per salvare Niki Lauda, in quanto sapevi come e quando cominciava e anche fino a dove arrivava e quando sarebbe finito, riuscendo a valutare il pericolo. Adesso, invece, questo non lo sappiamo, non lo gestiamo. E, tra le tante cose insopportabili, è una cosa che si aggiunge e che fa la differenza. Io penso che questo pasticcio ci metterà un paio d'anni a terminare, a livello mondiale. Anche il premier britannico, che faceva tanto il figo e l'indifferente, adesso sta ingranando la marcia indietro, sta iniziando a inginocchiarsi...».

- E in F.1?

«La vedo sinceramente molto dura. Forse, se tutto va di lusso, si parla di ricorrere a fine giugno, ma io dico più realisticamente che potrebbe avvenire come minimo da settembre in poi. Prima non si potrà fare nulla. Perché questo è un problema globale e Covid-19 è la terza guerra mondiale, c'è poco da fare, e si estenderà dall'artide all'antartide. Io ero poco più che neonato, ma posso dire che rimpiango i vantaggi che si avevano nei bombardamenti della seconda guerra mondiale, perché almeno lì ti avvisavano con le sirene e scendevi in cantina. Qui quando arriva il pericolo vero non ti avvisa nessuno, ti prendi tutto in faccia, senza saperlo».

> ***FORSE LA COSA PIÙ REALISTICA È PENSARE A UN RITORNO IN SICUREZZA DEI GRAN PREMI DI FORMULA UNO, CHE SONO EVENTI GLOBALI, SOLO DAL MESE DI SETTEMBRE IN POI, MA CI VUOLE TANTA CAUTELA***
>
> ARTURO MERZARIO

- E cosa pensi di quello che è accaduto e non è accaduto alla F.1, a Melbourne?

«Il Circus ha giocato un po' d'azzardo, scommettendo sul fatto che si fosse davanti a un problema particolare, circoscrivibile e temporaneo. Poi si sono accorti che ora dopo ora la situazione era ben diversa e che c'era un focolaio anche all'interno di un team. E il rischio era anche a bordo pista, anzi, l'avevano portato loro, con un uomo McLaren positivo... Quindi, c'è poco da fare, quelli della F.1 si sono visti sconfitti su tutta la linea. Ma è facile ragionare e fare i conti adesso, che la nostra mentalità è cambiata nel giro di pochi giorni... E sai chi mi preoccupa?».

- Prego, dillo pure.

«Lascia stare i disastri in borsa, che tanto parliamo delle solite dieci famiglie straricche sfondate che, se perdono di qua, vincono di là. No, ho paura e pena per i piccoli artigiani, per i soggetti economicamente più vulnerabili, per quelle piccole aziende, molte delle quali rischiano il fallimento... Oltre, ovvio, alla pena immensa che provo nel profondo per chi soffre davvero, per i soggetti fisicamente e anagraficamente deboli, che sono le vittime principali di questa terribile situazione. A loro va il mio pensiero, di tutto cuore».

- Cosa auspichi, Arturo?

«Quando tutto sarà finito, spero in un nuovo piano Marshall, che permetta all'Europa di rialzarsi».

- Senti, vecchia roccia, hai debuttato in corsa nel 1961 e da allora non hai mai annunciato il ritiro. Questa situazione forse ti sta suggerendo di smettere per sempre con le corse?

«Ma, dico, scherziamo? Altroché, sono incazzato nero! Ho dovuto annullare tutti i miei programmi dopo aver fatto l'evento FCA a St. Moritz per l'Alfa Romeo Stelvio. Dovevo partecipare a un bellissimo ricordo dedicato a Niki Lauda, il 20 maggio al Nurburgring, quale contorno della 24 Ore VLN, invece è saltato. Ora non sono col morale a pezzi, ma, al contrario, mi sento combattivo e arrabbiato ma in positivo. Si combatte casa per casa, restando in casa. Quanto alle corse, quando tutto tornerà tranquillo, io tornerò, torneremo e tutti lì, in pista, ci rivedremo!». ●

Dentro lo stop totale



ANDIAMO A SCOPRIRE COME HANNO REAGITO LE VARIE CATEGORIE DEL MOTORSPORT AL DILAGARE ESPONENZIALE DEL CORONAVIRUS. SOLO POCHI HANNO GIOCATO D'ANTICIPO

di Massimo Costa

Come hanno reagito le varie categorie del motorsport al dilagare esponenziale del Covid-19? C'è chi ha cercato di voltarsi dall'altra parte fino all'ultimo momento, vedi FIA e Liberty Media per la F.1 o la Indycar, e chi invece ha previsto con anticipo quel che sarebbe accaduto, leggi Stephane Ratel, che con la sua SRO ha gettato le basi per la cancellazione del primo evento stagionale a Monza del GT World Challenge Europe, addirittura il 26 febbraio.

Formula Uno

Come non volersi arrendere all'evidenza dei fatti, Liberty Media e F.1, cancellano o posticipano di giorno in giorno gli eventi in calendario. Con maggiore accortezza e visione, si sarebbe dovuto evitare di mandare le dieci squadre del Mondiale a Melbourne, rimediando una figuraccia mai vista prima. E proprio in Australia, è stato deciso di posticipare il Bahrain (22 marzo) e il Vietnam (5 aprile). Chissà perché, si intravvedeva nel Gp di Olanda del 3 maggio, la possibile partenza della serie, senza tener conto che nei Paesi del centro e nord Europa il Covid-19 sarebbe arrivato successivamente all'Italia. Lo si è capito il 19 marzo quando tutte le gare europee previste nel mese di maggio sono state annullate, Olanda e Spagna, mentre Monaco è stata cancellata. Si è quindi spostato in avanti di due settimane l'avvio del Mondiale, a Baku. Ma cosa sarebbe cambiato in 15 giorni? Nulla. E difatti, il 23 marzo è stato posticipato anche il Gp di Azerbaijan. Ragionando come Liberty Media e FIA stanno facendo, la



F.1 dovrebbe accendere i motori il 14 giugno a Montreal. Difficile, così come appare improbabile che si possa svolgere il Gp di Francia a fine giugno. Forse, si potrebbe tentare l'avvio in Ungheria, la prima settimana di agosto. Ma come ha detto Brown della McLaren, siamo nelle mani del Covid-19.

Formula 2/Formula 3

I due campionati vanno a braccetto con la F.1 e di conseguenza ne stanno subendo i rinvii. A parte il Bahrain e Abu Dhabi (quest'ultimo solo per la F.2), le due categorie si disputano in Europa, quindi sono ferme almeno fino alla conclusione del mese di giugno, quando è in calendario Le Castellet. Ma come detto sopra, appare improbabile riuscire a disputare tale evento. Ci si chiede se F.2 e F.3, in via del tutto straordinaria, potranno liberarsi della F.1 per recuperare da sole gli appuntamenti che potrebbero saltare. Ipotesi molto difficile da attuare, ma non impossibile. Intanto, per la F.2 ci sarà una tappa in meno considerando la cancellazione di Monaco, dove invece non era prevista la F.3. Le due serie erano riuscite a disputare i test pre campionato in Bahrain dall'1 al 3 marzo. Si era già in piena emergenza Coronavirus, quanto meno in Italia. Il circuito di Sakhir avrebbe dovuto ospitare la prima prova 2020 il weekend del 22 marzo. I team avevano lasciato il materiale in Bahrain, ma per tanti componenti delle squadre, tornare in Europa è stato molto complicato. Per non trovarsi bloccati in Italia per l'eventuale ritorno in Bahrain per disputare le gare, la italiana Trident per esempio, aveva preferito tenere tutti i suoi uomini a Sakhir per ben due settimane. Cosa poi rivelatasi inutile.

IndyCar

Negli USA il Covid-19 appariva qualcosa di molto lontano tanto che il presidente Donald Trump aveva bollato il pericolo del virus come una fake news dei democratici. Questa linea è stata seguita dagli organizzatori della IndyCar. Il 9 marzo, Mark Miles, CEO della categoria, aveva dichiarato che tutte le gare in programma si sarebbero tranquillamente disputate. Il 12 marzo, è stata presa la decisione di far svolgere la 1ª prova di St. Petersburg del 15 marzo a porte chiuse, favoriti dal fatto che il tracciato è lontano dalla città. Dopo 24 ore, la IndyCar comunicava che il 2° evento 2020 in calendario a Long Beach veniva posticipato perché porta sempre molto pubblico. Neanche mezza giornata, ed ecco che Miles annuncia l'annullamento della gara di apertura di St.Petersburg, quella di Barber del 5 aprile e di Austin del 26 aprile, oltre ovviamente a Long Beach. Per il prosieguo della stagione, tutto tace per il momento. Il terrore è quello di dover cancellare la 500 Miglia di Indianapolis del 24 maggio, la corsa più importante dell'anno, cosa più che probabile. Il 9 maggio, sempre a Indianapolis, ma sul tracciato stradale e prima della mitica corsa su ovale, è prevista un'altra prova IndyCar. Poi, Detroit il 31 maggio, Fort Worth il 6 giugno...

RINVII PROVVIDENZIALI

Fino a pochi giorni dal via il Mondiale di Formula Uno e la IndyCar pareva dovessero davvero disputarsi. Solo alla vigilia è stato deciso provvidenzialmente di annullare gli eventi in programma a Melbourne e a Austin. In quel week end ad andare in scena è stato il Rally del Messico, ultima corsa svoltasi nel mondo ora alle prese con un nemico terribile e invisibile

Super Formula/Super GT

In Giappone, il Super GT è riuscito a disputare i test collettivi di Okayama del 14-15 marzo, ma la prima prova del campionato, in programma proprio a Okayama il 12 aprile, è stata rinviata. La seconda tappa della stagione è prevista al Fuji per lunedì 4 maggio, giorno festivo in Giappone. Per il momento gli organizzatori della serie dicono che stanno valutando la situazione. La Super Formula, invece, ha annullato la prima gara 2020 a Suzuka il 5 aprile e la seconda del Fuji del 19 aprile. Saltati anche i test collettivi pre campionato del 9-10 marzo a Suzuka, ma quelli del Fuji del 24-25 marzo si sono normalmente disputati nonostante l'imbarazzo dei piloti non giapponesi. Il campione Cassidy si è fatto portavoce ed ha affermato che non si sentiva a suo agio: *«Non vorrei che questo Paese fosse ingenuo»*. Per il terzo round di Okayama del 17 maggio, si vedrà.

Formula E

La serie elettrica è stata duramente colpita dal Covid-19. Dopo la gara di Marrakech del 29 febbraio, tutto si è fermato. Sono state cancellati i round di Sanya del 22 marzo, Roma del 4 aprile, Parigi 18 aprile, Seoul 3 maggio e Giacarta 6 giugno. Probabilmente sarà annullata anche la gara di Berlino del 21 giugno. Rimangono New York l'11 luglio e Londra il 26 luglio. Nessuno lo vuol dire, ma la sensazione è che la stagione salterà. Non correndo su



tracciati permanenti, ma su cittadini, per motivi logistici sarà molto complicato riuscire a recuperare tutti gli eventi per il momento cancellati. Come del resto accaduto per Montecarlo F.1.

Formula Eurocup Renault

La serie propedeutica della Casa francese è riuscita a far disputare ai propri team i primi test collettivi di Valencia dell'11-12 marzo. Un azzardo, senza dubbio. Dopo quelle due giornate ne erano previste altrettante a Barcellona il 14-15 marzo. Le squadre, finite le prove di Valencia, nella serata del 12 si sono dirette verso Montmelò (la cittadina che ospita il circuito), a tre ore di distanza di autostrada. Ma la sera del 13 marzo, il governo spagnolo, capita la gravità della situazione nel Paese, ha deciso di chiudere tutte le attività sportive e di conseguenza l'autodromo catalano ha "respinto" le 9 squadre. Le italiane BhaiTech e JD Motorsport si erano spostate dalle loro sedi con i propri pulmini temendo ripercussioni sui voli aerei ed è stata una scelta azzeccata. Infatti, proprio in quel weekend, dalla Spagna hanno sospeso le tratte per e dall'Italia.

Formula Regional European/F.4 Italia

Le due serie di Aci Sport-WSK Promotion si augurano di potere riorganizzare il calendario in estate. Il numero limitato di appuntamenti (rispettivamente 8 e 7) lo consente. La F.Regional European intanto ha dovuto cancellare la prima prova stagionale di Le Castellet del 26 aprile, spostata al 23 agosto. La seconda era in calendario a Monza il 17 maggio, poi Imola il 31 maggio, Vallelunga il 14 giugno e Budapest il 12 luglio, ultimo round prima della pausa estiva. Appare improbabile che si riuscirà a gareggiare nei suddetti circuiti. Stesse date per la F.4 per quanto concerne Monza, Imola e Vallelunga, poi c'è Misano il 28 giugno e la trasferta di Budapest. Prima di far partire la stagione, occorre che molte squadre disputino delle giornate di test. Per questo motivo la logica lascia intendere che il campionato potrà prendere il via verso agosto.

W Series

La serie per sole ragazze ha cancellato i test che si sarebbero dovuti tenere a Valencia il 4-5 maggio. Nessuna informazione è stata rilasciata per quanto riguarda la prima gara 2020 che è attesa in Russia il 30 maggio. Poi, ci sarebbero le gare di Anderstorp il 13 giugno, Monza il 27 giugno, Norisring l'11 luglio. In agosto, il 23, tappa a Brands Hatch. La W Series segue il DTM quindi i cambiamenti dipenderanno dalle intenzioni della serie Turismo tedesca.

Euroformula Open/GT Open/GT Open Cup

La doppia serie organizzata dalla madrilena GT Sport ha cancellato tutti i test previsti a Montmelò il 6-7 marzo e Le Castellet il 20-21 marzo. Poi, è stata spostata al 23 agosto la prima prova stagionale che si doveva tenere a Le Castellet il 26 aprile. La sola Euroformula ha anche cancellato l'appuntamento di Pau del 24 maggio. A rischio nel calendario originale, anche il GT Open, Spa il 7 giugno, Hockenheim il 28 giugno, Budapest il 12 luglio.

GT World Challenge Europe

Come detto in apertura, la SRO è stata la prima a riorganizzare il calendario prevedendo con anticipo l'impossibilità di aprire il campionato a Monza il 19 aprile. Fatte alcune variazioni, la tappa italiana sarà recuperata a Imola come appuntamento finale per la series Sprint l'1 novembre. Ma SRO dovrà rivedere tutto il resto del calendario perché dopo la stretta operata dal governo britannico e dalla fe-







derazione inglese che ha chiuso gli autodromi sul suolo nazionale fino al 30 giugno, saltano Brands Hatch del 3 maggio e Silverstone il 10 maggio. Le Castellet il 30 maggio, Zandvoort il 28 giugno e Misano il 5 luglio sono sotto osservazione.

WEC

Il Mondiale Endurance è riuscito a far correre i propri team e piloti ad Austin il 24 febbraio, poi è calata la scure del Covid-19. L'appuntamento di Sebring del 22 marzo è stato cancellato, e con esso anche la 12 Ore Imsa, e pochi giorni dopo è stata annullata anche la 6 Ore di Spa del 26 aprile. Ma la mossa più pesante per la serie è derivata dal rinvio della 24 Ore di Le Mans che da metà giugno è stata spostata al 19-20 settembre. Sebring, Spa e Le Mans rappresentavano le ultime tre corse della stagione 2019-2020.

ELMS

La serie europea dell'Endurance ha deciso di rinviare le prime due gare della stagione, ovvero la 4 Ore di Barcellona del 5 aprile e la 4 Ore di Monza del 10 maggio. Cancellati invece, i test di Barcellona di fine marzo. Il terzo appuntamento sarebbe previsto per il 19 luglio a Le Castellet.

Motorsport UK

L'atteggiamento del motorsport britannico è stato alquanto singolare. Il 15 marzo, la TOCA, che organizza il BTCC al quale si lega il British F4, seguendo le prime linee ottimiste emanate dal governo, contro ogni logica aveva annunciato che tutto si sarebbe svolto regolarmente e che la prima tappa stagionale si sarebbe corsa senza problemi a Donington il 29 marzo a cui avrebbe fatto seguito la trasferta del 12 aprile a Brands Hatch. Ma dopo appena due giorni, con il governo che aveva iniziato a cambiare opinione sulle prime iniziative relative al Covid-19, la TOCA è stata costretta a posticipare i primi tre appuntamenti del campionato. Infine, in seguito all'ultima stretta del premier Johnson, è arrivata la chiusura dei circuiti fino al 30 giugno.

ADAC GT

La Federazione tedesca ha posticipato l'apertura del campionato Gran Turismo che era programmata per il 26 aprile a Oschersleben, prendendo tempo per valutare se sarà il caso di rinviare anche la prova di Most del 17 maggio e quella di Spielberg del 7 giugno. Con la speranza che a Ferragosto si possa gareggiare al Nurburgring. ●

FORMULA E FERMATA SUL PIU BELLO

La Formula 2 si è fermata dopo la disputa dei test in Bahrain. In alto la Formula E che ha deciso di sospendere l'attività per due mesi, proprio nel momento più intenso e affascinante della stagione. Nell'altra pagina l'ultima sfida del Wec andata in scena sulla pista di Austin in Texas



Esports da protagonisti

COSTRETTO ALLA SOSTA IL MOTORSPORT SI DÀ AL VIRTUALE CON MOLTI PILOTI REALI CHE ENTRANO IN SCENA NEL MONDO DELLE GARE ON LINE. UN FENOMENO CHE ABBRACCIA TUTTE LE CATEGORIE. ANDIAMO ALLA SCOPERTA DI UN PANORAMA MOLTO VARIEGATO

di Marco Cortesi

Il motorsport si dà al virtuale. Coi grandi passi avanti nel settore dell'eSport, e coi molti piloti reali entrati nel mondo delle gare online per divertimento o per tenersi "svegli", era inevitabile che si arrivasse a questa conclusione. Tutte le categorie principali hanno pensato di cavalcare l'onda per mettere a freno la sete di… competizione di atleti e spettatori. Gli approcci sono stati diversi, e come da tradizione le categorie statunitensi sono andate all'attacco, mentre la Formula Uno non ha avuto la stessa… convinzione, ma è stata comunque tra le apripista di un momento importante per il settore. In particolare, quello che è successo per la Nascar è stato senza precedenti. Da diversi anni la serie ha una propria categoria eSport, sponsorizzata dalla Coca-Cola, ma qui è stato diverso. La gara virtuale ha sostituito in tutto e per tutto quella reale, non solo col coinvolgimento dei piloti e ingegneri. Tutto il sistema è stato rimesso in piedi: dai comunicati alla promozione, dalle conferenze stampa e teleconference, ai servizi per i giornalisti. E sono arrivate perfino le sponsorizzazioni per l'evento, con marchi tradizionali e nuovi che si sono contesi gli spazi… digitali. Soprattutto, la gara è stata trasmessa in diretta e in esclusiva sul network Fox, senza dirette web, e con un team di produzione professionale: al commento anche Jeff Gordon. Per la piattaforma, si è scelta quella di riferimento nel mondo della simulazione, iRacing, caratterizzata da un realismo anche ingegneristico brutale. Tra l'altro, la proprietà è di John Henry, co-proprietario del team Roush, nonché proprietario dei Boston Red Sox di baseball e del Liverpool calcio. Impressionante la qualità dello schieramento, con buona parte dei piloti titolari della Cup Series, più guest star come il campione della Winston Cup 2000 Bobby Labonte e Dale Earnhardt Jr. Oltre ad essere super apprezzata dai tanti fan del figlio d'arte più famoso d'America, la prima gara ha raccolto quasi un milione di spettatori, risultando il programma sportivo più visto nel weekend. Ora, tutti i piloti, anche quelli meno avvezzi, stanno costruendo le loro po-



GP DEL BAHRAIN CON NORRIS E LATIFI
Lo scorso 22 marzo si è svolto il Gp del Bahrain virtuale che ha visto anche la partecipazione dei titolari F.1 Norris, sotto, e Latifi

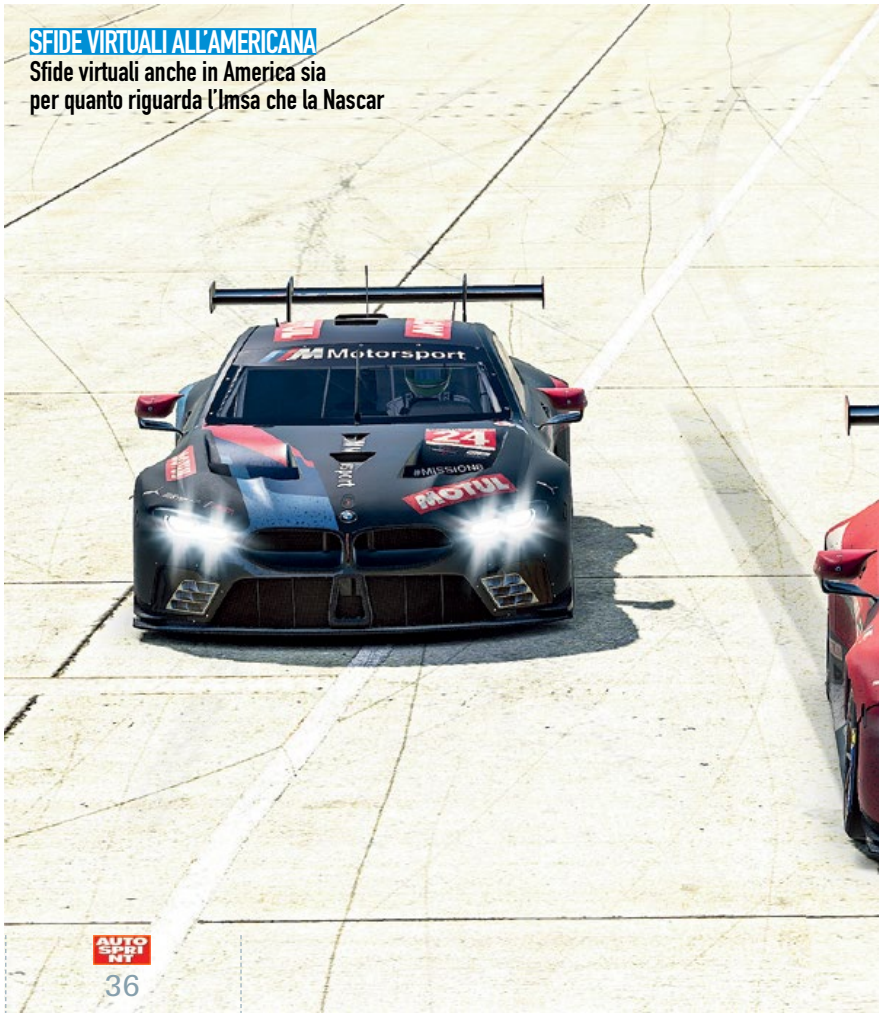
stazioni, più o meno professionali, e preparandosi a lottare.
Approccio molto più blando per la Formula Uno, che non è riuscita a coinvolgere i suoi piloti. Tra i titolari protagonisti solo Lando Norris e Nicholas Latifi, mentre è stato dato spazio ai tester come Guanyu Zhou ed Esteban Gutierrez, e sono stati rispolverati… Nico Hulkenberg, Stoffel Vandoorne e Johnny Herbert. Ferrari ha chiamato in causa i suoi piloti "Academy" Robert Shwartzman ed il giovanissimo Dino Beganovic. Per rimpolpare le fila si è ricorso anche agli influencer, ma anche a sportivi di altre discipline come l'olimpionico di ciclismo Chris Hoy e il golfista Ian Paulter, oltre al motociclista Luca Salvadori, che si difende bene sia in pista che su… YouTube. Purtroppo, oltre all'assenza dei protagonisti attesi, c'è stata una scelta poco professionale anche per la modalità: la gara si è svolta utilizzando una piattaforma per console con impostazioni poco simulative. Danni limitati, aiuti di guida, set-up fisso e uguale per tutti. Insomma, una soluzione softcore votata più al gioco che allo sport vero e proprio. Tanto che Max Verstappen, tra gli altri, se ne è tirato fuori subito. Anche la qualità tecnica ha lasciato a desiderare, con ritardi e problemi: lo stesso Norris, attesissimo dai "gamer", ha incontrato problemi di connessione ed è stato sostituito per oltre metà gara dall'intelligenza artificiale. Tra l'altro, non sono nemmeno stati fatti comunicati stampa dalla squadra vincitrice: la promozione si è limitata ai social network.
A debuttare per prima, dal punto di vista cronologico, è stata però l'IMSA, che organizza le gare endurance nazionali americane. La serie, sempre sotto l'"ombrello" della Nascar, ha dato spettacolo. Ben 50 piloti professionisti delle varie categorie sanzionate, insieme a guest-star dell'IndyCar, si sono sfidati sulla versione iRacing di Sebring per 90 minuti tiratissimi. Da Bruno Spengler a Santino Ferrucci, Nicky Catsburg, Felipe Nasr, Filipe Albuquerque, in tantissimi hanno risposto all'appello, con oltre 20 piloti rimasti sulla lista d'attesa. E a partecipare alla gara anche Michael Johnson, pilota disabile che corre con l'Audi nel turismo, mentre l'Italia è stata rappresentata da Mirko Bortolotti.
Spazio alla cronaca, come sono andate le prime tre corse disputate? In Formula Uno, pur con soli 14 giri in programma, c'è stato un festival di crash e contatti dal quale è emerso nettamente il cinese Zhou, riserva della Renault, premiato per la professionalità dell'approccio. Alle sue spalle il protagonista della Formula E ed ex McLaren, Vandoorne, mentre ha completato il podio il campione della Porsche Supercup Philipp Eng. A seguire il simracer e youtuber Jimmy Broadbent. Dominio della squadra ufficiale BMW nella SuperSebring dell'IMSA, col successo che è andato al canadese Bruno Spengler.

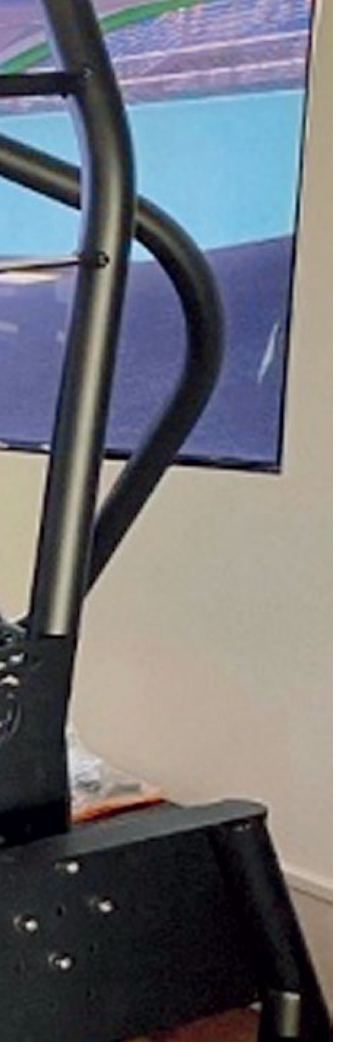


La M8 è stata la vettura da battere grazie alla maggiore stabilità, ma sembra che la squadra ufficiale di Monaco abbia affrontato l'evento con piglio professionale aiutando i propri piloti dal punto di vista ingegneristico.
Risultato, una netta tripletta. Spengler ha passato ad un terzo di gara Nicky Catsburg grazie ad un er-

rore dell'olandese al tornantino, e non è stato più agguantato dal compagno, pur avvicinatosi in fase di pit-stop. Terzo posto per Jesse Krohn, vincitore a gennaio della 24 Ore di Daytona. In quarta posizione ha concluso Sage Karam, nome dell'IndyCar ma anche pilota virtuale di primissimo piano, con una Porsche non al livello dei leader. Alle sue spalle un'altra 911, quella di Mirko Bortolotti, che ha disputato praticamente tutta la gara in solitaria. Nella Nascar, la gara di punta si è svolta in modo molto simile a quelle reali, con l'eccezione del re-set. I piloti, in caso di crash violento, potevano ripartire, ma con distacco. C'è stato realismo? Si, anche troppo. Nel senso che la gara è stata perfino più spettacolare di altre che si svolgono sul catino di Homestead. Un finale entusiasmante ha regalato a Denny Hamlin il successo. Il pilota del team Gibbs, vincitore della Daytona 500, ha recuperato nelle ultime fasi, trovandosi al via dell'ultimo passaggio alle prese coi colleghi Dale Earnhardt Jr e Timmy Hill. Un attacco dopo la bandiera bianca dell'ultimo giro ha permesso ad Hamlin di affiancarsi al rivale, che ha saputo "spostare" di mestiere quel tanto che è bastato per avere ragione. Prima della caution finale, con 23 giri alla fine, al comando c'era Garrett Smithley, ventisettenne schierato nella realtà dal team Rick Ware davanti a Hill, ma il re-start e le fasi conclusive sono state fatali per loro. Terzo ha concluso Hill, pilota del team minore MBM in Cup Series. In evidenza anche Chase Briscoe, impegnato in Xfinity Series, arrivato alla gara principale tramite le manche di qualifica che ha selezionato i piloti

SFIDE VIRTUALI ALL'AMERICANA
Sfide virtuali anche in America sia per quanto riguarda l'Imsa che la Nascar











delle categorie secondarie sfidarsi per i 6 posti rimanenti. Tutti coinvolti in contatti i piloti del team Hendrick: il favorito William Byron (arrivato alle gare reali dalla simulazione di guida) si è toccato con il compagno Alex Bowman al giro 70 su 100, mentre Jimmie Johnson, non esattamente un "pro" delle corse online, ha innescato un incidente multiplo. Con un format perfino più televisivo di quello delle gare vere, la Invitational Series continuerà finché non sarà possibile riprendere le attività, e con la capacità organizzativa vista sin qui, non è escluso che si possa perfino imparare qualcosa anche per le competizioni su tracciati tradizionali.

Dal punto di vista dell'hardware, sono stati tanti gli approcci diversi dei piloti alla virtualizzazione delle loro gare. Ma non è detto che a prevalere siano necessariamente quelli che spendono di più. Denny Hamlin, vincitore della eNascar, ha speso oltre 40.000 dollari per la sua postazione di guida, ma alle sue spalle, Timmy Hill si è collegato con un normale PC con volante e pedali. Per chi vuole iniziare a praticare la simulazione come eSport, sono fondamentali almeno le periferiche di guida, dalle quali si può partire per realizzare, anche artigianalmente, una postazione stabile. Con l'epidemia di Coronavirus che costringe anche tutti i Paesi a misure più o meno restrittive, e tutte le gare sospese fino a maggio, continueranno i campionati virtuali.

Dopo le prime idee, l'IndyCar si è mossa con un approccio professionale e d'alta qualità: il plus, è che si può vedere le vetture correre senza il famigerato… cupolone. ●



In corsa contro il Coronavirus

TRA TECNOLOGIA E SOLIDARIETÀ IL MOTORSPORT È IN PRIMA LINEA NELLA LOTTA AL COVID-19. A INIZIARE DALLA FERRARI E DA FCA

di Massimo Costa

Come sta reagendo il mondo della Formula Uno davanti al Covid-19? La voglia di poter intervenire, aiutare, contribuire all'emergenza sanitaria ha prodotto risposte molto responsabili. La prima a capire che occorreva rendersi utili è stata la **Ferrari**. La fabbrica che produce le auto più belle del mondo si sta convertendo rapidamente per realizzare respiratori polmonari da utilizzare nelle sale di terapia intensiva in tutta Italia. Come avverrà e si svilupperà tale processo? La Siare Engineering, che si trova alle porte di Bologna ovest, precisamente a Valsamoggia, è azienda leader nel settore producendo e vendendo tale tipologia di respiratori per tutti gli ospedali, sia sul suolo nazionale sia all'estero. Nelle settimane scorse, il Governo italiano ha chiesto alla Siare di fermare l'esportazione per concentrarsi esclusivamente sulla progettazione dei respiratori da dirottare in Italia. Un aumento produttivo importante, che da sola la Siare (35 dipendenti) non riuscirebbe ad affrontare. È infatti previsto un raddoppio delle macchine respiratorie da costruire, passando da 150 unità a 300. È qui che interviene la Ferrari. Assieme a **FCA** e a **Marelli**, si sta creando una proficua sinergia tra le parti con la Ferrari che è pronta ad ospitare parte della produzione. Intanto, l'amministratore delegato di FCA, Mike Manley, ha fatto sapere che riconvertirà uno degli stabilimenti Fiat Chrysler, probabilmente una fabbrica in Asia, per produrre almeno un milione di mascherine al mese che verranno donate agli operatori sanitari.

Rimanendo in Italia, ha fatto piacere apprendere che l'autodromo del **Mugello** ha consegnato alla Regione Toscana due ventilatori polmonari, due monitor per terapia intensiva, quattro monitor defibrillatori, un ecografo digitale e altri materiali di rianimazione che erano in uso al centro medico del circuito. Materiali inutilizzabili per via dello stop delle corse automobilistiche e motociclistiche. Paolo Poli, amministratore delegato dell'autodromo toscano, ha commentato: «*Abbiamo segnalato immediata-*



mente la nostra disponibilità al sindaco di Scarperia e San Piero, Federico Ignesti. In un momento di difficoltà come quello attuale, gli sforzi di tutti devono concentrarsi verso l'unico obiettivo di dare una risposta immediata all'emergenza. La disponibilità delle apparecchiature di rianimazione già presenti nel centro medico dell'autodromo è un piccolo gesto a sostegno dello straordinario contributo di professionalità fornito da tutti gli operatori del sistema sanitario, che vegliano sulla nostra salute». È anche intervenuto il sindaco di Firenze, Dario Nardella: «*Ringrazio Paolo Poli per la scelta di destinare strumentazioni del Centro sanitario del circuito al contrasto della diffusione del coronavirus. Siamo tutti richiamati in queste giornate a profondità e ampiezza di sguardo oltre noi stessi, senza sottovalutare quello che sta accadendo e le possibilità che abbiamo di aiutare, come sta facendo l'autodromo. È un esempio che spero possa alimentare ulteriormente l'unica gara possibile in questo momento, che è quella della responsabilità, della condivisione e della solidarietà*».

RESPIRATORI POLMONARI DAL CAVALLINO

La Ferrari si è resa subito disponibile nel portare il suo supporto in questa drammatica situazione in cui viviamo. E collabora e supporta la Siare Engineering per realizzare respiratori polmonari

Anche i dipendenti della **Pirelli** non hanno mancato di far sentire il loro sostegno all'emergenza Covid-19. Tutti hanno infatti deciso di donare all'ospedale Sacco di Milano, settemila ore lavorative per un valore di 220.000 euro. L'azienda Pirelli vi aggiungerà altri 220.000 euro mentre dai partner della società arriveranno 300.000 euro. «*Tutto il mondo Pirelli è vicino a chi oggi è in prima linea nell'affrontare questa grave emergenza ed è al fianco di tutti i medici, infermieri, operatori del sistema sanitario. A loro, e a chi oggi è insieme a noi nel supportarli, va il ringraziamento di tutti i dipendenti e dell'azienda*», ha dichiarato il vice presidente esecutivo e amministratore delegato, Marco Tronchetti Provera. Non solo. Pirelli già prima di questa iniziativa, aveva donato alla Regione Lombardia 65 dispositivi per la ventilazione assistita di terapia intensiva, 20mila mascherine e 5mila tute.

Non poteva mancare la **Dallara**. Il costruttore parmense, dominatore delle serie per monoposto nel mondo e che inoltre realizza il telaio per il team Haas di F.1, in una nota ha fatto sapere che: «*La Dallara, per supportare chi continua ad affrontare l'emergenza causata dalla diffusione di COVID-19, si è fatta promotrice di una iniziativa che vede la collaborazione di aziende della filiera del Motorsport, caratterizzate da innovazione, velocità ed elevato contenuto tecnologico. Infatti, per far fronte alla penuria di maschere ospedaliere C-PAP per terapia sub-intensiva, Dallara ha messo in contatto la Isinnova, azienda bresciana che stava già disegnando valvole per respiratori necessari alla trasformazione di maschere da sub, con Roboze, azienda americana con sede a Bari, nostra fornitrice di macchine per la stampa 3D. In questo momento l'unione di intenti può fare la differenza, Aziende abituate a lavorare insieme con velocità possono riconvertire molto rapidamente le produzioni per aiutare gli ospedali e tutti coloro che hanno bisogno in questo periodo di grande difficoltà. In soli due giorni Roboze ha prodotto e consegnato 160 valvole che aiuteranno a migliorare la respirazione di altrettanti pazienti ospedalizzati colpiti da COVID-19*»

Anche in Gran Bretagna le squadre di Formula Uno hanno risposto presente all'invito del Governo di Boris Johnson per offrire i propri laboratori tecnologici e produttivi al fine di aumentare i respiratori polmonari che nel Paese sono poco più di ottomila nelle varie terapie intensive. In campo è entrata anche Liberty Media che coordinerà l'operazione. Pronte a riconvertirsi sono **Mercedes** che ha la propria sede a Brackley, **Red Bull** (Milton Keynes), **McLaren** (Woking), **Renault** (Enstone), **Racing Point** (Silverstone), **Williams** (Grove), **Haas** (Banbury). Un aspetto sicuramente interessante per gli stessi team quello di riconvertirsi in altri settori che non sia soltanto il motorsport e che può portare a un futuro alternativo. Proprio come ha già verificato la **Williams** con il reparto Advanced Engineering. Nel 2017, la squadra di Frank Williams ora diretta dalla figlia Claire, aveva realizzato una incubatrice per il trasporto dei neonati, chiamata Babypod 20, costruita in fibra di carbonio e resistente a impatti fino a 20G. ●

Pedro in prima linea

L'AZIENDA DEL PILOTA BRESCIANO È ATTIVA SUL MERCATO DEI DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALI DA 30 ANNI E ADESSO GARANTISCE L'APPROVVIGIONAMENTO DI MASCHERINE



Cinque carichi da 1.200.000 tra mascherine chirurgiche e FFP2. Il primo giunto in Italia lo scorso 25 marzo, il secondo atteso all'aeroporto di Milano Malpensa proprio mentre questo numero di AS raggiunge le edicole e gli store digitali, altri tre a seguire e in teoria già programmati per il 4, l'8 e il 10 aprile prossimi, anche se ogni volta c'è da combattere una serie infinita di battaglie per importare quelli che sono diventati a tutti gli effetti beni scarsissimi e oggetto di una guerra commerciale senza precedenti. Dispositivi di protezione individuale più che mai indispensabili in questo periodo, che tra difficoltà inimmaginabili arrivano nel nostro Paese anche grazie all'impegno e alla perseveranza di due rallisti. Massimo "Pedro" Pedretti ed Emanuele Baldaccini, coppia da controsterzo sulle strade del Mondiale con la Ford Fiesta R5 della M-Sport, rispettivamente titolare e direttore commerciale della Safe Safety di Cazzago San Martino, in provincia di Brescia (75 dipendenti e 23 milioni di fatturato nel 2019, ndr) sono in prima linea nel fornire le armi ai soldati impegnati sul fronte della guerra al Covid-19. L'azienda del pilota bresciano è attiva sul mercato dei dispositivi di protezione individuali da trent'anni, produce e commercializza articoli utilizzati da migliaia di lavoratori in tutti i settori e ora drammaticamente indispensabili soprattutto nell'ambito della sanità. Una battaglia

di Daniele Sgorbini



durissima, che si combatte tra complicazioni burocratiche, dogane serrate, orari di lavoro impossibili e uno sforzo economico di proporzioni abnormi. Milioni di euro da investire anche per salvare tutto il Sistema Paese. Una guerra nella guerra, sconosciuta ai più. Fare arrivare un carico dalla Cina – centro mondiale della produzione sia della materia prima sia del prodotto finito – ora ha un costo almeno triplicato rispetto al passato. Si parla di oltre mezzo milione di euro a carico, soldi che "Pedro" continua a mettere sul piatto per tenere aperti i canali commerciali e garantire l'approvvigionamento di mascherine a vari enti, tra cui gli ospedali di Toscana, Marche e Lombardia e alla Polizia di Stato: «*Ci stiamo giocando tutto* – racconta con la voce carica d'emozione il pilota bresciano – *non solo fisicamente ed intellettualmente, ma anche con tutte le nostre risorse economiche. Abbiamo destinato tutto quello che potevamo destinare, anche come patrimonio personale, alla caccia di questo risultato. Ho messo in gioco ogni cosa, sostanzialmente tutta la mia vita. Di certo prima non ho mai fatto la vita da povero, ma adesso c'è in ballo qualcosa di molto più importante e mi sento di rischiare tutto. Basta guardare un telegiornale qualche minuto, vedere i ragazzi che lavorano negli ospedali in condizioni massacranti. Non si può restare indifferenti. È la prova speciale di gran lunga più difficile della mia vita, ma questa è la natura di noi rallisti, se si parte poi si va a tutta, si tiene giù sempre e comunque*». Far produrre e reperire sul mercato mondiale le mascherine, in questo periodo di emergenza planetaria, è un'impresa difficilissima, ai limiti dell'impossibile. Ancora Pedro: «*La maggior parte delle dogane, per quanto riguarda i dispositivi di protezione individuale, sono chiuse. I voli aerei ce li portano via quelli che sono in grado di fare gruppo, Lussemburghesi, Belgi, Tedeschi. Spesso e volentieri ci "rapinano" i cargo. Le prenotazioni hanno tempi lunghissimi e ovviamente gli sciacalli sono all'ordine del giorno. Le compagnie aeree fanne le aste e chi paga di più si aggiudica gli slot, mentre gli altri li lasciano a terra. Bisogna pagare tutto in anticipo, produzione, trasporti, dazi, tasse, si paga tutto prima senza avere neppure la certezza di quando effettivamente si potranno imbarcare i carichi. È una situazione veramente assurda e difficilissima, mentre nei nostri ospedali si continua a soffrire la carenza di questi prodotti*». Al fianco di Pedro, come in abitacolo, il copilota toscano Emanuele Baldaccini, alle prese con un mercato impazzito e più difficile da gestire di quanto si possa anche solo immaginare. Anche lui al lavoro in giornate infinite, che iniziano alle 4 del mattino per tenere i contatti con la Cina e terminano mai prima delle 23 dopo aver fatto i conti con l'Europa. Così ormai da un mese e mezzo, senza sosta: «*Sono sincero e dico che l'esperienza da navigatore mi ha senz'altro aiutato a gestire una crisi di questo tipo. In abitacolo siamo abituati a dover prendere decisioni molto difficili in tempi rapidissimi, sapendo che non possiamo permetterci errori e dovendo spesso affrontare problemi difficilmente prevedibili. Fatte le debite proporzioni, lo scenario è in qualche modo paragonabile. Si dice che il navigatore sia il cervello dell'equipaggio e in questa situazione di cervello ne serve davvero tanto*». Prima dell'emergenza Covid-19, le mascherine venivano normalmente commercializzate, destinate anche e soprattutto all'uso industriale, per proteggere i lavoratori negli ambiti più disparati. L'azienda di Pedretti ne commercializzava circa 250.000 al mese. Poi tutto è cambiato, improvvisamente. L'inizio dell'epidemia in Cina, divenuta purtroppo pandemia globale, ha cambiato completamente lo scenario: «*Di fatto le mascherine di protezione sono divenute più preziose dell'oro* – spiega Baldaccini – *perché la Cina è il principale produttore al mondo di tessuto non tessuto e il principale confezionatore di prodotto finito. Oltretutto il centro mondiale di produzione era proprio nell'area di Wuhan. Questo ha generato il blocco completo del mercato mondiale, le scorte si sono esaurite rapidamente, all'inizio non tanto per il Covid-19 che allora era ancora visto come un problema cinese, ma proprio perché le aziende hanno cercato di procurarsi le mascherine di cui avevano bisogno per lavorare normalmente*». Da quel momento in poi è iniziata la "guerra", da combattere con mezzi economici sempre più importanti ma anche e soprattutto con decisione, con astuzia, con capacità di risolvere problemi improvvisi e imprevisti. Tutte doti di cui molti di quelli che sono abituati a viaggiare al limite di traverso, per fortuna non difettano. ●

LA PROVA SPECIALE PIU DIFFICILE

Sopra Massimo Pedro Pedretti e il suo navigatore Emanuele Baldaccini, sono anche titolare e direttore commerciale della Safe Safety di Cazzago San Martino. A sinistra eccoli in azione con la Fiesta nel corso dell'ultima edizione del Rally di Montecarlo





DA PEDRENGO CON AMORE
A Pedrengo nel Bergamasco lo storico preparatore Orlando Redolfi è rimasto solo nel suo atelier in attesa di tempi migliori

Orlando tiene duro

NEI LUOGHI DOVE IL DRAMMA DEL COVID-19 HA COLPITO PIÙ CHE ALTROVE IL PREPARATORE BERGAMASCO LANCIA MESSAGGI DI SPERANZA

di Dario Lucchese

Un avamposto della passione. Nei luoghi del dramma c'è la speranza. Quella di ripartire, ma a costo di rimboccarsi le maniche, subito e senza perdere tempo. A Pedrengo la vita è difficile. Nel piccolo centro del bergamasco, Orlando Redolfi è rimasto solo. Solo come tutti gli altri. Il mago degli assetti ha chiuso la sua officina due settimane prima che lo imponesse il decreto. Un gesto di solidarietà e tutela nei confronti di coloro che lavorano assieme a lui e delle loro famiglie. Ma, dietro le quinte, non ha mai smesso di darsi da fare per un solo istante. La sua officina è anche la sua casa e al proprio fianco c'è sempre, anche se per adesso solo idealmente, la figlia Rossella. La vita continua e la voglia di essere pronti ad un nuovo via è sempre grande. Del resto, in quasi cinquant'anni di attività, niente ha potuto fermarlo. Nel 1971 le prime esperienze come meccanico e l'impiego presso la concessionaria Bonomelli. Selezionato per prendere parte ad un corso di specializzazione della Porsche nella sede di Weissach, al suo ritorno Redolfi ha aperto una piccola officina proprio a Pedrengo, dove nel corso di mezzo secolo si è spostato di un solo isolato. E lì ha costruito la sua fama di preparatore, fondando il team Autorlando. Un nome che oggi è apprezzato nel mondo della pista, dei rally e delle salite, in Italia e all'estero.

«*In questi giorni abbiamo sentito la vicinanza di tutti. I nostri fornitori, i clienti, i piloti che hanno corso con noi. Ci hanno chiamato in tanti, anche da altri paesi. Ognuno voleva assicurarsi che stessimo bene. Noi stiamo bene e rimaniamo a casa, a lavorare guardando al futuro*».

- Il tempo adesso non manca e "Orlando furioso" ne sta approfittando per lucidare uno per uno tutti i suoi gioielli...

«*Una volta, quando i campionati finivano ad ottobre, si impiegavano i mesi successivi fino ad aprile a rialzare le vetture per la stagione seguente. Negli ultimi anni abbiamo accumulato tanto lavoro. Ma possediamo uno stock di magazzino invidiabile e allora ne stiamo approfittando per darci da fare a recuperare quel tempo perso che oggi è prezioso*».

- Come trascorre queste giornate Orlando Redolfi?

«*Si alza la mattina e alle 7.30 scende giù in officina*

per svolgere prima i lavori d'ufficio. Quindi si mette all'opera su motori e cambi fino alle 11.30. Dopo la pausa pranzo, dalle 14 ricomincia il lavoro per proseguire fino alla sera».

- Come sarà il futuro delle corse?

«*Cambieranno diverse cose. Specialmente quelle che tutti noi davamo ormai per scontate. Ci auguriamo di potere tornare a correre e a lavorare con la stessa passione di prima. Quella passione che ci ha permesso di sopravvivere per tanti anni*».

- A Bergamo e provincia vivete forse più di altri il dramma dell'emergenza sanitaria. In questa atmosfera difficile, quali sono le vostre speranze?

«*Impossibile ripartire adesso. Se non ti fermi rischi. Sarà difficile anche per i campionati gestire i calendari, in Italia e all'estero. Finché tutta l'Europa non starà bene, non si potrà pensare di ricominciare. Tutti gli organizzatori dovranno ovviamente essere pronti, ma di fatto non è possibile azzardare al momento alcun tipo di previsione. Ma cancellare il 2020 non si può*».

- Quali erano i vostri programmi per questa stagione?

«*Quelli di ripresentarci al via della Gt4 European Series con due Porsche 718 Cayman aggiornate. Siamo stati i primi in Italia ad avere il kit di evoluzione. Poi gli altri impegni, nel Campionato Italiano Gran Turismo* (in cui lo scorso anno la squadra bergamasca ha conquistato il titolo Endurance di categoria con l'equipaggio composto da Riccardo Chiesa e Giuseppe Ghezzi) *e nelle altre specialità. Quando la situazione sanitaria tornerà normale, bisognerà però riquantificare l'aspetto economico. Tante aziende che erano pronte a sponsorizzarci e diversi piloti potrebbero cambiare i loro piani. Questo è un dato di fatto. Ma Autorlando Sport è sempre pronta e ci sarà ad ogni costo per chi vorrà iniziare subito e chi invece avrà bisogno di più tempo*». ●

Mezzo secolo di **passione**

UNA VITA SPESA PER IL MOTORSPORT E TANTI SUCCESSI SIA NEI RALLY CHE IN CIRCUITO

Dopo 49 anni di attività Orlando Redolfi è ritornato a fare l'artigiano, lavorando da solo sulle sue creature. Il team Autorlando Sport, che attualmente conta nove dipendenti tra cui tecnici e meccanici, in tutti i campionati a cui ha preso parte è riuscito a distinguersi portando al successo numerosi modelli di vetture. Da circa un ventennio ha concentrato maggiormente le proprie risorse sulla pista, impreziosendo un palmares già di per se invidiabile. Dalla vittoria ottenuta nel 2006 nella Le Mans Series con la 996 Rsr Gt2 divisa da Marc Lieb e Joël Camathias, quest'ultimo l'anno successivo primo nel Gt Open in coppia con Richard Lietz, al primo campionato conquistato nell'Italiano Gt nel 2009 con il portoghese Francisco Cruz Martins. Nella stessa serie tricolore la squadra bergamasca ha colto un altro sigillo l'anno seguente con Gianluca Roda. Nel 2013 è arrivata la vittoria nella Copa de España con Isaac Tutumlu e Dimitris Deverikos. Nel 2017 il titolo della Gt4 Am nel campionato europeo con Giuseppe Ghezzi, che la scorsa stagione si è imposto assieme a Riccardo Chiesa nel Tricolore Endurance. Il tutto passando dai successi conquistati nel Targa Tricolore Porsche, nella Coppa Italia e nei rally storici. Un contesto in cui si inserisce bene anche il terzo piazzamento di classe messo a segno nell'edizione 2007 della 24 Ore di Le Mans con Pierre Ehret, Lars-Erik Nielsen ed il compianto Allan Simonsen. La forza del team Autorlando Sport, che oggi conta una quindicina di piloti tra pista, salite e autostoriche, gentleman e professionisti, è quella della flessibilità. La capacità di sapere guardare oltre, come ha fatto recentemente in una categoria come la Gt4, portando subito al successo il nuovo modello della Cayman. Guardare oltre anche nei momenti più difficili. ●



Poveri ma Bielli

ALESSANDRO PESENTI ROSSI DEBUTTA IN F.1 NEL 1976 CON UNA TYRRELL AUTOGESTITA SENZA FARE UN KM DEI TEST, SULLA TERRIBILE NORDSCHLEIFE. È L'INIZIO DI UNA SERIE DI PRODEZZE, 44 ANNI DOPO RACCONTATE COME UN SEGRETO RIVELATO DAL SUO TECNICO DEI BOX, CHE SVELA VITA, SORTE E MIRACOLI DEL CORAGGIOSO TEAM RONDÌNI



Caro Ron Howard, svegliate, aripijate, perché nel tuo film "Rush", pur bello e tosto assai, hai bucato e ti sei fatto sfuggire l'impresa più strana, felice, pazza e colorata di quella F.1 libera e selvaggia. Una specie d'ultimo grido di libertà del talento puro all'italiana, applicato al coraggio degli eroi qualunque. Il tutto mescolato al latrato pazzo dei motori, serpeggiante nelle curve del tracciato più assassino del mondo e non solo in quello.

Protagonista, Alessandro Pesenti Rossi, nato a Gerosa, in Val Brembilla, provincia di Bergamo, nel 1942, e agricoltore, quindi quasi 34enne e debuttante assoluto in F.1. Mai un test di preparazione all'esordio iridato, zero chilometri d'allenamento, con un bolide mai visto. Alle spalle, una vita da mediano in tutte le formule promozionali italiane e internazionali più toste, accompagnata passo dopo passo dalla serena e onesta consapevolezza d'essere un bel pilota e una gran brava persona. Accanto a lui, come nei giorni più belli della vita d'un uomo semplice, solo un pugno di amici veri. Là davanti ai riflettori, Lauda ha Marlene in cover di Playboy d'agosto, mentre Hunt e Regazzoni imperversano sulle prime pagine dei rotocalchi e nel jet set, in shot che li mostrano entusiasti, fighi, col sorriso storto e birbo, a strizzare idealmente tette e a schiaffeggiare culi imperiali, sormontati da chiome bionde, vaporose e abboccolate.

di Mario Donnini



Alessandro Pesenti Rossi no. Forse la sola immagine nota della sua vita privata, cui tiene immensamente, lo mostra nella stalla, bello tranquillo, in compagnia d'una vacca da mungere.

All'assalto della Formula 1!

Circuito del Nurburgring, Adenau, weekend dell'1 agosto 1976, Gp di Germania. Al box Alessandro è in compagnia del suo team, nella massima espressione delle competizioni sul Pianeta Terra.

Al fianco ha tre persone in tuta, ovvero gli amici Dani-

VIAGGIO NELLE MERAVIGLIE DEL TEAM RONDÌNI, CHE ENTRA IN F.1 NEL 1976 ACQUISTANDO UNA TYRRELL 007 EX DEPAILLER, PRESENTANDOSI AL DEBUTTO NEL GP DI GERMANIA 1976, QUELLO DEL ROGO DI LAUDA. L'INIZIO È DIGNITOSO E IL RESTO LO SARÀ ANCORA DI PIÙ, CON AL VOLANTE ALESSANDRO PESENTI ROSSI E AL MURETTO IL GRANDE E SCHIVO GIANFRANCO BIELLI, CHE RACCONTA PROPRIO TUTTO



PESENTI ROSSI E QUELLA TYRRELL FAI DA TE!
Sopra, Pesenti Rossi in Austria al via dietro a Pescarolo ed Ertl, sotto ai box al Nurburgring coi suoi boys, e in alto a destra in relax. A sinistra, nella foto piccola, Gianfranco Bielli in una foto recente





lo, Nello e il fido Toti, il meccanico del paese. Costoro sono agli ordini di Gianfranco Bielli da Sesto San Giovanni, Milano, classe 1943, che però dalla prima elementare alla seconda media è andato in scuola in Val Brembana. Tutti, insomma, parlano un bergamasco talmente stretto, genuino e commovente, che praticamente potrebbe sembrare tedesco stretto e in pitlane forse solo l'idolo locale Rolf Stommelen sarebbe in grado di afferrare qualche termine.

Il team sta in piedi grazie allo spirito d'iniziativa marcato Rondìni, con l'accento sulla prima i, distributore di gasolio e benzina di marchio Gulf, condito da una mano sul cuore e una sul portafoglio ad opera d'un amico farmacista e di un commerciante di moquettes, che in quel periodo van tanto di moda.

Mettetevi belli comodi in poltrona, perché quel che segue nessuno l'ha mai raccontato nel dettaglio, Pesenti Rossi l'ha segretato da cinque decenni e proprio non vuol parlarne mai più, ma l'unico disposto a farlo, oh no, be', lui non ci deluderà.

Gustiamoci le note struggenti di "Carramba che sorpresa!", perché dopo 44 anni Gianfranco Bielli, direttore tecnico del misconosciuto team Rondìni, è qui. Per accompagnarci a bordo della macchina del tempo, tra le pieghe e nelle trame della squadra più verace, pratica, efficace e misconosciuta di quella F.1 epica, romantica ma spiccia e senza fronzoli.

L'importante è essere Bielli dentro

Gianfranco Bielli al Gp di Germania 1976 è direttore tecnico e team principal, d'un anno più giovane del suo pilota. Strano, no? «*Eh sembrerà anche strano, ma di esperienza già ne ho. Ho un diploma inglese di scuola superiore in Automotive e, pochi lo sanno, ma son reduce da un'esperienza alla Brabham, alla corte di Ron Tauranac, nel 1966, a 23 anni, quando il team vinse il mondiale con Black Jack, unico pilota costruttore iridato nella storia della F.1. Certe sere, quando c'era da lavorare sodo, il capoclassifica del mondiale sudava insieme a noi, con le mani nere d'olio e dava ascolto al capomeccanico. In Inghilterra ho pure lavorato con Ron Harris e negli anni successivi ho fatto tanta F.3 e F.2 con bei piloti come De Adamich e Cor-*



ti, facendo consulenze anche per Ford e Bmw, perfino per la McLaren Can-Am M8E di Adelmo Fossati, arrivando a dare una mano al programma Csai F.2 col povero Dragoni e poi con Maffezzoli, per i piloti Flammini e Truffo. Quindi, quando arriva il programma F.1 con Pesenti Rossi, so quello che devo fare. I soldi sono pochini, stretti stretti, ma non manca nulla. E, attenzione, Alessandro è puro, uomo dai bei princìpi e con la tempra di una volta, ma, messo nell'abitacolo e acceso il motore, spinge come un dannato. È uno bravo. E, sceso di macchina, sa raccontarti perfettamente come va, come si comporta il bolide. Lasciamo stare la forma, ma la sostanza c'è ed è bellissima. Eppoi siamo tutti amici, c'è un bel clima e ci vogliamo bene, tra noi. Anche se siam pochi, fa un freddo cane, ai box del vecchio Nurburgring, e da mangiare abbiamo solo panini duri come le gomme Goodyear clienti».

- Gianfranco, come inizia questa pazza storia?

«*La Scuderia Rondìni mi chiama in tarda primavera, pregandomi di contattare Ken Tyrrell per acquistare una monoposto e prendere parte alla seconda metà del mondiale 1976. Si fidano di me, sanno che ho vissuto e lavorato in Gran Bretagna, quindi mi danno mandato d'andare proprio alla Tyrrell per perfezionare l'operazione e curare l'avvio tecnico del tutto. Ed è quello che faccio. Dapprima ad un Gran Premio approccio Ken Tyrrell, che si mostra molto educato ma decisamente scettico su quello che potrebbe e dovrebbe essere il nostro programma. Poi io gli racconto i miei trascorsi, in fondo ho buone credenziali e rappresento gente seria, che paga subito, quindi il tutto sfocia nell'invito presso la sede della squadra, che equivale al disco verde al nostro programma e, per certi versi, anche all'ingresso nel mondo dei sogni*».

- Come ti trovi, nella ex segheria dello Zio Ken?

«*Stupendamente. Vengo accolto bene e ci mettiamo d'accordo in quattro e quattr'otto. Addirittura ceniamo tutti insieme e il tecnico Derek Gardner, persona meravigliosa, mi passa tutte le informazioni pratiche per gestire la vecchia Tyrrell 007, monoposto semplice, tradizionale ma ancora valida*».

Una Tyrrell da leccarsi i baffi!

Per la cronaca, il Team Rondìni acquista il glorioso telaio 007 numero 4 dei sette prodotti, con cui corre esclusivamente Patrick Depailler, da fine 1974 a metà 1976, 22 gare e 18 Gp ultimati: in pratica, si tratta di una delle monoposto più affidabili e solide in quell'era della F.1, che come miglior risultato vanta un 2° posto nel Gp del Brasile 1976, sei mesi prima. Quindi è roba molto, molto buona. «*Ti dirò di più* - chiosa Bielli -, *il nostro programma vorrebbe partire da metà stagione, al Gp di Francia, ma non è possibile, perché Ken Tyrrell non si fida a cederci la monoposto, visto che se la vuole tenere di riserva alla rivoluzionaria P34 6 Ruote, ancora acerba e per certi versi ricca d'incognite. Così bisogna aver pazienza e aspettare che gli inglesi ci liberino la macchina. E questo avviene proprio nelle ore di vigilia del Gp di Germania, con la vettura che arriva appena montata, revisionata e lavata con la nafta dalla sede di Ockham alle colline dell'Eifel, ossia al Nurburgring, dove la stiamo aspettando emozionatissimi. La gloriosa 007 giunge talmente tardi, che non c'è nenache tempo di riverniciarla e dobbiamo limitarci ad applicare gli adesivi degli sponsor sopra il blu Tyrrell. Dal Gp successivo, in Austria, ci sarà il tempo d'armonizzare la monoposto ai colori Gulf. Per ora, ci accontentiamo di dargli una guardata, d'accenderla e via, comincia la sfida alla Nordschleife*».

- Scusa, Gianfranco, ma detta così e giudicata con gli standard ipersicuri d'oggi, pare un'insana idea che equivale a una specie di tentato suicidio...

«*Macché, ma dai, no, no. Io me la cavo come tecnico, su. Ad Alessandro consegno una macchina sicura, sperimentata, che io so gestire dal muretto e lui ben*

UN'AVVENTURA A SUO MODO GLORIOSA

Alessandro Pesenti Rossi, sopra, in qualifica nel Gp d'Olanda e, nell'altra pagina, in alto, ai box del 'Ring e in tre immagini con la Tyrrell 007 ancora al Gp di Germania, in livrea originale blu







guidare dall'abitacolo. Veniamo tutti e due dalla gavetta, non ci frega niente di diventare ricchi o di fare i fenomeni, ma siamo uomini felici perché sappiamo che potremo sfogare ai massimi livelli la nostra immensa passione. E lui la Nordschleife la conosce, ci ha corso in F.3 e in F.2, sa dove vanno le curve ed è un signor pilota. Poi, non ti credere, la ricca, famosa e gloriosa Tyrrell ai box per le due 6 Ruote avrà sì e no dieci-dodici cristiani, mica tanti di più. Dai, è una F.1 tutta così, son piccolini anche i grandi team, in trasferta ti porti poca gente e tanto cuore, non troppi soldi e della gran sostanza, poco cinema. I circuiti, visti con gli occhi d'adesso, pericolosi lo son tutti. Pure il Ricard con Signes da prendere in pieno mica è una rotonda, eh...».

- Quindi com'è il Gp di Germania 1976, quello del crash di Lauda e del salvataggio di Merzario & C. visto dal muretto del team Rondìni?

«*Be', ovvio, in pista succede di tutto e di più, così noi non restiamo certo indifferenti. Però, per quanto ci riguarda, sappiamo cosa dobbiamo fare e non facciamo una piega. Per noi è l'esordio nel mondiale, ma anche una specie di lunga prima sessione di prova, di test d'acclimatamento, quindi dobbiamo fare più chilometri possibile, evitare di rovinare tutto e cercare di non farci escludere dalla tagliola delle qualificazioni. Non è facile, credimi*».

Ci sono ventotto iscritti e solo ventisei ammessi alla partenza. Al termine delle qualifying sessions Pesenti Rossi è illeso, la macchina inurtata e la Tyrrell italiana numero 40 viene sorprendentemente ammessa in griglia di partenza in ultima fila, avendo buttato fuori la Brabham di Lella Lombardi e la Surtees di Pescarolo.

- Gianfranco, il miracolo è avvenuto...

«*Via, non esageriamo. Abbiamo fatto quel che dovevamo e Alessandro si mostra bravissimo e coscienzioso in prova. Entra in griglia, prende il via e non fa errori nella prima frazione di gara, a pista viscida e insidiosa, fino all'incidente terribile di Lauda. Poi stop a tutto, gli chiedo se se la sente di ricominciare presentandosi al secondo via e lui dice di sì. Okay. Quattordicesimo alla fine. Penso che, nella gara più drammatica e sul tracciato più difficile del mondo, non siamo mica andati male, no?*».

- Eroici, direi.

E gli inglesi ci rispettano

- Qual è il vostro rapporto col team Tyrrell, da lì in poi? Avete pagato e siete pari, quindi potrebbero anche non filarvi più.

«*No, scherzi? Alla fine d'ogni sessione e nel dopo gara Ken Tyrrell viene da noi per chiederci se va tutto bene. E quando vede che i risultati sono dignitosi, eccolo sorridere e dirci che è un piacere collaborare insieme. Al box Tyrrell anche il famoso tecnico Derek Gardner si mostra sereno e disponibile, pronto a dare un consiglio, una dritta, a fare sentire la sua presenza. Non mi dà le schede, ma mi fa prendere appunti. Ecco, a questo aggiungo che nella nostra squadra l'atmosfera è perfetta e tutto va bene*".

- Gianfranco, parliamo e spieghiamo anche quante e quali dotazioni avete in magazzino.

«*Guarda, oltre alla Tyrrell esemplare unico, zero scocche di riserva, due motori Cosworth, uno nuovo e uno usato, e nessun cambio di riserva. No, solo coppia conica, anelli, le parti d'usura da sostituire e via, pedalare. Poi delle gomme GoodYear che il legno delle bacheche era più morbido, guarda, ma avanti così. Ci voleva coraggio, ma il coraggio c'era*».

In Austria si viaggia meglio ancora!

L'avventura del team Rondìni prosegue due settima-





ne dopo sull'Ostereichring, nel Gp d'Austria, e le cose si mettono subito bene con più serenità, visto che tutti e venticinque gli iscritti sono ammessi al via. «*In prova ne mettiamo dietro due e entriamo in penultima fila in griglia di partenza. Poi la gara, corsa in condizioni variabili, vede un sacco di ritiri e Alessandro tiene duro, giungendo al traguardo 11esimo su dodici arrivati*».

Altro risultato dignitoso, nel giorno del trionfo della Penske con John Watson. «*Gli inglesi ci rispettano* - aggiunge Bielli -, *perfino Bernie Ecclestone, che mi conosce bene, perché ho fatto correre alcune sue Brabham in F.2, si viene a complimentare. Lo stesso Pesenti Rossi è contento, mai uno screzio, tutto fila liscio e si va avanti, verso il Gp d'Olanda*».

La gran delusione di Zandvoort

Sul più bello, c'è l'inciampo di Zandvoort, nel weekend del 29 agosto 1976. «*Sì, è l'unico neo della nostra avventura. Nelle prove del Gp d'Olanda si manifesta qualche inevitabile problema tecnico e sul più bello la nostra Tyrrell, quando c'è da tirare il colpo per qualificarla, non rende al massimo. È un bel problema, perché ci sono ventisette iscritti e ventisei partenti, per cui all'ultimo momento restiamo fuori, davanti a noi c'è la Surtees di Conny Andersoon e la cosa spiace, in quanto ci eravamo abituati bene. Però comincia a piacerci il fatto di ritrovarci insieme. I compiti son chiari e in fondo ci divertiamo, facendo le cose molto sul serio. Uno s'occupa del cibo, si lavora fino a tardi e poi si va a dormire in pensione, mica in hotel*».

L'ultimo hurrà a Monza. Poi ciao, F.1...

Il team di amici si ritrova, senza mai fare test di sviluppo, ai primi di settembre a Monza, per il Gp d'Italia, che segna anche il ritorno in gara di Lauda col volto martoriato dalle fiamme del Nurburgring.

Al box Rondìni, nel frattempo, la consapevolezza è chiara. Il budget è ormai all'osso, ci sono solo i soldi per vivere un'ultima avventura pagando benzina e albergo, poi tutto finirà. Perché il mondiale prevede poi la trasferta in Nord-America coi Gp Usa East e Canada, più il finalone in Giappone. Trasferte economicamente proibitive, per i ragazzi bergamaschi.

«*Cosa vuoi, neanche ci pensavamo, a quei viaggi lì* - riflette Gianfranco -. *Per proseguire magari doveva arrivare un gancio dal cielo, uno con un pacco di soldi pronto ad aiutarci, ma questa non è mica favola, è la realtà. Così con noi si complimentano in diversi ma non si presenta nessuno a dare l'iniezione in più. Che peraltro neanche cercavamo, perché eravamo già contentissimi così. Morale della faccenda, quello di Monza si rivela un weekend intenso e contrassegnato da polemiche circa la regolarità di certe benzine e alla fine delle qualifiche noi ci ritroviamo ancora una volta, la terza su quattro, ben qualificati, addirittura in 21esima posizione su 29 in pista. Sì, è vero le due McLaren e la Penske vengono arretrate proprio per la questione dei carburanti, ma non è mica colpa nostra. In griglia di partenza siamo a cinque centesimi di secondo dalla Copersucar del due volte campione del mondo Emerson Fittipaldi e mi sembra un gran bel modo per iniziare il nostro ultimo Gran Premio*». La stessa gara non è certo deludente, con la terza bandiera a scacchi che riuscite a vedere e Alessandro 18esimo davanti alla Shadow di Jarier. "*È una classifica che non la dice tutta, perché siamo costretti per un problemino a una sosta ai box supplementare, ma non importa. A fine gara, smontiamo e impacchettiamo tutto sapendo che non ci saranno repliche, prendendo tante pacche sulle spalle. Consapevoli che abbiamo comunque vissuto un'avventura unica e che presumibilmente non avrà repliche. Alessandro Pesenti Rossi è contento così ed ha intenzione di rallentare progressivamente l'attività, ritirandosi piano piano a vita privata. Per noi, per la nostra piccola squadra, è già tempo di salutare il dorato mondo della F.1*».

Un bilancio incredibile

Eppure l'incredibile impresa del team Rondìni, del pilota Alessandro Pesenti Rossi e del tecnico Gianfranco Bielli sta tutta nei dettagli. Quattro weekend di Gran Premio, tre partenze, altrettanti traguardi visti e un piazzamento addirittura a un soffio dalla top ten. Mai nella storia della F.1 moderna un team così minuscolo e con un budget talmente risicato e modesto è riuscito e riuscirà a ottenere riscontri così premianti. Ma il vero, incredibile miracolo, alligna altrove ed



IMPRESE MINIMALISTE MA DA RICORDARE

Sopra, la Tyrrell 007 sponsorizzata dalla moquette Sit-In al Nurburgring 1976. In alto, la vettura in livea Gulf insegue in prova a Zandvoort la consorella P34 a 6 ruote, di Depailler. In alto a sinistra, Alessandro in gara a Monza





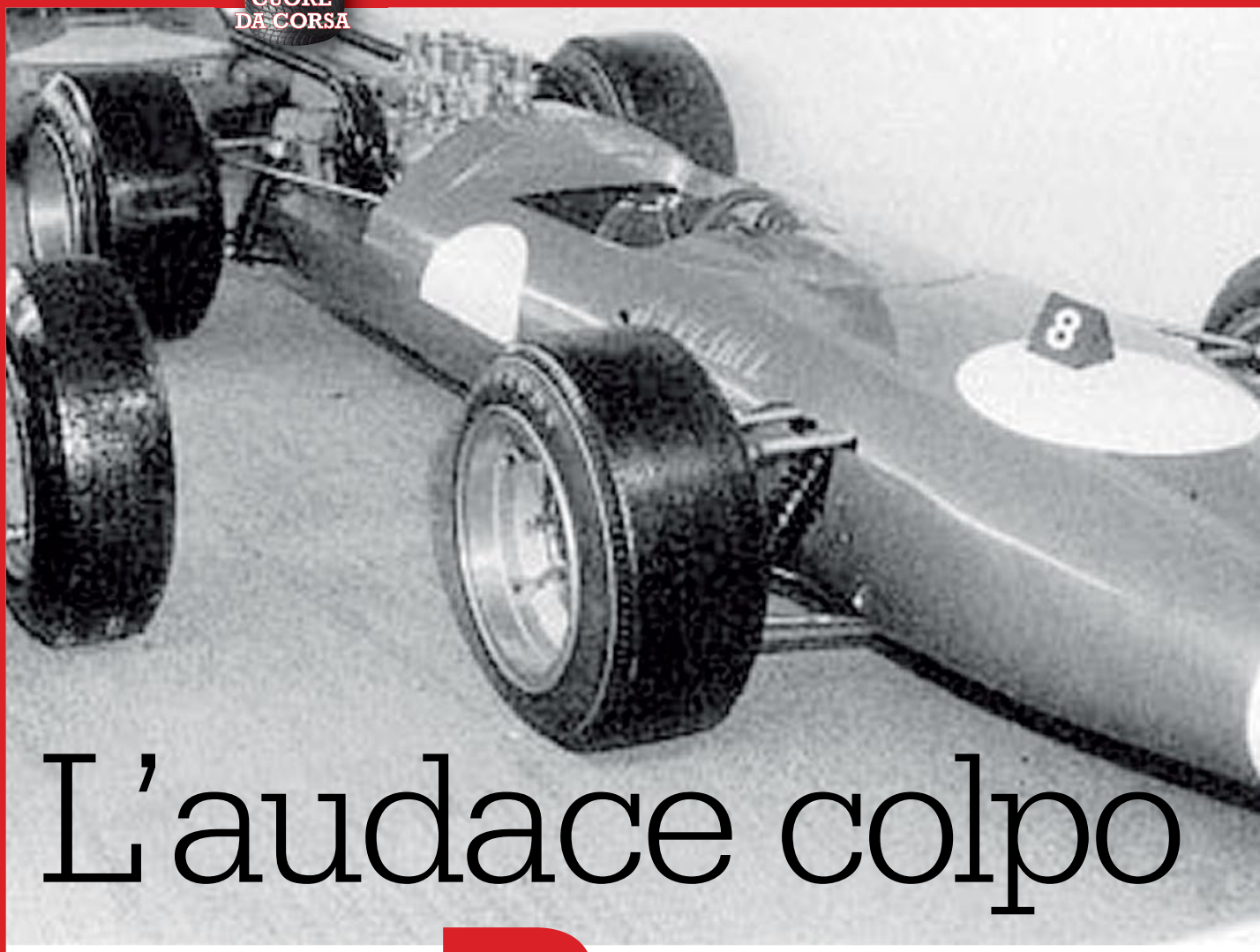
è lo stesso Bielli a rivelarlo, dati alla mano. «*Quattro fine settimana di Gp sui tracciati più veloci e difficili del mondo e l'incredibile verità è che non abbiamo rotto assolutamente nulla. Dirò di più: neanche una riga alla carrozzeria. Alessandro al volante si rivela semplicemente splendido. Una pressione pazzesca, rischi altissimi, nervi saldi, zero cedimenti e nessun errore. Se vogliamo andare a guardare il capello, giusto un paio di testacoda ma innocui, ecco, uno in prova a Zandvoort e un altro a Monza, ma giusto per aggiungere qualcosa, per togliere qualche grammo di terra dalle ruote. La verità è che il nostro bilancio di squadra alla fine è fantastico. Forse addirittura incredibile, se letto con i criteri di oggidì. E dire che tutto era partito in una sera fredda, tra le nebbie di Adenau, quando il camion della Tyrrell aveva finalmente scaricato davanti quella vecchia 007 che in quel momento ci sembrava la macchina più bella del mondo. Una specie di passaporto verso l'ignoto, verso le curve terribili della Nordschleife che avrebbero rappresentato allo stesso tempo il nostro battesimo, lo shakedown del team, l'esordio di Alessandro in F.1 e anche, penso, una prova fondamentale all'interno delle vite di tutti noi*».

La vita unisce, la vita allontana. Poi le cose sono andate avanti e ciascuno dei personaggi protagonisti di questa storia prende la sua strada. I fieri meccanici dall'inflessione bergamasca tornano alle loro occupazioni, Alessandro Pesenti Rossi si ritira completamente dalle corse, conduce un'esistenza schiva e appartata, continua a essere la bellisima persona che è sempre stata, oltre che un nonno affettuoso e carino, ma è pronto a minimizzare su tutto. Non lo sentirete mai a vantarsi di niente, neanche una parola. Anche la Formula Uno, i traguardi, l'aver viaggiato ruota a ruota con i migliori di un'epoca che mai tornerà, tra campioni, macchine e circuiti da leggenda, per lui resta una semplice formalità. Una cosa che era bello e giusto provare, perché lui la gavetta l'aveva fatta tutta e correre in F.1 a quasi trentacinque anni avrebbe dato un senso al tutto. Come l'agricoltore che sa ruotare le semine, nobilitando alla fine il suo campo con le sementi più nobili e i raccolti migliori.

Quanto a Gianfranco Bielli, continua tuttora, a quasi 77 anni, a calcare i campi di gara. Nel frattempo ha mostrato competenza e talento tecnico ovunque, dalla F.3000 alle ruote coperte, continuando ai giorni nostri ad aiutare il team Bonaldi, dove supervisore è il figlio Marco. Bielli da team boss dell'Autosport Racing in formula cadetta, nel 1997, ha anche contribuito a lanciare Tom Kristensen, destinato a diventare il campione più vincente nella storia della 24 Ore di Le Mans. Ma lui, proprio come Pesenti Rossi e tutti i protagonisti di questa dolce e italianissima storia, resta coi piedi per terra: «*Dai, la cosa più bella è che finivamo tutte le gare, meravigliando i rivali. Peccato non qualificarci a Zandvoort, ma poteva capitare. E alla fine tutti si sono accorti di noi e ci hanno rispettato. Anche se sinceramente, quasi mezzo secolo dopo, non avrei mai pensato di doverne parlare e di avere molto più spazio di quanto ci fu dato allora. La trovo una specie di rivalutazione della sostanza e questo mi fa piacere, anche se io e Alessandro Pesenti Rossi siamo due cui non piace andare indietro a rivangare le cose passate. Ma certo, roba come questa, la nostra avventura in F.1, merita comunque d'essere conosciuta e anche ricordata. Le nostre imprese d'allora viste col senno di poi hanno finito con l'acquisire un sapore diverso, perché tutta sostanza e spirito appassionato. Magari, invecchiando, piacciono di più e meglio così. Per me, per noi, è stato bellissimo viverle in diretta, ve lo assicuro. L'espressione di Ken Tyrrell alla fine di quel primo incredibile, indimenticabile e terribile weekend del Nurburgring, in quel Gp di Germania che mai nessuno più avrebbe dimenticato, dopo il maltempo, il rogo di Lauda, il secondo via della gara e il primo traguardo del nostro team, resta uno dei momenti più belli della mia e della nostra vita. Mi ricordo ancora come andò: lo Zio Ken arrivò deciso, guardò tutti noi, ci porse la mano e col suo bel sorriso cavallino disse, semplicemente, "Dear gentlemen, my compliments!"*». ●







L'audace colpo della Pearce

NELLA NUOVA FORMULA A 3000 CC, IN PIENO 1966, UN TEAM NASCE DAL NULLA, MONTANDO IN UN TELAIO COOPER UN MOTORE FERRARI GTO E DEBUTTANDO NEL MONDIALE. POI REALIZZA LA SUA VETTURA DA GP, MA UN INCENDIO DISTRUGGE TUTTO E FA CHIUDERE... IN BELLEZZA!

di Mario Donnini

In questa storia c'è tutto il fascino della F.1 del film "Grand Prix" del regista John Frankenheimer, ma in un contesto ben più esotico e esoterico, letto e visto tutto dalla parte dei poveri di money ma non di spirito e idee, nonché una trama gravida d'avvenimenti strani e a oggi mai spiegati. Dirò di più: forse insipegabili.

Di carne al fuoco - alla fine in senso letterale, aihmé - ce n'è tanta, a partire dal 1966, l'anno del ritorno della potenza in F.1, con l'avvento della formula motoristica a 3000 cc.

Nuovo tema tecnico che vede impegnate le solite squadre là in cima, ma con materiale tutto nuovo. E anche qualche team del tutto inedito, con componenti assolutamente fuori dalla norma e combinazioni inattese.

Attenzione alla belva di Pearce!

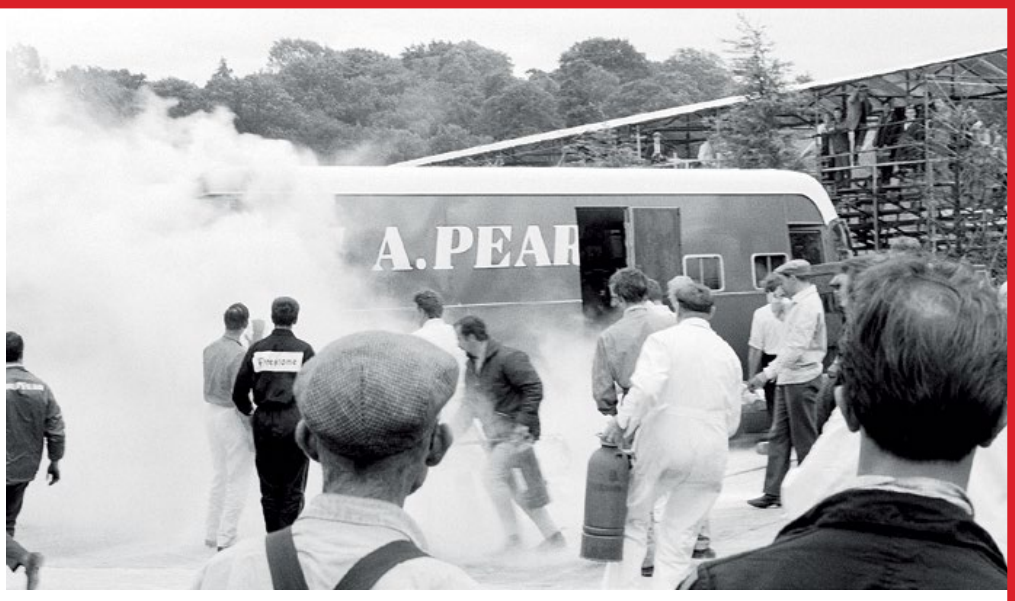
Se i primi due mondiali andranno alle Brabham-Repco prima di Jack Brabham - unico pilota Costruttore nela storia a riuscire nell'impresa di vincere il mondiale - e poi, l'anno dopo, del compagno di squadra Denis Hulme, non mancano i tentativi di innesti tra telai e propulsori un po' all'insegna dell'improvvisazione e del bric-à-brac.

Tra questi, un cuore Ferrari espiantato e trapianta-

ECCO LA STORIA NASCOSTA DI UNA MINUSCOLA SQUADRA INGLESE CHE NASCE NEL 1966, DEBUTTANDO IN F.1 CON UNA COOPER-FERRARI BALLANDO UNA SOLA ESTATE, PERCHÉ ALL'INIZIO DELLA STAGIONE SUCCESSIVA VERRÀ SPAZZATA VIA DA UN INCENDIO PER CERTI VERSI PROVVIDENZIALE: IL MATERIALE È TUTTO ASSICURATO E IL RISARCIMENTO FARÀ CHIUDERE BOTTEGA A MISTER PEARCE TRA TANTI SORRISI...



F.1

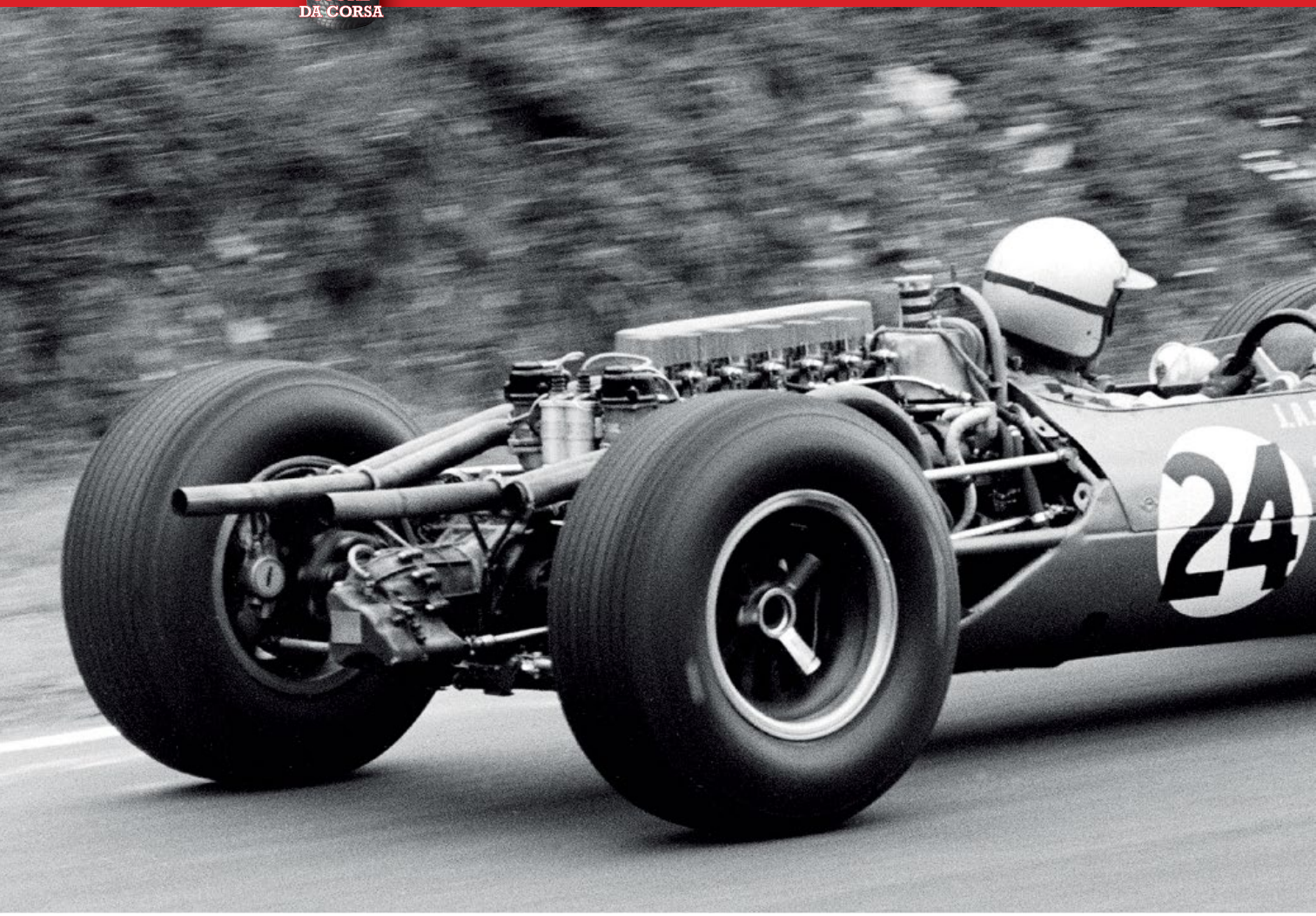








LAWRENCE DEB SU COOPER A MOTORE FERRARI, POI IL ROGO!
A lato e sopra, a destra, Lawrence nel 1966, su Cooper a motore Ferrari Gto, deb nei Gp. Nell'altra pagina, nella foto grande, è esposta la fantomatica Pearce F.1 a motore Martin in chiave 1967. Al centro, Chris Lawrence e, in alto a destra, l'incendio in cui tutto il materiale va perso per sempre...



to in ciò che resta di una gloriosa monoposto di un campione del mondo, la nascita di una nuova creatura, all'interno di una squadra misteriosa, la Pearce. Ircocervo strano che nelle mani di un pilota sconosciuto arriva nel mondiale di F.1, salvo sparire poco dopo. E ripresentarsi ancora, in vista della stagione 1967 addirittura a tre punte e due motorizzazioni, salvo terminare l'avventura in un rogo periglioso assai ma fortunatamente incruento, culminato con un tesoro assicurativo incassato e una sparizione perenne. Ma andiamo con ordine, perché la storia del team Pearce in Formula 1 va vissuta per gradi e necessata totale sospensione dell'incredulità.

Le origini della specie

Il 1966 è anno strano e difficile, in cui in F.1 i team e le Case pronte alla nuova sfida motoristica si contano a fatica. E c'è posto, accanto ai soliti, anche per improvvisati e romantici competitor.
La J A Pearce Engineering Ltd fa capo a John Pearce, londinese, commerciante d'auto e accessori che sfrutta sapientemente il momento di delicato passaggio tecnico-regolamentare, dando vita a una strana creatura, che congiunge materiali provenienti da glorioso marchi.
Anzitutto Pearce acquista il telaio Cooper T'73 siglato F1-2-64, già portato in gara nel corso della stagione 1964 dall'ex campione del mondo Phil Hill, segnando un solo punto in campionato. Lo statunitense la sbatte a Zeltweg e quindi viene licenziato. La vettura viene riparata e l'anno dopo è usata in una sola occasione dal giovane Jochen Rindt a inizio stagione, poi resta nei garage della Cooper fino a che viene acquistata da Pearce. E qui viene il bello.

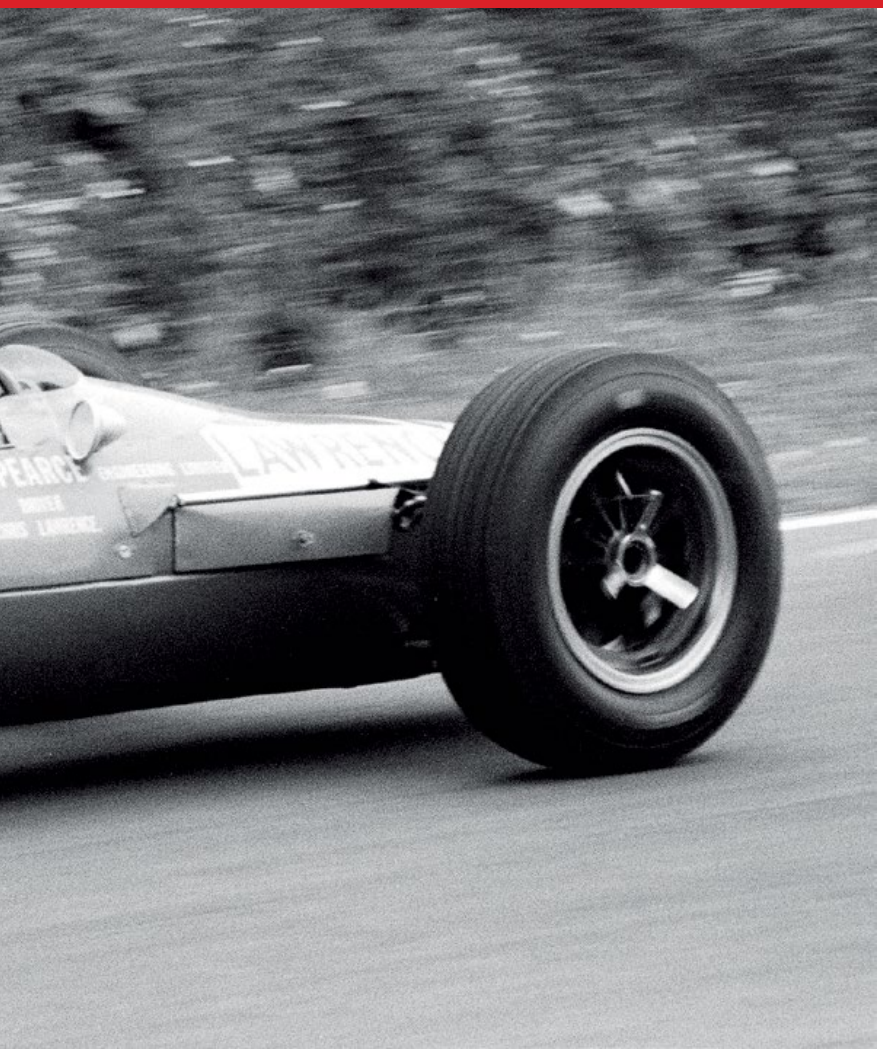
Quel prestigioso motore Ferrari Gto V12!

John Pearce sulla vecchia Cooper trapianta addirittura un motore V12 direttamente proveniente dalla Ferrari 250 Gto numero di telaio 3729GT, in origine di proprietà di John Coombs e protagonista di un meritorio secondo posto nel Tourist Trophy 1962.
L'ex telaio Cooper ufficiale viene allungato per alloggiare il motorone, al quale ora è accoppiato un cambio Hewland, mentre il pilota designato per il debutto è Chris Lawrence, pedigree zero in F.1 e habitué della 24 Ore di Le Mans. Dai, è niente più d'una pazza avventura e speriamo che nessuno si faccia male, ecco.

Si comincia con due Gran Premi iridati

Coraggio, creatività, incoscienza, voglia di esserci a tutti i costi. Chissà quali di queste caratteristiche è la preponderante... Di sicuro nessuna appare assente nell'assalto della Pearce Engineering al mondiale di F.1. Il debutto avviene nel Gp di Gran

LAWRENCE SCONOSCIUTO MA CORAGGIOSO!
Sopra e a destra, Chris Lawrence nel 1966 in Formula 1 a cachet con la Cooper a motore Ferrari Gto del team Pearce F.1, che vediamo meglio nell'immagine pubblicata nell'altra pagina



Bretagna 1966 a Brands Hatch, dove in qualifica l'indomito Lawrence si piazza penultimo, girando in 1'43"8, a 9"3 dalla pole position fatta segnare da Jack Brabham su Brabham-Repco.
La gara per la combinazione della J A Peatce Engineering non si rivela neanche male, perché Lawrence, pur viaggiando costantemente nelle retrovie, in una giornata costellata da ripetute soste ai box, resta in pista al suo passo, fino a conquistare un dignitoso 11esimo posto finale. Certo che l'abbrivio non è da mito, perché il giro più veloce è in 1"47"2, ossia il più lento di tutti i concorrenti, ma cosa vuoi che importi, giunti a questo punto.

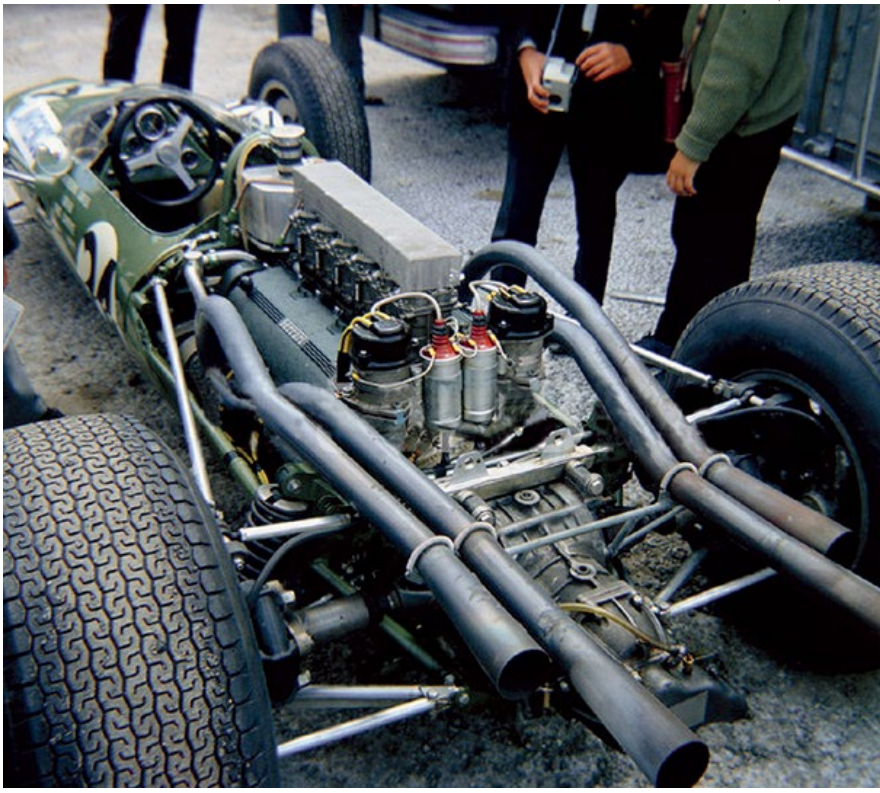
La sfida passa sulla Nordschleife!

La verità è che gli iscritti al mondiale son pochini, la JA Pearce s'accontenta di quel che caccia il convento e l'iscrizione al prestigioso Gp di Germania è accettata, così la sfida viene traslata sullo spaventoso Nurburgring in coniugazione Nordschleife.
Dopo cinque giri Lawrence viene doppiato da Brabham e al decimo passaggio la Pearce-Cooper-Ferrari è fuori gara con una sospensione rotta. Di bello da rilevare c'è che il motore Ferrari, malgrado i tanti chilometri alle spalle, non ha mancato un colpo.

Il team Pearce fa le cose in grande per il 1967

La faccenda sembrerebbe finita qui, se non che in chiave 1967 la Pearce lancia il suo assalto alla F.1 con una serie di notizie che appaiono sconcertantemente roboanti.
Per la seconda stagione di gare le monoposto in ballo dovrebbero essere addirittura tre: una Pearce-Ferrari e due Pearce-Martin. E qui cominciano a dibattere fonti contrastanti e mai del tutto tra loro acquietate. Secondo i più, la Pearce-Ferrari altro non è







QUEL MOTORE MARTIN A 8 CILINDRI PER PEARCE
Sopra, un'immagine recente a una gara storica del poco conosciuto motore Martin V8. In alto, Chris Lawrence con la Copper-Ferrari della J. A. Pearce Engineering

che la Cooper-Ferrari dell'anno prima un po' modificata e pomposamente ribattezzata tale, mentre le Pearce-Martin sarebbero secondo alcuni delle monoposto molto simili alle Cooper F.2 sulle quali sono stati innestati due motori 3 litri Martin V8 - niente a che vedere con l'Aston Martin, eh - concepiti dallo specialista Tony Martin. Che si tratti di Cooper F.2 con serbatoio modificato a ingrandito, ovvero di telai autonomi, non si riuscirà ad avere mai la prova, anche se è presto per svelarvi perché. Ancora un po' di pazienza, dai.
La fantomatica prima vera e propria Pearce F.1 viene mostrata al London Racing Car Show nel gennaio 1967, mentre il motore Martin V8 fa bella mostra di sé allo stand Derrington e questo è quanto.

Pearce Engineering c'è! Ma un po' ci fa...

I primi test della Pearce-Martin si svolgono a Brands Hatch ma un incidente, fortunatamente senza gravi conseguenze, stoppa il programma. Poi ci si trasferisce a Brands Hatch per la Race of Champions del 12 marzo dove il team è iscritto alla grande, con tre punte: Chris Lawrcence con la Pearce(Cooper)-Ferrari e le due Pearce-Martin per Tony Lanfranchi e Robin Darlington. Niente da stupirsi se quest'ultime, fantomatiche monoposto, restano nel van, mentre il solito inaffondabile Lawrence con la Pearce-Ferrari al termine delle due manche per somma di tempi è 17esimo e ultimo, dopo che era partito penultimo.

Il clamoroso epilogo

È tempo di trasferirsi a Silverstone, per l'altra nota gara inglese non valida per il mondiale, il Silverstone International Trophy, dove Robin Darlington verrebbe dirottato sulla Pearce-Cooper-Ferrari, mentre le Pearce-Martin debutterebbero in gara guidate da Earl Jones accanto al confermato Tony Lanfranchi. Fantastico. E qui comincia la leggenda. Il motohome arriva nella serata precedente l'inizio del meeting e viene parcheggiato nella zona nei pressi della curva Beckets. Tutto sembra procedere bene, fino a che fumo e fiamme in quantità richiamano attenzione e suscitano ansia. La JA Pearce Engineering, la sola squadra presente a tre punte e due motorizzazioni, va letteralmente in fumo, visto che a bordo del van sono ancora stazzati due recipienti di carburante da cinquanta galloni ciascuno. I soccorsi si affannano, ma si salva pochino. Il danno pare grande.

Il tesoro dell'assicurazione e...

E da qui in avanti nessuna leggenda, ma solo realtà. John Pearce non fa una piega, perché è tutto assicurato. Anzi, ai periti si ritrova a snocciolare un interminabile elenco di materiale abbruciato piuttosto costoso: tre monoposto di F.1, un motore Ferrari, una gran quantità di pezzi di ricambio...
In poche parole il conto finale appare salatissimo e l'assicurazione si ritrova a sborsare in un sol colpo 110mila sterline. Gran bella sommetta, per l'epoca. Quand'arriva il saldo, vista la serietà delle autorevoli tradizioni assicurative anglosassoni, John Pearce incassa felice la smazzata di banconote. Da lì, non si farà mai più vedere nel paddock di una gara di F.1, tantomeno con velleità agonistiche.
La fantomatica J. A. Pearce Engineering passa alla storia come l'unico team poverissmo che prende parte a due Gp iridati, traaducendo in contanti tutto il materiale impiegato e traendone sostanziale, forte e imprevedibile guadagno. ●



Luigi, e motori carbone

LA FIGURA DI CIMAROSTI, PREPARATORE FRIULANO EMIGRATO IN BELGIO, NELLA SUA NATURA PIÙ PROFONDA

di Alfredo Filippone

In questo momento di motori spenti, vale la pena ricordare storie e figure che hanno lasciato il segno. Come quelle di Luigi Cimarosti (ma per tutti, era semplicemente Luigi), che ci ha lasciati, alla soglia dei 90 anni, un paio di mesi fa. Con lui, se n'è andato non solo uno dei più grandi preparatori degli anni 70 e 80, protagonista con il suo Luigi Racing di grandi imprese nell'epoca d'oro delle gare turismo, ma anche un personaggio d'altri tempi, uno di quegli italiani diventato grande all'estero, in questo caso in Belgio, a forza di lavoro, volontà e genio. Capello e baffo fulvi, sguardo penetrante e parlata senza fronzoli. Una tempra d'acciaio derivata dalla sua storia. Friulano di San Giorgio della Rinchivelda, costretto ad emigrare giovanissimo, nel dopoguerra, per trovarsi in futuro altrove. In Belgio arriva "in sandali e con uno zaino", come amava ricordare, e si fa 5 anni nelle miniere di carbone prima di poter lavorare in un'officina meccanica, la sua passione, concedendosi come unico svago qualche gara in moto.

Appena può, apre il suo garage, a Comblain-au-Pont, vicino Liegi, nella vallata dell'Ourthe che porta verso le Ardenne. La sera, chiusa la bottega, prepara vetture da corsa, la prima una 600 gialla che spopola nelle cronoscalate. Diventato concessionario BMW e assicuratasi l'esistenza, finalmente si dedica alle gare, in perfetto sodalizio con Jean Xhenceval, l'inseparabile socio, pilota nonché cognato. Il successo arriva velocemente, con le stupende BMW 3.0 Csi e Csl, nelle belle livree Castrol e Ufo. Nel 1974, Luigi sbanca la 24 Ore di Spa, con Alain Peltier e Xhenceval, che concede il bis l'anno dopo insieme a Hugues de Fierlandt. La serie continua: il 1976 è l'anno del titolo europeo con un giovanissimo Pierre Dieudonné ad affiancare Xhenceval, e nel 1978, i due, insieme a Spartaco Dini, vincono la classe Imsa alla 24 Ore di Le Mans, finendo addirittura ottavi assoluti. L'ex-minatore emigrato, ormai battezzato 'le sorcier' (lo stregone) diventa l'ammazzagatti della categoria, battendo colossi come Alpina, Juma o Eggenberger. Finito il periodo BMW, passa, con meno successo, alle Ford Sierra Cosworth e all'impressionante Chevrolet Camaro, che lui, uomo all'antica, è fierissimo di far pilotare a un equipaggio tutto rosa, Lella Lombardi-Anna Cambiaghi. Il secondo periodo felice arriva nella prima metà degli '80, con le Alfa Gtv6, che corrono nella divisione inferiore, ma permettono al Biscione di centrare 4 titoli costruttori assoluti consecutivi (1982-85), con il fattivo contributo delle Gtv6 gialle di Luigi, affidate spesso a piloti italiani, tra cui Giorgio Francia, i fratelli Micangeli, Rinaldo Drovandi e 'Spiffero', oltre alla Lella. Far vincere le Gtv6, macchine italiane (anche nei rally, con Yves Loubet) è per lui una gioia, nonostante i mille dispetti con l'Autodelta e le polemiche con l'ing. Chiti, che Luigi si diverte a punzecchiare. È il retaggio del suo rapporto complesso e viscerale, fatto di amore e risentimento, con l'Italia, terra madre e matrigna nel contempo. L'ultimo acuto nel 1994, quando è il primo a portare delle Dodge Viper a Le Mans, centrando il terzo posto in Gt1 con Arnoux-Bell jr-Balas. Poi sparisce progressivamente dal primo piano, ma senza smettere di lavorare nel suo antro a Comblain, dove sperimenta idee ed inventa cose, compresi i macchinari di cui si serve. Ogni tanto chiama: *«Vieni su che ho qualcosa da farti vedere»*. Un ordine più che un invito. Tocca salire su a Comblain, anche con mezzo metro di neve, e sai che torni a casa solo a notte inoltrata, perché dopo che ti ha presentato i tanti progetti per le mani, gli piace stare in compagnia, raccontare le mille storie della sua vita, ovviamente attorno a un tavolo ben imbandito (*«guarda che le trote le han pescate qui sotto stamattina...»*), e finendo ciucchi di grappini davanti al camino acceso.

«Era un genio della meccanica, un gran lavoratore, un uomo curioso di tutto e con un entusiasmo travolgente», ricorda con affetto Pierre Dieudonné, il grande pilota di turismo e di sport, poi manager in Oreca e Wrt, che non ha mai smesso di frequentarlo. *«La vita gli aveva insegnato a raccogliere qualsiasi sfida, ma era soprattutto un motorista sopraffino, pur non avendo nessuna formazione specifica, e i motori allora erano tutto in una macchina da corsa. Forse, questo è stato anche il suo punto debole, perché con l'avvento dell'elettronica, si è trovato spiazzato. Come uomo, un grande, che mi ha insegnato tanto e a cui devo molto. Se ho avuto la carriera che ho avuto, lo devo ai successi iniziali col Luigi Racing, che era un vero team di famiglia, con la moglie Julia, le figlie Liliana e Silvia a occuparsi di tutto quanto non fosse meccanica. Ad ogni trasferta, andavo e vivevo da loro per uno o due giorni, si finiva di preparare le macchine e le caricavamo sul camion, che poi avremmo guidato noi piloti, Jean Xhenceval ed io, sino al circuito, Brno o Pergusa che fosse. Altri tempi davvero...»* .

UN FURLAN DI COMBLAN AU PONT

Arrivato in Belgio da San Giorgio della Richinvelda (in provincia di Pordenone) subito dopo la Seconda Guerra Mondiale, Luigi Cimarosti si è costruito una grande carriera da preparatore infilando innumerevoli successi nelle gara Turismo con il suo sodalizio Luigi Racing. Se n'è andato alla soglia dei novanta anni alcuni mesi fa

Quando la F.1 ha spento i motori



I GRAN PREMI RIMANDATI, SOSPESI O ANNULLATI DAL 1955 AL 2011: ANDIAMO A SCOPRIRE CHE COSA CI RACCONTA LA STORIA DELLA F.1

di Gabriele Mutti

Non è la prima volta che nel corso della sua lunga storia il campionato del mondo di F.1 ha visto dei Gp ripetutamente annullati, rinviati o addirittura cancellati. Il tutto è avvenuto per cause e ragioni completamente diverse e in nessun modo legate alla situazione attuale. Ecco una rapida analisi al riguardo a partire dal 1955, anno tristemente famoso nella storia delle corse.

Stagione 1955

In seguito alla tragedia della 24 Ore di Le Mans dell'11 giugno 1955, nella quale morirono 84 persone, diversi organizzatori decisero di annullare il loro Gp nazionale. A farne le spese per primo fu il Gp di Francia, che avrebbe dovuto svolgersi sulla pista di Reims il 3 luglio, ma che fu inizialmente posticipato al 25 settembre prima di essere cancellata del tutto. Poi toccò al Gran Premio di Germania al Nurburgring (31 luglio), a quello elvetico di Bremgarten (21 agosto) e infine al round spagnolo di Pedralbes (23 ottobre). Addirittura in Svizzera si decise di bandire per sempre le gare automobilistiche, e questo è valso fino al 2018, quando si è fatta un'eccezione, per ragioni ecologiche (e anche perché a quell'epoca i pericoli si erano di molto ridotti, per pubblico e piloti), per la Formula E a Zurigo nel 2018.

Stagioni 1956-1957

La crisi petrolifera di Suez, da non confondere con lo shock petrolifero avvenuto negli Anni 70, eb-



TRAGICA LE MANS
In questa immagine Juan Manuel Fangio in azione al Gp di Pescara 1957 dove finì alle spalle di Moss. Sopra la tragica Le Mans del 1955

be un forte impatto su tutti i prodotti petroliferi dell'epoca, tra novembre 1956 e maggio 1957. Cosa che causò la cancellazione totale dei Gp di Olanda, Belgio e Spagna, compensata in parte dall'apparizione di un secondo Gp in Italia, quello di Pescara, apparso una sola volta insieme a Monza. Per allungare un calendario ridotto ormai a soli sei Gran Premi (esclusa la 500 miglia di Indianapolis che nei primi 11 anni del Mondiale fece parte del calendario) si cercò ovunque. Fu questa la motivazione alla base del primo e unico Gran Premio di Pescara, che colse la palla al balzo organizzando una corsa su una pista stradale "triangolare" di circa 23 km, togliendo peraltro alla Nordschleife del Nuerburgring il record di tracciato più lungo della storia della Formula Uno.

Stagione 1969
A causa di molte critiche contro il circuito di Spa-Francorchamps per motivi di sicurezza, i piloti con in testa Jackie Stewart avevano richiesto un lavoro aggiuntivo che non era stato completato entro i tempi prestabiliti: ciò provocò di colpo la cancellazione del Gp del Belgio. Di ritorno un anno dopo a Francorchamps, quando la sicurezza era stata migliorata (fu introdotta una chicane prima della curva Malmedy e si raggiunse l'accordo con i piloti per correre ancora su quel vecchio circuito di 14km) quella fu comunque l'ultima apparizione di Spa-Francorchamps nel Mondiale fino al 1983, quando la pista si presentò nel nuovo formato da 7 km usato ancor oggi. Nel frattempo infatti era stata presa la decisione di spostare il Gp del Belgio a Nivelles e a Zolder ad anni alterni fino al 1983, anno in cui Spa-Francorchamps riprese definitivamente il suo posto nel calendario dopo un serio restauro completo.

Stagione 1976
In seguito al processo di riorganizzazione nazionale istituito nel 1976 dalla dittatura militare argentina e dai disordini che ne seguirono, fu annullato il Gp d'Argentina.

Stagione 1979
Le tragiche morti in corsa o per malattia, nel 1978, dei due idoli nazionali svedesi, Ronnie Peterson (deceduto l'11 settembre 1978 in seguito a un incidente al via del Gp d'Italia) e Gunnar Nillson (deceduto per cancro il 20 ottobre 1978) traumatizzarono il popolo svedese per cui fu cancellato il Gp di Svezia che si correva ad Anderstorp e che da quell'anno non fece più parte del Circus iridato.



Stagione 1983

Il Gp della Svizzera si corse nel 1982 sul circuito francese di Dijon-Prenois (e fu vinto da Keke Rosberg con la Williams) e si sarebbe dovuto replicare nel 1983 con una formula analoga a quella utilizzata per anni in Italia con il Gran Premio di San Marino o in altri Paesi con la seconda gara corsa sotto il nome di Gran Premio d'Europa. Ma per ragioni economiche e di diritti televisivi (la TV francese quell'anno avrebbe potuto riprendere una sola gara) il Gp di Svizzera fu cancellato e rimpiazzato con un Gran Premio d'Europa svoltosi sulla pista inglese di Brands Hatch il 25 settembre. Ma nel 1983 quello non fu l'unico caso: si sarebbe dovuto correre anche un Gp nello stato di New York. Un'idea balenata in testa a Bernie Ecclestone, che provò senza successo a portare i bolidi del Mondiale tra le strade della Grande Mela. Nel 1983, 1984 e 1985 la gara di New York comparve nel calendario a inizio stagione, su un circuito cittadino ricavato a Flushing Meadows, nei pressi del parco noto per ospitare ogni anno gli US Open di tennis. Ma le proteste della cittadinanza per ragioni ambientali indussero alla fine Bernie Ecclestone, dopo altri due tentativi falliti nel 1984 e nel 1985, ad arrendersi e ad accantonare il sogno di una gara fra le strade di New York.

Stagione 1985

Poco prima del Gp del Belgio a Spa-Francorchamps, in programma il 2 giugno 1985, la pista del circuito posto nelle Ardenne era stata completamente rifatta con uno speciale bitume anti-aquaplaning: ma essendo stato posato solo due settimane prima del Gp, fin dai primi test si rivelò catastrofico, fino al punto di degradarsi completamente in certi punti. Nonostante l'installazione di un nuovo rivestimento nei punti interessati da questo sfaldamento (lavoro fatto di notte) la cosa non ha funzionato e la F.1 si oppose a correre il Gp in queste condizioni costringendo gli organizzatori a rimandarlo al 15 settembre dello stesso anno.



Stagione 1987

Il Gp del Canada che si sarebbe dovuto svolgere sul circuito di Notre-Dame a Montreal, dovette essere cancellato, a seguito delle divergenze tra le due più importanti fabbriche di birra del Quebec, la Molson e la Labatt, riguardo alla ponsorizzazione dell'evento.



Stagione 1995
Il Gp del Pacifico in Giappone che si doveva correre ad Aida, era inizialmente previsto per il 16 aprile 1995 e fu rinviato al 22 ottobre dello stesso anno in seguito a un terremoto di magnitudo 7,2 verificatosi nella regione di Kobe, situata a circa 150 km da Okayama, la città più vicina al circuito di Aida. Il sisma causò 6.437 vittime.

Stagione 1997
Il 21 settembre era in programma il Gp del Portogallo, che doveva svolgersi a Estoril. Fu ritirato dal calendario, a seguito delle divergenze tra il potere organizzativo della Federazione Lusitana e il proprietario della pista, che non rispettò le tempistiche necessarie a rendere il circuito portoghese conforme a ciò che era richiesto. Rimandato una prima volta al 26 ottobre, in seguito al rifiuto del proprietario a svolgere i lavori richiesti, il Gp fu semplicemente rimosso dal calendario iridato.

Stagione2003
Per i problemi con la legislazione anti-fumo in vigore nel Paese e una interminabile soap opera orchestrata dagli ecologisti belgi, il Gp del Belgio del 2003, in mancanza di accordi, fu semplicemente rimosso dal calendario.

Stagione 2006
In seguito al completamento di importanti opere infrastrutturali a livello delle installazioni del circuito di Spa-Francorchamps e in seguito al fallimento dell'organizzatore delle precedenti edizioni, la società diretta dall'ex pilota belga Didier Defourny, il Royal Automobile Club de Belgique fu costretto a richiedere la cancellazione del Gp del Belgio.

Stagione 2011
A Sakhir, nel 2011, non si arrivò invece nemmeno a gareggiare. La corsa era fissata per il 13 marzo come tappa inaugurale del Mondiale, ma a metà febbraio le proteste anti-governative nei paesi arabi di Nord Africa e Medio Oriente, passate alla storia col nome di ''primavera araba", raggiunsero il Paese. Molti manifestanti furono barbaramente uccisi dalle autorità che, secondo quanto riferito, vietarono persino ai paramedici di raggiungere i feriti. Nabeel Rajab, vicepresidente del Centro per i Diritti Umani del Bahrain, spiegò che i manifestanti avrebbero sfruttato sicuramente la ribalta internazionale del Gp di Formula Uno per mettere in evidenza le loro posizioni. Così, dopo una settimana di disordini, il principe ereditario Al Khalifa fu costretto a confermare la rinuncia al Gp. Anche in quel caso si parlò di collocare nuovamente l'evento più avanti nel calendario, ma tra team riluttanti a correre una gara in più e calendari internazionali decisamente affollati, si decise di riproporre l'evento l'anno successivo. ●



GLI SVEDESI VOLANTI
A destra Mario Andretti con gli svedesi Peterson e Nilsson. Sopra l'incidente di Ronnie a Monza 1978, a sinistra Benetton, Schumacher e Briatore festeggiano il titolo iridato ad Aida nel 1995 e a sinistra Ecclestone in Bahrain



Italia quali scenari?

TRA DUBBI E PREOCCUPAZIONI SI PROVA AD ANDARE AVANTI. FACCIAMO IL PUNTO DELLA SITUAZIONE CON IL DIRETTORE DI ACISPORT MARCO ROGANO E CON SERGIO PERONI

di Dario Lucchese

Quale scenario si prospetta per il futuro dell'automobilismo tricolore? È la domanda sempre più ricorrente che ciascuno di noi si pone, giorno dopo giorno. Più il tempo passa, maggiore è l'ansia ma anche la voglia di riaccendere i motori. Il cammino tuttavia è lungo. Ci sono cose ben più importanti da risolvere con una certa priorità. Difficile, anzi impossibile fare delle previsioni. Lecito invece immaginare tutte le soluzioni attuabili. Non per ultima quella di una sorta di "super season" in stile FIA Wec, con le gare eventualmente non disputate quest'anno posticipate al 2021. Ma nel frattempo si cerca anche di essere più ottimisti, ipotizzando un regolare svolgimento dei campionati. Tra dubbi e preoccupazioni si prova così ad andare avanti. Lo stop di tutte le attività produttive non indispensabili deciso dal Governo la scorsa settimana, ha di fatto bloccato anche quelle aziende che operano nel settore della fornitura tecnica per la preparazione delle vetture. Un provvedimento a cui la Giunta Sportiva dell'Automobile Club d'Italia ha prontamente risposto rimandando al prossimo anno alcune introduzioni tecnico-regolamentari riguardanti le salite. Nello specifico concernenti le vetture E2SS, E2SC e CN, come quelle del pattino in legno da applicarsi sotto alle stesse vetture e di un nolder da aggiungere sul bordo dell'ultimo elemento dell'ala posteriore. Però c'è in generale anche un certo timore legato ad un sensibile calo di presenze. Nel Campionato Italiano Gran Turismo appena



SOGNI MOSTRUOSAMENTE PROIBITI?
Il Tricolore Gt 2020 avrebbe dovuto avere quest'anno una quarantina di vetture al via: rimarrà solo un sogno? Sotto, Marco Rogano

un mese fa si ipotizzavano una quarantina di vetture, con uno schieramento a parte per la crescente classe Gt4. Oggi tutto ciò rimane un sogno. Non impossibile da realizzare, ma sempre un sogno.

Marco Rogano: «Possiamo farcela»

Dell'attuale situazione abbiamo parlato con Marco Rogano, direttore generale di Aci Sport.«*Secondo me bisogna fare innanzi tutto un distinguo tra le categorie legate alla pista, a cui aggiungerei anche il karting, e quelle che si disputano su strada come i rally e le salite. Nella fase iniziale del decreto era stata data la possibilità di fare svolgere le gare a porte chiuse. Proprio come sarebbe dovuto avvenire nel calcio. E sono convinto che andremo proprio dietro al calcio in ogni decisione, non solo noi ma anche tutti gli altri sport. Ci saranno dei settori in cui l'attività potrà ripartire prima ed altri successivamente. Va detto che il numero delle gare in pista non sono tante. Abbiamo considerato che, se riusciremo a partire almeno a inizio agosto, potremmo anche arrivare a concludere la stagione entro il 2020. Se proprio ci sarà bisogno, allora la prolungheremo fino all'inizio del prossimo anno. Al momento attuale ci stiamo già preparando con delle soluzioni. Ho fatto una sorta di sondaggio e la quasi totalità dei team sono favorevoli a mantenere lo stesso numero di appuntamenti previsti inizialmente in calendario. Questo per ciò che riguarda la pista. Ma lo stesso vale per le cinque prove più importanti del Campionato Italiano Karting, che dovremmo riuscire a disputare*».

- Che cosa si prospetta invece per le altre specialità?

«*La strada merita un discorso differente. Anche se i rally, in cui sono tantissimi i noleggiatori che hanno bisogno di lavorare, si distinguono a loro volta dalle gare in salite. Detto questo sarà difficile, se dovessimo partire molto avanti con la stagione, mantenere tutte le otto prove dell'Italiano (Il Ciocco e il 1000 Miglia sono già stati rinviati). A meno che si pensi di correre ogni 15 giorni, cosa che non è realisticamente possibile. Però i noleggiatori possono trovare sfogo nelle gare regionali. Lo sbocco per loro potrebbe essere quello. Nelle salite invece ci sono 12 gare nel calendario tricolore e le prime due (Trofeo Scarfiotti e Luzzi-Sambucina) sono state già rinviate. Non so se riusciremo a recuperarle in così poco tempo*».

- Poi c'è un problema di organizzazione...

«*È chiaro. Vedi i rally, in cui è necessario un grosso impegno di mezzi sanitari ed almeno un'ambulanza con rianimatore e medico ad ogni prova speciale. Con la situazione sanitaria attuale, per potere ripartire il problema deve essere rientrato al cento per cento. Anche la Targa Florio non si disputrerà*».

- Quale destino invece per il Rally Italia Sardegna, unico appuntamento tricolore del mondiale 2020?

«*Al riguardo abbiamo lavorato in accordo con la FIA e deciso di rinviare la manifestazione in autunno. Ricordo che una gara del genere prevede la presenza di circa 800 commissari, che dovrebbero raggiungere l'isola con le navi. Senza considerare tutto il resto*».



Sergio Peroni pensa a una sinergia

L'unione fa la forza. Sergio Peroni, che da 40 anni organizza vari campionati in pista a livello nazionale, guarda al presente monitorando la situazione giorno per giorno. Ma le sue preoccupazioni principali sono ovviamente rivolte al futuro. L'arma migliore per il dopo emergenza sanitaria, secondo lui può essere soltanto quella di una sinergia d'intenti.

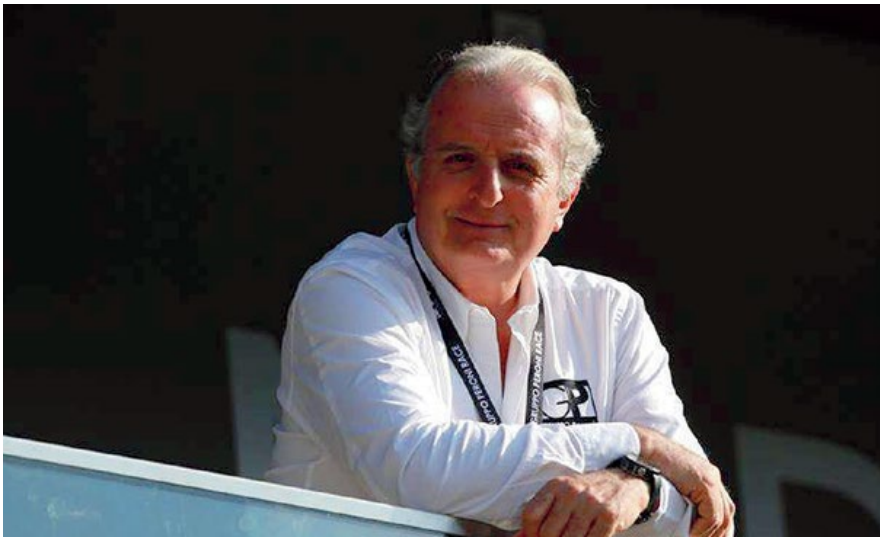
«*Il nostro piano è attualmente vedere come le cose evolvono di volta in volta. Dopo avere cancellato l'appuntamento del Mugello, che avrebbe dovuto inaugurare la stagione a marzo, il nostro prossimo impegno in calendario è a Vallelunga, alla fine di aprile. Il buon senso mi dice che sarà molto difficile tornare in pista per quella data, perché ritengo che sia troppo presto. Ma il mio timore va oltre il discorso legato prettamente alla sicurezza. Quando sarà finito tutto, bisognerà fare i conti con una situazione economica indubbiamente difficile. Chi avrà i soldi e la stessa voglia di prima? A differenza di altri sport, intorno alle corse gravitano mille industrie e tantissimi artigiani. Io spero che ci si adoperi tutti per trovare delle soluzioni valide, dai più grandi fino ai più piccoli*».

- Chi potrebbe fare e cosa?

«*Cominciando dalla Federazione, penso che potrebbe attuare delle condizioni agevolate per chi organizza le gare in Italia. In questa fase delicata, ritengo che tutti abbiano interesse a ripartire quando sarà il momento giusto per poterlo fare. E allora ciascuno di noi dovrà mettere una mano in tasca e l'altra sulla coscienza. Ma non basta. Credo sia finalmente giunto il momento di quantificare il valore del nostro sport, per dimostrare la forza d'impiego del nostro settore, con la presenza di tante aziende ed imprenditori. Sono disponibile a lavorare su questo aspetto, nell'ottica di coinvolgere i grossi marchi del settore, dalle case ai costruttori di varie componenti e pneumatici, per poi a caduta anche i più piccoli. È necessario darsi da fare ora, senza aspettare. Bisogna ripartire tutti nelle stesse condizioni*».

- Quale influenza secondo lei avrà questa crisi sulle gare in circuito?

«*Penso che obiettivamente rischiamo di perdere il 30/40 per cento dei partecipanti. Mi chiedo come faremo a pagare le spese che richiede l'organizzazione di un weekend o di un campionato. Dalla Federazione ai privati, dobbiamo darci tutti da fare. Trovare il giusto collante tra noi addetti ai lavori. Questo potrebbe essere il momento giusto per dimostrare che siamo in grado di risalire la china, ma rimanendo tutti quanti uniti*».



SPERANZE TRICOLORI

Sotto, Sergio Peroni e in basso Pollara vincitore nella passata stagione del Tricolore Junior



DTM il via a luglio



LA SERIE PROVA A DARSI UNA DATA PRECISA PER LA RIPRESA. PARTENZA DELLA STAGIONE A NORIMBERGA E FINALE A MONZA IL 15 NOVEMBRE

di Alessandro Gargantini

Il DTM è tra i campionati che si sono rivelati più sensibili e attenti alla minaccia portata della pandemia del COVID-19. Non appena sono emerse indicazioni sulla crescita del fenomeno, gli uomini del'ITR che organizza la categoria hanno subito spostato la sessione di pre-season test di metà marzo prevista a Monza a Hockenheim. Il turno di prove collettive, dopo essere stato trasferito sul tracciato del Baden Wurttemberg, è stato successivamente pianificato a porte chiuse, senza la presenza del pubblico e dei media, e successivamente cancellato. Ma con la stessa reattività con la quale la serie ha compiuto dei passi indietro a fronte dell'emergenza sanitaria, ora gli organizzatori del DTM sono stati i primi a comunicare una stesura ristrutturata del calendario della serie, che rimarrà su dieci corse. «*In questi giorni, stiamo fronteggiando delle incertezze che non hanno precedenti* – ha spiegato il portavoce della serie Marcel Mohaupt – *La nostra priorità è la salute delle nostre famiglie, del nostro staff e della nostra comunità. Nonostante il quadro esterno rimanga dinamico, pensiamo sia importante dare un segnale agli appassionati annunciando il nuovo calendario. Il contenimento e la gestione dell'epidemia è certamente la priorità per tutti, ma pensiamo che lo Sport possa avere un ruolo importante nel contribuire a ristabilire una situazione di normalità nella vita della gente*».

Nonostante l'uscita dalla serie della R-Motorsport, che schierava quattro Aston Martin Vantage e che nei giorni scorsi ha anche dichiarato di sospendere fino al 2021 le sue attività nel Motorsport, Audi e BMW hanno già garantito la presenza di 16 vetture al via della nuova stagione. Ullrich Fritz, a capo della HWA, la squadra di Affalterbach che per numerosi anni ha schierato le Mercedes nel DTM e che l'anno scorso ha seguito insieme alla R-Motorsport il debutto di quattro Aston Martin Vantage, ha recentemente spiegato che per un team privato è indispensabile il supporto di un costruttore per allestire un programma professionale come il DTM e che non potrà portare autonomamente in pista le Aston Martin Vantage utilizzare nel 2019. Nel 2019 la R-Motorsport aveva acquistato dall'Aston Martin la licenza di schierare quattro macchine nel DTM, ma non aveva un legame diretto con la Casa inglese che non ha mai fornito supporti diretti al programma. Ha avuto certamente maggior successo la partnership della WRT con Audi Sport. La squadra belga passerà nel 2020 da due a tre vetture e schiererà Ed Jones, Fabio Scherer e Ferdinand Habsburg, in arrivo dall'Aston Martin. Ci sarà un ritorno nella serie per la transalpina Art Grand Prix, che schiererà, per il momento, una sola BMW M4 DTM per Robert Kubica. Tornando al nuovo calendario, la stagione comincerà il 12 luglio a Norimberga, la Montecarlo Tedesca. Il campionato si concluderà nel Tempio della Velocità di Monza, dove sarà per la prima volta di scena, il 15 novembre. Gli organizzatori sono riusciti a mantenere le dieci corse previste. ●

CAMPIONATO SU 10 ROUND

Da luglio a novembre con un calendario che si articola su 10 appuntamenti il DTM vuole vedere la luce in fondo al tunnel

CALENDARIO DTM 2020	
12 luglio	Norisring
2 agosto	Igora Drive o Anderstorp
9 agosto	Zolder
23 agosto	Brands Hatch
6 settembre	Assen
13 settembre	Nurburgring
4 ottobre	Igora Drive o Anderstorp
18 ottobre	Eurospeedway Lausitzring
8 novembre	Hockenheim
15 novembre	Monza



Super Formula non perde la speranza

SUL CIRCUITO DEL FUJI LA SCORSA SETTIMANA SONO ANDATI IN SCENA I TEST DELLA SERIE. MA I PRIMI ROUND DEL CAMPIONATO SONO STATI RINVIATI: NON SI VOLEVA CORRERE A PORTE CHIUSE

di Matteo Novembrini

La Super Formula ci crede, e quantomeno ci prova. Il campionato per monoposto giapponesi, tutte rigorosamente Dallara, ha alzato bandiera bianca per quanto riguarda i primi due appuntamenti stagionali, ma ha comunque voluto scendere in pista per i test andati in scena sul tracciato del Fuji nelle giornate del 24 e del 25 marzo. Una notizia non da poco, considerando che le Dallara SF19 sono state praticamente le uniche ad accendere i motori di questi tempi, e soprattutto tenendo presente che proprio nei giorni dei test in Giappone si è deciso per il rinvio dei Giochi Olimpici di Tokyo 2020, spostati al 2021.

Il perché del sì ai test

La Super Formula, così come gli altri campionati nipponici quali il Super Gt, la Super Formula Lights (la vecchia Formula 3 giapponese) ed il campionato TCR nazionale, ha dovuto fare i conti con l'emergenza legata al Coronavirus, vedendosi impossibilitata a disputare i primi due round della stagione 2020. Ad inizio marzo l'organizzazione giapponese si era vista costretta a dover cancellare la prima tappa di Suzuka, prevista per il 4 e 5 aprile, e due settimane più tardi ha dovuto arrendersi anche per la seconda prova del Fuji, fissata in calendario per il 18 e 19 aprile. Si sono "salvati" i test, andati in scena il 24 e 25 marzo sempre al Fuji a porte chiuse. Perché le gare no ed i test sì? La Japan Race Promotion ha fatto questa scelta ritenendo che non ci fossero le condizioni per garantire lo svolgimento di un evento nella totale sicurezza sanitaria per il pubblico, con gli autodromi che avrebbero visto radunarsi un buon numero di persone, mentre i test a porte chiuse sono risultati in ultima analisi un buon compromesso per non fermare del tutto il campionato. Viene da pensare che si sarebbe potuto pure correre a porte chiuse, ma la JRP ha preferito non farlo, perché privare i tifosi di due gare in un campionato dal numero di appuntamenti già contenuto non sarebbe stata la scelta ideale né per loro né per gli incassi del campionato.

I test

Fatta questa premessa, è anche bello ora lasciare un po' la parola alla pista, in questo periodo così avaro di corse. Nella prima giornata al mattino a stampare il miglior tempo è stato Ryo Hirakawa, del team Impul motorizzato Toyota, che ha fermato il cronometro sull'1'21"342, completando 36 giri. Tadasuke Makino si è fermato a soli 54 millesimi, facendo meglio di Naoki Yamamoto, terzo e staccato di 0"138. Nel pomeriggio ancora Hirakawa ha abbassato il ri-







HIRAKAWA FA IL MIGLIOR TEMPO
Nei test della Super Formula giapponese andati in scena sul circuito del Fuji il miglior tempo è stato fatto segnare da Hirakawa, in alto a destra. Sopra Sette Camara e in alto a sinistra Tatiana Calderon che quest'anno hanno deciso di partecipare alla serie

ferimento a 1'20"677, con 32 tornate all'attivo, in una sessione pomeridiana in cui i primi quattro si sono ritrovati racchiusi addirittura in meno di mezzo decimo: Fukuzumi ha chiuso a 17 millesimi, Oyu a 36 e Naoki Yamamoto a 43. Nella giornata di mercoledì 25 invece i test si sono aperti con il miglior crono fatto firmare in mattinata da Nirei Fukuzumi in 1'20"785, e lo stesso è accaduto nel pomeriggio, quando ancora Fukuzumi è riuscito a stampare la miglior prestazione in 1'21"207, rifilando quasi due decimi e mezzo a Hirakawa, il quale si è comunque portato a casa il riferimento assoluto nella due giorni di prove sui 4563 metri del circuito del Fuji. La palma di maratoneta è andata a Sacha Fenestraz, il vincitore della F3 nipponica 2019 ed al debutto quest'anno in Super Formula: il franco-argentino della Kondo ha completato 96 passaggi complessivi nella prima giornata ed altri 99 nella seconda, per un totale di 195 giri in due giorni, spesi più nel fare esperienza che nel cercare la prestazione pura.

Il resto del calendario

Stando così le cose, il primo appuntamento in calendario sarebbe fissato nel fine settimana del 16 e 17 maggio ad Autopolis, che al momento risulta come prima corsa del 2020 della Super Formula, anche se ovviamente bisognerà valutare attentamente la situazione sanitaria mondiale e giapponese giorno per giorno. Sempre in linea teorica, il secondo appuntamento sarebbe quello del 20-21 giugno a Sugo, tappa che sarebbe seguita da quella di Motegi oltre due mesi dopo, il 29 e 30 agosto. Il calendario prevederebbe quindi un'altra prova quattro settimane più tardi (26 e 27 settembre) ad Okayama prima dell'ultimo appuntamento fissato a Suzuka per il 14 e 15 novembre. Guardando dunque il calendario, l'ipotesi più probabile per recuperare gli appuntamenti saltati di Suzuka e del Fuji sarebbe quella di distribuire una tappa a luglio ed una ad ottobre, ma c'è da ricordare che al momento sono solo ipotesi.

Nuove regole

Se e quando il campionato della Super Formula riprenderà, ci sarà da tenere presenti le novità per il 2020. Da questa stagione la JRP ha deciso di assegnare non più punti ai primi 8, bensì ai primi 10, con questo schema: 20 punti al primo, 15 al secondo, 11 al terzo, 8 al quarto, 6 al quinto e via a calare di uno fino al decimo. Cambiamenti anche nelle qualifiche: fino all'anno scorso era previsto un punto per l'autore del miglior tempo, ma da quest'anno il poleman porterà a casa non uno ma ben 3 punti, con 2 punti previsti per l'autore del secondo giro più veloce ed uno per il terzo classificato in qualifica. Scompare invece il punteggio "speciale" in occasione dell'ultima corsa. Riprendendo inoltre quanto già visto nel mondiale Endurance e nel Super Gt, debutterà il sistema del "full course Yellow Flag", vale a dire un regime di bandiera gialla esteso a tutta la pista per un lasso di tempo in cui i piloti dovranno andare a velocità costante e mantenere inalterati i distacchi.

Piloti e squadre 2020

Sul fronte piloti la novità più grande riguarda Sergio Sette Camara, che dopo il 4° posto (condito da due vittorie, due pole ed otto podi totali) nella Formula 2 2019 e l'esperienza da collaudatore McLaren sceglie di fare esperienza in Giappone, affidandosi al team Motopark/B-Max, motorizzato Honda, prendendo il posto originariamente programmato per Pietro Fittipaldi, nipote del due volte campione del mondo Emerson. Da prima pagina anche la presenza di Tatiana Calderon, pure lei passata in Super Formula dalla Formula 2 (dove aveva condiviso il box con lo sfortunato Anthoine Hubert, scomparso sul tracciato di Spa) con il team Drago Corse, divenendo così la prima donna di sempre a correre in Super Formula. Resta con la Tom's il campione in carica della categoria Nick Cassidy, così come il suo rivale numero uno nella passata stagione, Naoki Yamamoto, fedele al team Dandelion. Sacha Fenestraz, come detto vincitore della F3 giapponese nel 2019, correrà con la Kondo spinto dal motore Toyota, mentre Juri Vips, pupillo del vivaio Red Bull, dopo il debutto nell'ultima gara della passata stagione si appresta a vivere un intero campionato da titolare con la Mugen, motorizzata Honda. Per Vips, classe 2000, 4° in Formula 3 nel 2019 e secondo a Macao, questa sarà una stagione importante per indurre la Red Bull a credere ancora in lui.



Foto di Ryuji Hirano

SuperGT a tutto test

FINORA È L'UNICA CATEGORIA A NON FERMARSI ANCHE SE SI TRATTA SOLO DI COLLAUDI. SI GIRA A PORTE CHIUSE E CON MISURE PREVENTIVE: PROVE DI TEMPERATURA E AUTODIAGNOSI

di Marco Cortesi

L'inverno ha portato grandi novità per il campionato giapponese SuperGT, fino ad ora l'unica serie a non doversi fermare del tutto per l'emergenza Coronavirus. Certo, quelli che si continuano a disputare sono test, ed è impossibile pensare a un SuperGT senza pubblico, cosa che ha portato al rinvio dell'apertura a Okayama. Finora, grazie alla fiducia (ben riposta) nel tipico rispetto delle norme del paese del sol levante, le prove collettive si sono potute disputare, pur restando a porte chiuse, con misure preventive (prove di temperatura e autodiagnosi) che hanno riguardato piloti e addetti ai lavori. Dopotutto, tante sono le novità attese per la stagione, aggiunte agli aspetti peculiari della serie, che rendono indispensabili i test. In primis, la presenza della competizione tra produttori di gomme. Quest'aspetto, ormai praticamente scomparso dal resto del motorsport, si rivela sempre critico anche per l'assegnazione del titolo, ed è fondamentale scendere in pista nei pochi giorni consentiti per





Foto di Ryuji Hirano

saggiare le mescole selezionate per i vari appuntamenti. Quattro i costruttori presenti, Michelin, Bridgestone, Dunlop e Yokohama, che possono portare in pista un gran numero di mescole anche personalizzate per l'evento. Sia a inizio stagione, sia prima di ogni gara, saper scegliere bene può rivelarsi la carta per portare a casa il successo, o limitare le difficoltà di un weekend-no. Per l'inizio della stagione 2020, sono anche tanti i cambiamenti tecnici e sportivi in programma. Due delle tre case automobilistiche coinvolte hanno infatti messo in pista nuovi modelli. Dopo l'adozione del motore due litri turbo da parte del DTM e gli ultimi aggiustamenti, le due categorie sono ora di fatto omogeneizzate.

Due nuove vetture su tre

Per il 2020 sono arrivate novità dal punto di vista tecnico, con la semplificazione del comparto sospensioni (dove non si può più sviluppare liberamente) e aerodinamico (eliminazione di appendici, in particolare sul fondo), ed è anche da registrare l'addio dell'unica vettura a motore centrale della serie. Per restare in linea col modello stradale, Honda aveva infatti ricevuto una dispensa per realizzare la NSX a motore centrale, nonostante le regole "Class One" prevedessero solo il motore anteriore. Non era per altro stato facile far diventare competitiva una vettura così lontana dal progetto telaistico originario. Solo con misure di BOP, in una stagione perfetta da parte di Jenson Button e Naoki Yamamoto due anni fa, era riuscito ad arrivare il titolo. Ora però si cambia. La nuova NSX è a motore anteriore, cosa che di fatto ha costretto tutti a cambiare completamente approccio. Nuovo posizionamento del motore vuol dire anche nuovo bilanciamento, nuovo know-how nella gestione del set-up da acquisire e, soprattutto, uno stile di guida richiesto differente. L'altra, attesissima protagonista è la Toyota Supra. La casa delle tre ellissi ha voluto fortemente portare in pista il nuovo modello, nonostante la precedente Lexus LC500 si fosse rivelata incredibilmente forte sin dalle prime gare vincendo due titoli su tre campionati affrontati. Tuttavia, l'immagine mondiale richiede di puntare su un prodotto molto meno di nicchia e più riconosciuto dal punto di vista dei ricorsi storici. Sulla Supra stradale sono stati effettuati molti investimenti, in particolare di immagine, per valorizzare un nome rimasto scolpito nella mente degli appassionati, in particolare per motivi legati al tuning e alla… cinematografia. Così, è stata portata in pista la nuova incarnazione della berlinetta da corsa, con risultati subito eccezionali. Nonostante il profilo originale della vettura (unica cosa che rimane imparentata col modello stradale) non fosse prettamente "racing", la compattezza delle forme unita alle caratteristiche meccaniche e di motore hanno consentito agli uomini Toyota di mantenere il loro ruolo di leader. Un risultato importante. Probabilmente, si stava preparando la nuova vettura a lungo, forse addirittura da prima del debutto del modello di produzione nel gennaio 2019. Per confermare la propria strategia globale, la Supra ha fatto il suo ingresso anche nella categoria inferiore GT300. Chi invece non cambia, e lo fa per il settimo anno consecutivo, è la Nissan, che scenderà in pista nuovamente con la GT-R,

HONDA GUIDA LE DANZE

Sopra la Honda NSX di Baguette miglior tempo assoluto nei test. In alto a destra la Toyota Supra di Tsuboi miglior tempo in condizioni confrontabili nel 2° giorno

impiegata, anche se aggiornata e tenuta più o meno al passo coi tempi, fin dal 2014, anno di introduzione delle nuove regole. Dopotutto, come per il DTM, per il SuperGT il telaio è il medesimo per tutti e numerose componenti sono in comune, mentre i motori sono slegati dalle vetture di produzione. È possibile quindi restare al passo anche con un modello all'apparenza datato, anche se invariabilmente ciò riduce i margini di sviluppo di anno in anno. Fa impressione però pensare che, nello stesso lasso di tempo, Toyota abbia già proposto tre vetture diverse. Invece, Nissan sarà ancora per un po' legata GT-R, anche per via delle note difficoltà interne dell'azienda che stanno ritardando molti piani. Proprio di questi giorni sono le voci sul possibile debutto della nuova sportiva "Z", per la quale la casa ha registrato il marchio ufficiale.

Tra le novità Fenestraz e Fukuzumi

Anche dal punto di vista dei piloti, si verificano gli innesti di nuovi e interessanti protagonisti. In predicato di salire sulla Supra sin dall'estate scorsa, si è concretizzato l'arrivo di Sacha Fenestraz. Il franco-argentino, campione della Formula 3 giapponese lo scorso anno e già impegnato in classe GT300, correrà con Yuhi Sekiguchi sulla seconda vettura del team Tom's accanto ai confermati Ryo Hirakawa e Nick Cassidy. Fenestraz ha sostituito Kazuki Nakajima, già super-impegnato quest'anno tra Super Formula e prototipi. Un altro interessante rookie è Ritomo Miyata, anche lui proveniente dalla Japan F3 per il team Bandoh: la struttura è di proprietà del figlio del patron SuperGT Masaaki Bandoh. Nell'inverno si era già invece consumata la traumatica rottura tra Toyota e team LeMans: nemmeno il titolo vinto da Kazuya Oshima e Kenta Yamashita è riuscito a sanare la frattura. Non ci sarà la possibilità di difendere il successo. A sostituire la vettura di LeMans sarà un secondo equipaggio del team Cerumo. Confermato Oshima, accanto a Sho Tsuboi, mentre anche Yamashita, con un denso programma in WEC, resterà fermo. Confermati sia l'altra squadra di casa Cerumo, invariata con Yuji Tachikawa e Hiroaki Ishiura, sia il team Sard, con Heikki Kovalainen ancora insieme a Yuichi Nakayama. Tante novità anche alla Honda con tre piloti che si sono ritirati dalla categoria. Oltre a Jenson Button, hanno lasciato anche Daisuke Nakajima e Narain Karthikeyan, uscito con il... botto dopo il trionfo nella sfida SuperGT/DTM. È arrivato così Nirei Fukuzumi, giustamente premiato per il titolo nella classe GT300 e piazzato da Arta, squadra di Aguri Suzuki. Arriverà anche il ventitreenne Ukyo Sasahara. Campione della F3 Asian 2019, aveva ben figurato in Formula Renault e nella Formula 3 giapponese, oltre a conquistare GT Cup ai FIA Motorsport Games col team FFF e la Lamborghini. Terza new entry, quella di Hiroki Otsu. Dopo aver concluso sesto nel F3 giapponese (ma con una vettura non di punta) il ventiseienne ha impressionato nelle selezioni SuperGT e Super Formula tanto da ottenere un contratto ufficiale: un risultato imprevedibile a premiare una carriera non certo facile. In Nissan si punta tutto sui confermati Ronnie Quintarelli e Tsugio Matsuda



RONNIE RE TRA LE NISSAN
Sono durati poco i festeggiamenti dopo la vittoria del titolo per il team LeMans, sopra. La squadra diretta da Juichi Wakisaka è stata sostituita dal team Cerumo. Nelle altre immagini Quintarelli leader della pattuglia Nissan



dopo una stagione trascorsa in cui il duo NISMO ha fatto ancora la differenza. Tornerà il trentatreenne Katsumasa Chiyo, che rimpiazza Frederic Makowiecki impegnato nell'IMSA con Porsche. È stato promosso dalla classe GT300 poi Kazuki Hiramine, autore di due pole lo scorso anno, quando



Foto di Ryuji Hirano

divideva una GT-R GT3 con Fenestraz. Confermati gli altri piloti: occhio al promettente Daiki Sasaki e all'ex pilota virtuale e di F3 europea Jann Mardenborough. Tutto sommato, va detto, le vere speranze sono tutte su Quintarelli, che come sempre si è rivelato una spanna sopra agli altri portacolori. Lo scorso anno, in una stagione sicuramente non facile per la pattuglia Nissan, il veronese ha saputo piazzare tre pole position, più di chiunque altro, e l'equipaggio con Matsuda è andato quattro volte a podio, unico non Lexus ad inserirsi nelle prime posizioni della graduatoria finale. Basti dire che la seconda GT-R arrivata in classifica, quella di Hirate-Makowiecki, si è piazzata nona, mentre le altre due hanno terminato tredicesima e quattordicesima. In altre parole, senza grandi novità a livello tecnico, tutti si aspettano una magia di Ronnie-san.

Nei test impressionano Toyota e Honda

Come detto, la nuova Toyota è risultata velocissima nelle prime sessioni di test collettive disputate. Come sempre nelle prove le attività dei team, principalmente sviluppo e selezione gomme, sono state inserite in una pianificazione organizzativa che ha visto realizzare anche simulazioni di Full Course Yellow e partenze. Sul giro si sono rivelate veloci le Honda, ma le Supra hanno prevalso quando le condizioni sono diventate comparabili, riuscendo a performare con diversi team e spesso piazzandosi al top con buona parte dei piloti. Per la Nissan, a spiccare è stato anche il "solito" Quintarelli, come sempre leader indiscusso della pattuglia, autore di giri velocissimi. ●



Foto di Ryuji Hirano

Sardegna rinviata in autunno

ASSIEME AL PORTOGALLO ANCHE IL ROUND IRIDATO ITALIANO SPOSTATO IN CALENDARIO. LA SERIE IRIDATA SI FERMA ALMENO FINO A LUGLIO QUANDO È PREVISTO IL SAFARI. IL PROMOTER CIESLA SOTTOLINEA: «IN KENYA SE POSSIAMO VOGLIAMO PROPRIO ANDARE...»



di Marco Giordo

Il Rally del Portogallo e il Rally Italia Sardegna sono stati rinviati a causa del coronavirus. E così come la F.1 sta cercando di riorganizzarsi per definire un nuovo calendario, anche il mondiale rally sta pianificando il proprio futuro. Una data certa ancora non c'è per le due gare rinviate così come per l'uscita del nuovo calendario, ma è facile prevedere che la prova lusitana e quella tricolore si correranno in autunno. Dopo l'Argentina, rinviata a data da destinarsi, altre due corse iridate saranno dunque disputate nel secondo semestre, il che fa capire che l'attuale calendario è da ristrutturare, anche se riguardo ai tempi si naviga ancora a vista. «*L'Automobile Club d'Italia* - ha dichiarato il Presidente dell'ACI Angelo Sticchi Damiani - *come Organizzatore del Rally Italia Sardegna, si è reso disponibile con la FIA e con la WRC Promoter, a studiare una eventuale nuova collocazione dell'appuntamento tricolore del mondiale rally. Questo al fine di consentire la realizzazione di un nuovo calendario che, da una parte, consenta un regolare svolgimento della serie iridata e dall'altra la salvaguardia di gare di grande prestigio e di grande importanza storica, come appunto il Rally Italia Sardegna*». Il prossimo appuntamento iridato in calendario è quindi ora in programma a metà luglio in Kenya con il Safari, poi dal 6 al 9 agosto sarà la volta della Finlandia e dal 3 al 6 settembre della Nuova Zelanda. In questo momento però in realtà non c'è niente di definito, come ci spiega il CEO della WRC Promoter Oliver Ciesla, anche se in questo momento la previsione migliore è che la prossima gara sia come previsto il Safari. «*La situazione è in continuo movimento* – ci ha detto al telefono dal suo ufficio di Monaco di Baviera -. *Dobbiamo considerare infatti qual è lo stato di emergenza sanitaria dei vari paesi in base all'evoluzione della pandemia. Oggi in Portogallo ed in Italia non c'è la situazione ideale per poter far svolgere alla data prevista una manifestazione di grande aggregazione popolare, come una gara di campionato del mondo rally. Stiamo vedendo di inserire a settembre, ottobre o novembre le nuove date*».

- Avremo qualche altra novità?

«*Per il momento tutto il resto non cambia, ci sono dei contratti in essere, possiamo cambiare solo la collocazione anticipando le varie gare una settimana prima o posticipandole di una settimana. Ma nella sostanza il format rimarrà quello che già conoscete*».

- Quindi oggi come oggi si riparte dal Safari?

«*Il Safari resta la prima gara in calendario, in Kenya se possiamo correre ci andremo sicuramente, ci*



LE PROSSIME PROVE IN CALENDARIO DEL MONDIALE RALLY 2020	
Safari	16-19 luglio
Finlandia	6-9 agosto*
Nuova Zelanda	3-6 settembre
Turchia	24-27 settembre
Germania	15-18 ottobre*
Galles	29 ottobre-1° novembre*
Giappone	19-22 novembre
Portogallo	rinviato in autunno
Sardegna	rinviata in autuno*
Argentina	rinviata a data da destinarsi

*gare valide per il mondiale Junior

teniamo tantissimo a farlo sia noi che la FIA, che gli stessi kenyoti. Subito dopo si va in Finlandia, dove tutti stanno lavorando in modo da poter correre alla data prevista così come in Nuova Zelanda».

- Sarà possibile recuperare l'Argentina?

«*L'Argentina vedremo, francamente è molto più difficile trovare una collocazione per le gare extraeuropee, perché per la logistica è molto più complicata. L'ultima data per correre per i team potrebbe essere ai primi di dicembre, ma è molto difficile che si possa correre in Argentina subito dopo il Giappone*».

- Quando sarà pronto il nuovo calendario del WRC 2020?

«*Dobbiamo aspettare ancora un po', è ancora troppo presto per parlarne. Ci sono troppe variabili imprevedibili ancora in giro. Bisognerà ancora pazientare un pochino*».

La regola dell'8

Il Rally Italia Sardegna 2020 si disputerà in autunno così come era già accaduto nel 2004 e nel 2012. Quasi ci fosse una regola dell'8, che prevede che ogni otto anni la prova iridata tricolore debba svolgersi non nel suo classico appuntamento di fine primavera ma all'inizio dell'autunno. Una data comunque classica per il Rally d'Italia, visto che era quella in cui si svolgeva sino al 2003 il Rally di Sanremo. Ma riavvolgiamo il nastro e vediamo com'erano andate quelle due gare svoltesi ad ottobre.

NEL 2019
COLPO SORDO

Sopra in azione Dani Sordo vincitore dell'edizione 2019 del Rally Italia-Sardegna al volante della Hyundai i20 Wrc Plus. La gara italiana prevista a giugno è stata rinviata nel mese di ottobre

2004

La prima edizione dell'allora "Rally Italia Sardinia", si era disputata dall'1 al 3 di ottobre. Da allora sono tornati ad essere protagonisti sulle prove speciali della Sardegna i grandi campioni della specialità, e come d'incanto è di nuovo rifiorita la grande passione dell'isola dei quattro mori per i rally ed i suoi campioni degli anni duemila: Carlos Sainz, Petter Solberg, Sébastien Loeb, Marcus Gronholm, Jari-Matti Latvala, Mikko Hirvonen, Sébastien Ogier, Thierry Neuville, Ott Tanak e Dani Sordo. Nell'autunno 2004 il mondiale rally sbarcò in Sardegna dopo un'attesa durata oltre venti anni, e gli appassionati poterono vedere all'opera ben 74 equipaggi iscritti a quell'edizione, che ospitava partenza ed arrivo nella affascinante location di Porto Cervo, parco assistenza ad Olbia a Cala Saccaia, mentre il quartier generale del rally e sala stampa erano ubicati ad Olbia al Museo Archeologico. La mattina del 1° ottobre faceva un caldo insolito, sembrava quasi di essere in agosto visto che c'erano ben 30 gradi. Ma Petter Solberg al volante della sua Subaru



Impreza Wrc numero 1 non ci fece molto caso, e sin dalla prima speciale partì fortissimo, dimostrando subito di essere il grande dominatore ed alla fine si laureò vincitore di quella edizione, davanti alle due Citroen XSara Wrc del futuro "world champion" Sébastien Loeb e di un'altra grande icona della specialità, Carlos Sainz. Fu quella del 3 ottobre 2004 una giornata di gloria anche per il rallismo italiano, la migliore delle ultime quindici stagioni iridate. Andrea Navarra su Subaru Impreza Wrc chiuse infatti 4° assoluto, Gigi Galli (Mitsubishi Lancer Evo VIII) 6° e Paolo Andreucci 10° al volante della Fiat Punto S1600. Da quel giorno non si sono più visti tre piloti italiani nella top ten finale di un rally mondiale.

2012

Quell'anno il Rally d'Italia venne ripescato last minute nel calendario iridato e gli fu attribuita la data del 18-21 ottobre. Quell'edizione, la nona, viene ancora ricordata dagli appassionati locali come l'edizione del riscatto, perché alla fine si corse ancora in Sardegna dopo un tentativo di "golpe" (si fa per dire) da parte della Sicilia. Decisiva fu l'elezione nel dicembre 2011 alla presidenza dell'ACI di Angelo Sticchi Damiani, da sempre sostenitore degli sterrati sardi, che ebbe la meglio sul Presidente uscente Enrico Gelpi che appoggiava la candidatura della Targa Florio. La gara fu un grande successo di pubblico, gli appassionati sardi dimostrarono tutto il loro affetto per l'appuntamento iridato tricolore. «*Mai vista così tanta gente sulle prove speciali in Sardegna, ed è stato fantastico aver finalmente vinto questa gara con tutta questa bella cornice di pubblico*». Così aveva ricordato all'arrivo il vincitore Mikko Hirvonen (Citroen Ds3 Wrc) la sua cavalcata sugli sterrati sardi, dopo aver finalmente rotto il ghiaccio nell'isola dei quattro mori, dopo aver ottenuto ben cinque secondi posti consecutivi. Il finlandese era stato bravo a gestire la sua gara con intelligenza, senza sbagliare un colpo. Fuori subito Loeb per la rottura della scatola dello sterzo a Monte Lerno, out Latvala finito contro un cancello a Castelsardo, a parte Hirvonen a scatenarsi erano stati i giovani di Wilson con in testa il russo Evgeny Novikov, autore di una grande gara che gli aveva regalato il secondo posto, mentre sul terzo gradino del podio è salito l'éstone Ott Tanak, all'epoca ancora un ragazzotto di belle speranze, che ha così completato a Porto Cervo un podio tutto composto da driver del nord Europa. Strepitoso anche Ogier, quinto assoluto sulla Skoda Fabia S2000 ed autore dello scratch sulla speciale di Tergu, dove aveva preceduto di ben 7" la Ford Fiesta Wrc di Novikov. E adesso vedremo quali sorprese ci riserverà l'edizione targata autunno 2020, ci sarà da divertirsi, statene certi. ●

DUE PRECEDENTI AUTUNNALI

Già in due precedenti occasioni il Rally Italia-Sardegna è andato in scena in ottobre. Nello specifico si è trattato della prima edizione del 2004 quando il Mondiale all'italiana passò da Sanremo alla Sardegna (e vinse Petter Solberg, a destra) e dell'edizione 2012 quando a imporsi fu Mikko Hirvonen a bordo della Citroen

L'ALBO D'ORO DEL RALLY ITALIA SARDEGNA		
2004	P. Solberg - Mills (N-GB)	Subaru Impreza Wrc
2005	Loeb - Elena (F-MC)	Citroën Xsara Wrc
2006	Loeb - Elena (F–MC)	Citroën Xsara Wrc
2007	Grönholm - Rautiainen (FIN)	Ford Focus Wrc
2008	Loeb - Elena (F-MC)	Citroën C4 Wrc
2009	Latvala - Anttila (FIN)	Ford Focus Wrc 2009
2010	Hanninen - Markkula (FIN)	Skoda Fabia S2000 (edizione valida per l'IRC)
2011	Loeb - Elena (F–MC)	Citroën DS3 Wrc
2012	Hirvonen - Lehtinen (FIN)	Citroën DS3 Wrc
2013	Ogier - Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R Wrc
2014	Ogier - Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R Wrc
2015	Ogier - Ingrassia (F)	Volkswagen Polo R Wrc
2016	Neuville – Gilsoul (B)	Hyundai i20 New Generation Wrc
2017	Tanak-Jarveoja (EST)	Ford Fiesta Wrc Plus
2018	Neuville – Gilsoul (B)	Hyundai i20 Wrc Plus
2019	Sordo – Del Barrio (E)	Hyundai i20 Wrc Plus



Scalata alla piramide

LA FIA A INIZIO MARZO HA POSTO I PALETTI PER QUELLE CHE SARANNO LE VETTURE DEL FUTURO. E C'È UN'IMMAGINE SIMBOLO CHE RAPPRESENTA LA SCALA GERARCHICA IN TERMINI DI COMPLESSITÀ E PRESTAZIONI DELLE VETTURE. SCOPRIAMO LE NUOVE REGOLE DEL GIOCO

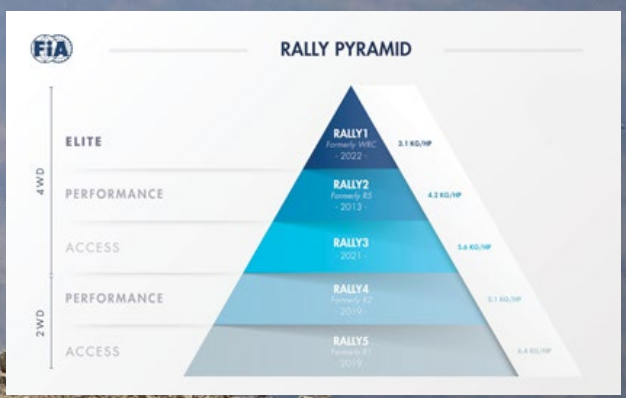


Tutto fermo, adesso. Ovunque, in giro per il Globo, le auto da rally tacciono. Niente gare, niente prove speciali, niente controlli orari, niente controsterzi. Niente meccanici intenti a far miracoli mentre le lancette dell'orologio scappano, niente pubblico sulle strade, niente nuove storie da corsa da inseguire e poi raccontare. Niente di niente in questa primavera 2020 tanto tragica quanto alienante. Il Motorsport tutto, rally ovviamente compresi, attende sgomento che la tempesta pandemica passi, cercando di non pensare troppo a quel che lascerà l'onda di risacca una volta rientrata. Eppure, prima che il Mostro arrivasse, già da più parti si stava iniziando a ragionare sul futuro, a immaginare, a pianificare, a discutere di quel che sarà e di come dovrà essere. Anche, se ora pare quasi irreale

di Daniele Sgorbini

pensarlo, a scrivere regolamenti tecnici per le vetture che verranno, come è giusto che sia. Nell'ultimo Consiglio Mondiale prima del disastro, prima che anche il massimo organo planetario di governo dell'automobile dovesse accantonare tutti i dossier aperti per metterne sul tavolo uno assai più ingombrante e inquietante – dando vita a uno speciale comitato di emergenza guidato dal professor Gerard Saillant – sono arrivate anche decisioni molto importanti per il futuro dei rally. Il 6 marzo sono stati posti altri paletti sia per le World Rally Car che andranno a sostituire le attuali Wrc Plus, sia per la categoria Rally 3 che di fatto andrà a costituire il nuovo punto di ingresso nel mondo delle vetture da rally a trazione integrale. Bene è iniziare a parlarne adesso e a capirci qualcosa di più. Non è un'eresia parlare di futuro

SORVEGLIATE SPECIALI
Ecco la piramide delle vetture del futuro voluta dalla Federazione Internazionale per illustrare quelle che saranno le nuove regole nel modo di concepire le vetture da rally



adesso, né di futuro immaginato anche per le corse su strada, giacché quando si potrà finalmente ricominciare ci sarà tantissimo da fare, in ogni settore, per ritornare a una sorta di normalità. Meglio prepararsi per tempo dunque, meglio iniziare a conoscere e a dibattere pure di come dovranno essere fatte le macchine da corsa.

Rally 1 ibride che non piacciono a Neuville

Iniziando – non serve nemmeno dirlo – dal dibattito in corso relativo alle "Rally 1" prossime venture, ossia alle vetture che prenderanno il posto delle Wrc Plus in servizio dalla stagione 2017. Lo schema del regolamento tecnico è stato definitivamente approvato nel corso del Consiglio Mondiale del 6 marzo. L'esigenza di cambiare arriva sospinta dalla propulsione contemporanea di due forze. La prima è rappresentata dalla necessità di introdurre – anche sulle vetture da rally – la tecnologia ibrida, in ossequio a quella che da anni è la tendenza dell'automotive mondiale, per creare un legame (apparentemente...) più diretto tra le vetture da rally e quelle di serie, argomento questo teoricamente più facilmente spendibile nell'ambito del marketing e della comunicazione dei costruttori. La seconda è la solita necessità di ridurre i costi e di standardizzare alcune componenti, nella speranza che una simile politica finisca per attrarre un maggior numero di marchi a competere nel Wrc. Nel dettaglio però ci sono ancora diversi punti da definire, sui quali si sta ancora lavorando. I gruppi di lavoro stanno continuando a occuparsi di alcuni dettagli importanti, che nella road map origi-

nariamente prevista avrebbero dovuto essere presentati alla Commissione Wrc a maggio, prima della riunione del Consiglio Mondiale di giugno in Thailandia, quando verrà richiesta la ratifica finale del regolamento tecnico. Si tratta di particolari precisi delle normative relativamente ai motori, alle specifiche della tecnologia ibrida e ai processi di gara in corso per la cella di sicurezza standardizzata e altre caratteristiche di sicurezza progettate dalla Fia. Un dibattito che in realtà, stante la situazione attuale, potrebbe anche vivere una sorta di congelamento forzato analogamente a quanto è accaduto in F.1, dove a seguito dell'emergenza Covid-19 e del totale "lockdown" dell'attività, è stato deciso di rinviare al 2022 la rivoluzione regolamentare originariamente prevista nel 2021. Il caso dei rally è comunque diverso, perché le nuove regole per le "Rally 1" entreranno in vigore tra due anni e prefigurano una netta semplificazione delle vetture, ma con la situazione che si è venuta a creare a livello planetario, non è al momento possibile escludere a priori un rinvio o comunque un rallentamento dell'iter decisionale in corso. Intanto però quello che già si conosce sulla categoria, fa discutere e non piace a tutti. Al di là della componente ibrida per quanto riguarda la propulsione, le auto saranno molto più semplici a livello di trasmissione, con il cambio a 5 marce e l'assenza del differenziale centrale. In arrivo anche qualche semplificazione a livello aerodinamico ed escursione più limitata per le sospensioni. Provvedimenti che in parte, sulla carta, avvicinano le Wrc del futuro alle attuali R5 e che non sono andati giù a Thierry Neuville. Il belga ha bollato la bozza regolamentare come "shit" e ha fatto intendere di non sapere ancora se avrà davvero voglia di guidare questa tipologia di vetture. Opinione più che legittima, la sua ma che difficilmente avrà un peso rilevante nel processo già intrapreso e illustrato in più occasioni dal direttore rally della Fia, Yves Matton. Soprattutto perché la semplificazione piace ai Costruttori, che ne apprezzano già il potenziale risparmio economico.





La Rally 3 a metà della nuova "piramide" tecnica, al vertice le Rally 1 alla base le Rally 5

«*L'adozione del nome Rally1 non si adatta solo all'importantissima Piramide Rally, ma evidenzia anche il nuovo concetto di quella che è, fondamentalmente, un'auto da rally più economica e più rispettosa dell'ambiente, attraverso l'introduzione della tecnologia ibrida*», ha spiegato Matton annunciando i regolamenti tecnici già approvati, in special modo per la nuova classe "Rally 3" di cui sono stati definiti i dettagli recentemente. La categoria dovrebbe fare la sua comparsa nella prossima stagione. Si tratta essenzialmente di una Rally 4 (la nuova denominazione delle attuali R2, ndr) equipaggiata però con la trazione integrale. Il legame tra le due categorie sarà molto stretto, perché i costruttori potranno convertire le scocche dalla configurazione 2WD alla configurazione 4WD; molte parti, quali bracci, ammortizzatori e freni saranno in comune tra l'asse anteriore e quello posteriore, la configurazione estetica delle vetture rimarrà identica a quella di serie (niente allargamenti dei passaruota, quindi) e sarà consentito omologare un solo finale, unitamente a due configurazioni per le rampe dei differenziali. Uno schema tecnico pensato per contenere i costi di sviluppo e di produzione, per vetture che dovrebbero venire omologate a partire dal 1. gennaio 2021. Stabiliti per regolamento anche il peso (1.180 kg), la potenza di 210 cv che sarà bilanciata con l'adozione di un air restrictor sull'alimentazione del turbocompressore e il prezzo, fissato in 100.000 euro per la vettura pronta gara.

NUOVE REGOLE TRA DUE ANNI

Le nuove regole per i rally entreranno in vigore tra due anni. Sono state discusse nell'ultimo consiglio mondiale della FIA andato in scena lo scorso 6 marzo





Rally 3 a trazione integrale, ma con rapporto peso/potenza meno favorevole rispetto alle Rally 4

C'è un'illustrazione, diffusa dalla Fia, che vale più di mille parole per capire al meglio la nuova classificazione delle vetture da rally, che tanto sta facendo discutere e che ha messo in crisi – a livello di comprensione tecnica – tanti appassionati e pure un bel po' di addetti ai lavori. È la ormai celebre "Piramide dei Rally", che rappresenta graficamente la scala gerarchica in termini di complessità e prestazioni delle vetture. Alla base troviamo la categoria Rally 5, che raggruppa tutte le attuali R1 e che rappresenta le auto più semplici, meno performanti e più economiche. Si tratta di auto esclusivamente a due ruote motrici (non necessariamente però a trazione anteriore, si pensi ad esempio alla Renault Twingo R1) e con un rapporto peso potenza piuttosto contenuto (6.4 kg/cv). È la categoria di accesso, che sulla carta dovrebbe consentire di allargare il più possibile la base dei partecipanti. Lo step successivo è rappresentato dalla categoria Rally 4, ancora a due ruote motrici ma con un livello di performance decisamente più elevato. Le Rally 4 hanno un rapporto peso/potenza di 5.1 kg/cv e vanno a sostituire le attuali R2. Si tratta di vetture come la nuova Peugeot 208 o la Ford Fiesta Rally 4 appena presentata. Rappresentano il top delle auto a due ruote motrici e sulla carta potrebbero essere in alcune condizioni anche più veloci delle Rally 3 di cui è stato da poco approvato il regolamento tecnico e che saranno omologate solo dal 1. gennaio 2021. Queste ultime infatti – pur potendo contare sulla trazione integrale – a parità di potenza con le Rally 4 di cui condividono il propulsore, saranno gravate da un rapporto peso/potenza meno favorevole (5.6 kg/cv). Salendo verso il vertice della Piramide troviamo le Rally 2 – che altro non sono che le attuali vetture R5, il cui regolamento tecnico è in vigore dal 2013 – mentre la punta viene occupata dalle nuove Rally 1 di cui tanto si sta ancora discutendo. ●



di Mario Donnini

Infinitamente Drago

GLI OTTANTA ANNI DI SANDRO MUNARI VISSUTI COME STUPENDA PARABOLA ESISTENZIALE, IN ARMONIA COL SENSO DI UNA CARRIERA CHE HA SCRITTO LA STORIA DEI RALLY MA ANCHE PAGINE BELLE, ENTUSIASMANTI E STRUGGENTI NELLA VITA DI TUTTI NOI



Sandro Munari e i suoi ottant'anni, dal 27 marzo. Non c'è niente da stupirsi, perché la cifra narrativa più bella, romantica e struggente del Drago è proprio quella d'un tramonto che incendia il cielo, da fine Anni '70.

Buona parte della carriera di Sandro e la maggior fetta della sua esistenza sportiva sono all'insegna di un immenso imbrunire, di un commiato sportivo infinito, di un lungo addio rombante che resta negli occhi e nel cuore, tanto quanto i trionfi più belli e gloriosi della sua giovinezza agonistica iperenergetica e così imbevuta di Italia, di Lancia, di Fiat e di noi.

Nell'immaginario collettivo dell'Italia degli early Seventies che sognava davanti alla Tv in bianco e nero, col primo canale della Rai del giroscopio e di Carosello, non esiste mica Sandro Munari, ma una creatura mitologica, un ircocervo complesso, sorta di macchina attoriale recitativa a due teste oscillanti e quattro ruote moventi, un po' umana e piuttosto metallica chiamata Munarimannucci e che si sposta caracollando sulla neve avvinghiata a un pesciolino dal nome di Lancia Fulvia HF. Il trionfo al rally di Montecarlo 1972 è solo il primo dei quattro totali che perfezionerà con la Stratos, ma è quello deflagrante, scatenante, contaminante e salvifico. Perché farà innamorare tutti. Appassionati maturi già infervorati dai ripetuti successi del Drago nei rally nazionali e internazionali d'ogni dove, casalinghe quiete e bambini pronti a sognare con Carosello in attesa delle ore 21 perfino sullo Zorro improbabile che pubblicizza lo spay puliscimobili della Fabello, figuriamoci per Munarimannucci.

Confessiamolo e confessatelo, una buona volta. Tutti quelli che adesso hanno dai cinquanta in su hanno vinto almeno un rally in prima persona, grazie a una Lancia, in scala 1:43, e soprattutto con Munarimannucci scatenati in prove speciali decisive tra tinello e sgabuzzino delle scope, trasformati in bocce di vetro innevate.

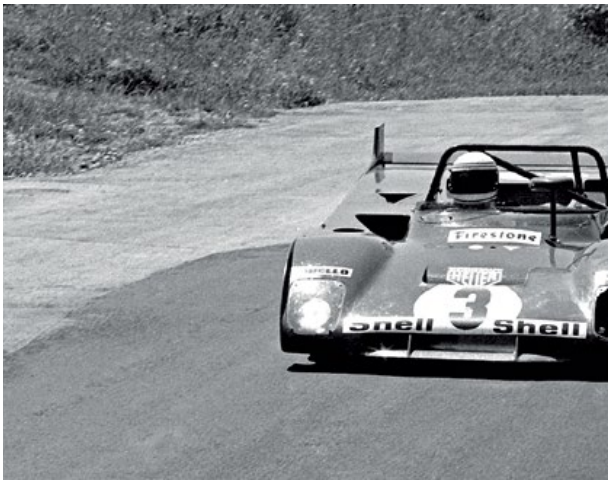
In fondo ascoltarlo timidissimo ma competente magnificare nella reclame di Carosello le doti del Cinturato Pirelli CN54 è uno di quegli imprinting che poi ti porti dietro per una vita.

Salvifico, sissignori, il Drago è pure re taumaturgo come un imperatore romano o Carlomagno: una sera ai Caschi d'Oro di qualche anno fa Sandro raccontò con le lacrime agli occhi che sbancare il Monte 1972 con la Fulvietta significò allungare la vita al modello di serie, salvando vendite e quindi posto di lavoro di tantissimi operai e la



tranquillità d'altrettante famiglie. In fondo parlare di corse, di quelle corse e di campioni del genere, significa soprattutto carezzare la vita, capirne certe sue parti belle e anche per niente facili.
E in quel 1972 assolutamente magico c'è anche la convocazione di Enzo Ferrari che lo vuole alla penultima Targa Florio iridata della storia, al volante della meravigliosa Ferrari 312P, in coppia con il favoloso stradista Arturo Merzario.
C'è poco da fare, il Drago deve passare da una gondola a un off shore, ma lui ci sta. Accetta la sfida. Diretto ancora una volta dal principesco Cesare Fiorio, d'un solo anno più maturo di lui, al box di Floriopoli, Sandro Munari, tra i primi a usare lo strumento dei team radio importati dalla Targa al Mondiale marche, trova la quadra a bordo del mostruoso prototipo e riesce a improvvisarsi valido coequipier dello scatenato Merzario, che alla fine riuscirà a tenere a bada d'un soffio la rimonta terrificante dell'Alfone. Guidato, pensa te, da Helmut Marko, uno che le ali Red Bull le aveva nell'anima da quando era giovane e manco lo sapeva.
L'impresa del Drago in quella Rossa che si fa iridata resta a condire dibattiti, dispute, retrospettive dialettiche che durano decenni, perché c'è chi dà gran parte del merito a Merzario, che ovviamente guidò molto di più, andando più veloce del compagno e chi, invece, con un pizzico di sale in zucca che non guasta mai, riconosce che l'apporto del Drago fu complementare, di altissimo livello, sorvegliato e intelligentemente quanto perfettamente sussidiario a quello del Fantino.





Il Merzario della Targa 1972 per la Ferrari è il Maradona del primo scudetto del Napoli, ma Munari fa la parte di un indimenticabile Salvatore Bagni, punto e a capo.
Alla vigilia di una Targa rievocativa di qualche anno fa ero stato al telefono con entrambi, attesi sul palco per una meravigliosa reunion, pregandoli di star tranquilli, di evitare confronti e battutine, finendo col cuore in gola solo a vedere i due spalla a spalla e impenetrabili davanti al pubblico. Per poi sciogliersi in un risolutivo abbraccio atteso mezzo secolo, a testimoniare che la poesia, l'anima bella, il cuore da corsa di entrambi avevano vinto sulle chiacchiere da bar. Eppoi c'è il Drago in F.1, sempre nel periodo d'oro, quando va vicino a disputare un Gran Premio al volante della Iso schierata da Frank Williams ma poi tutto salta perché deve correre al San Marino.
Peccato, perché sarebbe stato bello, storico e mitico a prescindere dal risultato, vederlo assurgere anche al soglio della massima formula. Ci entrerà comunque di passata, a metà Anni '80, da dirigente, all'interno degli ultimi bagliori del ciclo di mezzo dell'Alfa Romeo nella categoria, ma non saranno ricordi troppo felici. Talento immenso, una classe infinita, movimenti tecnici e agonistici importanti dalla Fulvia alla Stratos e fino alla Fiat 131, il Sandro Munari che esce dal 1978 è un uomo maturo, diverso, che sembra pensare ad altro nella vita, ma non del tutto. Ricordo una sua intervista alla Domenica Sportiva col grande Adriano De Zan, nella quale descrive se stesso in poche parole, a voce bassa, come piace a lui, dicendo che nei rally ha vinto praticamente tutto, ovunque e con qualunque tipo di macchina e ed è venuto il momento di fare un passo indietro. Di pensare alla famiglia, a una vita normale. Ma, attenzione, resterà aperta un'opzione, quella di correre l'East African Safari, la sola vittoria che gli manca e puntualmente gli sfugge, come un bersaglio femmineo di letteraria volubilità, che si nega con ostinazione bizzosa a un irresistibile conquistatore, per una volta blandito, irretito e ingiustamente quanto capricciosamente respinto.
Fate come volete, godete del primo e del secondo Munari, di quello che nasce, pasce e cresce vincendo tanto e quasi sempre, nelle notti, all'alba, all'aurora incantatrice e nella mattinata esistenziale dei rally. E di quello che nel 1977 fa infine suo pure il neonato titolo piloti, anche se lo chiamano ancora Coppia Fia. Fossi Jean Todt, farei un bel provvedimento retroattivo e quasi mezzo secolo dopo trasformerei per editto in iridati gli allori vinti dal Drago e da Alen l'anno dopo, perché vedere quei due lì senza un mondiale vinto è una cosa che sminisce la categoria ancor più dei suoi due poetici e amati







campionissimi. O forse no. Magari è in quel pizzico d'incompiutezza sinfonica che allignano ancor più fascino e grandezza del Drago. Perché è proprio in quell'ostinarsi commovente a quarant'anni sfiorati, toccati e poi passati da un pezzo, a tuffarsi nei panorami infiniti e innamoranti del Kenya, che lui strega tutti noi per sempre.

Che bello, rivederlo nel Safari leggendario dei tre stati a rinverdire la metafora dantesca dell'Ulisse rivisitato che non ci sta a restare nella sua Itaca e torna, perché navigare necesse est anche se il navigatore non si chiama più Mannucci, ma ormai risponde ai casuali e improvvisati nomi di Jacques Jaubert o Ian Street.

Munari, non più e mai più Munarimannucci, diventa prefisso orbato di suffisso e al suo fianco di volta in volta si trovano nomi strani e improbabili oppure quello dell'amico e caro Piero Sodano, a cercare quel successo negato, ormai impossibile e sfuggente tra verdi colline d'Africa, grappoli d'alberi sofferenti a graffiare l'orizzonte immenso e nuvole basse che non promettono pioggia.

Lo vedi fendere la savana in Alfetta Gtv, in Porsche, perfino con una fragile e mastodontica Dodge Ramcharger. E le firme superprestige della categoria, i Cavicchi e i Rancati, per una volta, pur d'onorarlo scrivono più della Ramcharger che delle regine d'Africa, pensa te. Tra i romantici a cercare l'ultimo hurrà negato ci son lui, classe 1940 da Cavàrzere, e Rauno Aaltonen, classe 1938 da Turku, tundra flinlandese, a rappresentare figure inquiete, vulnerabili e esistenzialmente ormai delicate, quasi uscite da un romanzo di Karen Blixen. Per fortuna, Munari da una parte e Aaltonen dall'altra, non ce la faranno. Non lo vinceranno, il Safari. Così la loro resterà una sfida inesausta e insoddisfatta, lasciando nell'aere l'armonia dell'incantesimo mai spezzato, che impedisce di dimenticare.

Il relitto rugginoso di una Stratos nel quale viveva fino a pochi anni fa un cane lupo, resta simbolo tutto africano e malinconicamente animista d'un sogno naufragato ma lieve, soave, a incarnare la passione dissipante che un pilota può provare per una corsa, così come l'amore di poche speranze che un uomo sa riservare a una dea sfuggente.

Per questo non mi stupiscono gli ottanta anni di Sandro Munari, quella luce strana da crepuscolo nobile d'una parabola di un personaggio da noi tutti con immenso affetto carezzato, il quale da sempre agonisticamente simula tramonti stupendi come un attore prova monologhi importanti.

Tranquillo Sandro, tanti di noi ti pensano così. Filmato dall'elicottero, al tramonto, nella savana, con una Stratos che ormai ha lasciato indietro tutti e che corre incontro a un destino il quale come sempre farà a modo suo. Ma non importa, Drago, perché nel frattempo, pensando a te, abbiamo capito quant'è importante fermare l'immagine, stopparti in quel momento magico, semplicemente, sì, in un momento come questo, per abbracciarti forte. ●

TANTI MOMENTI MAGICI IN CARRIERA

Dal primo rally, al Jolly Hotel, da navigatore del suo maestro Arnaldo Cavallari, sotto, alla Targa Florio col proto ricavato dalla Lancia Fulvia, dove corre con Aaltonen, quindi il trionfo nella classicissima siciliana con la Ferrari nel 1972, in coppia con Merzario e, sopra, l'epopea Stratos. Alcune tessere preziose del mosaico che compone il ritratto della carriera del Drago, nell'altra pagina





IL MESSAGGIO CHE TRA LE RIGHE VOGLIAMO DARE IN UN MOMENTO COSÌ È...

Coraggio a tutti!



Come sempre oggi ho comprato Autosprint, leggo la posta e adesso vi scrivo, non per commentare qualcosa, ma esclusivamente per mandare un ringraziamento a tutta la redazione, la quale, nonostante il difficilissimo momento che stiamo vivendo in Italia e non solo, continua a essere vicina a tutti noi lettori. Un abbraccio a tutti, a nome di tutti noi, di tutto Cuore... da corsa.

Roberto Giorgini, Torino

In un momento difficile e delicato per tutti come questo che stiamo vivendo, sono tanti gli incoraggiamenti che ci arrivano da parte dei tanti fedeli, anzi, fedelissimi lettori e pubblicando questo caro e caldo messaggio intendiamo ringraziare e idealmente abbracciare tutti coloro che ci hanno scritto. Ben felici che Autosprint sta tenendo duro, pur ricorrendo al telelavoro e rispettando minuziosamente, in ogni livello della preparazione del settimanale, gli standard di sicurezza e attenzione rigosamente richiesti.

LA F.1 D'OGGI SUSCITA PERPLESSITÀ...

Voglia di tornare alle corse più pure

Anche io da fanciullo giocavo con la pista elettrica e sognavo ci diventare un corridore. I sogni sono morti con Ecclestone e sono stati sepolti da Liberty Media o come si chiama. Pensano solo a ingoiare più denaro che possono. Se non erro, vado a memoria, Ronnie Peterson rimase senza benzina, non so se nelle prove o di ritorno dal circuito con la sua auto privata e uno spettatore si offrì di aiutarlo. Il pilota voleva sdebitarsi, ma gli fu risposto: "*È stato un onore poterle dare una mano*". Al giorno d'oggi, in un caso simile, è sufficiente pigiare un tasto dello smartphone e arriva l'elicottero. Se non trovano il modo di riaccendere la passione, non si correrà più in pista, ma solo virtualmente: comunque sia, troveranno il modo di spillarci soldi. Grazie per l'attenzione.

Umberto Cioci, Torino

C'è l'amarezza dell'amante deluso, in queste righe, ma anche la purezza di una passione inscalfibile, che sa giudicare, analizzare e discernere. Al di là della crisi internazionale per i motivi noti, questo momento di pausa forzata per la Formula Uno e l'automobilismo tutto è anche uno stupendo prestesto per provare a riflettere e a ricalibrare il tiro. Speriamo alla fine diventi un'opportunità per un esame di coscienza e un'autocritica non di facciata, da parte dell'ambiente. Il tutto seguito da aggiustamenti e correttivi. Sì. Speriamo.

AL POSTO DI CRONACHE GARA PER GARA

Nascar al gusto di diversi assaggi!

Vi seguo da quando in Ferrari i piloti erano i grandi Lauda e Regazzoni e ancora oggi ogni martedì acquisto la mia copia; ho notato che non compaiono più i resoconti anche solo poche righe sulle gare Nascar: c'è un motivo? Comunque, un mare di complimenti ai fantastici Terruzzi, Allievi, Turrini e ovviamente a te, Mario!

Giuseppe Morfuni, Roma

Caro Giuseppe, la serie maggiore della Nascar, in condizioni normali, per Autosprint rappresenta non solo il campionato dal calendario più lungo, ma anche il più scomodo, visto il fuso orario in cui terminano molte delle gare. Pertanto, viste le nostre specifiche esigenze tipografiche, la scelta più razionale è quella di tenere comunque un costante occhio d'attenzione al campionato, ma non tramite cronache step by step quanto con approfondimenti mirati e periodici, in grado di cogliere tutte le evoluzioni della lotta e i motivi più importanti della stagione. Tutto questo, ovviamente, in generale. Quanto allo specifico momento attuale, non ci resta che aspettare e sperare...

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.

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

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

auto vi guida dentro

LA NEW MOBILITY

PER RACCONTARE IL FUTURO, SERVE UN MAGAZINE TUTTO NUOVO.

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



IN EDICOLA

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

auto