GIOVINAZZI SI RACCONTA: «IL 2020 È SNODO CRUCIALE NELLA MIA CARRIERA»

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

AUTOSPRINT

n. 1

Anno LVIX Settimanale - 8 gennaio 2020 - 14 gennaio 2020

3 Euro (Italy only)



IN EDICOLA AUTOSPRINT GOLD COLLECTION SULL'EVOLUZIONE TECNICA IN F.1

9 770005 174006 00001
Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 (conv.in L.46/2004) art.1, c.1, DCB Bologna

TUTTO SULLA FERRARI 2020

LA ROSSA NELL'INTIMITÀ

Andiamo a scoprire nei dettagli le linea guida e di sviluppo della nuova monoposto dalla quale cadranno i veli il prossimo 11 febbraio

UNA
VACANZA
PIEDS
DANS
L'EAU

Heritance Aarah. Uno dei migliori resort di lusso delle Maldive.



Svegliarsi cullati dalle onde del mare per poi immergersi tra le meraviglie sommerse di un atollo di rara bellezza, incontaminato e selvaggio.
Benvenuti in uno dei migliori resort di lusso delle Maldive.

Sporting Vacanze. Passione in Viaggio.
MALDIVE • SRI LANKA • OMAN • EMIRATI ARABI

sportingvacanze.it

PARTNER OF
MILLEMIGLIA

SportingVacanze

di Andrea Cordovani



LA NUOVA FERRRARI ACCENDE GIÀ LA FANTASIA DEI TIFOSI

Conto alla rovescia in tonalità **Rossa**

Nome di progetto: 671. In attesa della denominazione ufficiale, che fa già sbizzarrire i patiti del ramo, c'è una nuova Rossa che nasce a Maranello. E ogni volta il momento è particolare, quasi solenne. Genera attesa, stuzzica la fantasia. *«La macchina del 2020 sarà uno sviluppo della SF90 e si baserà su quello che abbiamo imparato quest'anno: nascerà con molto più carico aerodinamico, ma di conseguenza con molta più resistenza all'avanzamento»*, ha già avuto modo di sottolineare il team principal del Cavallino, Mattia Binotto alla vigilia di Natale incontrando i giornalisti a Maranello assieme all'amministratore delegato Louis Carey Camilleri. È stata l'occasione anche per anticipare le linee guida che caratterizzeranno la nuova vettura che sarà contraddistinta anche da un rosso ancora più scuro e marcato rispetto a quello che ha contraddistinto la SF90. Stessa vernice opaca utilizzata che permette di risparmiare circa 300 grammi sul peso complessivo. È già iniziato il conto alla rovescia in vista della presentazione della monoposto 2020, prevista per martedì 11 febbraio. Tre giorni prima, tuttavia, la Ferrari scenderà in pista a Jerez de la Frontera con una vettura laboratorio, in pratica la SF90 adattata per girare con pneumatici da 18 pollici. Insomma l'ora X è davvero dietro l'angolo… Ma in questo primo numero di Autosprint del 2020 che inaugura una nuova stagione merita andare a leggere che cosa racconta in esclusiva, Antonio Giovinazzi. È un bilancio sincero da parte del pilota pugliese, stilato al termine della sua prima stagione vera in Formula Uno e con l'occhio già rivolto al futuro, perché c'è un nuovo Mondiale che bussa alle porte, che per lui sarà un altro snodo fondamentale nella sua carriera. Intanto il primo giorno del 2020 ci ha regalato una bella notizia. Quella che riguarda Robert Kubica e il suo ruolo da terzo pilota Alfa Romeo. Sacrificato sull'altare del Dio denaro alla Williams, il polacco rimane così attaccato al cordone ombelicale della Formula Uno, che ha tutto da guadagnare dalla presenza di un personaggio come il pilota di Cracovia. Nel frattempo è in edicola il penultimo numero di Autosprint Gold Collection, dedicato all'evoluzione tecnica della Formula Uno. Su 132 pagine si sviluppa il racconto diviso in 24 capitoli e imperniato su storie che sfociano nella poesia e in alcuni casi pure nell'epica. ●

FORMULA UNO

16 COVER STORY LA ROSSA NELL'INTIMITÀ
22 ESCLUSIVA INTERVISTA A GIOVINAZZI
30 PARERI VOTA ANTONIO
34 KUBICA ALFA DI UN NUOVO SOGNO
42 PROVOCAZIONE 20 DIVE CONFRONTO

VELOCITÀ

66 JACQUES CI RIPROVA
68 PIANEZZOLA L'IOMO OVUNQUE
70 GIRASOLE A TUTTO CAMPO

RALLY

56 MONDIALE RALLY PIRELLI
62 CORSE SENZA BARRIERE

RUBRICHE

6 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
8 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
10 GAS A TAVOLETTA DI PINO ALLIEVI
14 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
36 DEBRIEFING DI GIORGIO FERRO
74 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT



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



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD COLLECTION

OGNI MESE STORIE AD ALTA VELOCITÀ

*costo di 5 euro + Autosprint

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

Prenota la collezione oppure ordina un numero arretrato su PrimaEdicola.it e ritiralo in edicola!

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

DODICESIMA USCITA

BOLIDI DALLE MILLE VITE

AUTOSPRINT

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

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

NON PERDERE IN EDICOLA*
TECNOLOGIA FA RIMA CON POESIA
L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA FORMULA UNO





di Carlo Vanzini Sky F.1

Vite sospese

A SEI ANNI DAL TERRIBILE INCIDENTE DI MARIBEL, IL RICORDO CAREZZA CIÒ CHE SCHUMI RAPPRESENTA...



Tante indiscrezioni non hanno mai trovato una reale risposta e di Michael Schumacher, parliamoci chiaro, non c'è più traccia da quel tragico 29 dicembre di sei anni fa. L'estate scorsa sarebbe stato sottoposto a cure sperimentali con cellule staminali e, secondo le fonti francesi, non era stata la prima volta. Da lì anche la voce di un interno dell'ospedale George Pompidou di Parigi, riportata da Le Parisien: "è nel mio reparto ed è consapevole e cosciente". E giù ancora speculazioni sul percorso riabilitativo che il sette volte campione del mondo sta seguendo. Anche in questo caso nessuna conferma. La condizione, lo sappiamo, è stabile, ma resta grave, altrimenti, pensateci, avremmo avuto quantomeno delle sue parole anche solo riportate dalla famiglia, in un qualche comunicato. Da sempre ci siamo attenuti al volere della moglie di Michael, Corinna, di mantenere il riserbo più assoluto. Mick ha corso in F2, ha fatto test con la Ferrari di F.1 e ha guidato più volte la macchina del papà, senza che nessuno, salvo rari episodi, gli chiedesse mai conto delle condizioni di Michael. Non scrivo qui adesso per andare a indagare sulle reali condizioni di Schumacher e spero, come tutti, che possa esserci un giorno in cui Mick arrivi a una gara riportando qualche impressione del padre, ma è chiaro ed evidente che sono tuttora serie. Piange, capisce reagisce, altre indiscrezioni. La vicenda mi ricorda quella di Leonardo David, predestinato dello sci italiano, vittima di una caduta a Lake Placid, nella prova della discesa libera pre olimpica, il 3 marzo del 1979, dopo aver già subito a Cortina un forte trauma cerebrale. Sei anni di amore incondizionato e di sofferenza per la famiglia David, impotente di fronte allo stato vegetativo del giovane figlio, prodigio di uno sport che lo ha tradito. Un campione, già vincente quando, non ancora diciannovenne, in uno slalom ad Oslo, dominò la sua prima gara di coppa del mondo davanti al monumento dello sci, Ingermar Stenmark. Fenomeno anche del volante, con la sua Renault Alpine avrebbe potuto vincere anche nei rally, Leo ha trovato nel suo destino l'incontro con la vita sospesa. Nel febbraio del 1985, il 26, a soli 24 anni, la scomparsa. Per sei anni papà Davide, mamma Mariuccia e la sorella Daniela, insieme a parenti e amici, lo hanno coccolato sperando in una luce che invece è rimasta spenta e non si è più riaccesa. L'ho voluto ricordare perché la sua tragedia mi ha sicuramente segnato allora, da bambino appassionato di sci, tanto quella di Schumacher oggi, da adulto. Saranno 35 anni, quest'anno, dalla scomparsa del "ragazzo che sciava in cielo". Leo con il suo sguardo perso nel vuoto, le lacrime, gli starnuti e gli sbadigli, unici sussulti del suo corpo iner-



me, lottava per restare attaccato alle emozioni che provava nel suo mondo sconosciuto e ancora oggi fortemente inesplorato dalla scienza. La ricerca ha fatto passi da gigante, ma l'aspetto celebrale resta uno dei più complessi. Schumacher lotta, come ha fatto per anni sui circuiti di tutto il mondo, per continuare a vivere, come ha fatto Leo, emozioni in una vita che dopo 6 anni resta sospesa. ●

> ***SCHUMACHER LOTTA PER CONTINUARE A VIVERE – COME HA FATTO LO SCIATORE LEONARDO DAVID – EMOZIONI IN UNA VITA CHE, DOPO SEI ANNI, RESTA SOSPESA...***



di Giorgio Terruzzi



Scommesse in stile 2020

FORNIAMO MOTIVAZIONI, PUNTI NODALI E QUOTE PER CERCARE DI DECIFRARE LE QUESTIONI PIÙ INTERESSANTI E SUCCULENTE DEL CIRCUS, GIOCANDOCI SU

Per i patiti dell'azzardo, della scommessa, del gioco, ecco qui qualche propostina emersa tra un Lagrein e un Sangiovese, con la scusa delle feste. Puntate pronte per il 2020 della F.1. Proviamo.

Ferrari vincente

È il vero tema chiave, non solo per fissare il destino del prossimo campionato. Su questa ipotesi, di destini ne ballano molti, a cominciare da quello dell'intero circo perché va bene tutto ma di una Rossa che copra l'Argento c'è un bisogno quasi disperato. Il fatto che le regole non cambino potrebbe servire da guida per migliorare il migliorabile. Il resto sta nelle mani di un gruppo di progettisti difficile da valutare. Non sappiamo se a Maranello è cresciuto un genietto, non sappiamo in che termini Binotto disporrà di nuove risorse economiche, con la speranza che alla Mercedes prendano per una volta un fischio per un fiasco. Fortuna, ecco: serve come il pane. Ma più di tutto servirà una macchina della Madonna, con tutto il rispetto per la Vergine Maria. **Quota per chi punta: 3/1**. Invitante e rischiosa al tempo stesso.

Dove va Vettel

Ecco, questo qui è un bel tema. Complesso e succulento. Ora, anche i sassi hanno capito che la Ferrari, da oggi in poi, sarà sbilanciata verso Leclerc. Cinque anni di contratto contro uno, del resto. Sebastian è in scadenza. Quindi? Potrebbe ritirarsi (**quota 2/1**), potrebbe correre per altri (**quota 2/1**), potrebbe restare dove si trova, rinnovando l'accordo (**quota 4/1**). Molto dipenderà da Leclerc, moltissimo da Sebastian. Il quale potrebbe anche capire l'antifona e cercare di guadagnarsi lo stipendio accettando di fare il secondo con l'ipotesi di fare il primo quando l'occasione di presenta. Del resto, andare altrove…dove? Mica facile trovare posto in una squadra vincente. Mica facile correre da capitano per una squadra perdente, dato il curriculum. A meno che non salti fuori una ipotesi ricca e po-

> *ALLA FERRARI SERVIRÀ TANTA FORTUNA E PURE UNA MACCHINA... DELLA MADONNA*



tenzialmente gratificante, benedetta per esempio da Stroll Senior che ha voglia di trasformare Racing Point in un super team, magari cominciando a cambiare il nome del team medesimo. L'ipotesi non è da buttar via e interessa molto, crediamo, anche a Fernando Alonso. In ogni caso, arduo mettere su il grano. Ricordando tra l' altro che se la macchina fila, Vettel fila di brutto.

Max per il trono

Verstappen, ovviamente. Che deve vincere il titolo. Che deve decidere che fare nel futuro. Ormai il rodaggio è finito, la Red Bull va forte, l'Honda è sulla cresta. Quindi è normale che il pennellone olandese punti alla corona. Il che significherebbe restare dove si trova per un bel po'. In caso contrario, beh, giochi spalancati. Con l'idea – secondo chi scrive tutt'altro che impraticabile - di scambiare il sedile con Hamilton. Vestappen campione del mondo: **quota 4/1**. Verstappen via dalla Red Bull: **quota 3/1**.

QUEL TRIDENTE NON SEMPRE SORRIDENTE

Vettel, Binotto e Leclerc si preparano alle sfide della nuova stagione con espressioni e sensazioni tra loro non esattamente coincidenti, giacché ciascuno si trova in una situazione del tutto particolare rispetto agli altri due...

Leclerc miracoloso

Che abbia una macchina da urlo o meno, da lui tutti ci aspettiamo che trasformi l'acqua in vino. Per provare a farlo servirà un ulteriore salto in avanti in termini di gestione del proprio enorme talento. Tanto, quasi tutto ormai, è caricato sulle sue spalle e deve trovare in fretta una robustezza interiore pari alle sue doti di guida. Sarà davvero il suo anno? Chi scommette per il si becca una **quota comunque bassa: 2/1**.

Toto Toto

Cosa riuscirà a combinare Toto Wolff pur di amplificare il proprio potere dentro la F.1? Il suo 2019 sul fronte della politica non ha funzionato al pari del fronte sportivo. Lui, comunque, briga e sbriga, incute e raccoglie. A costo di rischiare qualche scottatura. La fornitura di motori Mercedes gli offre molte opportunità, il carisma gli permette di fare pressione anche in casa Fia; le relazioni personali sono ampie. Ha la Ferrari nel mirino, da un pezzo. E qualche idea clamorosa a proposito del proprio futuro. Chi vuole puntare su di lui come uomo dell'anno 2020 ha a disposizione una **quota invitante: 4/1**.

Lewis come Schumi

Chi scommette sul settimo titolo di Hamilton? Sarebbe un acuto storico che pareggerebbe il bottino accumulato da Schumacher. In teoria ha tutto per continuare a fare il ganassa. **Quota: 2/1**.

Ocon senza rimpianti

Esteban sostituisce Hulkenberg alla Renault. Ha ambizioni pesanti ma anche il peso di un anno in stand by. Chi pensa che farà rimpiangere lo spilungone tedesco trova una **quota elevata: 5/1**. Chi pensa che darà dei dispiaceri a Ricciardo trova una **quota modesta 2/1**.

Haas Fidanken

Il richiamo è comico. Ma possiamo citarlo per una scommessina facile facile. Il team americano si pentirà di aver confermato Grosjean? Chi punta sul sì porta a casa pochissimo. **Quota 1/1**. Chi punta sul no potrebbe arricchirsi di brutto: **quota 15/1**.

Belli ciao

Un po' di misto griglia, giusto per continuare a giocare. Raikkonen si ritira a fine stagione: **quota 1/1**. Gasly torna alla Red Bull al posto di Albon: **quota 6/1**. Giovinazzi si taglia i capelli a zero: **quota 1/1**. Ricciardo candidato a sostituire Vettel in Ferrari: **quota 0,5/1**. Norris mette in crisi Sainz: **quota 3/1**. Sainz direzione Maranello: **quota 1/1**. Bottas confermato in Mercedes per il 2021: **quota 6/1**. Russell al posto di Bottas nel 2021: **quota 0,5/1**. Stroll vince un GP: **quota 100/1**. Ritorno di Alonso in F.1: **quota 8/1**. Mick Schumacher in Ferrari nel 2021: **quota 25/1**. Giudici di gara più svegli: **quota 350/1**. Gran Premio del Messico senza la solita solfa dei morti viventi: **280/1**. Cambio della musica sul podio (Carmen.Bizet): **80/1**. Nel frattempo, buon anno a tutti. ●



di Pino Allievi

Nando all'attacco

IN OTTICA 2020 ECCO DIECI PERSONAGGI, A COMINCIARE DALL'EX FERRARISTA, PRONTI A DAR VITA A UN ROMANZO IL CUI FINALE È TUTTO DA SCRIVERE

Federico Fellini compie 100 anni, Ludwig van Beethoven ne fa 250, Raffaello tocca quota 500. E la Formula 1 arriva a 70 in discreta salute. Il 2020 dei gran premi si annuncia denso di eventi interessanti cominciando dal Gran Premio che si terrà in Viet Nam, Paese che si è lasciato alle spalle lo spettro di una guerra che pareva senza fine. Ma l'anno che sta cominciando è anche il crocevia di mille vicende che – con una fretta decisamente eccessiva – anticipano la rivoluzione del 2021, quando si vedrà in pista una F.1 profondamente diversa, i cui giochi e il cui posizionamento si definirà però in questi mesi o già nelle prossime settimane. I protagonisti? Gli uomini, dieci personaggi dell'affascinante palcoscenico dei motori, pronti a dar vita a un romanzo d'azione il cui finale è ancora da scrivere. Personaggi scelti da noi per sorprenderci, esaltarci. O anche deluderci. Dipenderà da loro, perché saranno loro a disegnare il futuro. Ve li proponiamo in rigoroso ordine alfabetico, onde evitare gelosie, polemiche o commenti che al momento sarebbero del tutto inopportuni.

Fernando Alonso

Ha vinto due mondiali di Formula 1, ha affrontato con coraggio da leone la sua prima «Dakar» (perché si chiami ancora così è una offesa alla capitale del Senegal e un inganno agli appassionati), ha conquistato la 24 Ore di Le Mans, ha portato a casa il titolo iridato piloti Endurance, a maggio affronterà nuovamente la 500 Miglia di Indianapolis: che campione meraviglioso! Flavio Briatore sostiene che con la Mercedes il titolo iridato 2019 sarebbe forse stato suo, rilanciandolo per una seconda carriera in Formula 1. Ci riuscirà, Fernando? Nulla è impossibile ma è evidente che 39 anni non sono pochi, anche se lui è fresco, intriso di un entusiasmo e di un'esperienza che nessun altro può vantare. Un ritorno nei Gran Premi avrebbe il sapore della leggenda. E noi, nelle leggende, vogliamo continuare a credere.



È ALONSO, PERFINO A PRESCINDERE DAI RISULTATI, IL VERO GRANDE PROTAGONISTA DI QUESTO INIZIO STAGIONE, CON LA SUA SFIDA ALLA DAKAR. E NON SOLO...



Mattia Binotto

C'è un paradosso: Mattia Binotto non è riuscito a guidare la Ferrari al titolo mondiale, nel primo anno della sua gestione. Ma ha sicuramente primeggiato a livello politico, dove invece pareva fosse molto debole, all'inizio della sua avventura di capo della Ges. Il bottino che la Ferrari si è portata a casa con la benedizione di Liberty Media e Fia, in chiave Concord Agreement, ha innervosito parecchio i rivali del Cavallino, facendo guadagnare punti a Binotto, agli occhi di Camilleri (che sulle vicende finanziare è sempre attentissimo) e di John Elkann. Ma adesso Binotto è obbligato a conquistare il campionato. Ha tutto, o quasi: una struttura rafforzata a livello economico e strategico, due piloti che il mondo invidia, una azienda delle corse che teme pochi confronti. D'accordo, i miracoli non si fanno in due anni, però la Ferrari è lontana dal titolo dal 2007 e non ci sono più alibi né scusanti. Binotto lo sa e ha l'aplomb di chi si fa scivolare addosso attese e tensione. Se è emotivo, si tiene tutto dentro, però è evidente che dai suoi uomini ci si aspetti una macchina immediatamente vincente, con una gestione dei piloti migliore che nel 2019, benché sotto questo aspetto spetterà a Leclerc e Vettel dare una mano, dimostrando maturità. Sono molti e difficili da raggiungere i traguardi che attendono il n.1 del Cavallino. Ma non solo lui: anche John Elkann è ansioso di fregiarsi di quel titolo mondiale della F.1 che non è arrivato con Marchionne e che, invece, con Montezemolo è stato per anni un argomento familiare. Ovvero, dietro le quinte ci sono anche gli orgogli e le voglie di primeggiare dei manager, che sono più mascherate ma non meno urgenti di quelle dei piloti.

Luca De Meo

Luca De Meo non è un pilota, pur essendo una prima guida di altissimo livello. Al momento è ancora presidente della Seat in attesa di diventare il numero 1 della Renault, visto che il cda della Regie ha dato il suo assenso. Milanese di nascita, classe 1967, laurea in economia aziendale alla Bocconi, ha sempre lavorato nell'ambiente delle auto, cominciando proprio da Renault per passare alla Toyota Europe dove curò il lancio della Yaris e quindi approdare alla galassia Fiat con mansioni di vertice in tutti i marchi del gruppo compresa l'Abarth di cui è stato amministratore delegato. Molto stimato da Sergio Marchionne (un lasciapassare per andare ovunque) ha poi fatto carriera in Audi ed è diventato, nel 2015, numero 1 di Seat con due medaglie: ha portato in utile la marca spagnola e, con lui, Seat è diventata leader della qualità in Europa, cosa non da poco. Ma al di à di questo, De Meo ha amato le corse sin da ragazzino, quando il padre dirigeva la filiale Lancia di Abidjan, in Costa d'Avorio e lui restava incantato dinanzi alle macchine che disputavano il famoso rally. Ancora oggi, quando può, non si perde un gran premio. Come dire che con lui la Renault potrebbe davvero rinascere in F.1, perché sicuramente non accetterà supinamente la deprimente sequela di sconfitte che la marca francese sta rimediando. Ci vorrà del tempo, ma De Meo sicuramente metterà mano.

Lewis Hamilton

Ha già battuto tanti primati di Michael Schumacher e potrebbe arrivare a pareggiare il conto dei titoli. Un anno cruciale il 2020, perché a fine campionato scadrà il contratto con la Mercedes e dovrà decidere che cosa fare dai 36 anni in poi. Ferrari? Bella e suggestiva prospettiva, ma Maranello punta su Leclerc. Red Bull? Ipotesi suggestiva pure questa, se Verstappen dirà sì a Mercedes. Nulla è deciso al momento, Lewis sta pensando e qualcosa avrà di sicuro in mente, come la prospettiva di continuare con la marca tedesca, ma senza un rompiscatole come Verstappen tra i piedi. Il tempo stringe e Hamilton gradirebbe molto mettersi al sicuro da subito, evitando una tensione aggiuntiva a quella che richiederà la scalata al settimo titolo iridato.

Michael Schumacher

Si continua a leggere tanto di lui, ma senza comunicazioni ufficiali né messaggi concreti. Jean Todt, che lo vede più spesso di altri, dice e non dice. Idem la figlia Gina Maria quando viene intervistata alle gare ippiche di monta western. Muto invece Mick, al quale per rispetto nessuno chiede nulla. Di recente è circolata una frase misteriosa attribuita alla moglie Corinna. Qualcosa di augurale con quella che ci è parsa una minima apertura di speranza, seppure nell'ambito di una situazione che resta immutabilmente difficile. Ecco, vogliamo aggrapparci a quella frase tutt'altro che esplicita di Corinna per continuare a immaginare che un giorno potremo rivedere Michael tra noi, col suo mascellone, i sorrisi teutonici, la saggezza di chi arrivando dal nulla è andato più in là di chiunque altro.

Lawrence Stroll

Non parliamo dello Stroll pilota ma di suo papà Lawrence, classe 1959, un patrimonio stimato in 2,6 miliardi di dollari nel 2019, attualmente a capo della cordata di uomini d'affari che ha comprato la Force India trasformandola in Racing Point, nome orrendo di nessun appeal. Manager abile, svelto,



navigato, Lawrence Strulovitch (Stroll è il cognome preso dalla madre) sta tentando di mettere le mani sulla Aston Martin per correre con questo nome in F.1 ma si sta agitando anche su altri fronti. C'è chi parla di una possibile partnership con Toto Wolff, affidando la gestione del team a Frederic Vasseur, nel 2021, se le cose dovessero andare in un certo modo. In ogni caso Stroll sr. (o Strulovitch) è il nuovo che davvero avanza in F.1 e da lui arriveranno sicuramente tante sorprese.

Carlos Tavares

Un manager straordinario capace di riportare il gruppo PSA in un ruolo primario nel panorama mondiale dell'auto. Con la fusione con FCA, diventerà ceo del nuovo colosso. Portoghese, 61 anni, idee chiarissime, ha sempre amato le corse (come testimoniano i marchi Citroen e Peugeot impegnati in più discipline) e lui stesso ha gareggiato nella categoria Turismo, da pilota, anni addietro. Proprio per questo suo curriculum – fermo restando che la fusione non toccherà in alcun modo la Ferrari, entità a parte – c'è da augurarsi che Tavares, per rilanciare Alfa Romeo e Maserati, possa pensare di riportarle sulle piste, in categorie da definirsi. Sarebbe bellissimo. E sarebbe, perché no, anche un ottimo modo di presentarsi…

Max Verstappen

Il 2020 sarà il suo sesto anno in Formula Uno e a questo punto dovrà cominciare a portare a casa qualcosa. Cosa? Il mondiale. La Honda ha dimostrato nel finale del 2019 di aver un motore enormemente cresciuto mentre sulle qualità aerodinamiche e telaistiche della Red Bull non ci sono dubbi, vista la regia di Adrian Newey. Per cui c'è tutto per arrivare in alto e portare Max verso il raggiungimento dei suoi obbiettivi. Pur avendo oramai una esperienza invidiabile, Verstappen per la prima volta partirà con la pressione di chi non può più né sbagliare né perdersi per strada. Ad ogni gara una sfida, una vittoria da raggiungere. Non sarà facile, ma è stato «costruito» e «assemblato» proprio per questo…

IL DOMANI DI VETTEL
Sopra, Vettel in rude contatto con Verstappen e… in scadenza con la Ferrari. Cosa farà? A lato, Wolff e Hamilton con Todt



Sebastian Vettel

Ultimo anno di contratto in Ferrari e prospettive di rimanerci nel 2021, in questo momento, pari allo zero. Ovvero, sin dal GP d'Australia dovrà lottare per la conferma, mettendo in mostra tutta la sua bravura, spesso persa per strada, per dimostrarsi eventualmente appetibile anche ad altre squadre. Per la Ferrari è un rischio, perché è sin troppo ovvio che Vettel correrà più per sé che per gli interessi del team. Ma anche Vettel dovrà controllare molto bene i comportamenti per non compromettere la sua reputazione. A meno che non abbia già deciso di dire basta a fine stagione: cosa che a noi non risulta. E neppure a lui, a dire il vero.

Toto Wolff

Al di là delle schermaglie interne del paddock, Toto Wolff si è dimostrato il manager più capace e abile della Formula Uno moderna, a prescindere dai (tanti) titoli mondiali portati a casa con la Mercedes, dentro la cui società che si occupa della parte sportiva ha una cospicua quota azionaria, spendibilissima altrove in caso di divorzio. Già: resterà a fine 2020 o sceglierà nuove sfide? Qualcuno sostiene che Toto non goda del gradimento totale (che aveva con Dieter Zetsche) da parte del fresco presidente svedese Ola Kallenius. Chiacchiere o verità? Mah. Però dopo tanti successi è logico guardare l'orizzonte e pensare a cosa eventualmente fare, escludendo il ruolo di capo di Liberty Media, cui Wolff forse ambiva, per una clausola malandrina di veto fatta passare dalla Ferrari. Toto è intelligente, furbo, imprevedibile: non andrà perso di vista neppure per un attimo, da qui in poi… per loro. ●



di Mario Donnini



Il patto dei Sabine

SE N'È ANDATO A 98 ANNI D'ETÀ GILBERT SABINE, PAPÀ DEL LEGGENDARIO THIERRY, DALLA CUI VISIONE NASCE LA DAKAR E UN ORIGINALE E MERAVIGLIOSO CONCETTO DI AVVENTURA CONIUGATA AL MOTORSPORT. IL PATRIARCA HA SALUTATO IL MONDO IL 31 DICEMBRE, PROPRIO NEL PERIODO MAGICO IN CUI IL FIGLIO, NELLA NOTTE DI PARIGI, SI PREPARAVA A DARE IL VIA ALLA CAROVANA

In certe storie di Motorsport s'avverte una dolce e triste malia, una nenia malinconicamente magnetica, capace di riportarci alle radici più intime e vere del Motorsport. Il 31 dicembre scorso a 98 anni d'età si è spento Gilbert Sabine, padre di Thierry, fondatore e sognatore della Dakar. Chirurgo dentista, nel 1986, a 63 anni d'età, abbandona la professione e si tuffa nell'avventura più struggente e impossibile di tutte, prendendo le redini dell'organizzazione fondata dal figlio, appena scomparso in un incidente d'elicottero, nel bel mezzo della Dakar. La sua creatura magica, prediletta e stregata. Dai, non ha nulla della storia di cronaca, è una romanticissima e maledetta favola nera, questa, iniziata nel 1977, proprio l'anno in cui la F.1 riguadagna Lauda iridato e perde Pace e Pryce.
Rally Abidjan-Nizza, il 27enne centauro Thierry Sabine smarrisce l'orientamento e l'aiuto della sua Yamaha XT500 da enduro, che resta lì immota a fargli compagnia insieme a un gri-gri - piccolo portafortuna di cuoio regalatogli da un amico tuareg -, per tre giorni e tre notti all'addiaccio, a un passo dalla morte, quand'ecco che gli arriva la visione. Dai, succede così ai grandi, sull'orlo dell'abisso. Quasi in contemporanea, dopo un incontro di boxe, George Foreman va in disidratazione nel suo spogliatoio a San Juan di Porto Rico, appena sfidato Jimmy Young, ha un'apparizione che lui stesso definisce una teofania e capisce che deve divenire ministro religioso per cogliere tutto ciò in cui fin lì ha fallito. Ci riuscirà. Stesso discorso per il giovane Thierry Sabine, in fondo.
La sua visione gli presenta un raid promiscuo aperto a qualsiasi mezzo semovente, sogno pazzo che

CONTINUITÀ ASSICURATA

In alto Miki Biasion su Mitsubishi alla Dakar 2004 con un fortino della Legione Straniera sullo sfondo, simbolo della resilienza della famiglia Sabine. Capace di far nascere la corsa con il figlio Thierry, a destra, e di farla proseguire nel momento più delicato con papà Gilbert, in alto a sinistra, scomparso lo scorso 31 dicembre, a 98 anni di età.



unisce la notte parigina di capodanno alle pietraie algerine per tuffarsi nel deserto più assassino e finire sulla rigenerante spiaggia di Dakar, in un rito salvifico di rinascita, nella speciale del Lago Rosa.
Momento, diciamo che questo diventerà il dettagliato rito maturo e finale, ecco. Il flash, l'incipiente teofania motoristico-avventurosa, si presenta in fieri più scarna, dura, nuda e cruda, ma non meno entuasiamante. Sta per nascere qualcosa di mai visto, una sorta di Legione Straniera del rischio e del motore, che unirà ex crossisti, enduristi tosti, principesse, attori, piloti di F.1, rallymen, figli di capi di stato, poeti poco santi e molto navigatori, dilettanti folli, volpi del deserto e volpi e basta, in una nuovissima e stordente odissea, capace di sconvolgere prima la Francia e poi, a cascata, tutto il mondo delle corse e i mercati delle due e delle quattro ruote.
Si chiama Parigi-Dakar. Punto. E non è solo una corsa, ma un fatto di costume & show-biz.
Verso l'ora di cena, a inizio Anni '80, la Francia si ferma per seguire il notiziario, il quale sta per aprirsi con una frase torrida e allo stesso tempo raggelante: "Sono entrati nel Tenerè". E giù una pausa sapiente. Moriranno perfino, ahimé, ma c'est la vie. E in tantissimi rischieranno di farlo nel modo peggiore, di stenti. Vedi Kiki Caron e Mark Thatcher, figlio della Lady di Ferro Margaret, già pronta a mobilitare 007 ed esercito pur di strappare il rampollo dalle sabbie spietate della Dakar. Accadrà prima ancora che arrivino i nostri, ma altri, tanti altri, saranno meno fortunati. Certo, nella storia della competizione mai nessuno se ne andrà di sete o inedia, ma gli incidenti sono tanti, qualcuno dice troppi e molti bruttissimi, nonché diversi mortali.
Però la Dakar resta anche la più grande se non l'unica e ultima corsa nuova nata nell'ambito del Motorsport che va filosoficamente in controtendenza rispetto al salmodiante, imperante, spesso castrante e financo nauseante principio perbenista del safety first, della sicurezza prima di tutto.
No, no, no, alla Dakar si fa tutto il ragionevole possibile per assistere chi corre, ma prima vengono ben altre cose. Sfida, orientamento, resistenza, palle, capacità di improvvisazione e spirito di sopravvivenza, prima sportiva e quindi esistenziale. Poi, certo, pure tutta la sicurezza possibile, ma mai troppa. A pantografare la stranezza, l'imperscrutabilità e la severità asettica della vita stessa.
Ma torniamo alla storia dei Sabine. Sul più bello, un brutto giorno, tanti anni dopo lo smarrimento di Thierry nel deserto, il rottame della sua antica Yamaha viene recuperato e lui, coraggioso incitatore, animatore e motivatore della carovana, per un attimo torna triste e pronuncia a mezza bocca una frase che mai nessuno dimenticherà: «Non è un bel giorno per me. Perché il deserto quando rende qualcosa, qualcosa chiede in cambio. E adesso temo molto proprio la mia persona».
Non passerà molto dal quel presentimento. Nel bel mezzo dell'edizione 1986 della corsa, lo schianto dell'elicottero su cui viaggiava rapirà per sempre Thierry Sabine, lasciandone intatto il mito di condottiero sognatore, bellissimo, altissimo, dalla tuta bianchissima, la barba lunga ma curata, il capello elegantemente mosso e l'occhiale fumé a dar fascino a una figura dall'allure tale da piacere a donne, uomini e dune. Uno che aveva già pronta la visione due, l'Oltre Dakar, con una nuova e incredibile competizione di barche nel cuore dell'Amazzonia, a rilanciare col rischio, nel bel mezzo dell'ultima frontiera del mondo. Cristo santo, che roba mega. Altro che Liberty Media coi grid boys & il Drs. Va be'.



E qui arriva il vecchio Gilbert Sabine. Che fa quello che un padre non dovrebbe mai essere chiamato a fare, cioè seppellisce il figlio, ma nelle stesso tempo ottiene ciò che nessun genitore così sfortunato mai ottiene, rendendo immortale la creatura della sua creatura e perpetuandone il sogno. Tenendo coraggiosamente in vita la Dakar fino al 1993, quando subentra solidissima l'Aso a segnare il superamento di un guado pericoloso, il rito di passaggio più doloroso e delicato in tuta la storia della corsa.
Il resto è cronaca e assai meno mitografia, eppure il fascino resta. Dall'Africa, all'Arabia Saudita passando per il Sudamerica, poco importa. La Dakar, il suo spirito, la visione stessa di Thierry Sabine vivono una loro poetica, commovente, impegnativa e anche ignorantissima continuità. Da Jacky Ickx a Fernando Alonso, ci sarà sempre un campione feticcio dell'asfalto a innamorarsi delle sabbie.
Gilbert Sabine, quasi centenario, per andarsene aspetta il giorno 31 dicembre e non pare un caso.
Nell'iconica tradizione della Dakar era quello il momento in cui l'immensa carovana era pronta da Parigi a avviarsi verso l'ignoto, dall'innocuo prologo fino al terrificante prosieguo. La notte in cui le belle dame incappottate di nero con le mise reduci dai festeggiamenti incontravano sulla spianata del Trocadéro, all'ombra discreta della Tour Eiffel, auto, moto e camion in assetto da guerra, destinazione Avventura. Gilbert Sabine sceglie questo momento per andarsene, dopo quasi un secolo di vita, e sembra quasi una citazione narrativa, un segnale bello, l'ultimo clin d'oeil, la strizzata d'occhio finale.
E poco importa per il tempo che passa, il quale non ha riguardo per le umane e caduche vite.
Il sogno di Thierry Sabine, per quanto cambiato, mutato, spostato, insidiato e riadattato, ancora ha un senso. Papà Gilbert, apparso in pubblico l'ultima volta nel 2016 all'enduro del Touquet - altra stupenda creatura del figlio -, è riuscito a dare un senso a tutto, a dispetto della sorte, tenendo fede al patto morale di salvare la corsa simbolo di Thierry.
E la favola più giovane, dolce e cattiva del Motorsport, malgrado tutto, resta viva più che mai. ●

QUESTA È UNA FAVOLA NERA E ROMANTICA, FRUTTO DI DUE VISIONI. QUELLA DEL FIGLIO CHE SOGNA E FA VIVERE UNA GRANDE AVVENTURA. E QUELLA DEL PADRE, CHE NE PROSEGUE IL CAMMINO

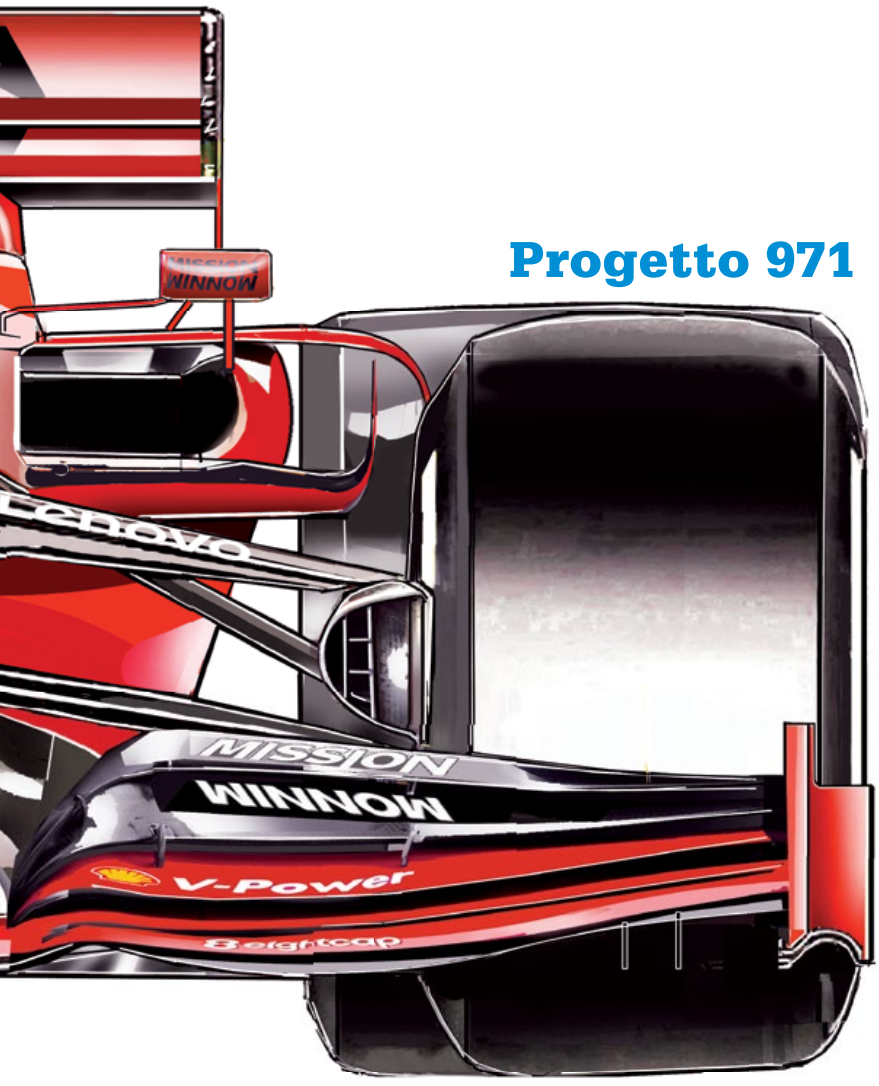


di Paolo Filisetti

La Rossa nell'

Tra poco più di un mese, l'11 febbraio, sarà presentata a Maranello la nuova monoposto di Leclerc e Vettel. Già in occasione della cena pre natalizia con i giornalisti, Mattia Binotto aveva delineato i tratti principali della vettura, al momento identificata dalla sigla di progetto 671, in attesa che il nome ufficiale sia svelato il giorno della presentazione. Il regolamento tecnico 2020, in pratica è rimasto immutato rispetto alla stagione scorsa, consentendo dunque di mantenere validi i riferimenti precedenti, in termini soprattutto di linee di sviluppo seguite nel corso del 2019. Date queste premesse, è ovvio immaginare la nuova monoposto, come una profonda evoluzione della SF90, come confermato dallo stesso Binotto. L'elemento caratterizzante, sarà il concetto aerodinamico che dovrà essere in grado di produrre un carico verticale decisamente più elevato rispetto alla SF90. Questa, infatti, era stata la carenza più evidente della vettura dello scorso anno, che era stata di fatto ridotta, seppur non completamente eliminata, con l'introduzione dell'esteso "pacchetto" di modifiche di Singapore. L'obiettivo principale dichiarato, l'incremento di deportanza, implicherà come ovvia conseguenza il parallelo incremento della resistenza all'avanzamento (drag), impedendo molto probabilmente alla nuova vettura di raggiungere i picchi di velocità massima in rettilineo che erano stati proprietà esclusiva nel 2019. Il maggiore carico, ha come fine quello di centrare in modo efficace le fi-

ANDIAMO A SCOPRIRE LE LINEE DI SVILUPPO DELLA NUOVA FERRARI IN ATTESA CHE SCOPRA I VELI L'11 FEBBRAIO



Progetto 971

intimità

LA FERRARI 2020 SARA UN'EVOLUZIONE DELLA SF90

La Ferrari 2020 sarà presentata il prossimo 11 febbraio. Come rivelato dal team principal Mattia Binotto, la Rossa che darà l'assalto al Mondiale sarà uno sviluppo della SF90 e nascerà con molto più carico aerodinamico, ma di conseguenza con molta più resistenza all'avanzamento

nestre di temperatura di utilizzo degli pneumatici che la carenza palesata lo scorso anno ha infatti reso complesso, verosimilmente ritardando la comprensione delle coperture da parte dei tecnici di Maranello. Ciò detto, i problemi della SF90, identificati nella prima parte dello scorso campionato, non erano solo a livello aerodinamico. Se a Barcellona, nel corso dei test invernali, la monoposto era sembrata, a livello dinamico, estremamente bilanciata, con un'elevata precisione in inserimento ed uscita di curva, la realtà dei fatti è stata praticamente ribaltata a partire della prima gara stagionale, a Melbourne. L'iniziale difficoltà di inserimento in curva e la mancanza di grip in uscita dalle curve da bassa velocità non erano solo conseguenza del basso carico generato dal corpo vettura. Se da un lato il pacchetto introdotto a Singapore ha permesso di ottenere, oltre alla deportanza, mappe aerodinamiche, vale a dire una diversa distribuzione del carico che in parte ha fortemente mitigato i problemi citati in precedenza, non li ha però eliminati del tutto. Un dato oggettivo da non sottovalutare è, nel corso delle due precedenti stagioni, la sostanziale immutabilità dello schema delle sospensioni all'avantreno e al retrotreno. La prima, soprattutto, sulla SF90 è stata caratterizzata dall'adozione di un terzo elemento (per la gestione del beccheggio), meccanico. Nel corso degli ultimi mesi della stagione 2019, anzi ad onor del vero già durante l'estate, sono circolate indiscrezioni sull'ipotesi che a Maranello si stesse portando avanti uno studio approfondito per l'integrazione di un heave damper (terzo ammortizzatore) idraulico sulla nuova monoposto o quantomeno ne siano stati valutati i benefici, tendendo in considerazione il fatto che il sistema sarà vietato dal 2021. Pare corretto sottolineare che, una volta identificati i problemi della SF90, i tecnici Ferrari si fossero immediatamente resi conto che la loro soluzione non potesse passare esclusivamente da modifiche a livello aerodinamico, ma che, per ovvii limiti di tempo, fosse impossibile studiare e introdurre a stagione in corso un'evoluzione efficace a livello di sospensioni. Un dato di non secondaria importanza, legato alla necessità di non limitare ad interventi aerodinamici, la base del progetto 2020 è il coinvolgimento di Simone Resta. Il tecnico, a capo dei progetti SF70H e SF71H, rientrato a Maranello dopo aver lasciato l'Alfa Romeo Racing la scorsa estate ha, infatti, la paternità di telaio e sospensioni della nuova monoposto. Tornando alle valutazioni, sull'ipotesi di adozione di un terzo elemento idraulico, è indubbio che ciò determinerebbe una diversa risposta della vettura ai trasferimenti di carico longitudinali, rispetto al recente passato, così potendo sulla carta, mantenere il più possibile un assetto costante a livello aerodinamico. Gli elementi principali della veste aerodinamica della nuova vettura è ovvio che partano dai tratti distintivi dell'evoluzione introdotta a Singapore. Il più evidente è rappresentato dal "cape" (o ala di manta) posto sotto il muso per incrementare il passaggio d'aria verso il fondo. Sulla SF90 era chiaro come la sua superficie fosse ridotta, a causa della conformazione originaria della parte anteriore inferiore del muso, rispetto alla Mercedes. La conformazione dei piloni di sostegno dell'ala anteriore, nonostante la modifica a cui sono stati sottoposti, ma soprattutto la contestuale presenza dei cinque deviatori di flusso verticali, sotto la parte anteriore dello chassis, ne hanno limitato la lunghezza. Il mantenimento di questo concetto sulla nuova monoposto, ipotizzandone un ulteriore sviluppo, mitigherebbe in modo efficace l'out wash estremo (deviazione dei flussi all'esterno delle ruote) della SF90. Ciò, però, implicherebbe una nuova conformazione del musetto, che potrebbe anche passare attraverso una riduzione della sua sezione frontale. In pratica, ottenendo a livello visivo una forte somiglianza con quello delle ultime Merce-

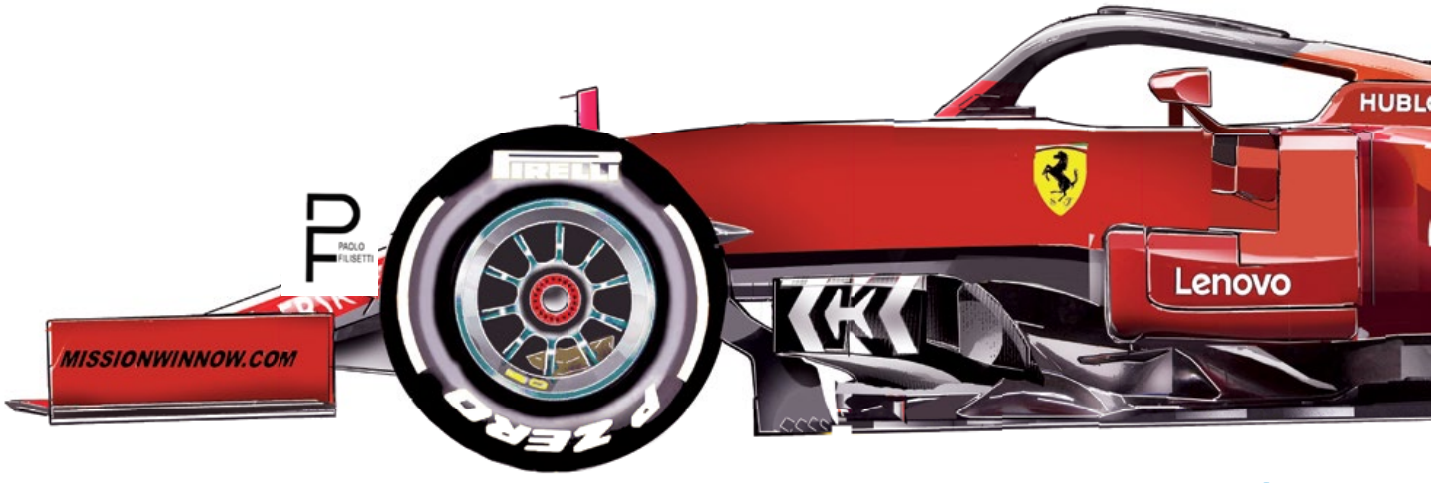
NOVITÀ IPOTIZZATE NELLA VISTA LATERALE, CON FIANCATE SMUSSATE

LE FIANCATE, NEL CONFRONTO CON QUELLE DELLA SF90, POTREBBERO ESSERE MOLTO SMUSSATE COME SULLA RED BULL, ALL'INIZIO DELLA SEZIONE A "COCA COLA" DIETRO I RADIATORI. CIÒ, COMPORTEREBBE UN DIVERSO POSIZIONAMENTI DI PACCHI RADIANTI. I DEFLETTORI DAVANTI ALLE FIANCATE, SARANNO PIÙ COMPLESSI E DA SUBITO (DOPO I PRIMI TEST), POTRANNO SUBIRE EVOLUZIONI RIPETUTE NEL CORSO DELLA STAGIONE.

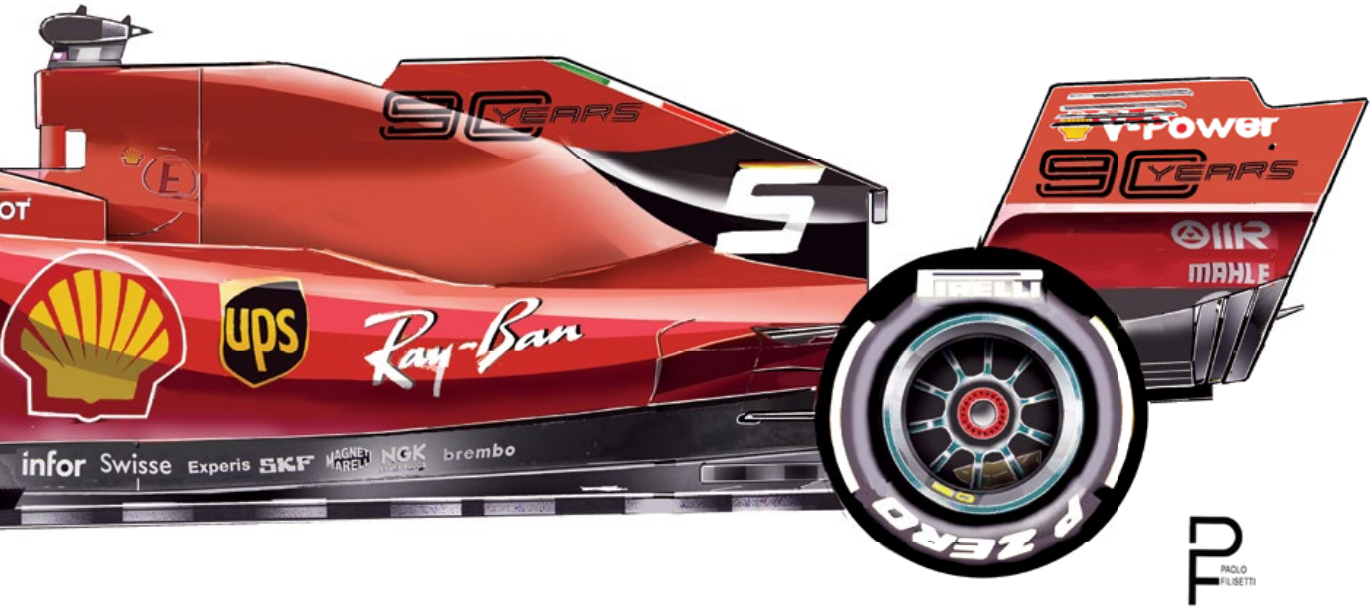


des. In realtà questa è solo una delle possibilità a disposizione degli aerodinamici diretti da David Sanchez. Il tutto, infatti, potrebbe anche essere integrato seguendo il concetto di muso dell'Alfa Romeo, che ha adottato a stagione in corso e sviluppato a più riprese il "mantello" mantenendo una sezione frontale del musetto "larga" e fori di alimentazione della S- duct e profilo inferiore, separati. Dando per scontato un maggiore "in wash" (deviazione dei flussi all'interno delle ruote anteriori) rispetto alla SF90, sulla nuova vettura come conseguenza aumenterà la complessità dei deviatori di flusso davanti alle fiancate (barge boards). Come era stato già evidenziato nel corso del 2019, la gestione dei flussi mantenendoli aderenti al profilo sciancrato delle fiancate, per indirizzarli posteriormente è uno dei temi tecnici a livello aerodinamico, per garantire il massimo carico generato dal corpo vettura. I numerosi esperimenti e misurazioni in atto nel corso delle ultime gare del 2019, strumentando il fondo nella zona di massimo restringimento della sezione a coca-cola, hanno testimoniato lo studio approfondito di quest'area, ai fini del nuovo progetto. Ultima, ma tutt'altro che ultima, la power unit. Il nuovo propulsore, che mantenendo l'attuale logica di denominazione, dovrebbe essere iden-

RED BULL ISPIRATRICE
L'ipotesi più plausibile per le nuove fiancate, è una chiara ispirazione Red Bull, quindi, sopra, con le fiancate stesse più smussate, all'inizio della sezione a "coca-cola", quindi dietro i radiatori



Progetto 671



tificato dalla sigla 065, sarà caratterizzato da una nuova architettura delle testate, con un diverso disegno delle camere di combustione del motore endotermico. La ricerca di una maggiore efficienza termodinamica è stata alla base del nuovo progetto, superando i limiti che in questo ambito, su tracciati particolarmente severi a livello di consumi, aveva mostrato lo 064. Un dato che però pare oggettivo, di fatto, una realtà incontrovertibile subita dai diretti rivali, è la volontà di non sacrificare le performance di eccellenza a livello di potenza massima, erogazione e disponibilità. Per centrare questi obiettivi, l'ERS, ovvero i due moto generatori, e nello specifico le loro modalità di utilizzo, sono state profondamente riviste. Se, da un lato, vi saranno modifiche all'hardware a favore dell'affidabilità, soprattutto dell'MGU- h, saranno ancora più profonde le differenze nelle centraline di controllo e più specificamente a livello di software, con l'obiettivo di incrementare la disponibilità di carica sul giro, ed estendere lo spettro delle modalità di utilizzo del propulsore.

Insomma, a Maranello, non hanno intenzione di perdere la leadership tra i propulsori, ormai acquisita negli ultimi due anni dell'era ibrida, iniziata nel 2014, ai danni della Mercedes. ●

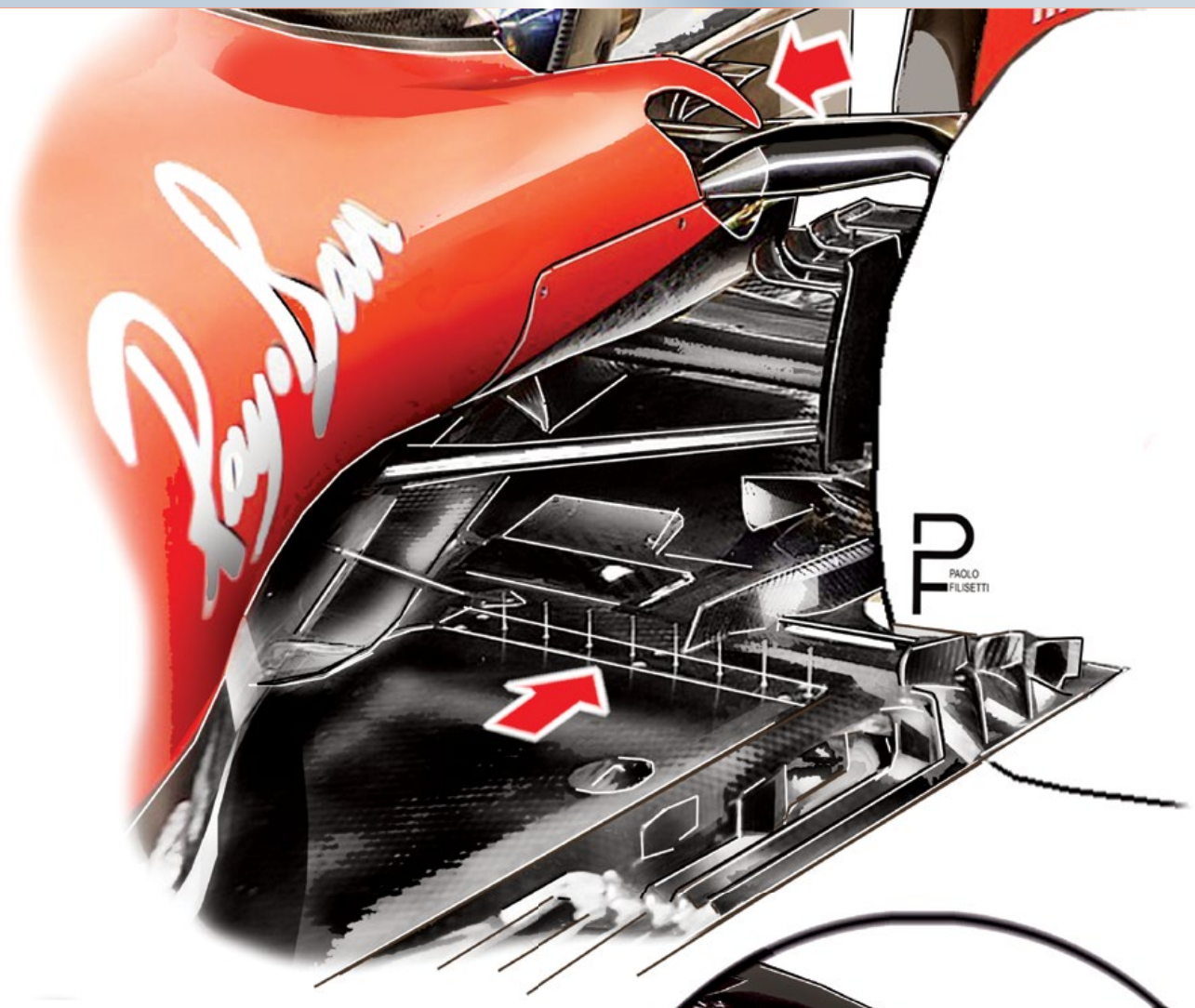


PROGETTO 671 VISTA FRONTALE E CONFRONTO SF90

PARTENDO DALL'ULTIMO AMPIO SVILUPPO AERODINAMICO INTRODOTTO A SINGAPORE,(VEDI DISEGNO FRONTALE SF90) CON L'ADOZIONE DI UN "CAPE" (ALA DI MANTA) SOTTO IL MUSETTO, LA NUOVA MONOPOSTO POTREBBE ESSERE CARATTERIZZATA DA UNA DIVERSA CONFORMAZIONE DEL MUSETTO, DI SEZIONE RIDOTTA, COME SULLA MERCEDES. IN REALTÀ, QUESTA È SOLO UNA DELLE POSSIBILITÀ, INFATTI, POTREBBE ESSERE MANTENUTA L'ATTUALE SEZIONE "LARGA" ADOTTANDO UNA CONFIGURAZIONE ANALOGA A QUELLA DELL' ALFA ROMEO, CHE NEL CORSO DELLA SCORSA STAGIONE HA INTEGRATO IL MANTELLO E NE HA SVILUPPATO I CONCETTO.

ANDIAMO A SCOPRIRE IL FONDO STRUMENTATO, PERALTRO GIÀ SPERIMENTATO SULLA SF90

UNA PARTICOLARE ATTENZIONE È STATA PORTATA NEL CORSO DELLE ULTIME GARE DEL 2019, ALLA RACCOLTA DI DATI SULLE PRESSIONI E VELOCITÀ DEL FLUSSO CHE LAMBISCE LA PARTE INFERIORE DELLE FIANCATE, INDIRIZZATO VERSO IL RETROTRENO. LA SUA GESTIONE, INFATTI, È STRATEGICA PER GENERARE MASSIMO CARICO DAL CORPO VETTURA.



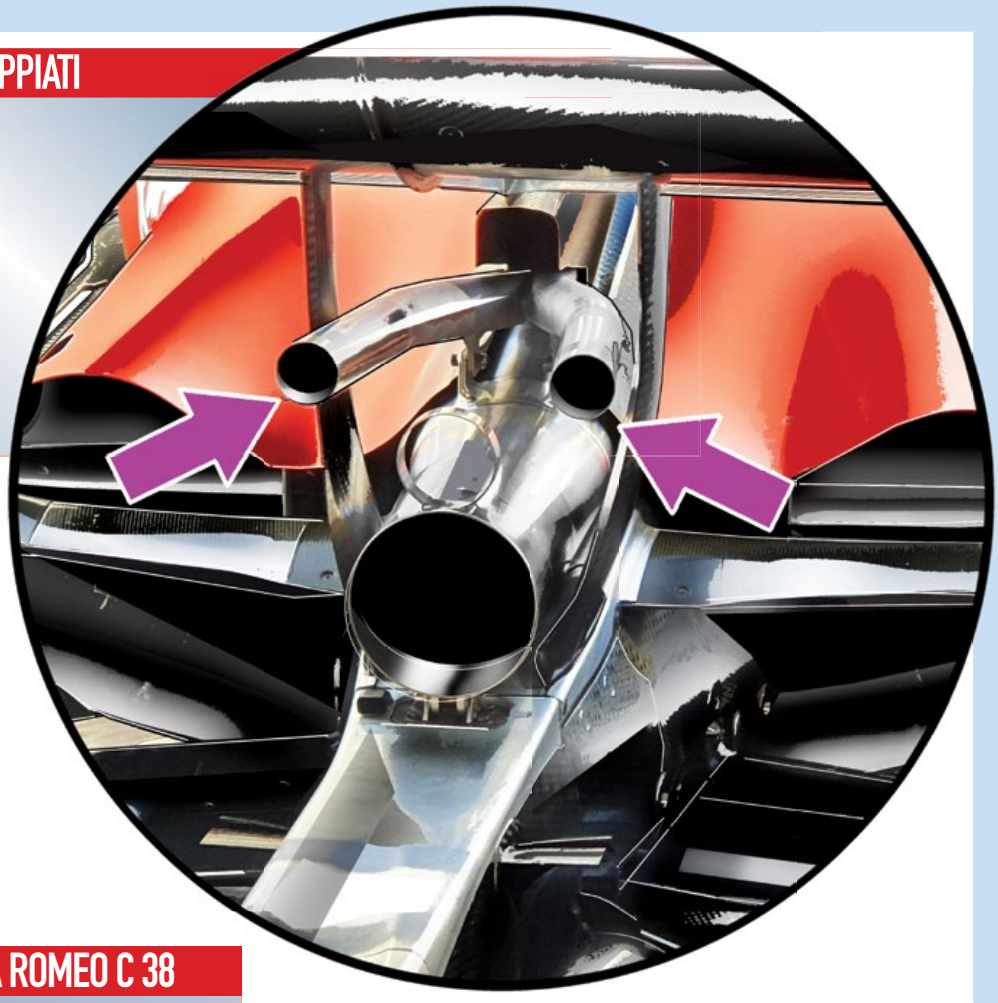
QUESTI I TARGET DELLA POWER UNIT 065

LA POWER UNIT (065) RESTA AL CENTRO DEL PROGETTO DELLA NUOVA MONOPOSTO. OBIETTIVI, INCREMENTO DELL'EFFICIENZA TERMODINAMICA, DEL MOTORE ENDOTERMICO, CON RIFACIMENTO DELLE TESTATE A LIVELLO DI CAMERE DI COMBUSTIONE, AMPLIAMENTO DEL RANGE DI MODALITÀ DI UTILIZZO DELLA COMPONENTE IBRIDA (ERS). RIDEFINITO IL SOFTWARE DI CONTROLLO. A LATO, LA POWER UNIT 064



SCARICHI WASTEGATE SDOPPIATI

AD ABU DHABI, LA FERRARI HA PROVATO UNA CONFIGURAZIONE DI SCARICHI DELLA VALVOLA WASTEGATE, SDOPPIATI. LA SOLUZIONE SEPPUR PROVVISORIA RICORDAVA QUELLA DELLA RED BULL. DI FATTO IN QUESTO MODO SI CERCA DI AUMENTARE L'EFFICIENZA DEL PROFILO PRINCIPALE DELL'ALA, VELOCIZZANDO IL FLUSSO SOTTOSTANTE. PREFIGURAVA LA SOLUZIONE DEFINITIVA SULLA MONOPOSTO 2020.



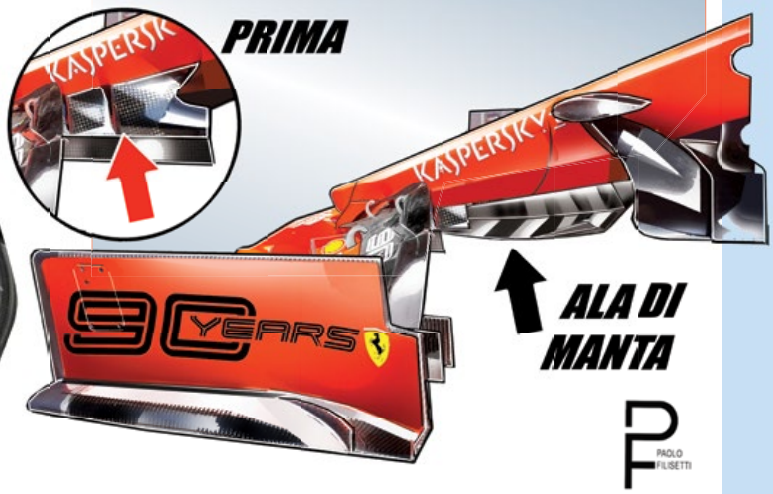
OCCHIO AL MUSO ALFA ROMEO C 38

IL MUSO DELL'ALFA ROMEO C38 DOTATO DEL CAPE INFERIORE, POTREBBE ESSERE L'ALTERNATIVA AD UNA RIDUZIONE DELLA SEZIONE D'IMPRONTA MERCEDES. IL MANTELLO È STATO SVILUPPATO, CON L'INTEGRAZIONE DI SOFFIATURE LONGITUDINALI NEL CORSO DELLE ULTIME GARE (SUZUKA). IL MUSETTO ERA INVECE CARATTERIZZATO DA NARICI (NOSTRIL) LATERALI, E DA FORO CENTRALE RISPETTIVAMENTE DI ALIMENTAZIONE



L'ALA DI MANTA, UNA VIA DA SEGUIRE

IL DISEGNO ILLUSTRA LO SVILUPPO INTRODOTTO A SINGAPORE. SI NOTA L'ALA DI MANTA, (FRECCIA NERA) CHE SI ESTENDE SINO A LIVELLO DEL BORDO DI INGRESSO DELLA PRESA S-DUCT, POSTA SOTTO IL MUSETTO. NEL TONDO, SI NOTA LA VECCHIA CONFORMAZIONE DEI SUPPORTI DELL'ALA, MAGGIORMENTE ESTESI RISPETTO A QUELLI INTRODOTTI A SINGAPORE, E DOTATI DI SOFFIATURE.



Bon Giovi atteso all'acuto

DOPO UNA STAGIONE TUTT'ALTRO CHE FACILE, IL VALIDO PILOTA ITALIANO PARE FINALMENTE NELLE CONDIZIONI DI POTERSI ESPRIMERE AL MEGLIO, VISTI ANCHE I BEI SEGNALI DI FINE 2019

di Alessandro Gargantini

La prima stagione nella massima serie non ha di certo fatto sconti ad Antonio Giovinazzi. Il pilota della Casa del Biscione ha raccolto i frutti del suo lavoro soprattutto nella parte finale del campionato, ma è riuscito a conquistare quelli che oggettivamente erano i suoi obiettivi più importanti, ovvero ottenere la conferma in seno all'Alfa Romeo Racing ed entrare nel radar della Scuderia Ferrari, qualora a Mattia Binotto sorgesse la necessità di modificare il suo line-up in chiave 2021. Oggettivamente, la posizione di Vettel è tutta da decifrare e, scalando tra le opzioni alla portata del Team Principal nato a Losanna, c'è certamente il nome del pilota di Martina Franca, che avrà chances concrete di essere preso in considerazione qualora confermerà la crescita espressa nella seconda parte di questa stagione. In fondo l'esperienza fatta con Leclerc dimostra quanto le soluzioni interne possano rivelarsi vincenti, sia sotto l'aspetto economico che in termini di continuità lavorativa. Ma, sotto questo punto di vista, la palla passa ora nelle mani del pugliese, che a suon di risultati dovrà far capire di essere pronto. Ma Giovinazzi non dovrà vivere il prossimo campionato con il pensiero fisso di conquistare un volante in Ferrari, con il suo noto pragmatismo dovrà affrontare gara dopo gara alla ricerca di una perfezione, sia sotto l'aspetto tecnico che umano, che sembra l'unica via disponibile per farsi largo nella lotta per trovarsi un posto al sole alle spalle dei team di prima fascia. Giovinazzi non ha mai avuto nulla di scontato o semplice nella sua carriera, ha sempre dovuto gestire situazioni di incertezza o difficoltà che lo hanno fatto crescere in fretta e lo hanno reso più forte e pronto nel gestire anche i momenti più difficili, come dimostrato quest'anno a più riprese, quando i primi punti non arrivavano, quando il confronto con Raikkonen pareva impari e quando la candidatura di Hulkenberg ha cominciato a minacciare il suo sedile. Ma è proprio quando la situazione si stava facendo più difficile che Antonio ha tirato fuori il meglio di sé, riacciuffando la zona punti a Monza dopo la delusione di Spa e permettendosi poi di condurre per venti chilometri, ovvero quattro giri, il Gran Premio di Singapore. Un momento storico che ha contribuito a fare crescere l'autostima del pilota italiano, che, se avesse avuto una maggiore investitura da parte del suo team, sarebbe salito sul podio di Interlagos. Quando nel finale di gara Antonio si è trovato dietro a Sainz e Raikkonen, è rimasto alle spalle del team mate, facendo i miracoli per rintuzzare gli attacchi di uno scatenato Ricciardo, in molti hanno avuto la sensazione che il pugliese avesse il potenziale per scavalcare entrambi. Ma ha prevalso una scelta conservativa che, di fatto, ha garantito al team di Hinwil il quarto e quinto posto sulla pista sudamericana. Ora è tempo di riflessioni, di focalizzarci su quando il ventiseienne pugliese ha espresso nel corso del campionato 2019, su cosa è lecito attendersi per il prossimo, sul difficile confronto con un ex iridato come Raikkonen e su quanto si sia elevata l'asticella qualitativa nella lotta per un posto al sole a centro gruppo. Giovinazzi ci ha spiegato che dovrà ripartire esattamente da dove si è interrotto lo scorso mondiale, dai risultati colti sul finale di stagione che gli hanno insegnato quanto sia fondamentale non farsi trovare impreparato ogni qualvolta si presenti un'occasione. Antonio, rammaricato di non aver potuto prendere parte ai Caschi d'Oro a causa del concomitante impegno con la festa di fine anno a Hinwil, si è concesso per una chiacchierata di fine anno, nella quale ha spiegato che il prossimo mese di marzo si ripresenterà a Melbourne con un patrimonio di esperienza che gli consentirà di giocarsi le proprie carte al meglio sin dalle prime prove di campionato.





QUELLA VOGLIA DI SVETTARE
È tanta la determinazione che appare dallo sguardo di Giovinazzi, nell'altra pagina con il presidente della Ferrari, John Elkann, e Charles Leclerc



- Quattordici punti, arrivati quasi tutti nella parte conclusiva del 2019. Ma anche tanta sofferenza nei primi round di campionato. Come è andata la tua prima stagione vera in Formula 1?

«Me l'aspettavo un po' più facile, onestamente. Ho tanto agognato quel sedile, quella posizione in Alfa Romeo Racing che finalmente è arrivata dopo 24 mesi senza corse. Ma questo campionato è stato tutt'altro che semplice per me. Restare due anni fermo non è stato certamente di aiuto, considerando l'andamento della prima parte della stagione. In termini di velocità, secondo me, già dalla prima gara sono stato vicino a Kimi. In corsa, invece, ho faticato molto di più. Correre al fianco del finlandese ha avuto espetti positivi, ma anche negativi. Io sono arrivato in Formula 1 con un'esperienza in Gp2 Series e due anni senza corse. Trovarmi al fianco un campione del mondo con tantissima esperienza, che sapeva ottimizzare ogni minimo dettaglio, mi ha costretto a crescere molto in fretta. Anche perché il compagno di squadra è sempre il primo metro di paragone. I miei risultati, soprattutto in gara, andavano valutati anche sotto questa luce. Non potevo essere sui livelli del finlandese sin dall'inizio del campionato. Kimi, se la macchina era al massimo da ottavo posto, riusciva ad arrivare ottavo spremendo il suo potenziale al cento per cento, fino all'ultima goccia. Io riuscivo ad essere vicino a Kimi in qualifica, spesso ero a un decimo o a mezzo decimo, ma in gara la sua esperienza faceva la differenza. A Baku sono riuscito a qualificarmi meglio di lui, poi anche in Canada, Paul Ricard e anche a Silverstone. In prova sono sempre andato forte. Il mio problema era soprattutto allo spegnersi dei semafori, nei primi giri e nei corpo a corpo. Mi sentivo, tra virgolette, un po' perso. Due anni di inattività presentano un conto più salato di quanto avessi preventivato. Faticavo tantissimo nella gestione di gara, delle gomme e dei freni. Tutto era sostanzialmente nuovo per me, che arrivavo dalla seconda serie e avevo disputato due Gran Premi nel 2017. Nella prima parte di stagione ho lavorato con lo staff tecnico sulle mie aree di miglioramento. Il lavoro ha pagato, dopo la pausa estiva per me è cominciata una stagione completamente diversa. A Spa il mio livello di performance è stato molto buono, nonostante il crash sul finale. Anche a Monza e Singapore mi sono confermato su buoni livelli. In Giappone, all'esordio sulla pista del Sol Levante, pur senza aver disputato FP1 e FP3 a causa del maltempo, mi sono messo alle spalle Raikkonen in qualifica: un fatto che per la mia autostima è stato molto importante. Penso la mia performance in Giappone sia stata uno dei momenti più positivi della mia stagione. Poi è arrivato il Gran Premio del Brasile, dove ho chiuso al quinto posto una corsa fondamentale anche per la squadra, anche perché eravamo reduci da Gp con zero punti e un passo non particolarmente rapido. La corsa di Interlagos ha dato una bella sferzata alla mia classifica e ha ripagato gli sforzi delle precedenti settimane. Se devo fare un bilancio, è stata una stagione in salita, per nulla semplice, ma comunque molto importante. In vista dell'anno prossimo dovrò crescere ancora, in linea con la seconda parte dell'annata. Penso di aver chiaro in mente cosa devo fare per migliorarmi, mi impegnerò a fondo».

A SPA IL MIO LIVELLO DI PERFORMANCE È STATO MOLTO BUONO, MALGRADO IL CRASH FINALE

ANTONIO GIOVINAZZI

- In cosa sarai più forte quando ti presenterai al via di Melbourne, rispetto a dodici mesi prima?







UN ANNO IN CRESCENDO
Ecco Antonio, a lato, in azione con l'Alfa Romeo e, sopra, col compagno Raikkonen. In basso è col team leader della Ferrari, Mattia Binotto



«Sarò molto più preparato, con una stagione alle spalle e una perfetta amalgama e conoscenza di tutte le persone del team, e del metodo di lavoro dei miei ingegneri. Ora so bene cosa fare nel corso del fine settimana di gara, sarò certamente più reattivo».

- Dal punto di vista emozionale come hai vissuto la stagione?

«Ci sono stati momenti di estrema difficoltà, quando i primi punti in campionato sembravano stregati la stampa si è fatta parecchio pressante. Tutti mi chiedevano quando sarebbero arrivati, ripetutamente in ogni fine settimana. Io ero il primo a volere quei punti, ma l'inesperienza e la sfortuna hanno reso le cose più difficili. In Cina non ho fatto la qualifica e le FP1, a Baku ero ottavo dopo Q3, ma sono partito ultimo per il cambio della centralina: ci sono stati vari momenti in cui si poteva ottenere di più, ma non c'è stato modo. Nella prima parte di stagione ho sofferto molta pressione, poi anche dopo Spa quando sono finito nelle barriere sul finale. Mi sentivo tutti gli occhi puntati addosso, non è stato facile. Poi è arrivato un buon fine settimana a Monza che è stato molto importante, perché mi ha consentito di riprendere fiato e allentare la pressione. Da quel momento la stagione ha iniziato a girare nel verso giusto e mi sono subito confermato a Singapore. Ho sofferto quando veniva associato il nome di Hulkenberg al mio sedile, ma ho sempre lavorato a testa bassa senza mai avere esitazione. Ho mantenuto i nervi saldi in momenti che fanno crescere dal punto di vista sportivo e umano. Nella mia carriera non ho mai avuto nulla di facile. Ho fatto tanti sacrifici, ma alla fine ho sempre ottenuto quello che volevo con tutte le mie forze. Il mio obiettivo nel 2019 era di essere confermato: alla fine ce l'ho fatta e resterò un altro anno nella massima serie».

- È tutto così complicato in Formula 1, sono così tanti gli elementi che devono coincidere per fare quadrare tutto?

«Nella massima serie, senza la macchina giusta, si fa molto fatica. Inoltre, sono molti i fattori da tenere sotto controllo, innumerevoli meeting e poco tempo da dedicare a me stesso, a riflettere su come gestire le cose e non farsi sopraffare. Ho dovuto comprendere bene come gestirmi meglio. In Formula 2 mi ero abituato molto in fretta, ho vinto molto velocemente, ma non avevo avuto due anni di stop alle spalle. Quest'anno la mia crescita è stata più lenta, mi sono preso un po' più di tempo a prendere le misure. Ho preferito prendermela più con calma piuttosto che spingere subito dall'inizio e fare disa-

UN BILANCIO A DUE FACCE
Non sono mancati i momenti difficili, eppure Antonio ha saputo tirar fuori carattere e classe per dare vita a un finale di stagione in crescendo, con l'Alfa Romeo...

stri. E alla fine questo approccio ha dato i suoi frutti».

- Da fuori si è avuta l'impressione che fosse parecchio difficile comprendere genuinamente il comportamento della C38 oltre che prevederne il potenziale alla vigilia di ogni Gp?

«La nostra è una macchina molto complessa. Ci sono molte più variabili e lagomma incide tantissimo. Comprendere bene le finestre nelle quali gli pneumatici lavoravano al meglio, spremerli al meglio in qualifica e in gara non è facile. La preparazione dell'outlap, quanto spingere nel primo giro, erano tutte cose nuove per me. Posso affermare che quest'anno mi è servito a capire meglio le gomme e cosa la squadra si aspettasse da me. L'anno prossimo continueremo con gli stessi pneumatici di quest'anno. Li conosciamo bene e spero che sarà più semplice rispetto a quest'anno».











- Non temi che le gomme vecchie di un anno non saranno al passo con macchine naturalmente più veloci?

«Probabilmente, sulle monoposto del 2020 le gomme nuove si sarebbero adattate meglio. Con le macchine del 2019, guardando i test di Abu Dhabi, non abbiamo percepito un passo in avanti quando abbiamo provato le gomme nuove. I test comparativi ci hanno portato a una scelta che va nella direzione della continuità. L'avere più dati sulle gomme di quest'anno ci darà una mano, penso».

- Binotto ha detto che sei un sorvegliato speciale della Scuderia Ferrari. Un orgoglio o un motivo di extra pressione?

«Sono contentissimo di essere nel radar della Scuderia di Maranello. Il 2020 sarà importantissimo per me, molti piloti sono in scadenza di contratto. Spremerò il 120 per cento delle mie qualità per meritarmi l'attenzione. Non sono però un ragazzo che vive pensando solo al futuro. Il 2020 sarà una stagione cruciale, poi vedremo cosa succederà a fine anno».

- Qual è il pilota che è stato il tuo riferimento costante quest'anno?

«In primis, me stesso e il mio Gp precedente. Ovviamente, Kimi è stato il mio principale riferimento nella scorsa stagione».

- È stato così difficile farsi largo nella lotta all'ultimo respiro a centro gruppo?

«L'asticella qualitativa delle scuderia di metà classifica è salita molto lo scorso inverno. Penso che nella stagione che sta per iniziare sarà ancora più su, ne sono quasi certo. Nel 2020 non ci sarà margine di errore, soprattutto nel lavoro verso le qualifiche, perché partire indietro sarà un grosso svantaggio. Non è facile fare il giro perfetto in qualifica, ma sarà una di-





UN CONFRONTO DIFFICILE E MATURANTE
Antonio, in parallelo col compagno Raikkonen, sopra, è riuscito progressivamente a distinguersi e a produrre a suo modo delle belle scintille, non solo... materiali, a lato. Per lui si apre un 2020 ricco di fondate speranze

scriminante importante riuscire a partire davanti. Devo lavorare per migliorarmi sotto questo punto di vista, perché è un'area sulla quale si concentreranno tutti. Conoscere già le gomme, dicevo prima, sarà un vantaggio per noi, una squadra giovane».

- Ti seguirà lo stesso staff tecnico in Alfa Romeo Sauber?

«Sì, e la cosa mi rende certamente felice. Anche perché avere continuità nel metodo di lavoro è importante, aiuta tanto. Serve tempo ad adattarsi e conoscere un ingegnere nuovo».

- Come è cambiata la tua vita da quando corri in Formula 1?

«Sento molto di più l'affetto dei miei tifosi. So che devo tenere i piedi per terra, la mia famiglia mi ha insegnato i valori sani ai quali mi attengo. Mi rivedo negli appassionati che mi avvicinano e cerco di essere disponibile con tutti, perché senza di loro noi piloti non saremmo nessuno. Mi è capitato che, quando ero piccolo, qualche pilota di Formula 1 non si fermasse per una foto o per un autografo: io ci rimanevo malissimo. Mi metto nei panni degli spettatori, cerco di accontentare sempre tutti e per me è molto gratificante. Il fine settimana di Monza è stato indimenticabile, dal martedì sera in piazza Duomo a Milano fino alla domenica sera dopo il Gran Premio ho sentito tanto calore e supporto nei miei confronti, che cerco sempre di ripagare dando il massimo in pista e la mia disponibilità fuori. Anche fuori dall'Italia, a fine stagione, ho sentito l'affetto di tanti tifosi».

> PENSO CHE NELLE DUE GARE CON MAGGIOR PRESSIONE, SPA E MONZA, HO DATO SEGNALI POSITIVI
> ANTONIO GIOVINAZZI

- Quel è stata la tua corsa migliore nel 2019?

«Non lo so, onestamente. In termini di risultati, il Brasile, perché tutto è filato liscio. La strategia è stata perfetta, ci sono stati dei contatti a fine gara che ci hanno aiutato e sono arrivato quinto. Kimi ed io ci trovavamo al punto giusto al momento giusto e abbiamo sfruttato al meglio la nostra occasione, cogliendo un ottimo risultato. Ci sono state poi anche tante altre gare belle, come al Red Bull Ring, dove ho colto il mio primo punto. Monza è stata una delle corse più importanti. A Singapore, anche se non eravamo sulla stessa strategia dei primi, ho mantenuto al prima posizione per quattro tornate: una bella sensazione che non provavo dal 2016 in Gp2 Series. Anche in Giappone, come dicevo prima, ci sono stati spunti molto buoni per quel che concerne la mia velocità di adattamento. Bisogna però fare tesoro anche dei momenti negativi, dai quali è importante apprendere e migliorarsi».

- In Brasile, con un paio di giri in più, poteva scapparci addirittura il podio. Come hai vissuto la gara di Interlagos?

«Vedendo come è andata a finire, con Sainz terzo, alla fine mi è venuto qualche rimpianto. Il madrileno era proprio davanti a me e Kimi, ed io avevo le gomme al meglio. Avrei firmato prima di partire per un posto nei primi cinque, sono contento del risultato. Ho compreso che il nostro obiettivo è quello di farci trovare pronti ogni qualvolta si presentino queste opportunità».

- Insieme a Russell, Albon e Norris avete ampiamente dimostrato quanto sia fondamentale puntare suoi piloti giovani che si stanno affacciando alla massima serie?

«Penso che il primo importante segnale in questa direzione lo abbia mandato Verstappen, e poi poco dopo Leclerc».

- Ti è pesato dal punto di vista psicologico dover attendere fino a dopo Austin per avere la notizia della tua conferma all'Alfa Romeo Sauber?

«Non è stato facile vivere i momenti d'incertezza. Però è una sensazione che ho vissuto spesso nella mia carriera. Sin dai kart, non sapevo se a fine anno sarei stato confermato. E la stessa cosa avveniva quando correvo con Gelael nelle serie minori, sapendo che tanti piloti ambivano al mio volante. Ma penso che quando la pressione era sui livelli più alti, come a Spa e Monza, io sono riuscito a disputare le mie migliori gare. Ho avuto ritmi molto saldi, ma l'esperienza passata mi ha aiutato».

- Quali sono stati i rivali o team mate che sono stati un riferimento nel corso della tua carriera?

«Il primo nome che mi viene in mente è quello Felix Rosenqvist che ha dimostrato di essere un grandissimo pilota ovunque sia andato, in Formula E o Indycar. Poi, ovviamente, Raikkonen, che ho conosciuto in questa stagione e mi ha realmente impressionato per le sue qualità. Non capita spesso avere come compagno di squadra un ex iridato. Infine cito Gasly, con il quale ho combattuto in Gp2 Series: il francese sta finalmente dimostrando il suo valore».

- Cosa farai adesso per riposarti un po'?

«Per un po' di tempo non voglio più vedere un aereo: non ho mai fatto tanti voli come quest'anno! Per le festività, da Montecarlo sono sceso in Puglia in macchina. Sono andato a trovare la mia famiglia a casa per trascorrere un po' di tempo con loro che sono la cosa che mi è mancata di più nell'ambito della più lunga stagione che il Mondiale di F.1 abbia mai avuto». ●





Vota Antoni

ABBIAMO COINVOLTO ALCUNI TRA I PERSONAGGI PIÙ AUTOREVOLI DEL NOSTRO AUTOMOBILISMO PER UNA SERIE DI ANALISI IL PIÙ ILLUMINANTI POSSIBILE SU GIOVINAZZI. ECCO IL RISULTATO...



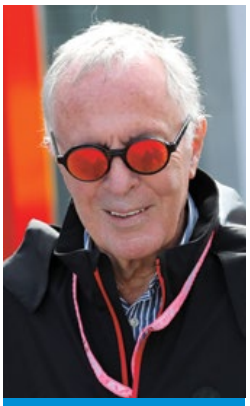
di **Alessandro Bucci**

Neo brand ambassador della collezione Sparko 2020, Antonio Giovinazzi chiude un 2019 estremamente positivo annoverando la riconferma per la prossima stagione, la seconda consecutiva in seno all'Alfa Romeo Racing – Ferrari. Il talento di Martina Franca non solo ha collezionato 14 punti centrando la top 10 in quattro occasioni, ma ha impressionato soprattutto in qualifica, registrando un dignitosissimo 10-11 nei confronti del compagno di squadra ex campione del mondo Kimi Raikkonen. Nonostante qualche difficoltà iniziale e ad alcuni errori della squadra, Bon Giovi s'è riscattato nella seconda parte di stagione trovando come alleata la pista di Monza, tanto amata da Antonio sin dalle formule minori. Sentiamo alcuni pareri autorevoli sulla prima stagione da titolare in Formula Uno dell'unico pilota italiano presente in griglia, subentrato a Jarno Trulli che disputò l'ultima gara in carriera ad Interlagos nel 2011 con il Team Lotus-Renault.

CESARE FIORIO

«Grande stagione per Antonio, nonostante i tanti errori del team»

«Nelle prime gare del 2019 Antonio ha faticato per via dell'inesperienza, non esprimendo il suo reale valore. Nella seconda parte del campionato, invece, Giovinazzi è andato molto forte battendo spesso Kimi Raikkonen in qualifica. La direzione sportiva della squadra non sempre mi ha convinto, qualche risultato di Giovi penso sia stato penalizzato da una cattiva gestione del team. Credo sia giusto il rinnovo di Antonio per il 2020 e sono molto contento di rivederlo in pista. Kimi ha insegnato molto a Giovinazzi, dimostrandosi un compagno di squadra ideale per un debuttante. La miglior gara dell'anno per Antonio è stata Monza ma, al contempo, quel Gp è stato il peggiore per il team Alfa Romeo Racing. Ricordiamo che Giovinazzi stava conducendo la gara essendo l'unico pilota a non essersi fermato per cambiare le gomme e, a 18 giri dalla fine, il team lo ha richiamato ai box. La squadra ha optato per gomme bianche commettendo un errore ed è stata costretta a richiamare Giovinazzi per una seconda sosta, facendogli perdere un sacco di tempo e posizioni. Nonostante sia stato l'unico pilota a effettuare



HA IMPARATO MOLTO DA KIMI, A MONZA LA MIGLIOR GARA E LA SUA CONFERMA È STATA GIUSTA.

CESARE FIORIO

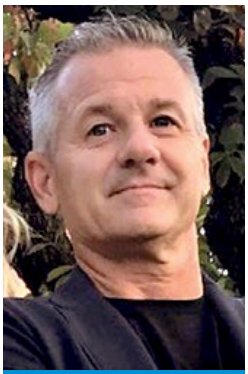


due soste in gara, Antonio ha concluso nono! Anche in Messico Giovinazzi è stato penalizzato dal lavoro del team, in occasione di un pit-stop disgraziato dove la sua vettura è caduta dal carrello adibito al sollevamento della macchina. Quest'anno ho visto debuttare tanti giovani piloti in Formula Uno e penso che, oltre a Verstappen e Leclerc, già apprezzati in questi anni seppur giovanissimi, Albon, Norris, Russell e anche Antonio saranno il futuro del big circus».

NICOLA LARINI

«Ragazzo veloce, concreto e modesto. Mi rivedo in lui»

«L'esordio infelice nel 2017 con Sauber aveva spinto Antonio un po' nell'ombra e temevo avessimo perso per strada un altro pilota italiano. Giovinazzi, invece, grazie all'opportunità datagli dal gruppo Fiat, s'è riscattato alla grande nel 2019, ritrovandosi al fianco un compagno di squadra vincente come Kimi Raikkonen. Non dimentichiamo che il finlandese è arrivato in Alfa Romeo Racing dopo aver vinto l'ultimo GP in Ferrari ad Austin nel 2018, quindi stiamo parlando di un ex campione del mondo tutt'altro che in fase calante. Antonio ha faticato un po' all'inizio ma, nella seconda parte di stagione, ha mostrato un rendimento addirittura migliore del compagno, soprattutto in qualifica, meritando il rinnovo di contratto. Sottolineerei anche che Giovinazzi è l'unico pilota italiano in griglia, con solamente 20 macchine a disposizione. Un dato che trovo emblematico circa il trend attuale della massima serie, dove non si registrano ingressi di nuovi team fatta eccezione per rilevamenti di proprietà già esistenti. Quando correvo in Formula Uno, penso al 1989 ad esempio, ci sono stati fino a 16 piloti italiani in griglia su una quarantina di iscritti. Se arrivavi



IN GIOVINAZZI MI CI RIVEDO, BADA ALLA SOSTANZA. GLI CONSIGLIO D'ESSERE PIÙ SPIGLIATO E CINICO!

NICOLA LARINI

settimo non prendevi nemmeno un punto e in Italia venivi considerato una comparsa. Decisamente un'epoca differente! Al di là di questo, comunque, trovo giusto che in Italia si supporti molto Antonio. In Giovinazzi mi ci rivedo, perché è un ragazzo che pensa a far bene in pista senza cercare la luce dei riflettori fuori dall'abitacolo. Non posso che consigliargli di essere maggiormente spigliato e cinico, in un ambiente dove caratteristiche simili possono fare la differenza».

TONIO LIUZZI

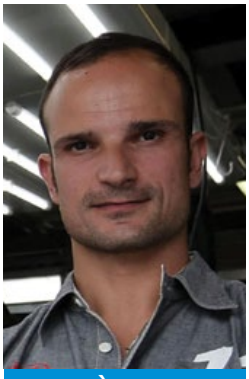
«Giovinazzi merita la riconferma»

«Giovinazzi ha disputato una buona stagione, seppur con alti e bassi. Era chiaro sin dall'inizio che, quella del 2019, non sarebbe stata un'annata semplice per Antonio, avendo come compagno di squadra un osso duro come Kimi Raikkonen. Il finlandese, quando è al massimo, diventa sostanzialmente imbattibile. Giovi ha dimostrato di avere ottime doti velocistiche, peccato per alcuni errori commessi mentre era in zona punti. Antonio merita la riconferma per il 2020 e la prossima stagione sarà cruciale per lui. È noto che ripetersi è decisamente ostico, soprattutto ad alti livelli. Consiglio a Giovinazzi di continuare ad imparare da Iceman, assimilando quanto più possibile dal punto di vista tecnico, in particolare nella velocità sul giro. Continuare a lavorare sulla costanza nel rendimento e fare meno errori possibili, in modo da ottimizzare i risultati in pista. Mediaticamente parlando, invece, Giovi mi sembra perfetto. Antonio mi ha ben impressionato a Monza, dove è riuscito a gestire tante pressioni sfruttando al meglio il supporto del pubblico. Anche la gara in Brasile dopo la riconferma in Alfa Romeo per il 2020 è stato un highlight della stagione di Giovinazzi».



MI HA COLPITO MOLTO LA SUA PRESTAZIONE A MONZA, SOTTO MASSIMA PRESSIONE

GIAMPAOLO DALLARA



AL DI LÀ DEGLI ALTI E DEI BASSI, PER ME ANTONIO HA DISPUTATO UNA BUONA STAGIONE

TONIO LIUZZI

GIAMPAOLO DALLARA

«Fiorio mi avvertì: "Occhio a Giovinazzi!"»

«Antonio ha espresso il potenziale della vettura non sfigurando a fianco di un campione come Kimi Raikkonen. Nonostante alcune difficoltà iniziali, peraltro comprensibili se pensiamo che Giovinazzi era debuttante mentre Raikkonen un veterano, Antonio ha dimostrato grande maturità ed equilibrio, migliorando gradualmente e non abbattendosi dinanzi ad alcuni eventi sfavorevoli. Non posso che dire 'bravo' a Giovinazzi. In particolare mi ha colpito la sua prestazione a Monza, dove ha risposto 'presente in un momento difficile. Ricordo che Cesare Fiorio, da sempre grande talent scout, tempo fa mi disse: "Stai attento a Giovinazzi, vedrai che emergerà". *Direi che ha visto giusto un'altra volta* (ride). *Quanto al team nel quale corre Antonio, Alfa Romeo Racing, nel 2019, ha mostrato un miglioramento evidente rispetto alla stagione precedente e quindi mi aspetto possano fare ancora meglio l'anno prossimo. Stiamo parlando di un team robusto che ha tutte le carte in regola per lottare a centro gruppo ottenendo buoni risultati».*

GIAN CARLO MINARDI

«Antonio ha stupito soprattutto in qualifica»

«Giovinazzi ha vestito i panni di pilota titolare in F.1 dopo due anni di inattività, ben figurando. Un'impresa tutt'altro che semplice. Alcune strategie adottate dall'Alfa Romeo Racing nei confronti di Antonio non le ho comprese, ma il ragazzo ha sempre tenuto un profilo basso, comportandosi egregiamente, sapendo far fronte a diversi inconvenienti tecnici capitati sulla sua C38 nell'arco della stagione, dimostrando maturità. Credo che Antonio abbia brillato soprattutto in qualifica, battendo 10 volte su 21 un veterano del calibro di Kimi Raikkonen. Ho seguito da vicino Giovinazzi nel 2010 e 2011 e nel frattempo il ragazzo è sicuramente cresciuto, ma non ha perso la sua umiltà e gentilezza fuori dalla vettura e questo è molto apprezzabile. In pista è sempre andato forte e ho la sensazione che si faccia dare del Lei anche in un ambiente ultra competitivo come quello della Formula Uno. Se ripenso alla stagione 2019, credo che il suo miglior weekend sia stato a Monza, circuito sul quale è sempre andato fortissimo. Nel campionato italiano di Formula Abarth del 2012 partì ultimo e vinse, impresa che Antonio ha poi ripetuto in GP2 nel 2016, compiendo una rimonta memorabile. Non c'è dubbio, Giovi nella location di casa trae tantissimi spunti per dare il meglio di sé!».



TUTTO SOMMATO PENSO CHE IL SUO MIGLIOR MOMENTO DEL 2019 SIA STATO IN OCCASIONE DEL GP D'ITALIA

GIAN CARLO MINARDI

ANDREA MONTERMINI

«Antonio veloce e grande uomo squadra»

«Giovinazzi ha disputato una stagione molto positiva, sopportando tutte le pressioni che comporta l'essere unico pilota italiano in pista. Antonio si è misurato con Kimi Raikkonen, un veterano ancora in forma e non ha affatto sfigurato. Penso che Giovinazzi sia stato molto elegante nel ringraziare pubblicamente Iceman per avergli fatto da nave scuola nella prima stagione F1. Antonio s'è dimostrato anche un perfetto uomo-squadra nel corso della stagione, affrontando a testa alta e senza addossare colpe ad altri momenti tutt'altro che facili. Due anni fa, in occasione del suo precipitoso esordio, Giovi è stato giudicato frettolosamente e ha rischiato di veder compromessa la sua carriera. Fortunatamente è stato gestito bene e, soprattutto a Monza, quest'anno ha fatto vedere di che pasta è fatto! Nella curva di apprendimento e crescita personale è normale commettere errori ed è giusto dare tempo ai giovani talenti, in modo che non si brucino. Sono convinto che quando Antonio sarà messo in condizioni di poter spingere al massimo, con meno pressioni addosso, farà ancora meglio! Il ragazzo ha personalità e molto talento!».



MESSO IN CONDIZIONI DI SPINGERE AL MASSIMO E CON MENO PRESSIONI FARÀ MEGLIO!

ANDREA MONTERMINI





Alfa di un nuovo sogno

PER ROBERT KUBICA L'AVVENTURA IN F.1 NON È FINITA, CON LA POSSIBILITÀ COLTA DI (RI)ENTRARE NELL'EX TEAM SAUBER IN VESTE DI TERZO PILOTA IN ATTESA DI POTER AVERE A SUA VOLTA UNA NON IMMEDIATA OPPORTUNITÀ...

di Alessandro Gargantini

La notizia è arrivata il primo di gennaio, verso l'ora di pranzo. Un timing anomalo per (quasi) qualsiasi business, ma non per il mondo della Formula 1 che, anche in questi piccoli aspetti, dimostra realmente di non fermarsi mai. Le prime ore del nuovo hanno chiarito cosa farà nei prossimi mesi Robert Kubica, che nel 2020 svolgerà il ruolo di terzo pilota e di test driver al simulatore (per il momento) per l'Alfa Romeo Racing. Obiettivo per la squadra italiana con sede in Svizzera è di rafforzarsi grazie all'esperienza e alle qualità del pilota polacco, ma l'ingaggio di Kubica a lungo termine potrebbe avere degli effetti che vanno anche oltre il perimetro della Casa del Biscione.

Un cambio nella denominazione

Andiamo però per gradi, soffermandoci sulle novità in casa Alfa. Oltre all'ingaggio di Kubica si annuncia anche un cambiamento nella denominazione della squadra iscritta alla massima serie, che dal 2020 si chiamerà Alfa Romeo Racing ORLEN.La Polski Koncern Naftowy (PKN) ORLEN è un'azienda polacca quotata sulla Borsa di Varsavia che opera nel settore del petrolio e della rivendita di carburanti. E' un brand presente anche in diverse nazioni dell'Europa centrale, tra le quali la Germania, ed è da qualche tempo legata al pilota nato a Cracovia. Dopo essere stata in bella evidenza soprattutto sull'alettone posteriore della Williams FW42, ora l'aquila che rappresenta l'effigie della ditta di Plock seguirà il connazionale e sarà in grande evidenza anche sulle Alfa Romeo C39 che saranno protagoniste del prossimo mondiale.

Per certi versi è un ritorno all'ovile

Kubica, che aveva esordito in Formula 1 e corso con la BMW Sauber per quattro stagioni del 2006 al 2009 salendo sul podio di Monza nella stagione del debutto e conquistando la sua unica pole position e vittoria rispettivamente a Sakhir e Montreal due stagioni dopo, ritroverà nella scuderia zurighese diversi ragazzi che aveva salutato prima di spostarsi in Renault nel 2010. Il trentacinquenne polacco avrà modo di portare il suo background quando sarà alle prese con il nuovo simulatore del

IN PANCHINA MA CON ONORE

Kubica, qui con Giovinazzi, sarà terzo uomo in seno all'Alfa Romeo Racing, motivato a dare il meglio per il team, poi si vedrà...



quale si è dotata la scuderia di Vasseur e potrà materialmente supportare le prime linee Raikkonen e Giovinazzi, entrambi alle prese con una fase decisiva della loro carriera, pur per motivi diversi. In ottica futura Robert si potrebbe candidare come alternativa al quarantenne Raikkonen, qualora il finlandese decidesse di smettere a fine anno. E non è un caso che il pilota polacco voglia tenersi caldo al volante e, insieme al nuovo programma con l'Alfa Romeo, sia in trattativa con la BMW per avere una M4 nel DTM 2020, dove potrebbe subentrare a Spengler. Ma anche la posizione di Giovinazzi è parecchio fluida in un orizzonte temporale di medio termine. Il pilota di Martina Franca, che viene tuttora chiamato a svolgere sessioni al simulatore della Scuderia Ferrari, grazie all'arrivo di Kubica sarà sgravato da una parte di attività e potrà focalizzarsi maggiormente sul lavoro in pista. Il pugliese l'anno scorso ha mostrato una costante crescita che, se confermata nel mondiale che inizierà a Melbourne, potrebbe consentirgli di candidarsi in futuro per un ruolo di prima guida nella scuderia di Maranello, della quale rimane il terzo pilota. Mattia Binotto lo scorso dicembre aveva riconosciuto i progressi del pugliese, alzando però l'asticella e affermando che servirà un ulteriore passo in avanti per essere pronto a una chiamata della Casa del Cavallino nel caso in cui, nel 2021, Vettel dovesse lasciare la Rossa. In chiave 2021 la Scuderia Ferrari si sta tenendo aperte varie opzioni (si è parlato anche di Ricciardo), tra le quali rientrerà anche il nome del pugliese qualora ci sia la crescita attesa. Questo, anche perché una promozione di Antonio lascerebbe spazio all'arrivo all'Alfa Romeo Racing di Mick Schumacher, atteso tra i grandi protagonisti del campionato di Formula 2 che inizierà il prossimo 22 marzo a Sakhir. Gli scenari che potrebbero aprirsi sono dunque molteplici e, in questo momento, è certamente prematuro spingersi più in là con i ragionamenti in chiave 2021.

Ecco il senso di una scelta intelligente

Tornando al mondiale che inizierà tra poco più di due mesi in Australia, la presenza di Kubica in squadra potrebbe consentire a Vasseur di liberare in tempi immediati Giovinazzi qualora sia necessario gestire situazioni di contingenza in casa Ferrari nel caso in cui Vettel decidesse di fermarsi, o ci fosse una rottura tra la Rossa e il tedesco, a stagione in corso. Un'ipotesi al momento assai remota, alla quale nessuno vuole nemmeno pensare, ma è lecito e saggio individuare delle soluzioni per farsi trovare pronti di fronte a una situazione nella quale servirebbe reagire con la massima reattività. Vettel sarà il primo della lista dei piloti che saranno valutati in ottica 2021, ha spiegato Binotto lo scorso dicembre. Ma il tedesco avrò chances di vedersi sottoporre una proposta di prolungamento di contratto soltanto a condizione che riesca a mostrare le migliore versione di sé in tempi rapidi, ovvero entro le prime corse in terra europea del mondiale. Il pilota di Heppenheim dovrà in primis commettere meno errori e allinearsi agli standard prestazionali di Leclerc che, in particolar modo in qualifica, nel 2019 sono stati superiori. Vettel dovrà poi coesistere in armonia con il pilota del Principato, mettere davanti a tutto gli interessi della squadra e prestarsi anche al ruolo di secondo qualora fosse necessario. Un mondo completamente nuovo per il quattro volte iridato tedesco, che potrebbe rigenerarsi e rilanciarsi, o fare un passo indietro e passare la mano. Non dimentichiamoci che nel 2014, quando si trovò al suo fianco Ricciardo, Vettel decise di cambiare aria e lasciare la Red Bull. Sotto questo punto di vista, il tedesco sarà certamente tra i sorvegliati speciali del prossimo mondiale. In questo momento, c'è il ovviamente il massimo impegno da parte suo e della squadra affinché tutto funzioni al meglio, e l'accordo tra l'Alfa Romeo e Kubica non ha alcuna diretta connessione con il line-up della Scuderia Ferrari. Ma quella che in questo momento appare soltanto come un'ipotesi lontanissima, potrebbe diventare una contingenza da gestire tra qualche mese. E avere un piano B nel cassetto, un ipotetico recovery-plan d'immediata implementazione, certamente non fa male a nessuno. ●



di Giorgio Ferro

FRECCE MOLTO IRIDATE Le argentate Mercedes indiscutibilmente davanti a tutte, con le Rosse decise a inseguire. Ma il futuro della F.1 quale sarà?

SUTTON-IMAGES.COM

Bilancio a partita doppia

ANDIAMO AD ANALIZZARE, NEL DETTAGLIO, PRESUPPOSTI E SIGNIFICATO DELLE PRESTAZIONI FERRARI PARTENDO DA UN RAFFRONTO TRA LE DUE ULTIME STAGIONI, ANDANDO POI BEN OLTRE IN PROSPETTIVA

È finito in archivio anche il Mondiale 2019. Dopo ben 41 settimane dal primo giro di ruote nei winter test di Barcellona. Un tempo lunghissimo comparato a tutto il resto della stagione motoristica.
E comunque, alla fine dei conti – anche se a febbraio ci eravamo illusi che avremmo visto un altro film – tutto è rimasto ancora uguale alle ultime sei stagioni. Dominio assoluto della Mercedes e dei suoi piloti, di cui uno, in particolare, sta continuando a scalare inesorabile tutte le classifiche dei record. Lewis Hamilton è ormai arrivato a 84 vittorie di gara (a soli 7 successi da Michael Schumacher) e 88 pole positions (più di una ogni tre Gp disputati in carriera). Ad un ritmo di 10 all'anno da quando è partita la rivoluzione tecnologica dei motori ibridi in F.1 che ha visto la Mercedes primeggiare. Numeri impressionanti per un Fenomeno Assoluto posizionato dal Caso nel posto giusto al momento giusto. Per averne conferma basta vedere la progressione delle sue statistiche e confrontarla con quella di Sebastian Vettel, anche lui seduto per quattro anni al momento giusto sulla vettura vincente.

Mercedes irraggiungibili

Irraggiungibili, dunque, questi della Mercedes. Ancora una volta. Per comprendere però al meglio la stagione 2019 prima di metterla in archivio, è opportuno fare un confronto con l'anno prima. Così si riesce a capire quali sono stati i passi in avanti (o indietro) dei vari team, valutando l'efficienza del lavoro svolto da tecnici e piloti.



Il confronto dei punti conquistati nella Classifica Costruttori ci dà subito un'informazione molto chiara ed inequivocabile. La Mercedes è andata addirittura meglio della stagione precedente (+84 punti) in una cavalcata tecnico-sportivo che ha ormai raggiunto la perfezione anche nella continuità e nell'efficacia degli sviluppi. Merito indiscusso dei tecnici di Brackley dunque, che hanno consegnato a Hamilton e Bottas un gioiellino quasi sempre imprendibile. Grande stagione 2019 comunque anche quella della Mc Laren. Certo era abbastanza difficile far peggio degli anni precedenti. Però è altrettanto vero che la coppia Sainz-Norris ha saputo valorizzare al meglio una vettura che ha mostrato un grande salto prestazionale. Il miglioramento di punti – confrontabile quantitativamente con la differenza registrata anche dalla Mercedes – non ha percentualmente e quindi tecnicamente lo stesso valore. Per Mercedes è il 13% in più dei punti conquistati nel 2018, mentre la McLaren 2019 ne ha raccolti più del doppio… Quindi bravi loro a diventare la quarta forza del Campionato.

Informazioni impietose

L'altro versante della classifica di rendimento ci fornisce informazioni altrettanto chiare. E pure impietose. Ferrari ed Haas (e aggiungiamoci pure la Renault, anche se in misura minore) hanno fatto decisamente peggio del 2018, dipingendo questa stagione coi colori del disastro tecnico-sportivo. La Rossa ha collezionato 67 punti mondiali in meno di un anno fa, nonostante Leclerc abbia fatto un po' meglio di Raikkonen (+13). Il che vuol dire che Vettel ha fatto 80 punti in meno… Non sarebbe intellettualmente onesto girarci intorno con le parole. Purtroppo, parlando di Ferrari e di Vettel, il 2019 è stato un fallimento. Perlomeno nella raccolta punti in gara.

In qualifica, altre realtà

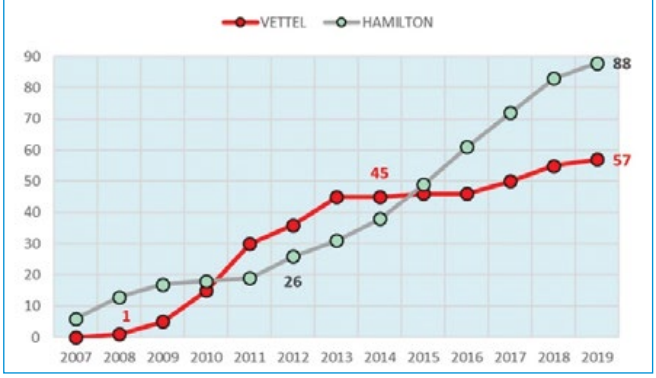
Però attenzione che – e adesso posizioniamo la lente di ingrandimento proprio sul confronto Mercedes vs. Ferrari – in qualifica non troviamo mica le stesse informazioni. Se analizziamo per un attimo non solo quest'ultima stagione rispetto alla precedente ma allarghiamo la visuale agli ultimi sei anni, allora notiamo che nel giro secco la Ferrari si è mostrata via via sempre più competitiva, passando dall'unica pole di Vettel nel 2015 alle 9 attuali e quasi pareggiando il numero di partenze dalla prima casella dei piloti Mercedes. Non solo, Charles Leclerc è stato il pilota che ne ha conquistate di più di tutti (7 contro le 5 di Hamilton e Bottas e le 2 di Vettel).

Se poi parallelamente notiamo che al sabato i successi delle vetture di Brackley sono percentualmente diminuiti anno dopo anno scendendo per la prima volta sotto il 50% delle qualifiche disputate nel 2019, allora ci rendiamo conto che è nel rendimento in gara che quest'anno ci sono stati problemi dalle parti di Maranello, non certo nella prestazione assoluta. Da quando si corre con le power-unit ibride, è infatti la prima volta che il rendimento in gara della Rossa è stato inferiore a quanto mostrato al sabato. Nel 2015 c'era stato il fenomeno inverso con Vettel a raccogliere più soddisfazioni alla domenica (tre vittorie) piuttosto che nella prestazione pura del giorno prima. D'altra parte quest'ultimo è stato anche il primo anno in cui la Mercedes si è dimostrata più efficace in gara che non in qualifica, conquistando più vittorie che non nelle due stagioni precedenti a fronte di un numero inferiore di partenze dalla prima casella. Insomma, si tratta dunque di un fenomeno che a Maranello dovranno approfondire per bene, perché ok la performance nel giro secco, ma poi i punti si raccolgono alla domenica…

LA SFIDA QUANTO A VITTORIE NEI GP



MONDIALE F.1, OCCHIO ALLE POLE POSITION



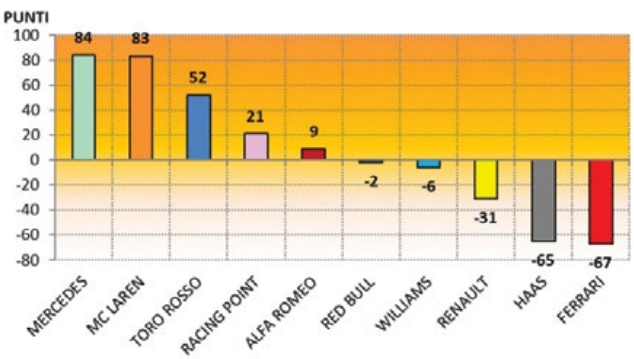


UN PROGETTO TROPPO PUNTATO SULL'EFFICIENZA AERODINAMICA
Quello della Sf90 si è rivelato un progetto appunto troppo sbilanciato sull'efficienza aerodinamica a scapito della downforce

GETTY IMAGES

Noi ci torneremo sopra ancora tra poco. Rimaniamo ancora un momento a parlare delle qualifiche, andando ancora più in profondità nel confronto con le Mercedes. Abbiamo detto 9 pole per Ferrari contro le 10 Mercedes. Però ricordiamo tutti bene che la stagione Ferrarista è stata a due facce. Molte ombre hanno purtroppo caratterizzato la prima parte fino alla pausa estiva, in cui le Rosse sono state mediamente più lente di tre decimi, pur riuscendo a conquistare – lampi nel buio – tre pole in Bahrain, Canada e Red Bull Ring (ma dopo spiegheremo anche perché…). Dopo le vacanze, lo ricordiamo, è scesa in pista un'altra SF90 che ha consentito ai suoi piloti di infilare ben sei pole consecutive (5 con Charles e 1 con Seb) ridando un po' di ossigeno ad una stagione che sembrava avviata verso una tristezza infinita. Tuttavia, pole a parte, il vantaggio conquistato rispetto a Mercedes nel giro secco si è via via assottigliato man mano che si arrivava verso le ultime gare, chiudendo poi ad Abu Dhabi con una nuova esibizione di forza dei Campioni del Mondo (come storicamente avviene da un bel po' da quelle parti).

MONDIALE F.1, CLASSIFICA COSTRUTTORI



Monza e Montreal eccezioni

Detto questo, per capire le ragioni di tali performance – soprattutto cosa ha funzionato e cosa no nell'annata Ferrarista in confronto con i leader mondiali – ci facciamo aiutare come al solito dalle Mappature delle Efficienze. Chi ci segue su queste pagine sa bene che queste mappe consentono di discriminare oggettivamente le ragioni che stanno dietro alle prestazioni in qualifica discriminando tra "efficienza in rettilineo" – proporzionale alla potenza erogata dalla power-unit ed alla resistenza aerodinamica – ed "efficienza in curva" – dipendente dal carico aerodinamico e dalle qualità telaistiche che consentono alle gomme di sviluppare il loro grip ottimale. Bene, fin dall'inizio la SF90 si è rivelata ben più efficiente sul dritto della W10. Unica eccezione il primo weekend in Australia in cui i patemi affidabilistici hanno consigliato a Binotto & c. di cautelarsi limitando la potenza della power-unit. In tutti gli altri circuiti, la Rossa è sempre stata ben più veloce della Mercedes in rettilineo.

Però, lo sappiamo bene, i circuiti mondiali non sono fatti di soli allunghi. Soprattutto nella globalità di un campionato mondiale, è molto più redditizio puntare sull'efficienza in curva piuttosto che sulla velocità in rettilineo. È con la prima che si giocano le carte migliori per la prestazione sul giro. Praticamente dappertutto. Uniche eccezioni Monza e Montreal, dove la Ferrari ha infatti prevalso in qualifica. Negli altri circuiti la Rossa è riuscita a stare davanti a tutti solamente quando la sua efficienza in curva si è avvicinata a quella della Mercedes. E parliamo del trittico autunnale di gare asiatiche Singapore, Russia, Giappone che insieme a Messico, Spa (e

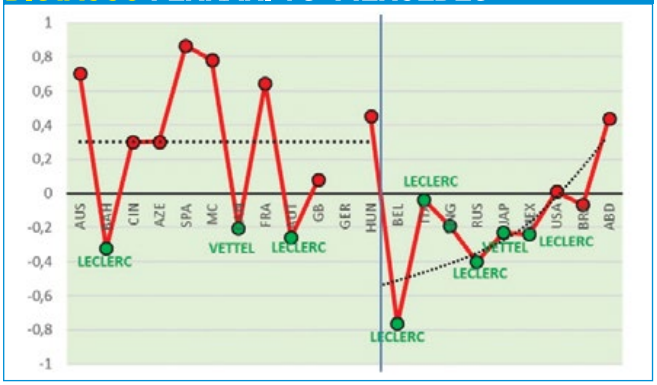
Monza) hanno visto prevalere Leclerc, soprattutto, e Vettel. Lì la SF90 si è mostrata meglio bilanciata e di conseguenza veloce anche nelle curve sfruttando al meglio le caratteristiche degli pneumatici. Era successo anche ad inizio stagione in Bahrain ma lì erano stati i tecnici di Brackley a perdere un po' la strada di casa non riuscendo ad ottimizzare il setup della W10...

I problemi della Rossa

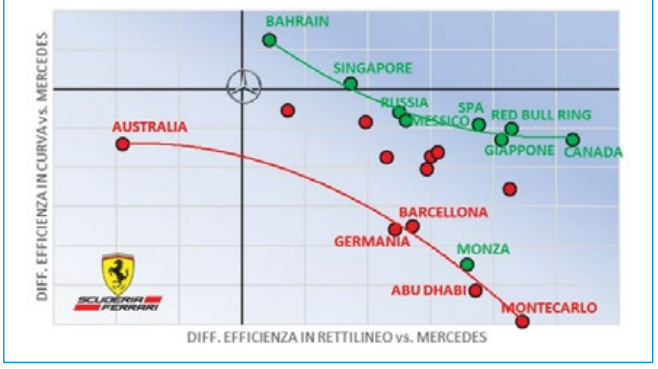
Insomma, relativamente alla performance nel giro secco, la Rossa ha faticato per più di metà campionato per difficoltà a comprendere come far funzionare al meglio gli pneumatici Pirelli ma, soprattutto, per limiti intrinseci di un progetto troppo sbilanciato sull'efficienza aerodinamica a scapito del livello di downforce. Quando poi, dopo la pausa estiva, gli sviluppi implementati dai tecnici di Maranello hanno ribilanciato aerodinamicamente la vettura, il cronometro ha iniziato a dare feedback piacevoli. Ma era comunque tardi.

Soprattutto, lo dicevamo prima, questa competitività si è spesso evidenziata solo in qualifica, tant'è vero che a fronte di sei pole consecutive i piloti della Ferrari hanno visto la bandiera a scacchi per primi solo tre volte. E allora torniamo al punto focale di questa stagione Ferrarista, quello che ha trasformato una stagione che ai test di Barcellona si preannunciava intrigante in un insieme di delusioni domenicali, solo parzialmente addolcite da qualche illusione nei sabati autunnali. I punti si raccolgono alla domenica. E anche quando, nella seconda parte della stagione, la Rossa è riuscita a farsi avanti nella griglia di partenza, poi in gara non ha raccolto quanto era nelle aspettative e, diciamolo, nelle potenzialità oggettive. E così a fine stagione il distacco dalla Mercedes – cresciuto ine-

DISTACCO FERRARI VS MERCEDES



MAPPATURE DELLE EFFICIENZE







MERCEDES NON INSIDIATA

Malgrado le premesse interessanti, alla fine la Mercedes, a lato con Bottas, non è stata realmente mai insidiata nella lotta per il mondiale da nessuna delle due principali sfidanti, vale a dire Ferrari e Red Bull, sopra

sorabilmente fin dal primo Gp – ha raggiunto i 235 punti, contro gli 84 del 2018. Perlomeno nel 2018 la leadership mondiale era stata in equilibrio fino a Spa. Quest'anno si è capito che buttava male già dopo 5 Gp…

Vettel… migliorativo!

Nella totalità di 21 Gp, per ben 12 volte Sebastian Vettel ha peggiorato la sua posizione al traguardo rispetto a dove era partito. E altre tre volte è rimasto dov'era. Leclerc ha migliorato in gara la propria posizione di partenza soltanto una volta in tutto il campionato. Sono numeri tristemente pesanti. Per avere un riferimento che ci aiuti a capire questa statistica, basta guardare i principali piloti avversari. Per ben 11 domeniche quest'anno Hamilton ha raccolto di più di quanto aveva seminato al sabato. Idem Bottas per 10 volte e Verstappen per 9. Inutile star qui a puntare il dito nella piaga delle ragioni puntuali, gara per gara, che hanno fatto scivolare indietro Vettel e Leclerc in gara. È un dato di fatto che gli errori – di guida dei piloti e strategici del muretto, diciamo pure di squadra – sono stati parecchi e sarà fondamentale che a Maranello li analizzino in profondità e con umiltà per trovare una via di uscita stabile e solida. Magari anche definitiva visto che è da un po' che da Maranello non arrivano soddisfazioni ai propri tifosi… Una vettura più guidabile e competitiva che induca, fin dal primo giro di ruote, ad un minor numero di errori e ad una gestione più efficiente in gara. Una struttura organizzativa che distribuisca in modo efficace ruoli e compiti quando c'è da prendersi carico di decisioni rapide e decisive, anche e soprattutto nella gestione dei piloti. E appunto, una gestione più rigida e chiara dei due galletti alla guida.

Correttivi da prendere

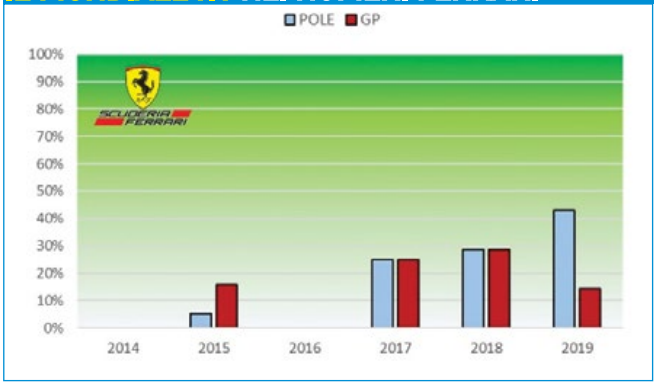
Come fare tutto ciò, lo dovranno vedere dentro Maranello. Di sicuro qualche correttivo andrà preso perché è inimmaginabile affrontare il 2020 con queste criticità tecnico-sportivo-ambientali che covano sotto la cenere, minando la solidità del team. Anche perché nella prossima stagione le regole tecniche saranno le stesse e il 90% di tecnici e piloti rimarranno stabili. Mai come stavolta, quindi, è ragionevole ipotizzare una forte continuità tra l'ultimo Gp di Abu Dhabi ed il primo del 2020 in Australia. E se guardiamo a cosa hanno dimostrato le Mercedes nell'ultima domenica della stagione – Hamilton, ma anche Bottas che è partito ultimo ed è arrivato quarto ad insidiare a meno di un secondo il buon Leclerc – c'è da essere sicuri che sarà davvero dura sradicarli dal primo gradino del podio mondiale. Per tutti quanti. E bisognerà essere perfetti. Sempre. ●

LA HONDA CON RED BULL HA (RI)TROVATO IL GUSTO DELLA VITTORIA

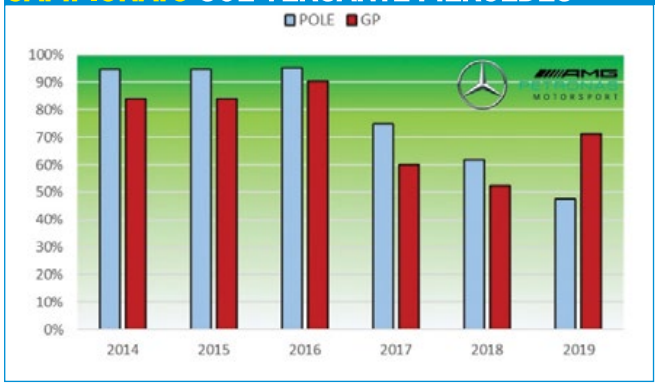
Tre vittorie Red Bull-Honda con Verstappen in Austria, Germania e Brasile



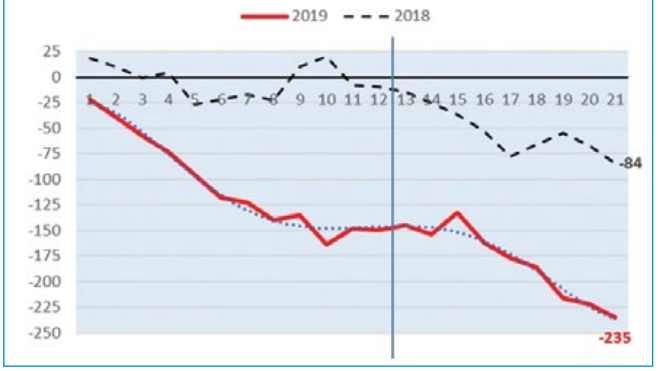
IL MONDIALE F.1 NEI NUMERI FERRARI



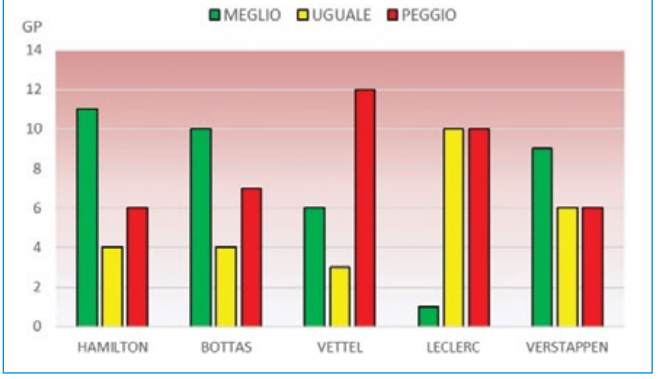
CAMPIONATO SUL VERSANTE MERCEDES



CLASSIFICA IRIDATA TRA I COSTRUTTORI



POSIZIONE AL TRAGUARDO VS ALLA PARTENZA





TISCALI MOBILE.

LIBERO DI COMUNICARE OVUNQUE.

ATTIVAZIONE GRATIS E DISDICI QUANDO VUOI!

SMART 4G

1 GIGA IN 4G
60 MINUTI
10 SMS

2,99 € AL MESE

SMART 30 4G

30 GIGA IN 4G
MINUTI ILLIMITATI
100 SMS

8,99 € AL MESE

tiscali.it

130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife



Venti dive del ventennio

LE PIÙ ICONICHE MONOPOSTO DEL CIRCUS NEL TERZO MILLENNIO, IN ORDINE DI IMPORTANZA E CON QUALCHE PROVOCAZIONE...

di Matteo Novembrini

F1 2000-2019, a spasso nel tempo: le vetture più iconiche.

No, non sono solo agglomerati di alta ingegneria buoni solo per vincere prima e diventare oggetti da collezione poi. Le monoposto sono qualcosa di più, sono qualcosa che sogniamo un giorno di guidare, sono delle compagne di vita pronte a riempire le nostre domeniche, e se magari non riusciremo mai ad accarezzarne una, ci accontenteremo di qualche modellino, per il solo gusto di toccarlo con le nostre mani e poi ammirarlo in bacheca. Hanno anch'esse un corpo (le forme aerodinamiche) ed un cuore (il motore), sono ideate, realizzate e sviluppate con il solo scopo di andare più forte possibile. In questo viaggio nel tempo delle prime venti stagioni del terzo millennio, non poteva mancare un elenco delle più importanti, iconiche e non necessariamente più vincenti monoposto che hanno solcato le piste nella F1 moderna.

1. FERRARI F2004 (2004)

Fare una scelta è sempre difficile, soprattutto dopo 20 stagioni in cui tra macchine vincenti ed originali c'è l'imbarazzo della scelta, perché sono in tante ad avere le credenziali per poter ambire al primo posto assoluto. Poi però si vanno a rispolverare i numeri, i record, le cronache, le emozioni vecchie e nuove ed alla fine risulta che non si può fare a meno di inchinarsi di fronte alla F2004, la Ferrari più vincente di sempre e regina delle regine. Il progetto 655 (numero di sigla interna) nasce per permettere al Cavallino di proseguire la sua striscia di successi dopo un 2003 in cui solo all'ultima gara, tra l'altro soffrendo, la Ferrari è riuscita a portare nuovamente a casa entrambi i titoli. Con la McLaren e la Williams in rampa di lancio, i team inglesi sperano davvero che il dominio rosso sia giunto al capolinea, ed i test invernali danno alcune indicazioni che inducono loro a coltivare un certo ottimismo. Poi però arriva Melbourne, si comincia a fare sul serio e per tutti gli altri la realtà è agghiacciante: le F2004 sono imprendibili, dominano le libere, si prendo-



2004 **Ferrari F2004**

no la prima fila con oltre mezzo secondo sul resto della compagnia ed in gara portano a casa una doppietta facile facile. È l'inizio di una cavalcata che in 18 Gp vedrà vincere Michael Schumacher per 13 volte, Barrichello per altre 2 e tutti gli altri accontentarsi delle briciole, con Schumi e la Ferrari iridati ancora una volta. Sarà l'ultimo anno di successi a ripetizione per la Ferrari, l'ultimo della sua epoca più felice. Per riuscirci, la Ferrari si era ancora una volta affidata alla stabilità del gruppo di lavoro ed alla continuità delle soluzioni tra una sua vettura e l'altra per giungere a questa F2004, oggetto di culto tra i collezionisti e gli appassionati, ancora una volta evoluzione del modello precedente, in questo caso la F2003GA. La nuova monoposto nasceva così con l'esigenza di avere un miglioramento globale delle vettura, con interventi mirati nelle aeree in cui a Maranello erano convinti di dover migliorare di più: il bricentro della macchina viene ulteriormente abbassato, la distribuzione dei pesi migliorata ed il retrotreno viene interamente rivisto insieme alle sospensioni, con l'obbiettivo per quest'ultime di avere una dinamica del veicolo migliore ed una migliore interazione con le gomme Bridgestone. Capitolo a parte per il motore: nel 2004 il regolamento prevede l'utilizzo di un singolo motore per tutto il fine settimana, così Paolo Martinelli, padre del V10 053, deve dare fondo a tutto il meglio del suo repertorio per garantire un propulsore ancora più potente ma al tempo stesso ancora più affidabile. Obbiettivo pienamente centrato considerando che in tutto il campionato le F2004 non accuseranno mai un guasto tecnico in gara. Pure Rory Byrne, capo progettista, ha di che essere soddisfatto, dato che la sua creatura come detto dominerà incontrastata per tutta la stagione, stabilendo su tante piste primati sul giro rimasti poi imbattuti per tanti anni. Per farla breve, la F2004 sarà la sublimazione dell'epopea Ferrari dei primi anni Duemila, la fine di un dominio che darà il meglio di sé proprio con l'ultimo modello.

2. MERCEDES W07 HYBRID (2016)

Ed eccoci alla monoposto più vincente di tutti i tempi, la Mercedes W07 Hybrid, la monoposto dominatrice dell'anno di grazia 2016. Se è vero che una sconfitta insegna più di una vittoria, la Mercedes e Nico Rosberg sono due ottimi studenti: la prima, dopo aver ceduto tre gare alla Ferrari nel 2015, si ripresenta in pista ancora più forte dominando ancora una volta la scena, mentre il secondo, dopo due anni passati a vedere Hamilton festeggiare il titolo, ribalta la situazione strappando all'inglese lo scettro di campione del mondo. Il terzo ed ultimo atto della sfida tra Lewis e Nico va in scena con la W07, vettura che il tedesco riesce a comprendere e sfruttare meglio in una prima parte di stagione in cui parte forte con ben quattro vittorie, creando un gap importante che il rivale è però in grado di annullare. I due arrivano al contatto in Spagna ed in Austria, e si giocheranno il titolo nell'atto conclusivo di Abu Dhabi, dove Rosberg coglierà l'alloro iridato 34 anni dopo papà Keke. Come detto, la W07 è la monoposto più vincente di sempre, in termini assoluti: andrà in pensione con 19 vittorie, 20 pole e 33 podi totali in 21 Gp, tre primati niente male. Nessuna monoposto nella storia in pratica ha vinto così tanto; l'unica che può paragonarsi alla Mercedes 2016 è la McLaren del 1988, la Mp4-4, che vinse 15 gare su 16, cioè fu vittoriosa nel 93,75 % dei casi, mentre la W07 si fermerà al 90,47 %. Nonostante questi numeri eccellenti, c'è pure spazio per un piccolo "rimpianto", perché le Mercedes avrebbero potuto portare a casa anche le due gare che sono loro sfuggite: in Spagna i due piloti si eliminano a vicenda poche curve dopo il via, mentre in Malesia Rosberg è speronato al via da Vettel e deve rimontare (ripartirà chiudendo 2°), mentre ad Hamilton va in fumo il motore mentre è al comando. Detto questo, uno sguardo alla tecnica: la casa di Stoccarda mantiene la superiorità motoristica grazie al magnifico lavoro sulla power unit fatto nella sede di Brixworth, mentre a Brackley si impegnano a dare continuità ai due modelli precedenti realizzando una monoposto che non lascia niente di intentato per quanto riguarda il telaio, sempre più affinato ed evoluto, come sottolineato dal nuovo muso, ridisegnato e molto estremo con i piloni di sostegno molto ridotti, mentre al retrotreno la squadra prosegue nel suo percorso di rastremazione, a tutto vantaggio dell'efficienza aerodinamica.



2016 **Mercedes W07 Hybrid**

3. FERRARI F1-2000 (2000)

Nell'immaginario collettivo dei tifosi ferraristi, questa monoposto ha un posto speciale nel loro cuore, perché è quella che finalmente riesce a riportare a Maranello il titolo Piloti dopo 21 anni di assenza. Il suo interprete migliore è ovviamente Michael Schumacher, che porta la F1-2000 al successo per ben nove volte su diciassette appuntamenti (mentre Barrichello vincerà una sola gara), con Michael che vince il titolo in Giappone e con la Ferrari che porta a casa anche il Costruttori nel successivo Gran Premio della Malesia. La F1-2000 è una logica e diretta evoluzione della F399, la monoposto dell'anno precedente che ha saputo riportare a casa l'iride nel Costruttori dopo 16 anni e di sfiorare quello Piloti con Eddie Irvine. Contro le formidabili McLaren-Mercedes di Hakkinen e Coulthard però serve un ulteriore passo avanti che Ross Brawn chiede a Rory Byrne, capo progettista, e Paolo Martinelli, padre del motore V10 049. Con il tipico muso a freccia mantenuto in diverse versioni durante l'anno, la Ferrari sforna una monoposto molto leggera con il vantaggio di poter distribuire a piacimento una certa quantità di zavorra per trovare il giusto bilanciamento a seconda della pista, il tutto mentre gli ingegneri del Cavallino tentato di abbassare il baricentro della vettura per migliorarne la stabilità. Obbiettivo centrato e riuscito con una monoposto finalmente in grado di essere al top da subito, tanto che Schumi vince le prime tre gare, ma la stagione 2000 non sarà una passeggiata: il ritorno di Hakkinen ed i tre ritiri estivi del tedesco mettono a repentaglio il successo finale, ma Schumi non ci sta e dopo aver vinto a Monza fa suoi anche gli appuntamenti di Indianapolis e Suzuka, dove grazie ad un pit-stop ritardato passa Mika volando verso il titolo iridato. Due settimane più tardi, la Rossa completerà una stagione da incorniciare: Michael vince davanti a Rubens e con questa doppietta il Cavallino artiglia il secondo titolo Costruttori consecutivo, festeggiato dalla squadra con un proliferare di parrucche rosse ai box.

4. MERCEDES W10 EQ POWER+ (2019)

Qui siamo nel presente che più presente non si può, perché si tratta della monoposto capace di dominare la stagione 2019 appena conclusa. L'ultima di una generazione di vetture fortunatissime, in grado di artigliare ben dodici titoli in sei anni e di dare così vita al dominio più grande di sempre, visto che la Ferrari di Montezemolo, Todt, Brawn e Schumi si era fermata ad undici titoli nello stesso arco di tempo. Tanto di cappello agli uomini di Brackley e Brixworth per aver



2000 **Ferrari F-12000**



2019 **Mercedes W10 EQ Power+**

progettato una vettura che ha consentito a Lewis Hamilton di non avere rivali nella sua marcia verso il sesto alloro della carriera ed a Bottas di avere comunque le sue giornate di grazia. In tutto la W10 (decima monoposto realizzata dalla Mercedes dal suo rientrato in F1 come costruttore totale nel 2010) ha saputo portare a casa 10 pole, 15 vittorie e ben 9 doppiette. Un dominio totale e per certi versi inaspettato, visto che comunque nelle due precedenti stagioni la Ferrari era riuscita a rimanere in corsa per il titolo per buona parte del campionato. Invece in questa stagione la Mercedes è stata nuovamente in grado di tirare fuori il coniglio dal cilindro, adattandosi nella maniera migliore alle gomme Pirelli di quest'anno ed interpretando meglio il piccolo cambio regolamentare che aveva imposto degli interventi sulle ali, sia anteriori che posteriori. La monoposto è un'evoluzione della W09 del 2018, e come essa è dotata di una aerodinamica affinatissima, oltre che di una sospensione anteriore molto particolare, con i bracci del triangolo superiore non direttamente collegati al portamozzo ma leggermente distaccati da esso grazie ad un bracket. Questo tipo di sospensione ha attirato l'attenzione di molti addetti ai lavori ed è stato uno dei punti di forza di questa Mercedes, che da questa soluzione ha beneficiato in stabilità, precisione in inserimento ed aderenza. Il tutto si sposa molto bene con il concetto del resto della monoposto, improntata a generare un grande carico aerodinamico anche a costo di pagare qualcosa in rettilineo: le W10 non sono state praticamente mai in cima alla lista delle velocità di punta, ma sono state per tutto l'anno il riferimento in percorrenza di curva salvo sporadiche eccezioni. Anche così si spiega la differenza tra la supremazia in qualifica (la Ferrari ha colto appena una pole in meno rispetto alle Frecce d'Argento) e quella, molto più evidente, in gara, visto che le Mercedes hanno lasciato appena tre gare alla Ferrari e tre alla Red Bull vincendo tutte le altre, e dimostrando come le W10 siano delle vere e proprie "bestie" da gara. Hamilton e Bottas spesso e volentieri sono stati gli unici a poter ricorrere a determinate strategie e ad utilizzare i pneumatici in una certa maniera, garantendosi una prestazione ed una durata del battistrada che per gli altri spesso era impossibile da trovare. Con il recente Gran Premio di Abu Dhabi la W10 se ne è andata in pensione consapevole di aver svolto egregiamente il proprio lavoro, ed adesso è pronta ad essere ammirata al museo insieme alle altrettanto vincenti "sorelle" maggiori.

5. FERRARI F2002 (2002)

Saliamo sempre di più ed entriamo in zona mito, e tocca alla mitologica F2002 inaugurare la top five del ventennio. La F2002 è la macchina con cui Michael Schumacher coglie il quinto alloro iridato, eguagliando l'incredibile record i Juan Manuel Fangio che resisteva da quasi 50 anni, e lo fa in una maniera imbarazzante (per gli avversari): al Kaiser bastano 11 Gp per portare a casa il titolo (Gp di Francia, il 21 luglio: ovvero dopo appena 140 giorni dall'inizio del mondiale), ed al Cavallino un paio di gare in più per avere la certezza del campionato Costruttori. Il dominio di Schumi in quella stagione è netto e senza storia, tanto che il tedesco chiuderà sul podio tutte le 17 corse del mondiale (mai nessuno come lui) vincendone dieci, un altro primato stabilito in quella stagione e ritoccato dallo stesso Schumi due anni più tardi. La superiorità della F2002, logica evoluzione della monoposto 2001, non la si spiega con un unico punto di forza, ma con il fatto che ogni area della vettura durante l'inverno sia stata sottoposta ad interventi continui e mirati al già vincente modello della F2001: Ross Brawn (direttore tecnico) e Rory Byrne (capo progettista) durante l'inverno infatti procedono ad ottimizzare l'efficienza aerodinamica e ad abbassare il centro di gravità della vettura per renderla più stabile e guidabile; ammirabile il lavoro di miniaturizzazione del retrotreno, con un rinnovato blocco del cambio e della trasmissione, progettati e realizzati ricorrendo alla fusione in titanio, materiale molto difficile da lavorare ma dalle qualità eccelse. In tutto questo, a Maranello c'è anche il tempo di rivedere il sistema di raffreddamento e di avere così un'affidabilità che almeno per quanto riguarda la macchina di Schumi sarà pressoché totale, visto che il suo motore Ferrari 051 (840 cavalli il dato ufficioso) non accuserà problemi in tutta la stagione. Spesso le F2002 non avranno rivali in pista e così in più di un'occasione la Ferrari potrà "giocare": in Austria a Barrichello viene chiesto di cedere la vittoria a Michael nonostante il tedesco abbia già un bel po' di punti di vantaggio in campionato, a Monza, a titolo già conquistato, Schumi rallenta in uscita dai box per non rubare il primo posto al compagno, il quale nell'arrivo in volata (voluto) di Indianapolis beffa il tedesco per appena 11 millesimi, il distacco più ridotto di sempre da quando in F1 si contano pure i millesimi e non solo i centesimi di secondo. Immagini di una supremazia totale.



6. RED BULL RB9 (2013)

È l'apice del dominio Red Bull, che nel 2013 sbaraglia, ancora una volta, tutta la concorrenza. Sebastian Vettel fa quel che vuole in una stagione che lo vede vittorioso 13 volte su 19 (maggior numero di vittorie in una singola stagione, al pari di Michael Schumacher) e capace di infilare nella seconda parte del campionato ben nove successi consecutivi (altro record). La superiorità di Seb quell'anno è ben evidenziata dai suoi 397 punti, quota che gli avrebbe permesso di vincere addirittura il titolo Costruttori da solo! Innegabili le qualità della macchina, così come sono innegabili le capacità del pilota di non lasciare niente agli avversari, compagno di squadra compreso, con Mark Webber che prima del suo passaggio nel Wec non riesce a portare a casa neanche un Gp. La stagione della Red Bull a dire la verità comincia con qualche difficoltà per via delle Pirelli "usa e getta", perchè la Rb9 non gestisce perfettamente le gomme ed in alcune gare, come ad esempio Melbourne, Shanghai e Barcellona, vanno in crisi. Ma la velocità c'è, e vuoi per la reazione della squadra vuoi per il cambio di tipologia delle gomme invocato dopo le numerose forature di Silverstone, la Rb9 diventa imprendibile per tutti: la Ferrari perde la corsa agli sviluppi e vive una seconda parte di campionato in sofferenza, mentre la Mercedes, che si appresta ad aprire un ciclo, non è ancora in grado di essere un'avversaria credibile per il mondiale. Così Vettel e la Rb9 passeggiano grazie ad una superiorità che viene innanzitutto dall'incredibile trazione di questa vettura: il merito è ancora una volta di Adrian Newey e del suo gruppo di lavoro a Milton Keynes, che proseguono sulla filosofia della deportanza creata nella zona di scarichi e diffusore per mettere un missile nella mani di Seb, il più bravo di tutti a saper sfruttare questo vantaggio in uscita dalle curve. In più, una sinergia sempre più stretta con il motorista Renault nell'ultimo anno dei V8 aspirati, permette alla Rb9 di sfruttare una soluzione che permette il "taglio" dei cilindri in accelerazione: in pratica, questo dispositivo permette di creare una sorta di controllo di trazione perfettamente legale che consente alla macchina di avere un'accelerazione in uscita dalla curve che le altre si sognano.

7. MERCEDES W05 (2014)

Signore e signori, il dominio che stiamo vivendo oggi comincia da qui. Da lei, dalla Mercedes W05, capostipite della generazione di monoposto più vincente di sempre. Siamo nell'anno della svolta ibrida, con una F1 che decide di guardare al futuro introducendo i motori ibridi. Inutile dire che si tratta di una rivoluzione epocale, verso la quale le squadre iniziano a guardare all'incirca con due anni di anticipo, specie i motoristi. Cambia l'aerodinamica ma soprattutto cambiano i motori, pardon power unit, con la Mercedes che interpreta meglio di tutti il nuovo regolamento. Dopo una riorganizzazione durata anni (appena quattro vittorie in quattro stagioni), nel 2014 le Silver Arrows sono pronte per do-



2013 **Red Bull RB9**



2014 **Mercedes W05**

minare: spendono di più (e meglio) degli altri grazie ad un enorme budget a disposizione (si parla grosso modo di 100 milioni di Euro solo per la progettazione e lo sviluppo dell'unità motrice), che permette di dar vita a questa magnifica W05, la quale oltre ad essere la più veloce è pure la più bella di una griglia di partenza tra le più brutte, esteticamente parlando, di sempre. Il segreto, oltre ad una power unit nettamente superiore alla concorrenza (con una turbina non collegata direttamente al compressore ed una disposizione del tutto particolare della turbina stessa, del compressore e dell'Ers che permettono l'utilizzo di scarichi più corti, utili a non disperdere il calore e ad avere quindi un'efficienza migliore), è anche di una monoposto compatta ed aerodinamicamente impeccabile, in grado di far man bassa di successi (18 pole e 16 vittorie con ben 11 doppiette messe in cascina) e di lasciare le briciole agli avversari. I mattatori del campionato saranno quindi gli alfieri Mercedes, vale a dire Hamilton e Rosberg, in una lotta intestina che si fa sempre più aspra nel corso dell'anno (i due arriveranno al contatto a Spa) e che alla fine vedrà vincere Lewis, bravo ad artigliare il secondo titolo della carriera. La miglior cartolina della W05 è il Gran Premio del Bahrain: le due Mercedes sono imprendibili per tutti ed i due vecchi amici si sfidano in un duello all'ultimo sangue nel confronto in pista più accesso dell'anno.

8. FERRARI F2007 (2007)

Alzi la mano chi è indifferente a questa vettura. Lei è la F2007, la monoposto iridata con Kimi Raikkonen in un finale al cardiopalma in Brasile al termine di una stagione altrettanto spettacolare. È la prima Ferrari F1 del dopo Schumi, quella condotta al successo dal finlandese e da Felipe Massa, elemento chiave nel successo di Kimi e gran scudiero nel finale di Interlagos. Una stagione vissuta sempre al limite quella del 2007, grazie all'accesso dualismo tra Ferrari e McLaren, con due vetture nettamente superiori alla concorrenza ed a quattro piloti (gli alfieri di Woking sono Fernando Alonso e l'allora debuttante Lewis Hamilton) capaci di spartirsi tutti i diciotto appuntamenti dell'anno. È una sfida colpo su colpo, con le monoposto rivali che salvo qualche eccezione dove una delle due è leggermente avanti all'altra si equivalgono sulla maggior parte delle piste, rendendo ogni qualifica ed ogni gara aperta ad ogni scenario. Sarà una stagione trionfale per la Ferrari, drammatica invece per la McLaren, che dopo aver perso il Costruttori a tavolino per spionaggio (si tratta della terribile vicenda della spy-story, con fotocopie della vettura di Maranello finite nelle mani di uno dei progettisti McLaren, Mike Coughlan con la complicità di Nigel Stepney), perde anche il Piloti per via della lotta fratricida tra Alonso ed Hamilton, con quest'ultimo azzoppato da un problema tecnico (l'unico della stagione) nella tappa conclusiva in Brasile, non abbastanza grande da metterlo ko ma sufficiente per fargli perdere molto tempo e farlo finire appena in settima posizione, non sufficiente per strappare il campionato al vittorioso Raikkonen.



2007 **Ferrari F2007**

9. FERRARI F2008 (2008)

Eccoci all'ultima vettura iridata del Cavallino Rampante, l'ultima ad avere avuto l'onere e l'onore di correre con il numero 1 stampato sul musetto. Tanta roba, questa F2008: aerodinamica sopraffina, soluzioni inedite (caratteristico il muso a "squalo martello", innovativo il buco all'anteriore, una sorta di S-Duct di oggi) ed una gestione gomme da fare invidia. Solo che la stagione 2008 è stata anche una delle più "bagnate" ed una delle più fredde, così l'ottima gestione dei pneumatici si è rivelata spesso un boomerang, perché con certe temperature la Rossa soffriva ed una volta lo stesso Aldo Costa, direttore tecnico, ha ammesso che con un clima più "normale", quella Ferrari forse avrebbe fatto meno fatica a vincere. Vincerà, questa Ferrari, ma solo il titolo Costruttori, perché il Piloti si risolverà nella rocambole-



2008 **Ferrari F2008**


2008 **Toro Rosso STR3**



2009 **Brawn GP BGP001**

sca gara di Interlagos, con Hamilton che batterà Massa sul filo di lana. Pur vincendo nove gare su diciotto, questa macchina porta con sé un pizzico di amaro in bocca, perché nell'arco di un campionato imprevedibile (sette vincitori diversi su cinque monoposto differenti) per qualche guaio di affidabilità di troppo e svariati errori distribuiti tra squadra e piloti la Ferrari non riuscirà a portare a casa il bottino pieno pur avendone pienamente le possibilità. Nata come logica evoluzione della F2007, nei test la F2008 aveva ben impressionato e lo stesso aveva fatto nelle prime gare, salvo incappare in qualche inciampo di troppo anche a livello di sviluppi, dove forse la McLaren fu più reattiva. La F2008 è anche la vettura dell' "8 su 10", vale a dire che nell'arco delle ultime dieci stagioni (dal 1999 al 2008) il Cavallino era stato in grado di portare a casa otto titoli Costruttori su dieci. Nessuno però, probabilmente, poteva immaginare che quello del 2008 sarebbe stato l'ultimo per molto tempo.

10. TORO ROSSO STR3 (2008)

Qualunque collezionista che si rispetti, ha nella sua bacheca un modellino in scala della Toro Rosso Str3. Macchina iconica, assoluta protagonista, per non dire regina, del Gran Premio d'Italia 2008, con Sebastian Vettel protagonista di una gara (e di una qualifica) da antologia. La Str3 è la principale attrice del giorno in cui la Toro Rosso vive la più grande giornata della sua storia, riuscendo ad arrivare laddove neanche il cuore di Gian Carlo Minardi aveva saputo spingersi. Questa macchina è anche un esempio di come con il lavoro e la dedizione si possa praticamente tutto: in una F1 ancora dominata dalla presenza dei grandi costruttori e ricevendo il modello dalla Red Bull solo a stagione inoltrata, la scuderia faentina sarà in grado di finire davanti in classifica alla casa madre. Con questa monoposto Vettel diverrà il più giovane poleman ed il più giovane pilota a vincere una gara, ed anche se Verstappen farà meglio a Barcellona 2016 in quanto a precocità di vittoria, il record di poleman più giovane di sempre resiste da allora, appannaggio del tedesco e di una Str3 che in una Monza colpita dal diluvio seppe mettere in riga tutti grazie alla guida sopraffina del suo cavaliere, completamente a suo agio sul bagnato.

11. BRAWN GP BGP001 (2009)

Mettetevi comodi, perché questa è una delle favole più incredibili, intense, affascinanti e imprevedibili del mondiale. Probabilmente anche una delle più polemiche, ma tant'è. Siamo nel 2008 e la Honda, che è riuscita a cogliere appena una

vittoria in tre stagioni, getta la spugna: i costi nella massima formula sono troppo alti, i risultati non arrivano, la crisi globale inizia a farsi sentire, ciao ciao F1. I nipponici potrebbero fare come Renault, Bmw e Toyota, che prima di ritirarsi decidono almeno di vedere come andranno le cose nel 2009, anno di grandi cambiamenti regolamentari. La Honda però è sicura e non vuole aspettare, dando il benservito a Ross Brawn, Jenson Button e Rubens Barrichello, i quali vivono un inverno senza precedenti, speso nella speranza di poter essere al via a Melbourne e l'angoscia di dover dire addio alle corse. Ross si dà da fare, recupera qualche sponsor e parla con la Honda, che pur di togliersi tutti i pensieri della F1 vende alla simbolica cifra di una sterlina attrezzature, sede ed anche il prototipo della vettura che avrebbe dovuto correre nel 2009. Per le tre "B", Brawn (da cui cui prende il nome la nuova squadra), Button e Barrichello è già un successo, basta solo trovare un motore e sarà quello della Mercedes. Mentre tutti erano impegnati a svolgere i primi, importantissimi test per lo sviluppo delle nuovissime monoposto,la Brawn era indaffarata a cercare di sopravvivere, e può presentarsi così in pista giusto 20 giorni prima della gara di apertura. Gira Jenson, che appena sceso dalla macchina guarda Rubens ed i due si capiscono al volo: la macchina va che è una meraviglia. Ed inizia così un mondiale per loro straordinario, grazie al famigerato "doppio diffusore", la cui apertura maggiore sulla Bgp001 rispetto a tutte le rivali consente di incrementare in maniera esponenziale il carico aerodinamico. È una zona grigia del regolamento ben sfruttata da qualche sconosciuto ingegnere giapponese che darà il via ad una lunga serie di battaglie legali: alla fine si deciderà di abolire questa soluzione a partire dal 2010, ma per il 2009 tutto resta così; tutte devono correre ai ripari (un po' meno Williams e Toyota, che avevano intuito le potenzialità della soluzione ma che non si erano spinte così in là come la ex Honda), mentre la Brawn Gp può permettersi di volare nelle prime sette gare del campionato (sei vittorie, tutte con Button) e di giocare di rimessa in quelle rimanenti, grazie al vantaggio di punti accumulato in avvio. A mano a mano che le altre squadre crescono e sviluppano le loro vetture, la Bgp001, per via dei pochi capitali a disposizione, fatica ad avere uno sviluppo regolare ed infatti vincerà appena 2 Gp nelle restanti dodici prove, ma tanto basta per vincere il Costruttori ed il Piloti con Button. Finisce così con la Bgp001, unica vettura nata interamente senza prevedere l'uso del Kers (al debutto nel 2009), regina del mondiale e la Brawn Gp che a fine anno vende tutto alla rientrante Mercedes. Questa, però, è un'altra storia.



12. RENAULT R25 (2005)

È il 2005, l'epopea targata Schumacher sta volgendo al termine ed in rampa di lancio ci sono Fernando Alonso e Kimi Raikkonen, i due protagonisti del mondiale. Con una Ferrari azzoppata, sono lo spagnolo ed il finlandese a giocarsi un titolo iridato che alla fine vedrà festeggiare Nando e la sua Renault, con i francesi che fanno centro: dopo aver inseguito invano l'alloro iridato a cavallo tra gli anni '70 ed '80 ed aver vinto tanto da motoristi, finalmente si impongono con la squadra ufficiale, portando a casa i titoli Piloti e Costruttori. Il merito è di una Renault R25 che ha il pregio, oltre di essere veloce, di rompersi anche molto, molto poco. E sarà questa la vera differenza con la McLaren di Raikkonen, la Mp4-20 di cui abbiamo parlato prima, monoposto velocissima ma fragile. La R25 difficilmente è imprendibile, ma è veloce praticamente sempre, su ogni pista e condizione, grazie ad un'aerodinamica molto affinata: molto contenute le dimensioni del musetto, così progettato per convogliare più aria sotto la scocca ed incrementare così la deportanza, mentre le pance sono non troppo ricercate ma efficaci e contenute, il tutto abbinato ad un retrotreno più particolare, soprattutto in prossimità delle ruote posteriori. Con questa monoposto, capace di artigliare 7 pole ed 8 vittorie (una grazie a Giancarlo Fisichella), Fernando Alonso diventa il più giovane campione del mondo della storia, record poi battuto da Lewis Hamilton nel 2008 e da Vettel due anni più tardi.

13. RED BULL RB5 (2009)

Rispetto alle quattro "sorelle" successive, la Red Bull Rb5 non ha vinto un titolo. Eppure, a Milton Keynes, sede dei bibitari, in tanti sostengono che i più grossi meriti del quadriennio successivo (otto titoli complessivi) vadano dati alla monoposto del 2009, che magari non ha vinto ma che è stata la vettura base su cui poi si sono sviluppati i modelli successivi. Effettivamente, la storia dice esattamente questo: la Red Bull è diventata una squadra di vertice da quella stagione, in cui, dopo anni spesi a riorganizzare l'assetto tecnico ed organizzativo della scuderia in seguito all'acquisizione della Jaguar, ha cominciato a vincere delle gare. La prima in una Shanghai coperta d'acqua, con Vettel primo e Webber secondo ad arraffare una prima vittoria ed una prima doppietta storica, il giorno dopo aver colto la prima pole di sempre per il team. Originale sin da subito, Newey ed il suo gruppo di lavoro decisero a lungo andare di non integrare il Kers sulla monoposto, che subì una profonda evoluzione nel corso dell'anno, in cui fu l'unica vera avversaria della famigerata Brawn Gp. E se il "doppio diffusore" fosse stato vietato, è ragionevole dire che sarebbe stata proprio la Rb5 la regina del mondiale, con il suo retrotreno basso e stretto e la sua innovativa sospensiore posteriore a tirante, caratteristica unica in tutta la griglia insieme alla Toro Rosso. La Rb5 porterà a casa 6 vittorie (Cina, Gran Bretagna, Germania, Giappone, Brasile e Abu Dhabi) e soprattutto spianerà la strada ai successivi quattro anni di dominio Red Bull.



2009 **Red Bull RB5**

14. RED BULL RB7 (2011)

La stagione 2011 alla vigilia del mondiale pareva elettrizzante: si passava da Bridgestone a Pirelli, tornava (stavolta obbligatorio) il Kers, debuttava il Drs e soprattutto doveva essere il secondo atto dell'affascinante sfida del 2010 tra Red Bull, Ferrari e McLaren. Ecco, appunto, doveva: perché la pista parlerà di altro, con un Sebastian Vettel in vesione cannibale ed una Red Bull piglia tutto grazie ad un vero e proprio capolavoro, la Rb7, monoposto capace di portare a casa 12 vittorie e 18 pole in 19 Gp. La firma del progetto, manco a dirlo, è Adrian Newey, il geniale tecnico inglese che in quella stagione darà vita ad una delle vetture più riuscite della sua brillante carriera. La Rb7 ha il suo punto di forza nell'enorme carico generato al posteriore grazie ad una genialata dell'ingegnere di Stratford-upon-Avon, gli scarichi soffianti: in pratica, i gas di scarico vengono convogliati in modo tale da soffiare nel diffusore posteriore e generare così deportanza. Questa soluzione, sebbene stavolta molto più affinata, non era una novità assoluta; il vero tocco d'arte dei bibitari insieme al motorista Renault è stato quello di garantire che questo carico verticale fosse generato anche senza l'acceleratore aperto al massimo: con una soluzione molto ben studiata ed accurata si arrivava ad avere uno "scoppio" negli scarichi con questi che



2011 **Red Bull RB7**

generavano dunque un'energia rovente da portare accuratamente al diffusore. È per questo motivo che la Red Bull, dotata di un'aerodinamica efficacissima, dominava soprattutto nelle curve lente, il tutto abbinato al cosiddetto "assetto puntato" (rake), ovvero un muso molto basso ed un posteriore leggermente rialzato (in sostanza il fondo della vettura è leggermente inclinato e non parallelo all'asfalto), cosa che consentiva di sfruttare al meglio la soluzione degli scarichi soffianti. Il contro di questa soluzione era che per garantire carico anche in fase di non accelerazione serviva sempre e comunque benzina da bruciare, motivo per cui le Red Bull partivano sempre un po' più cariche di carburante rispetto alle avversarie, svantaggio comunque compensato dai grandi vantaggi della deportanza proveniente da scarichi e diffusore. In più, altro elemento identificativo e da sottolineare della Rb7, era che la vettura aveva molta resistenza all'avanzamento dovuta ad un'aerodinamica che garantiva tanto carico ma che penalizzava la monoposto sul dritto. Per gli uomini di Milton Keynes, tuttavia, non era un problema, sempre perché lo svantaggio era ripagato, con guadagno, dalla velocità che la macchina riusciva ad avere in curva. Basti pensare al "record" stabilito a Monza: in un tempio della velocità, Vettel si prese il lusso di fare la pole con quasi mezzo secondo di margine sul primo inseguitore con la velocità di punta più bassa di tutti (!), facendo lo stesso in gara. Sempre a Monza, la Red Bull dimostrò che vinceva sì grazie ad una super macchina (che volava, letteralmente, nei circuiti più guidati), ma anche grazie ad una perfetta simbiosi col pilota: con una vettura molto stabile dietro, proprio come piace tutt'ora a lui, Seb riusciva a dare il meglio di sé, e lo si notava proprio in fase di accelerazione, perchè in uscita della Prima Variante a Monza neanche Webber riusciva ad essere "pulito" come lui, nell'anno in cui tutti i motori, per via degli scarichi soffiati cui nel corso dell'anno tutti dovettero adeguarsi, una F1 in accelerazione gracchiava ed urlava che era una meraviglia. Chiedere ad Alonso, sempre in occasione del Gp d'Italia: pur passando in testa con una partenza capolavoro e pur disponendo di una velocità di punta maggiore, dopo pochi giri Nando non ebbe modo di difendersi da un Vettel uscito mirabilmente dalla prima curva ed in grado di passarlo con un sorpasso da antologia e due ruote sull'erba all'esterno della Curva Grande, ben prima della Roggia. Quel sorpasso, probabilmente, è l'esatta fotografia della superiorità della Rb7 nella stagione 2011.

15. MCLAREN MP4-20 (2005)

"To finish first, first you have to finish". Dall'inglese, "per arrivare primo, per prima cosa devi arrivare". Frase vecchia come le corse, utile a sottolineare che puoi essere veloce quanto vuoi, ma se poi ti manca l'affidabilità, non vai da nessuna parte. Un ripasso della regola è stata la McLaren Mp4-20, la monoposto di Woking destinata alla stagione 2005. Armoniosa, filante e tremendamente veloce una volta messa a punto, la vettura inglese soffrirà per tutto il campionato di svariati problemi tecnici che le impediranno di far suoi i titoli iridati, a vantaggio della Renault e di Fernando Alonso. Quell'anno, la Mp4-20 fu in grado di portare a casa 7 pole e 10 vittorie in 18 gare, che la rendono la monoposto più vincente di sempre tra quelle che non hanno mai vinto un titolo: per metterla giù ancora più cruda, nessuna macchina ha mai perso il mondiale vincendo almeno 10 Gp. A questo dato, Adrian Newey, padre della monoposto, sbianca ancora oggi: "Non riesco proprio a capire come abbiamo fatto a perdere entrambi i titoli!". Detto dell'affidablità (oltre a dover partire in più di un'occasione indietro in griglia per delle penalità, Raikkonen finì ko in tre occasioni, sempre quando era in testa, perdendo così una miriade di punti), ci mise un po' del suo anche Montoya, autore di una stagione con troppi alti e bassi, il quale con un po' di costanza in più (e qualche errore in meno) avrebbe permesso alla squadra di Woking di portare a casa almeno il Costruttori. La Mp4-20 resta così un'eterna incompiuta, una delle monoposto più valide a non potersi cingere della corona iridata.







16. FERRARI SF70H (2017)

Qui siamo nella storia recente, una storia forse sottovalutata nel suo impatto sul presente. La SF70H è non tanto e non solo la monoposto che festeggia i 70 della Ferrari come casa automobilistica costruttrice, ma è soprattutto un esempio dello spirito Ferrari, quello di non mollare mai, e ancor di più quello di saper reagire alle difficoltà, sapendo rinascere dalle sue ceneri come un'araba fenice. Va bene, abbiamo romanzato un po', ma la SF70H ci racconta questo: è nata in un condizioni precarie, dovendo essere la prima monoposto di un nuovo ciclo tecnico per via di una rivoluzione regolamentare, quando quindi servirebbe il massimo della serenità, mentre nei mesi del suo sviluppo nel Reparto Corse di Maranello aleggiavano pressione, ansia e pessimismo per via di una stagione 2016 iniziata male e proseguita peggio (zero vittorie in tutto l'anno) che costò il posto a James Allison. Così per volere di Sergio Marchionne arrivò al timone tecnico (non senza scetticismo, va detto) Mattia Binotto, che invece col suo gruppo di lavoro riuscì a sfornare un gioiello: la vettura era capace di creare un notevole carico aerodinamico che le permetteva di volare nei circuiti più guidati (infatti le Rosse risultarono imprendibili su piste come Monaco e Budapest), anche se poi si trattava di soffrire un po' di più in quelle veloci (ricordate la batosta di Monza?). Vettel con questa vettura (che permise alla Rossa di togliersi parecchie soddisfazioni, anche statistiche: dopo anni si tornarono a vedere due Ferrari in prima fila ed in grado di portare a casa delle doppiette) andò a nozze, ma al Cavallino mancò però l'ultimo passo nell'assalto al titolo, perso nel "triplete asiatico degli orrori": un motore molto potente avrebbe dovuto debuttare nelle ultime gare ma vennero fuori grossi guai d'affidabilità al banco prova che dopo il disastro al via di Singapore fecero perdere punti tra Malesia e Giappone, ponendo così di fatto fine alle speranze iridate. Non ha vinto, la 668 (numero di progetto interno), eppure è grazie a lei che dopo anni siamo stati in grado di rivedere una Ferrari in lotta per il mondiale per buona parte del campionato e di nuovo capace di fare scuola nel campo delle innovazioni tecniche.

17. VIRGIN VR-01 (2010)

Probabilmente questa è la monoposto che più fa sorprendere per la sua presenza in questa classifica. Già, che c'entra la VR-01? Può una monoposto che ha raccolto come miglior risultato un 14° posto essere una delle venti più rappresentative di questi due decenni? La risposta è sì, e se pazientate qualche riga capirete il perché. Prima

qualche cenno storico: la Virgin trova posto per il mondiale 2010 dopo che nella passata stagione il braccio di ferro tra Max Mosley ed i grandi costruttori stava per portare ad una divisione clamorosa in F1 ed alla creazione di un campionato alternativo. Mosley voleva budget molto più contenuti, ed è per questo che la Virgin, insieme ad Hrt e Lotus (quella che poi diventerà Caterham), le altre due debuttanti nel 2010, si era iscritta al campionato. A Richard Branson, l'azionista di maggioranza del team ed inventore del marchio Virgin, dopo aver sponsorizzato la Brawn Gp l'anno precedente era venuta così tanta voglia di F1 che per il 2010 aveva creato un team tutto suo. Il budget stanziato era di 40 milioni, e rimase tale anche dopo che i grandi costruttori avevano trovato un accordo per proseguire nella massima formula. Per rientrare in questa cifra, Branson si affida a Nick Wirth, ingegnere sopraffino ed uno dei fautori del Cfd, la fluidodinamica computazionale. Wirth è convinto che i software siano così tanto sviluppati che si possa progettare una F1 ricorrendo al solo computer, senza l'ausilio della galleria del vento. Ed ecco perché la VR-01 merita un posto in questa classifica, perché è la prima F1 della storia ad essere realizzata interamente con il computer. Non funzionerà, ma l'idea meritava e merita una menzione d'onore.

18. WILLIAMS FW25 (2003)

Quella del 2003 è stata una delle stagioni più belle, combattute ed incerte di questi ultimi 20 anni, sicuramente la meno prevedibile nell'era del dominio Ferrari insieme al mondiale del 2000. Merito di Michael Schumacher, Kimi Raikkonen e Juan Pablo Montoya, protagonisti della lotta per il titolo rispettivamente a bordo di Ferrari, McLaren e Williams. Tra i tre, è probabilmente il team di Grove quello ad avere più rimpianti legati a quel mondiale, perché la Fw25 è stata una monoposto molto valida, capace di portare a casa 4 pole, 4 vittorie ed il 2° posto nel Costruttori alle spalle del Cavallino. Logica evoluzione dei modelli precedenti, grazie al dieci cilindri della Bmw ed a delle gomme Michelin molto performanti (tema caldo in quella stagione, con i pneumatici francesi definiti illegali per gli ultimi Gp dopo che la Ferrari aveva fatto notare alla Federazione come queste gomme, durante l'utilizzo, aumentassero la larghezza del battistrada oltre il limite consentito), la Fw25 lotterà fino alla penultima corsa per il titolo Piloti e fino all'ultimo appuntamento per quello Costruttori, perdendoli entrambi (la squadra fu in testa nel campionato a squadre fino a due gare dalla fine). Probabilmente, con qualche errore in meno da parte dei piloti (insieme a Montoya c'era Ralf Schumacher) ed un'affidabilità leggermente migliore almeno un titolo la scuderia di Grove lo avrebbe portato a casa; ciò che è certo è che il 2003 è stato l'ultimo anno in cui Frank Williams ha potuto vedere le sue vetture in lotta per il titolo iridato, perché da allora la sua squadra non ci è più andata così vicina, fino al lento ed agonizzante declino dei giorni nostri.

19. MCLAREN MP4-18 (2003)

No, non confondetevi: questa non è la vettura che lottò per il mondiale del 2003, questa è quella "parallela", praticamente quella che... non corse mai. Esatto, avete capito bene: la Mp4-18 è la McLaren che, per i troppi problemi patiti durante i crash test ed ai test non prese mai il via ad una gara. È comunque una storia che merita di essere raccontata, un esempio di come anche i più grandi geni, leggi Adrian Newey, possano una volta nella vita toppare, facendo prevalere una tantum la sregolatezza al genio. La storia di questa vettura comincia nel 2002, anno in cui la Ferrari domina mentre invece la McLaren vince appena una gara; durante quella stagione, Ron Dennis chiede a Newey ed al suo gruppo di lavoro un progetto rivoluzionario per la stagione successiva, in grado di ribaltare le gerarchie in pista. A Woking quindi si parte da un foglio bianco per dar vita a quella che dovrebbe essere una monoposto molto innovativa, ci vorrà tempo e dunque già ci si prepara ad iniziare il mondiale 2003 con la monoposto del 2002 leggermente rivista, la Mp4-17D (che, nata per essere usata "ad interim", finirà per sfiorare il mondiale, ma questa è un'altra storia), in attesa di avere il nuovo modello. La Mp4-18 pare grandiosa nei dati in galleria, ci sono grandi aspettative in seno alla McLaren, ma in pista semplicemente non funziona: non passa i crash test laterali, la sua gestazione prende tempi sempre più lunghi e le prove con il prototipo spesso si concludono con problemi di affidabilità, perché la macchina ha delle fiancate molto molto ristrette per sfruttare al meglio l'aerodinamica che non fanno "respirare" il motore Mercedes, il quale spesso va in fumo. Newey e soci ci credono per ancora un po' di tempo (quando la monoposto gira si dice vada fortissimo, ma non riesce a completare un long run) prima di rassegnarsi e decidere di non far debuttare la Mp4-18 nel 2003, a campionato in corso ed in estate inoltrata. Le conoscenze acquisite con la "18" (macchina dotata di un'aerodinamica originale e sopraffina, sia all'anteriore con un muso stretto e basso, sia al posteriore,



2003 **Williams FW25**



2003 **McLaren MP4-18**



2004 **Williams FW26**

dove Newey aveva in mente di sfruttare i gas di scarico per creare deportanza tramite il loro soffiaggio nel diffusore) verranno immesse nella Mp4-19, la monoposto destinata al 2004, la quale dopo tanti mesi di rodaggio e risultati deludenti riuscirà a vincere il Gran Premio del Belgio.

20. WILLIAMS FW26 (2004)

Cattiva, per non dire trasgressiva. Quando i veli le furono tolti in occasione della presentazione ufficiale, la Williams Fw26 fece rimanere a bocca aperta tutti gli addetti ai lavori. Rivoluzionaria, ecco ciò che si diceva. Non era esattamente così, ma allora non poteva essere altrimenti: quel muso a "tricheco", nato per una miglior gestione dei flussi d'aria, era una soluzione inedita nella griglia di partenza della F1 del 2004. Doveva essere la vettura con cui a Grove si sarebbe dato l'assalto al mondiale, in realtà si rivelò una delusione: Antonia Terzi, l'italiana a capo del reparto aerodinamico, si dimise a fine stagione dalla squadra di Sir Frank per non aver ottenuto ciò che desiderava con il nuovo modello. La Fw26 infatti raccoglierà ben poco: pur spinta dall'ottimo V10 della Bmw (il P84), telaisticamente la monoposto non sarà mai in grado di competere per il titolo, e deluderà talmente tanto le aspettative che a metà anno verrà fatta debuttare una sorta di versione "B" con un muso più tradizionale che permetterà a Juan Pablo Montoya, in occasione del suo ultimo Gp con la squadra, di mandare in pensione questa macchina con il successo ad Interlagos, l'unico di un'annata molto complicata per la Williams. ●



Pirelli impronta mondiale

di Marco Giordo

Un po' a sorpresa la Pirelli si è aggiudicata il tender per il Campionato del Mondo Rally per il quadriennio 2021-2024, battendo allo sprint la concorrenza della Michelin e degli indiani della MRF. Sembrava che la Michelin sarebbe stata confermata come fornitore delle Wrc Plus, con la Pirelli o la MRF destinate a fornire le Wrc2 e Wrc3, ed invece la casa della Bicocca è stata la prescelta dalla Federazione Internazionale dell'Automobile come fornitore unico di pneumatici nel Mondiale per le stagioni dal 2021 al 2024. Sarà così la marca milanese ad equipaggiare tutte le vetture a trazione integrale che prenderanno parte alle gare valevoli per le varie serie iridate, vale a dire le WRC Plus che si contendono il titolo assoluto piloti e marche, e le vetture R5 che sono protagoniste sia del Wrc2 che del Wrc3, oltre che di diversi campionati regionali (in primis l'Europeo) oltre che di altri campionati nazionali di tutto il mondo. A tutto ciò si aggiunge l'impegno da tempo confermato alla Pirelli anche nelle categorie riservate ai piloti più giovani, visto che la casa milanese sarà anche nel 2020 fornitore di tutte le vetture del mondiale Junior WRC e fornitore unico dello Junior nell'Europeo. E' stato questo un riconoscimento davvero importante per la casa milanese che, essendo fornitore unico anche in F.1, è ora sempre più al top nelle competizioni grazie ai successi maturati in oltre 110 anni di storia. «Tecnologia e passione sono i due ingredienti principali che Pirelli infonde nel motorsport – ha spiegato Giovanni Tronchetti Provera, SVP Prestige e Motorsport di Pirelli – e che ci hanno consentito di ottenere la fornitura nella massima serie al mondo di rally. Da anni già sosteniamo i giovani piloti nelle categorie Ju-



ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTI I RETROSCENA CHE HANNO PORTATO LA CASA MILANESE A ESSERE FORNITORE UNICO DEL WRC DAL 2021 AL 2024

nior, ora torniamo anche nella categoria principale». Mario Isola, responsabile Car Racing di Pirelli, ha inoltre dichiarato che «l'impegno al massimo livello nei rally era un ritorno a cui pensavamo da tempo. E ci fa particolare piacere che si concretizzi con la scelta della FIA che arriva alla fine di una stagione in cui si è laureato Campione del Mondo l'estone Ott Tanak, cioè uno dei giovani nati nel programma Pirelli Star Driver. Fornire il Wrc accanto alla F.1 ci darà modo di far progredire ulteriormente i nostri prodotti, misurandoci con le esigenze più diverse e impegnative del motorsport». Nel Mondiale Rally la casa della Bicocca metterà in campo la sua gamma di gomme già utilizzata nei diversi campionati rally nel mondo, dove è già fornitore. Per l'asfalto, la PZero RA con disegno asimmetrico e diverse mescole disponibili in base a condizioni climatiche e terreno, per la neve la Sottozero Snow con o senza chiodatura, per il ghiaccio la Sottozero Ice J1 progettata espressamente per il Rally di Svezia, ed infine per lo sterrato la Scorpion K con struttura rinforzata e diverse mescole da scegliere in base alle condizioni.

Tender story

In pratica la favorita per l'aggiudicazione del tender sembrava fosse la casa indiana MRF, con la quale collabora l'italiano Fiorenzio Brivio (ex tecnico di Pirelli e DMack), che a novembre aveva offerto ben 9 milioni di euro, più del doppio di Michelin che ne aveva offerto 3.5 e di Pirelli ne aveva messi sul piatto 4. Viste le somme in palio la WRC Promoter era favorevole all'aggiudicazione del tender alla MRF, però la sensazione nonostante una serie di test effettuati in Svezia con una Wrc Plus dalla marca indiana, era

che per motivi di sicurezza si volesse continuare ad affidare alla Michelin la gommatura delle Wrc Plus ed alla Pirelli o alla MRF quella delle Wrc2 e Wrc3. Michelin però voleva tutto ma nel terzo round l'offerta Pirelli per tutto il pacchetto è stata migliore, ecco perché la FIA ha scelto alla fine la casa milanese preferendola alle altre due concorrenti. La casa indiana infatti non avendo una storia specifica ad alto livello nei rally, non dava le necessarie garanzie sotto l'aspetto della sicurezza che anche i piloti, in primis Sébastien Ogier, avevano richiesto. Un importante successo questo per gli uomini di Tronchetti Provera, una sconfitta per la Michelin apparsa meno concreta del solito nelle sue offerte nonostante la già sperimentata qualità del suo prodotto. Forse, anzi sicuramente, a Clermont Ferrand hanno peccato di presunzione, lo sciovinismo francese stavolta non ha pagato, anzi alla fine è costato davvero caro.



Parla Testoni

«*Il nostro prodotto per le Wrc2 e Wrc3 rimarrà invariato visto che correranno le stesse case con le stesse vetture* – ha commentato Terenzio Testoni, "Rally Activity Manager" della Pirelli –. *Adesso omologheremo i pneumatici per le Wrc Plus, in primis l'idea è di farlo con quelli da neve e poi con quelli da terra e asfalto. In pratica le gomme delle attuali Wrc Plus, saranno le stesse che equipaggeranno anche le future Wrc ibride che esordiranno nel 2022. L'anno scorso con Teemu Suninen abbiamo fatto in Sardegna sulla Ford Fiesta Plus dei test sulla terra, Valentino Rossi ha poi corso sull'asfalto nel 2018 con le nostre gomme sulla Fiesta Plus al Rally di Monza, così come ha fatto il pilota polacco Kajetanowicz ad inizio dicembre sia nel 2018 che nel 2019 sulla Ford Fiesta Plus al Rally Barborka a Varsavia che ha vinto. Inoltre Katsuta ha corso e vinto sul ghiaccio nel campionato finlandese con la Yaris gommata Pirelli. I riscontri sono stati in tutti questi casi molto positivi, sulle morbide non ci sono stati problemi mentre sulle mescole hard c'è ancora da lavorare*». Poi Testoni parla della stagione imminente. «*Faremo delle riunioni con i team e i piloti* – ha continuato – *per coinvolgerli già dopo Montecarlo e forse per la Svezia omologheremo le gomme per le Plus. Faremo degli upgrade e nella stagione 2020 potrà utilizzare in gara il nostro prodotto chi lo vorrà montare, stiamo anche parlando con i top team. Non mi sorprenderebbe vedere una quarta macchina tra i team ufficiali (Hyundai più di Toyota vista la partnership consolidata nel Wrc2 e Wrc 3 ndr) che calzerà le nostre coperture sulle Wrc Plus già in questa stagione. La nostra non è un'operazione commerciale, la gamma non verrà rivoluzionata più di tanto, in modo da continuare a fornire ai privati le stesse gomme delle squadre ufficiali cercando di tenere bassi i costi. Oggi il 70% del mercato è nostro, il 2020 sarà la base per la stagione 2021 in vista della quale il prodotto cambierà di un 20-30%. Ovviamente qualcuno non sarà contento, ma noi crediamo in questa specialità e l'abbiamo sempre dimostrato*». Infine un pensierino sull'ERC. «*Pirelli ha vinto il tender per il Campionato Europeo offrendo il 30% in meno* – ha proseguito Testoni – *un tender a cui Michelin non ha inspiegabilmente partecipato. Il nostro prodotto funziona bene, per le Canarie utilizziamo un pneumatico specifico per l'asfalto che lì è molto abrasivo. Il nostro tester è Paolo Andreucci, vedremo le squadre con cui andremo a collaborare con chi vorranno girare visto che i test hanno sempre costi elevati*». Infine Testoni ricorda un importante obbiettivo. «*Quando eravamo noi la monogomma, e mi riferisco al 2010, non si forava praticamente mai, ed il nostro obiettivo primario sarà proprio questo, seguendo il principio che il pneumatico non deve mai falsare il risultato di un pilota*».

IL NOSTRO PRODOTTO PER LE WRC2 E WRC3 RIMARRÀ INVARIATO

TERENZIO TESTONI



Kajto spiega le Pirelli

L'ex campione europeo Kajetan Kajetanowicz ha guidato negli ultimi due anni la Ford Fiesta Wrc Plus gommata Pirelli al Rally Barborka a Varsavia, vincendo in entrambe le occasioni e promuovendo a pieni voti le coperture milanesi. «I riscontri sono stati in entrambe le gare molto positivi – ha commentato al telefono il driver polacco – perché la Fiesta aveva una grande maneggevolezza, l'ho guidata senza alcun problema. E' stata una bella esperienza, lo dico sinceramente e non come pilota che da anni corre con le Pirelli, gomme che avrò a mia disposizione anche nel 2020. Non so ancora però su quale vettura visto che sto ancora valutando se correre nel Wrc2 su una Ford Fiesta o nel Wrc3 su una Hyundai i20, una Skoda Fabia o una Volkswagen Polo. Da qui a fine gennaio deciderò con i miei sponsor, in primis la Lotos, il mio programma iridato del 2020».





Rally Montecarlo
ecco i top al via



LA LISTA DEFINITIVA DEGLI ISCRITTI SARÀ RESA NOTA IL 13 GENNAIO. ECCO I CHI SONO I PRINCIPALI PROTAGONISTI

I primi dettagli sui partecipanti al prossimo Rally di Montecarlo sono stati resi noti dagli organizzatori monegaschi, che indicano il limite massimo consentito degli iscritti in 80 equipaggi. La lista definitiva degli iscritti approvata dalla FIA sarà pubblicata il 13 gennaio prossimo. Tra loro si sa già che figurano 10 Wrc Plus, vale a dire 3 Hyundai i20, 4 Toyota Yaris e 3 Ford Fiesta i cui equipaggi però non sono stati ancora resi noti dalla MSport. Sulle tre Hyundai ci saranno Ott Tanak, a cui è stato stranamente assegnato il numero 8 e non il numero 1 riservato al campione del mondo, Thierry Neuville e Sébastien Loeb (con il numero 9 non più il 19), mentre sulle 4 Toyota ci saranno Sébastien Ogier (con il numero 17, il giorno in cui è nato), Elfyn Evans, Kalle Rovanpera con un insolito numero 69 e Takamoto Katsuta. In attesa che la MSport annunci i suoi equipaggi, sono stati resi noti gli unici due equipaggi in gara nel Wrc2, vale a dire Mads Ostberg su Citroen C3 R5 e Ole Chrisian Veiby sulla Hyundai i20 R5, Nel Wrc3 ci sono Camilli (Citroen C3), Oliver Solberg sulla VW Polo R5 e poi gli italiani Scandola (Hyundai i20), "Pedro" (Ford Fiesta), Brazzoli e Miele (entrambi su Skoda Fabia). Da segnalare infine nella nuova classe R4 la presenza di Ermanno Dionisio sulla Dacia Sandero (kit Oreca) e del francese Raphael Astier sulla Fiat MR 500X R4 a 4 ruote motrici della Milano Racing. ●

88ª EDIZIONE DEL RALLY DI MONTECARLO :

WRC	
8 – Ott TANAK / Martin JARVEOJA	HYUNDAI i20 WRC
9 – Sébastien LOEB / Daniel ELENA	HYUNDAI i20 WRC
11 – Thierry NEUVILLE / Nicolas GILSOUL	HYUNDAI i20 WRC
17 – Sébastien OGIER / Julien INGRASSIA	TOYOTA YARIS WRC
33 – Elfyn EVANS / Scott MARTIN	TOYOTA YARIS WRC
69 – Kalle ROVANPERÄ / Jonne HALTTUNEN	TOYOTA YARIS WRC
18 – Takamoto KATSUTA / Daniel BARRITT	TOYOTA YARIS WRC
X/X – Pilota nominato a inizio gennaio	FORD FIESTA WRC
X/X – Pilota nominato a inizio gennaio	FORD FIESTA WRC
X/X – Pilota nominato a inizio gennaio	FORD FIESTA WRC
Armando PEREIRA / TUTELAIRE Rémi	FORD FIESTA WRC
WRC2	
Mads OSTBERG / Torstein ERIKSEN	CITROEN C3 R5
Ole Christian VEIBY / Jonas ANDERSSON	HYUNDAI i20 R5

WRC 3	
Eric CAMILLI / François Xavier BURESI	CITROEN C3 R5
Nicolas CIAMIN / Yannick ROCHE	CITROEN C3 R5
Yoann BONATO / Benjamin BOULLOUD	CITROEN C3 R5
Yohan ROSSEL / FULCRAND Benoit	CITROEN C3 R5
OLIVER SOLBERG / AARON	VW POLO R5
Stéphane SARRAZIN / Kevin PARENT	HYUNDAI i20 R5
Grégoire MUNSTER / Louis LOUKA	SKODA FABIA R5
Umberto SCANDOLA / Guido D'AMORE	HYUNDAI i20 R5
Enrico BRAZZOLI / Maurizio BARONE	SKODA FABIA R5
Paulo NOBRE / Gabriel MORALES	SKODA FABIA R5
«Pedro» / Emanuele BALDACCINI	FORD FIESTA R5
Miguel DIAZ ABOITIZ / Diego SANJUAN	SKODA FABIA
Mauro MIELE / Luca BELTRAME	SKODA FABIA R5
R4	
Ermanno DIONISIO	DACIA SANDERO
Raphael ASTIER	FIAT MR 500X R4

Italiani al Monte

ANDIAMO A VEDERE QUALI SARANNO I NOSTRI AL VIA DEL RALLY PIÙ FAMOSO DEL MONDO. ECCO I LORO PIANI DI BATTAGLIA PER IL 2020

di Daniele Sgorbini



Roba di giorni, più che di settimane ormai e poi sarà già di nuovo ora di occuparsi del Rally di Montecarlo e del Mondiale 2020. Per molti dei nostri sarà un anno da protagonisti sulle strade della serie iridata, visto che all'alba della nuova stagione, l'interesse verso il WRC3 (la serie riservata ai piloti privati che corrono con le R5) e verso lo Junior Wrc è davvero molto alto. Tanti sono gli italiani intenzionati a calcare le prove speciali del Mondiale, ognuno con le proprie ambizioni. Su tutti Umberto Scandola, che dopo la prima stagione di rodaggio al volante della Hyundai i20 R5, ha deciso di rompere gli indugi e di lasciare i campionati nazionali. Da anni nella squadra-famiglia del pilota veronese covava il desiderio di cimentarsi in nuove sfide, di mollare il Tricolore-Assoluto prima e Terra poi – per tentare fortuna all'estero. Una scelta che non si è mai potuta compiere all'epoca della Skoda (i vertici della filiale italiana premevano per continuare a correre nel nostro paese) ma che è divenuta quasi naturale passando alla Hyundai. Così, dopo aver dedicato la prima stagione nel Campionato Italiano Terra a ricercare l'equilibrio ottimale con la vettura (arrivando al topo proprio all'ultima gara, visto che Scandola ha "rischiato" di vincere il Tuscan Rewind, dove Scandola è stato velocissimo) è arrivata la decisione di imbastire un programma nel WRC3. Si inizia dal Montecarlo, al quale seguiranno poi Svezia, Italia, Germania e altre una o due gare ancora da stabilire. La voglia di far bene è tanta e già in passato il campione italiano 2013 ha dato prova di sapersi adattare bene ai ritmi richiesti dai rally mondiali. A Umberto Scandola e Guido D'Amore potrebbero pure aggiungersi in qualche sortita anche Giacomo Scattolon e Luca Hoelbling, già clienti delle squadra. In attesa di sapere se e soprattutto come Fabio Andolfi continuerà a correre nel giro del Mondiale, quello di Scandola non è comunque l'unico programma già definito. Alberto Battistolli, figlio di "Lucky", ci ha preso gusto dopo aver assaggiato la Skoda Fabia R5 al termine della scorsa stagione e con la stessa vettura ha intenzione di essere al via di Portogallo, Italia, Turchia, Germania e Gran Bre-





tagna. Per il giovane figlio d'arte (compirà ventitré anni a luglio) si tratta di un salto notevole e dopo tre stagioni passate a farsi le ossa con le vetture storiche, è evidentemente arrivato il momento di provare a fare sul serio, andando immediatamente a fare esperienza in un contesto tutt'altro che facile. Altra Skoda Fabia R5 gestita dalla Delta Rally pure per Giacomo "Jack" Costenaro e James Bardini, che vogliono essere al via di Svezia, Portogallo, Finlandia e Gran Bretagna. Sei gare nel WRC3 anche per "Pedro", che avrà ancora al suo fianco Emanuele Baldaccini sulla Ford Fiesta R5 MKII di M-Sport. Per il pilota bresciano il menù comprende Montecarlo, Portogallo, Italia, Turchia e Germania, cui potrebbero aggiungersi Spagna e Gran Bretagna. E poi ci sono i ragazzi italiani che affronteranno il Mondiale Junior, con Marco Pollara già motivatissimo in rappresentanza dell'Aci Team Italia, cui potrebbe aggiungersi un altro talento cristallino come quello di Damiano De Tommaso: il pilota varesino sta cercando di mettere assieme tutte le tessere del puzzle per tornare a correre nella serie iridata, che ha già frequentato quando era supportato dalla Federazione. C'è davvero da sperare che ci riesca, perché se c'è uno che se merita è senz'altro lui.

Anche la Somaschini guarda oltre confine. Per Rachele il Montecarlo e poi…

Ci sarà anche Rachele al via del rally più famoso del mondo. In coppia con Chiara Lombardi, con la sua Citroen DS3 R3T gestita dalla Sportec, Rachele cercherà di "chiudere il conto" con la gara monumento e di concludere la gara, con l'ultima tappa e il doppio passaggio sul Turini. Il 2019 ha portato alla pilotessa di Cusano Milanino la soddisfazione di conquistare la Coppa Aci Femminile e pure quella, ancora più importante, di raggiungere la cifra di 150.000 euro raccolti per il progetto #CorrerePerUnRespiro a sostegno della ricerca contro la Fibrosi Cistica, malattia genetica di cui la stessa Rachele è affetta. Anche la Somaschini sta valutando di lasciare le strade italiane per cercare nuovi stimoli e dopo il Montecarlo l'intenzione è quella di dedicarsi al Campionato Europeo, per il quale sta cercando il budget necessario. ●

I NOSTRI SULLE PS DEL RALLY DEL PRINCIPATO

Dopo innumerevoli stagioni nel Cir per Scandola si apre la nuova pagina da corsa con l'impegno nel WRC3 al volante della Hyundai R5. A sinistra Rachele

Rally senza barriere

IL DEBUTTO NEL RUOLO DI NAVIGATORE DI MICHELE VISENTIN È UNA GRAN BELLA PAGINA DI VITA E DI MOTORSPORT



di Daniele Sgorbini

Un incidente dramnmatico, violento, dolorosissimo. Un evento che, per qualunque altra persona, avrebbe rappresentato la fine, se non della vita di certo di una passione – quella per il motorsport – ancora tutta da concretizzare. Invece per Michele Visentin è accaduto esattamente il contrario, dato che proprio da quel letto d'ospedale è iniziata la lunga scalata che l'ha portato a salire su una macchina da rally come naviagatore: «*La passione l'ho sempre avuta, fin da bambino. Sono di Bellombra di Adria, in provincia di Rovigo, dove si correva il Rally del Pane*». Ad ammirare i traversi nella gara polesana, nata grazie al "maestro" Arnaldo Cavallari, è scoccata la scintilla. Rimasta a covare per anni sotto la cenere, senza mai spegnersi: «*Appena compiuti i 21 anni necessari per legge, ho preso la patente A senza limitazioni, per guidare la moto di grossa cilindrata. L'incidente è successo poco dopo, ero davvero giovanissimo*». Il 23 aprile del 2004 un botto tremendo, dal quale Michele è uscito dopo una ventina di giorni in rianimazione, con la gamba sinistra amputata, la lesione totale del plesso brachiale sinistro (che gli causa la totale immobilità del braccio sinistro), il bacino fratturato in tre parti e altre quattro vertebre rotte. Roba da far passare la voglia di motori a chiunque. E invece, proprio da quell'incidente, la vita ha preso un'altra direzione: «*Come dicevo, ho sempre amato le corse e le auto, sin da piccolo. Il mio sogno, comune a quello di tanti ragazzi, era quello di pilotare, di salire su una macchina da gara. I miei familiari però erano molto scettici, avevano paura. Come tutte le persone non appassionate, non riuscivano a capire, credevano che fosse una faccenda tutto sommato abbastanza inutile, pericolosa, nociva. Dopo l'incidente però anche loro hanno iniziato a cambiare atteggiamento*».

> LA PASSIONE PER I RALLY L'HO SEMPRE AVUTA ANCHE PRIMA DELL'INCIDENTE CHE MI HA COSTRETTO SU UNA SEDIA A ROTELLE
>
> MICHELE VISENTIN

- In che modo?

«Fondamentalmente volevano che potessi trovare la mia strada, che fossi felice, così anche loro hanno iniziato a spronarmi e ad appoggiarmi in questa mia passione».

- A sentir la prima parte della storia, la prima domanda che viene in mente non può che riguardare la paura. Dopo quello che ti è successo, dopo quello che hai vissuto, hai sviluppato un rapporto diverso con essa? Brutalmente, dopo un'esperienza del genere, non hai timore che ti possa ricapitare qualcosa di così doloroso?

«Sinceramente non ne ho mai avuta e mai dopo l'incidente. Quello che davvero mi ha tenuto in vita è stata la passione per i motori, la volontà di





UN SOGNO CHE SI AVVERA

Gabriele Sarto in azione al Valpantena con una Bmw di Carenini: al suo fianco l'amico Michele Visentin. È un sogno che si avvera

far parte di questo sport in qualche modo. A me un motore tirato al massimo fa godere sempre, fosse anche quello di un decespugliatore accelerato. No, paura no, tanto che da passeggero sono tornato poi in moto con amici a 250 e passa all'ora. Potessi, una moto tornerei pure a guidarla io».

- Invece sei ripartito dal kart, punto di inizio per molti...

«Ho comprato un paio di kart allestiti appositamente per le mie esigenze, uno dei quali era ex Zanardi. Era il 2006 e per un po' – dopo qualche problema tecnico iniziale – mi sono anche parecchio divertito. Andavo a girare con amici a Pomposa e Migliarino, ho fatto pure qualche garetta amatoriale portando a casa anche qualche bel risultato, davanti a ragazzi normodotati. A quel punto anche mio padre ha iniziato ad appassionarsi, ha capito che non era poi così pericoloso e mi ha lasciato carta bianca».

- Poco dopo sei anche salito su una monoposto. Cosa hai provato?

«Esatto, ho girato ad Adria con una delle prime Formula Predator. Me ne avevano parlato, così ho contattato Corrado Cusi (ideatore della Predator, ndr) per capire se si potesse provarla. Mi ha spiegato che, con il motore motociclistico, avendo un po' di orecchio si poteva usare il cambio anche senza frizione, anche se non sarebbe comunque stato facile guidare una macchina con i comandi normali senza una gamba e con un solo braccio funzionante. Invece sono riuscito a cavarmela benissimo, ho fatto qualche bel tempo e chi mi osservava è rimasto a bocca aperta, anche se poi per varie ragioni l'esperienza non ha avuto un seguito. Ma tanto io sentivo di volere i rally, più di ogni altra cosa».

- Eppure sono passati ancora diversi anni, prima di riuscirci...

«Per un po' la voglia di correre è andata in secondo piano, nel 2009 e nel 2011 sono nati i miei due figli che hanno avuto la precedenza, anche se qualche gara sono comunque andato a vederla. Ho ricominciato a pensarci seriamente nel 2018, quando Gabriele Sarto e Andrea Dainese mi hanno incoraggiato a riprovarci, facendo pure una scommessa: se fossi riuscito a prendere la licenza avrei fatto la mia prima gara proprio con Sarto».

- La storia dice che la scommessa è stata vinta, dato che proprio al Valpantena hai debuttato leggendo le note a Gabriele su una Bmw M3 di Carenini...

«Sì, ma arrivarci non è stato affatto semplice: ho iniziato a frequentare la scuderia Monselice Corse, che si è interessata al mio caso e ha provato ad aiutarmi. All'inizio però ho ricevuto tanti no e diverse porte in faccia, finché un giorno ho conosciuto Daniele Fiorin e Roberto Segato che mi hanno messo in contatto con Veruschka Perazzi, attraverso cui sono giunto alla Fisaps (Federazione Italiana automobilismo Patenti Speciali, ndr). Nessun medico voleva rilasciarmi l'abilitazione, ci sono riuscito grazie a una clinica di Padova che rilascia certificati para olimpici. Passati il test psicologico e neurologico, quando finalmente ho avuto l'idoneità fisica vera e propria ammetto di aver pianto di gioia».

- Per correre non era ancora abbastanza...

«Credevo di essere a posto ma non era così: nelle



mie condizioni, per poter correre, devo essere in grado di dimostrare di poter scendere dall'auto entro 14 secondi. Con una gamba sola e con la forza di un solo braccio non è per niente facile. La prima prova l'ho fatta grazie alla disponibilità della Delta Rally e sono riuscito a saltar fuori dalla Skoda R5 in 9". Non male, no? Il test vero e proprio l'ho poi fatto a fine luglio, osservato dall'ingegnere della Fisaps, su una 208 R2, da cui sono uscito in 11"2. Passato quello ho avuto finalmente in mano la mia benedetta licenza CH da navigatore, grazie a cui ho letto le note a Gabriele sulla M3».

- E adesso?

«Adesso stiamo già pensando alla prossima stagione, di certo correremo insieme all'Adria Rally Show, il 15 e 16 febbraio, con una Renault Clio A7. Purtroppo – lo vogliono le regole – dovrò ripetere di nuovo il test di uscita, perché devo rifarlo ogni volta che corro con una nuova vettura. È una norma abbastanza assurda, perché se ho già dimostrato di poter uscire da una R2 e a maggior ragione da una R5, che hanno un roll-bar molto più complicato, questo dovrebbe bastare. Spero che venga cambiata, perché in ogni test deve giustamente essere presente un ingegnere a certificare - e ringrazio Claudio Tomei della Fisaps che mi ha davvero aiutato molto - ma mi costa circa 500 euro ogni volta e non è poco, però nel frattempo mi adeguo e sono stra felice di salire ancora in macchina. Poi, visto che Rally Italia Talent avrà una vettura allestita appositamente anche per le persone con disabilità motorie, sicuramente parteciperò».

OLTRE OGNI DISABILITÀ

Sopra ancora Sarto e Visentin in azione al Valpantena. Sopra a destra Francesco Cozzula



LA FIA HA BLOCCATO LA SUA RICHIESTA

FRANCESCO COZZULA ATTENDE ANCORA

Francesco Cozzula attende ancora. Il navigatore sardo non corre dal 2016 perché le regole richiedono la patente. Quasi settanta gare all'attivo col quaderno delle note tra le mani. L'ultima volta il Prealpi Master Show del 2016, con la Peugeot 208 R2 e Giuseppe Barbati. Da allora però Francesco Cozzula, il navigatore sardo classe 1979, non ha più potuto suo malgrado salire su una vettura da rally. Ostacolo al momento insormontabile è la normativa Fia, che impone – per staccare la licenza (anche di categoria H, quella che viene rilasciata alle persone portatrici di disabilità – il possesso della patente di guida. Patente che Francesco, essendo ipovedente, non ha mai avuto e mai potrà avere. *«Le regole della Fia hanno sempre richiesto la patente* – spiega Cozzula – *ma nonostante questo io ho regolarmente ottenuto la licenza Internazionale dal 2009 al 2013. Poi però in Fia hanno bloccato la mia richiesta e da allora sono cominciati i problemi. Ho potuto continuare a correre a livello nazionale fino al 2016, quando poi anche la Federazione Italiana ha recepito interamente la norma internazionale e per me non c'è più stata la possibilità di rinnovare la licenza».* La normativa attuale, per il rilascio della licenza navigatore H, richiede la certificazione di idoneità agonistica, il parere della Fisaps per i navigatori con disabilità motorie, la prova di estricazione, il parere del Gruppo di Lavoro Medico Aci e appunto la patente di guida, che fino a tutto il 2016 non era richiesta. *«Ho sentito dire* – prosegue Cozzula – *che la patente è necessaria per portare il pilota fuori dalla prova speciale in caso di emergenza, ma non è così perché nessun navigatore lo farebbe visto che la procedura corretta è quella di allertare i soccorsi. Sto battagliando per poter avere la licenza».* Dopo aver iniziato con una battaglia frontale, ora Cozzula ha intrapreso la via del dialogo: *«Ho incontrato ad aprile la Federazione, mi hanno detto che avrebbero portato il mio caso in Commissione Disabilità Fia, anche se la Commissione a me aveva in precedenza detto di occuparsi solo dei casi di disabilità motoria.*



Al tempo stesso il presidente dell'Aci Provinciale di Sassari, Giulio Pes di San Vittorio sta seguendo la questione per sottoporla direttamente alla Federazione Internazionale. Speriamo di ottenere una deroga specifica per il mio caso».

CON UNA VETTURA DEDICATA

E RALLY ITALIA TALENT APRE AI DISABILI

Rally Italia Talent di barriere non ne ha mai avute: in tutte le passate edizioni dell'iniziativa fortissimamente voluta da Renzo Magnani era prevista l'iscrizione gratuita per aspiranti piloti diversamente abili, che però dovevano accedere alle selezioni con le proprie vetture dotate di comandi speciali. L'edizione 2020, la settima, avrà però una novità importante, perché a partire dalla seconda selezione, in programma sul circuito di Siena dal 17 al 19 gennaio, sarà disponibile una vettura dedicata, grazie alla partnership con la Handytech di Moncalvo di Asti, azienda specializzata negli allestimenti per la guida per diversamente abili, con cui gli iscritti con paraplegia agli arti inferiori potranno disputare le prove. Un simulatore, con lo stesso allestimento, sarà invece reso disponibile grazie alla Hap Simulator.D fin dal primo appuntamento, a Cremona dal 10 al 12 gennaio. Non è tutto, perché è allo studio anche l'allestimento di una vettura da gara oltre a un corso rally specifico.

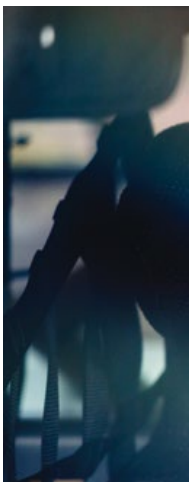
> SPERIAMO DI OTTENERE UNA REGOLA SPECIFICA PER IL MIO CASO
>
> FRANCESCO COZZULA

Rally Italia Talent di barriere non ne ha mai avute: in tutte le passate edizioni dell'iniziativa fortissimamente voluta da Renzo Magnani era prevista l'iscrizione gratuita per aspiranti piloti diversamente abili, che però dovevano accedere alle selezioni con le proprie vetture dotate di comandi speciali. L'edizione 2020, la settima, avrà però una novità importante, perché a partire dalla seconda selezione, in programma sul circuito di Siena dal 17 al 19 gennaio, sarà disponibile una vettura dedicata, grazie alla partnership con la Handytech di Moncalvo di Asti, azienda specializzata negli allestimenti per la guida per diversamente abili, con cui gli iscritti con paraplegia agli arti inferiori potranno disputare le prove. Un simulatore, con lo stesso allestimento, sarà invece reso disponibile grazie alla Hap Simulator.D fin dal primo appuntamento, a Cremona dal 10 al 12 gennaio. Non è tutto, perché è allo studio anche l'allestimento di una vettura da gara oltre a un corso rally specifico.





Jacques ci riprova



IL FIGLIO DI GILLES PROSEGUE L'AVVENTURA NELLA NASCAR WHELEN EURO SERIES DANDO VITA CON PATRICK LEMARIE A UNA PROPRIA SQUADRA, LA FEED RACING

di Dario Lucchese

Jacques Villeneuve riconferma il proprio impegno nella Nascar Whelen Euro Series e lo rafforza, fondando un proprio team. Il canadese ci ha preso gusto. Dopo avere debuttato lo scorso anno nel campionato continentale, è adesso intenzionato a riprovarci. Una seconda giovinezza, quella che sembra stia vivendo. Nel cui contesto si inserisce anche la partecipazione al Campionato Italiano Gran Turismo 2019 con la Ferrari numero 27 della Scuderia Baldini, che lo ha visto concludere settimo nella classifica generale dell'Endurance assieme a Giancarlo Fisichella, ottenendo un miglior secondo posto a Vallelunga. Assente a causa di un concomitante impegno proprio nella Nascar europea nel round conclusivo del Mugello, Villeneuve ha contribuito alla conquista del titolo di Stefano Gai, con il quale si è alternato al volante in tre dei quattro appuntamenti. Ma ritornando alla Nascar, il campione del mondo '97 di Formula 1 la scorsa stagione è salito in tre occasioni sul podio. Ed è anche partito due volte dalla pole: a Vernay e sul tracciato di Zolder (quasi un omaggio al padre). Jacques guiderà una delle due vetture schierate dalla Feed Racing, la squadra che ha fondato assieme a Patrick Lemarie. Il francese, pilota esperto che ha corso anche nella Champ Car e tra il '99 e 2002 è stato tester alla Bar F.1, salirà sulla seconda macchina. In pratica Villeneuve e Lemarie saranno ri-





vali in pista, a dispetto dell'amicizia che li lega da diversi anni e che li ha portati a creare anche una "academy". A questo proposito, il senso del loro progetto sarà proprio quello di affiancare a due top driver altrettanti piloti giovani. Del primo di questi si sa già il nome, che risponde al 17enne belga Simon Pilate, il quale dividerà l'abitacolo con Lemarie correndo nella Euronascar 2. Ma Villeneuve penserà anche a se stesso, visto che ha apertamente dichiarato di volere puntare al titolo. Nel 2019 doveva ancora smaltire un po' di ruggine e soprattutto prendere confidenza con un mondo nuovo. Lo ha fatto egregiamente, andando inoltre a punti otto volte, conquistando l'ottavo posto finale nella Elite 1, finendo in quattro occasioni tra i primi cinque e sette volte nella "top 10". All'appello gli manca intanto la prima vittoria, che sarà uno degli obiettivi fin dall'inizio della prossima stagione. La prima uscita ufficiale del team Feed Racing è stata già fissata per il mese di febbraio, sul circuito di Magny-Cours, lo stesso che ospita anche la academy di Villeneuve e Lemarie.

In tema di figli d'arte, va ricordato che a scrivere più recentemente il proprio nome nell'albo d'oro dell'Euronascar è stato il 22enne olandese Loris Hezemans, figlio di quel Toine che negli anni '60 e '70 mieteva successi nel Mondiale Sport e che vinse anche la 24 Ore di Daytona e la Targa Florio. La presenza di Jacques Villeneuve, arricchisce anche quest'anno lo schieramento della Nascar europea, che si articolerà su un calendario di sette appuntamenti. Una delle novità principali è il "debutto" di Vallelunga. L'autodromo romano ospiterà, nel weekend del 12 e 13 settembre, il quinto round della serie che si svolgerà sempre tutto in chiave "American style". A Vallelunga si disputerà inoltre il primo dei tre eventi playoff, che proseguiranno a Zolder (3/4 ottobre) e a Hockenheim, il primo fine settimana di ottobre sede della finalissima. La prima parte del campionato inizierà invece a Valencia il 25 e 26 aprile, per poi approdare a Brands Hatch (6/7 giugno), Most (21/21 giugno) e Venray (11/12 luglio). La Nascar Whelen Euro Series 2020 visiterà sette differenti paesi, segno dell'ottimo stato di salute in cui versa il campionato che fa capo a Jerome Galpin. ●

ORIZZONTI NASCAR IN SALSA EUROPEA

Per Jacques Villeneuve la carriera al volante di una vettura nella Euro Series della Nascar si presenta ancora stimolante e ricca di sfide. Stavolta all'interno di una struttura propria del tutto nuova, la Feed Racing



Pianezzola l'uomo ovunque

DA COACH DRIVER A TEAM MANAGER SENZA TRASCURARE L'APPROCCIO PISTARD O DA RALLISTA: SERGIO RESTA ECLETTICO, TRA ADDII E RITORNI

di Diego Fundarò

Rallista, pistard, coach driver, team manager: Sergio Pianezzola interpreta il motor sport in modo trasversale ed alla soglia dei 50 anni si è reinventato pilota e team manager, dopo una vita passata tra addii e ritorni. Essendo cresciuto a Bassano del Grappa in una famiglia di grandi appassionati, dal papà Franco rallista degli anni ruggenti, allo zio industriale (tra i fautori del successo dei cerchi O.Z.) al fratello maggiore Gilberto (ex Campione Italiano), Sergio ne ha inevitabilmente contratto il virus: "La mia carriera nei rally ha vissuto due fasi - racconta Sergio - Nella prima inseguivo la via del professionismo; dopo aver vinto il Trofeo Fiat 500 sono entrato in Scuderia Grifone ed ho corso con la Delta nel Trofeo Terra e nell'Europeo. Ma con l'addio della Lancia alle competizioni, la mia generazione è stata la prima a pagare dazio. Anche Navarra, Dallavilla ed altri italiani emergenti dai trofei Fiat sono stati bruciati. Prima chi ne usciva bene si ritrovava pronti programmi nei team satellite Lancia. Grifone puntò comunque su di me nell'europeo del 1994, ma la Delta era ferma con lo sviluppo al '91 rispetto a Ford e Toyota e le prestazioni ne risentirono. Ancora una stagione con la Nissan nell'Italiano e decisi di ritirarmi; mi resi conto che non sarei riuscito trasformare una passione in una professione".

- Dopo cinque anni dedicati al lavoro si è però riaccesa la fiamma...

«Nel 2000 il mio ex navigatore Dino Zanatta mi convinse a riprovarci e con Mauro Nocentini corsi l'ultima gara del Trofeo Terra ad Aviano: riesplose tutta la passione. Arrivammo terzi assoluti e primi in gruppo N, dopo dieci minuti al volante sembrava di non aver mai smesso. I cinque anni successivi li ho fatti nei trofei Mitsubishi, vincendo tre titoli in quattro anni. Diciamo che in serie B ho vinto tutto, mi è mancata la stagione piena in serie A,







DALLA DELTA ALLA ROSSA!
Che sia una Lancia Delta nei rally che furono o una Ferrari, a lato, Pianezzola, sotto, conferma tutta la sua versatilità, in pista e sui traversi

FUNDARÒ



cosa invece riuscita a mio fratello che in quel periodo correva con la Toyota del Grifone. Non avendo tale possibilità, a fine 2005 ho così chiuso definitivamente con i rally con qualche rimpianto, anche se il vero rammarico resta il non aver terminato gli studi universitari».

- Arrivando al presente, come è maturata l'idea della pista?

«Ho sempre continuato a lavorare nelle scuole di pilotaggio, con Caneva prima, poi con Tabaton. Nel 2000 iniziai con De Adamich, che segue tutti i programmi sportivi Ferrari e lì è nata l'amicizia con Andrea e Giacomo Piccini. A fine 2016 mi trovai così ad Abu Dhabi, con clienti che, per provare la 458 Gt3, si erano iscritti alle prove libere della 12 Ore del Golfo. Decisero poi di correre, ma servivano 3 piloti e loro erano 2...così salii in macchina. Erano Deborah Mayer e Claudio Schiavoni, coppia nella vita. Arrivammo terzi in categoria Am e decidemmo di fare qualcosa insieme la stagione successiva, quando come coach seguii Deborah nel Ferrari Challenge. A fine anno con Claudio e Andrea Piccini ripetemmo l'esperienza alla 12 Ore, stavolta con la 488, vincendo la categoria Pro-Am. Da lì a programmare la stagione in Michelin Le Mans Cup il passo fu breve. Grazie all'organizzazione del team Kessel ed al talento di Giacomo Piccini siamo riusciti a vincere gli ultimi due campionati, con tanto di diritto a correre la Elms e di invito alla 24 ore di Le Mans, che ho affrontato assieme a Schiavoni e Andrea Piccini: il coronamento di un sogno da bambino, una delle tre gare che con il Rally di Montecarlo e la Dakar ho sempre voluto correre. Il Monte l'ho fatto nel '94 da ufficiale Lancia con il Grifone, Le Mans quest'anno con Kessel, ora mi manca solo la Dakar...».

- Ti sei alternato tra Gte e Gt3, che richiedono guida diversa per via ad esempio dell'Abs, presente solo sulle Gt3. Come riesci a riadattarti da una all'altra all'interno degli stessi weekend di gare?

«Ho una guida istintiva, figlia delle radici rallistiche. Lungo una prova speciale trovavi tanti tipi di asfalto, il passaggio delle auto portava sporco, era sempre necessario un adattamento. Questo mi ha dato un vantaggio iniziale, che mi ha facilitato nel riuscire a prendere subito il controllo delle vetture. Poi è stato necessario un percorso formativo ed in questo i fratelli Piccini hanno avuto un ruolo fondamentale, trasmettendomi la loro esperienza nel setup della macchina. Inutile dire che con loro è nata una grande amicizia. Andrea è molto pragmatico e ama avere sempre tutto sotto controllo, Giacomo è un istintivo puro che arriva subito al limite. Nelle prestazioni si equivalgono, ma ci arrivano da strade diverse. Sembrano il Diavolo e l'Acqua Santa. Grazie a loro sono tornato a correre a 47 anni. Non che non fossi stato intimamente convinto di poterlo fare, ma da solo non ci avrei sicuramente riprovato».

- Hai vinto 11 volte su 23 gare corse, sei salito 15 volte sul podio e conquistato due 2 titoli. Risultati che hanno obbligato la Fia a elevare la tua categoria da Bronze a Silver. Alla soglia dei 50 anni hai fatto il percorso inverso ed anche questo è singolare...

«In effetti sono rimasto sorpreso e non me l'aspettavo, mi ha fatto piacere. Questo mi impedirà di correre ancora nella Michelin Le Mans Cup; mi concentrerò esclusivamente sulla Elms».

- Hai affrontato la 24 Ore di le Mans, quali ricordi ti resteranno sempre in mente?

«Il giorno prima delle prove sono andato a guardarmi tutte le macchine schierate per la foto ufficiale: mi è sembrato di tornare bambino, quando mi portavano ai Gran Premi. Poi la soddisfazione di avere chiuso due tripli stint, uno al tramonto e uno all'alba, che mi ha fatto rivivere i tempi dei rally, quando si correvano le speciali col buio. Infine l'ultimo turno in gara, quando prima di lasciare la macchina a Claudio, mi sono emozionato. In quel momento ho realizzato che davvero avevo corso a Le Mans. Indescrivibile e indimenticabile».

- Ora ci tornerete nel 2020, con le due Ferrari 488 Gte prima seguite Kessel che saranno gestite direttamente da Iron Lynx, il team con sede a Cesena che dirigi assieme a Andrea Piccini, Deborah Mayer e Claudio Schiavoni, prima compagni di abitacolo, poi amici e da due anni soci in affari. A che punto siete con la programmazione?

IN PISTA SFODERO UNA GUIDA MOLTO ISTINTIVA, PERALTRO FRUTTO DELLE RADICI RALLISTICHE
SERGIO PIANEZZOLA

«La nostra attività si occupa di corse, di driver accademy e di eventi collegati al motorsport. Abbiamo scelto l'immagine della lince, perché ci sembra un animale che racchiude molte caratteristiche tipiche del pilota: è reattivo e potente, ha equilibrio, è predatore ed ha una vista straordinaria. Ed il ferro da un'idea di solidità. Proseguiremo gli impegni sia in F4, dove in sinergia con Prema seguiamo Abu Dhabi Racing Team e stiamo trattando con alcuni partner per essere nuovamente presenti nell'italiano Gt. Schiereremo inoltre le Ferrari 488 nella Elms e nella Michelin Cup seguendole direttamente. Sarà il nostro programma di punta e ci stiamo strutturando per arrivare a circa 50 persone tra interni ed esterni. Per la 24 Ore contiamo che arrivi l'invito anche per le noste Iron Dames Manuela Gostner, Michelle Gatting e Rahel Frey, supportate dalla Fia con il progetto Woman in Motorsport; hanno avuto un ottimo 2019 e cercheranno di migliorare ancora il prossimo anno. Ci terrei a ringraziare tutto il team Kessel per fantastico supporto che ci hanno fornito, in particolare Dario Falcer e Valentino Ciminelli, capo macchina che mi hanno seguito in questi anni. Il loro alto livello qualitativo sarà uno stimolo in più per noi per cercare di dare il massimo. Sarà il nostro primo passo a livelli internazionali e sono felice di avere con noi anche Giacomo, che da inizio novembre ci ha raggiunto in quello che ci auguriamo sia solo l'inizio di una magnifica avventura».



Girasole a tutto campo

HA VINTO IL 2° TRICOLORE DI FILA NEL TCR ITALY CON SALVATORE TAVANO, FIRMANDO L'UNO-DUE CON MATTEO GRECO, PRIMO DELLA UNDER 25. SUCCESSO ANCHE NEL TROFEO DSG CON ERIC SCALVINI. E NEL TCR DSG ENDURANCE CON L'EQUIPAGGIO DI GIOVANNI E ALESSANDRO ALTOÈ

di Fiammetta La Guidara

Nel 2019 la Scuderia del Girasole, ha vinto tutto quello che c'era da vincere. A cominciare dal TCR Italy, dove la compagine guidata da Tarcisio Bernasconi si è aggiudicata il titolo per il 2° anno di fila con Salvatore Tavano, e portando a casa il tricolore con un round di anticipo al volante della Cupra. Con una serie di vittorie di classe Eric Scalvini ha chiuso i giochi per la corsa al Trofeo DSG, mettendo il titolo in cassaforte. Nella gara conclusiva di Monza, poi, il loro compagno di squadra Matteo Greco ha conquistato il secondo posto assoluto e la vittoria nel Trofeo Under 25 con la Cupra sequenziale. Ma non solo: la Scuderia del Girasole ha trionfato anche nel campionato TCR DSG Endurance, dove ha schierato sei macchine e dodici piloti con il coordinamento di Salvatore Tavano: due Audi, due Cupra e due Volkswagen. E anche qui il team varesino ha messo il sigillo, vincendo il tricolore con la Cupra di Giovanni e Alessandro Altoè.

Per gli amanti delle statistiche, la Scuderia del Girasole nasce alla fine degli anni Novanta, fondata da Tarcisio Bernasconi, e si occupa della gestione tec-





È stato un 2019 contrassegnato da molte gioie per la Scuderia del Girasole all'interno dei week end AciSport

nica della Volkswagen Lupo Cup, per poi seguire la Fun Cup anche a livello organizzativo.
Nel 2005 la Scuderia, che ha la sua sede a Vergiate, nel varesino, inizia la collaborazione con Seat Italia e da allora gestisce le attività del motorsport, gli eventi e i test drive per conto della filiale italiana. Con i colori di Seat ha conquistato sette titoli italiani, dei quali gli ultimi tre con il marchio Cupra.
«Sono molto felice ed orgoglioso di essere al timone di questa fantastica squadra: il nostro lavoro è fatto di tanti sacrifici, ma abbiamo una grande passione e questo ci permette di superare tutto», racconta Tarcisio Bernasconi, che ha iniziato la sua carriera come pilota: nel 1990 è salito sulla Golf GT, per poi proseguire a correre con il marchio Seat dando inizio già allora al sodalizio con il Gruppo Volkswagen. *«A volte le giornate in pista sono interminabili ma l'entusiasmo che ci dà il motorsport non è paragonabile a niente»*, conclude Tarcisio Bernasconi.
Per capire la chiave del successo della Scuderia del Girasole, abbiamo chiesto il pensiero ad alcuni piloti che ne hanno vestito i colori quest'anno.

IL PUNTO DI FORZA DELLA SCUDERIA DEL GIRASOLE PARTE DA TARCISIO, CHE LA DIRIGE E CULMINA IN UN GRUPPO DI RAGAZZI
SALVATORE TAVANO

La parola ai piloti

«Il punto di forza della Scuderia del Girasole parte da Tarcisio, che la dirige e culmina in un gruppo di ragazzi, professionisti molto affiatati tra loro e che hanno raggiunto un equilibrio consolidato. Ciò gli permette di superare i momenti difficili e di tensione che nel nostro lavoro si susseguono - analizza Salvatore Tavano, campione TCR Italy per la seconda volta consecutiva - *Un altro punto che la contraddistingue, secondo me, sta nel fatto che sa porsi nei confronti di diversi tipi di piloti: può gestire il pilota professionista ma sa anche trasferire dati e nozioni al giovane alle prime esperienze e ha il modo corretto di porsi nei confronti dei gentlemen, che viene in pista per divertirsi. Non è facile trovare queste qualità nella stessa struttura. Infine, è importante la capacità di lavorare sotto pressione, che quest'anno è stata elevata, dovendo difendere il titolo, e ciascuno si è sentito 'obbligato' a ottenere un risultato. Una situazione non facile, ma dalla quale siamo usciti vincenti»*.
«Ormai è il quarto anno che corro con la squadra di Tarcisio e credo che il suo punto di forza sia il rapporto umano che sa creare, che permette ad un pilota di dare il meglio - spiega Matteo Greco, vicecampione del TCR Italy e vincitore Trofeo Under 25 - *È un bel mix tra fattore umano e competenze, visto che sono due anni che vinciamo il campionato. Nella squadra mi sento parte integrante: ho iniziato con loro, ho un ottimo feeling con tutti. Quando vai in pista devi essere tranquillo, devi sapere che ci sono persone che ti aiutano a dare il massimo. È molto utile anche quando Tarcisio ci prende e ci fa lavaggio del cervello, come una volta a Imola, quando io Salvatore abbiamo rischiato di toccarci in gara. Ci ha detto che non ci siamo presi per un centimetro e che se fosse successo non avremmo dovuto ripresentarci al box. I cazziatoni ti fanno crescere»*.
«Siamo partiti per fare una stagione di transizione e invece è saltato fuori un titolo e abbiamo dimostrato di essere competitivi anche contro le TCR con il cambio sequenziale - commenta Eric Scalvini , vincitore del Trofeo DSG nel TCR Italy - *Cosa mi piace di più? Lo spirito all'interno della squadra, un legame quasi familiare, perché quando c'è da lavorare si procede a testa bassa, e se c'è un momento di difficoltà si procede sempre in velocità per trovare la soluzione, ma poi c'è il tempo per scherzare tutti insieme»*.
«È stato tutto perfetto, mi è piaciuto soprattutto il feeling che si è creato con tutti, e in particolare con il mio capomeccanico e con l'ingegnere. Non abbiamo sbagliato niente e il risultato è arrivato – spiega



Giovanni Altoè, campione italiano TCR DSG Endurance – *In particolare, al Mugello all'ultima gara, quando si è rotta la sospensione in qualifica i ragazzi hanno rimesso a posto la macchina in due ore ed è stata perfetta. La passione si percepiva nella frenesia del lavoro, ci tenevano quasi più loro che me».*

«Iniziare la carriera automobilistica con un team professionale mi è stato di grande aiuto. Fin da subito la Scuderia del Girasole si è rivelata a parer mio il team più professionale del paddock, dall'organizzazione alla gestione del personale - spiega Alessandro Altoè, campione italiano TCR DSG Endurance - *Quest'anno nel nostro campionato dovevano badare a sei macchine: riuscire a farlo in modo professionale con tutti è difficile, e questo è stato fantastico. Mi sono trovato benissimo con gli ingegneri e i meccanici, ma anche con Salvatore e con Tarcisio, che ci hanno supportato tanto facendo riunione appena dopo le prove libere, le qualifiche e le gare».*

«Il campionato non è andato come avevamo prospettato, ma per eventi esterni, non per colpa del team, dove mi sono trovato benissimo con tutti - sostiene Cosimo Barberini, protagonista del campionato italiano TCR DSG Endurance - *È stato il mio primo anno con loro, ma si è creato subito un rapporto professionale, e anche di amicizia e di simpatia con tutti. Nei weekend di gara mi sentivo in famiglia e mi sono piaciute molto anche le feste nel paddock il sabato sera».*

«È stata la mia stagione migliore. Con la Scuderia del Girasole ormai ho un rapporto di amicizia, li conosco da anni - racconta Carlotta Fedeli, più volte



UN'ALTRA STAGIONE DI SUCCESSO

Con la Cupra, Salvatore Tavano è andato a segno per la seconda volta consecutiva nel TCR Italy. Il siciliano si è imposto davanti al compagnodi squadra Matteo Greco che si è imposto nell'Under 25

sul podio nel campionato italiano TCR DSG Endurance - *Devo ringraziare il team perché mi ha messo in equipaggio con Cosimo Barberini: io all'inizio ero un po' titubante, invece si è rivelata la cosa giusta, perché è un pilota veramente veloce».*

«La Scuderia del Girasole è come una famiglia. Anche se siamo a livelli alti, e la professionalità in pista è sempre elevata, si riescono a vivere dei momenti dove si scioglie la tensione e questo ti aiuta nel weekend. Ti senti al posto giusto nel momento giusto - puntualizza Sandro Pelatti , anche lui protagonista nel campionato italiano TCR DSG Endurance e vincitore della scorsa 24 Ore di Adria - *Da*





pilota, posso dire che essere accanto a persone come Salvatore Tavano e Matteo Greco e tutti quelli che sono stati sotto la nostra tenda, mi ha dato un'ulteriore maturazione a 52 anni. Ho imparato di più quest'anno che in tutte le altre stagioni. Si è creato l'ambiente giusto dove un imprenditore come me che viene in pista per divertirsi esprime valori che non pensava di avere».

«Ho avuto i migliori meccanici con cui abbia lavorato, che mi hanno seguito dal primo all'ultimo giorno, e mi sono trovato anche bene con l'Audi che non avevo mai guidato - spiega Gabriele Volpato, che ha corso nel campionato italiano TCR DSG Endurance con Pelatti - *Non abbiamo mai avuto nessun problema tecnico. E poi mi è piaciuto molto il fatto di aver corso nel team con l'immagine più curata del campionato».*

«Avevo già corso con la Scuderia del Girasole nel 2018 e trovo che tutti siano sempre molto competenti - sottolinea Raffaele Gurrieri, quinto nel campionato italiano TCR DSG Endurance - *Quest'anno in particolare sono piaciuti il clima di festa, la partecipazione alle parate, ma anche la nuova esperienza della gara di endurance. Nelle ultime gare, in equipaggio con Eric Scalvini, ho capito meglio la macchina e siamo arrivati anche al podio». «La Scuderia del Girasole è un team di amici: è una seconda famiglia, perché tutti i weekend di gara si vivono insieme, e si condividono anche le emozioni della gara. Mi piace anche la grande professionalità di tutti, meccanici e ingegneri* - racconta Nicola Guida, imprenditore romano - *Ho corso sempre e solo con loro, ci sono arrivato tre anni fa, grazie a Jimmy Ghione che mi ha presentato Tarcisio. Quest'anno ho corso con Dindo Capello a Monza, dove abbiamo colto un secondo posto, cosa che non capita a tutti, a fine stagione ho vinto la classe DSG nel TCR Italy, sempre a Monza, mentre lo scorso anno abbiamo conquistato la 24 Ore di Adria. Risultati impensabili per chi ha iniziato a correre tre anni fa come me».*

«Per me è stata un'avventura entusiasmante: il primo anno di gare in circuito a 54 anni: un sogno realizzato - dice Alberto Tapparo - Ho partecipato ad un campionato importante, con vetture performanti e anche impegnative per un neofita come me. Alla prima gara a Monza mi chiedevo 'cosa faccio qui?' Ma la squadra mi ha creato un bellissimo ambiente intorno e ho continuato con entusiasmo e l'umiltà di imparare. Se Tarcisio non avesse creduto in me, non avrei mai iniziato a correre».





Lovely

OGNI GRANDE CASA VANTA UN PILOTA PRIVATO CAPACE DI SEGNARE MOMENTI MAGICI. LA LOTUS DI COLIN CHAPMAN HA NELLO STATUNITENSE PETE LOVELY UN GENTLEMAN DRIVER PROTAGONISTA DI VICENDE DA URLO CON ALCUNE DELLE VETTURE PIÙ MITICHE DEL MARCHIO INGLESE, DALLA ELEVEN FINO ALLE F.1 DI BEN TRE DECADI. PREPARATEVI A STUPIRVI, SCOPRENDO I SEGRETI DEL CONCESSIONARIO VW PIÙ VELOCE DEL MONDO

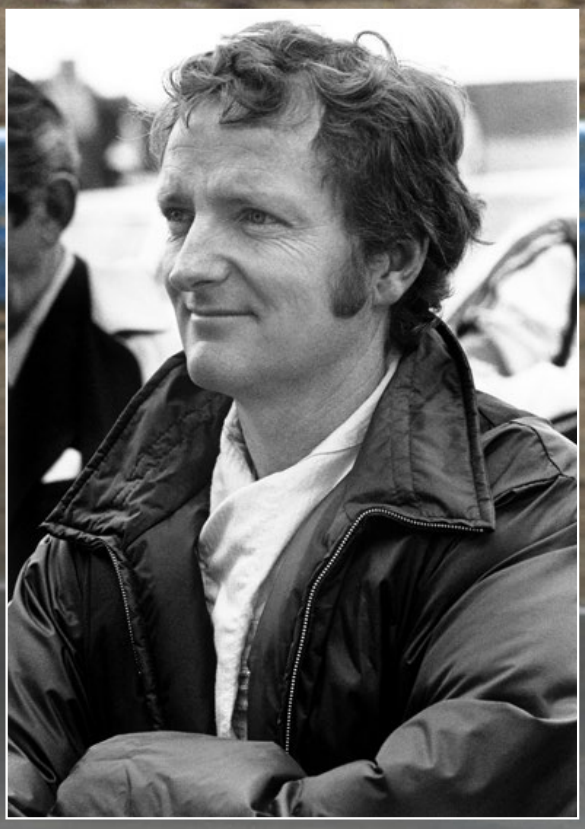


A VOLTE PARTI PER FARE IL PILOTA DILETTANTE & CLIENTE E QUASI SENZA VOLERLO NON SOLO DIVENTI UNA TANTUM UN CONDUTTORE UFFICIALE, MA FINISCI COL RAPPRESENTARE NEI DECENNI UN PUNTO DI RIFERIMENTO IMPORTANTE E ADDIRITTURA UN SALVATORE DI TESORI. È QUESTO L'INCREDIBILE DESTINO DI PETE LOVELY CON LA LOTUS IN F.1 E NON SOLO. UNA STORIA A OGGI MAI RACCONTATA!

days

di Mario Donnini

Poi ti imbatti nella storia di Pete Lovely e capisci che il mondo delle corse è un mare magnum di faccende meravigliose, al quale contribuiscono anche piccoli marinai dotati di gran coraggio e intraprendenza infinita. Lovely nasce a Livingston, nel Montana, l'11 aprile 1926 e rappresenta da subito il classico gentleman driver che corre nel weekend con quanto guadagna lavorando duramente in settimana. La sua attività in realtà è a Seattle e vende Volkswagen, mentre la domenica gareggia preferibilmente nel sud della California, nel giro dei tracciati stradali siglati Scca, ossia tra i dilettanti, tutt'al più semipro', che corrono all'europea evitando come la peste le filosofie agonistiche stile Nascar o monoposto per paved oval.



PETE, IL GENTLEMAN AMANTE DELLE LOTUS
Sopra, Pete Lovely, a lato, in azione a fine 1971 nella trasferta nordamericana della F.1 con una Lotus 69 di F.2 alla quale è stato trapiantato un motore Ford Cosworth Dfv di 3000 cc

LAT

No, no, Lovely è uno da garette cattive a Pebble Beach o a Palm Springs, dal 1953 in poi, con vetture tipo Giaur, Porsche 356, Vw Special, Austin-Healey 100, Alfa Romeo, Cooper Ferrari 166 MM, Maserati 150S e Porsche 550. Pete Lovely, in altre parole, corre non poco, circa 20-25 weekend all'anno e per farlo è pronto a spendere. Tanto che nel 1955 su Cooper-Porsche diviene Campione Sport nella Scca e con una Ferrari 500TR due anni dopo è il vincitore della prima gara disputata a Laguna Seca. Ma questo è niente, perché è dal 1958 che gli cambiano carriera e la vita, visto che inizia la storia d'amore con la Lotus.

Un privato che parte da ufficiale

Pete Lovely sarebbe uno dei primi clienti paganti di Colin Chapman, tanto che acquista sia un esemplare della mitica Eleven che un'ipercarenata Lotus 15 Sport. E qui cominciano le cose strane, perché, quando va per fare acquisti in Inghilterra, Lovely si ritrova il boss Chapman con un posto libero per la 24 Ore di Le Mans, causa la defezione di un pilota ufficiale. Così la sua storia con la Lotus stessa inizia incarnando il sogno di qualsiasi gentleman driver: col patron del tuo marchio preferito che ti chiede - e per favore! - di correre nella squadra ufficiale. Ed è così che Lovely, a 32 anni, entra a far parte per caso della formazione Lotus per la 24 Ore.

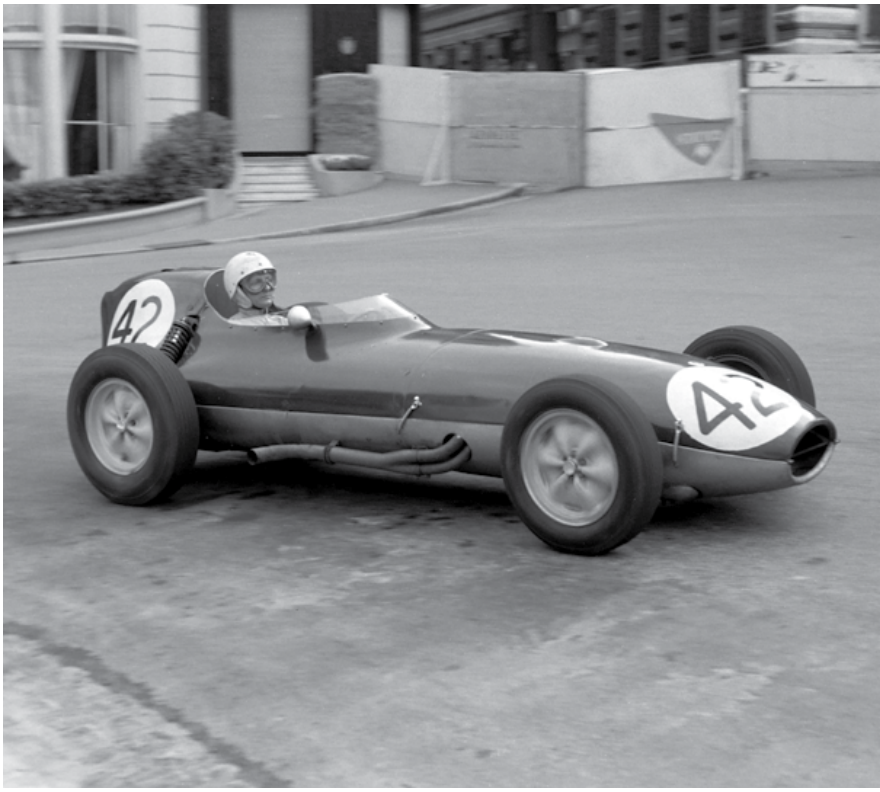
Nel 1959 il debutto in F.1

Le cose succedono in fretta, in quegli anni, e nel 1959 Chapman gli mette a disposizione una Lotus 16 a motore Climax per due gare di F.1: l'international Trophy di Silverstone, non valido per il mondiale, e il prestigioso Gp di Monaco, nel weekend successivo. È la realizzazione di un grande sogno. E attenzione, perché a Silverstone in qualifica, su 24 partecipanti, l'ex ragazzo del Montana stacca uno stupefacente settimo tempo, rifilando un secondo al giro al compagno di squadra, mister Graham Hill. In gara problemi tecnici lo relegano in 14esima posizione, ma questo è niente rispetto alla sfortuna nel Gp di Monaco, perché il transporter che porta la sua Lotus arriva tardi e Lovely è costretto a girare poco su una pista che proprio non conosce, con soli 16 posti a disposizione per 24 iscritti. Pete alla fine è solo 22esimo, beccando quattro secondi al giro dal compagno Graham Hill, qualificatosi nelle retrovie. Addio gara, quindi.
Alla 24 Ore di Le Mans sarebbe iscritto con quello che diverrebbe l'equipaggio più pittoresco nella storia della maratona: lui, Colin Chapman, Graham Hill e Innes Ireland, ma all'ultimo momento c'è il forfait. Peccato. Da lì in poi, gli resta una vita da mediano. Pilota privato pagante ma appassionatamente ripagato da esperienze bellissime.

Il più grande specialista con le Lotus negli Usa

Tanto per cominciare, nel 1960 Lovely si cava la voglia di debuttare nel mondiale di F.1 vero e proprio, prendendo parte al Gp Usa a Riverside, al volante di una Cooper T45 a motore Ferrari 4 cilindri, giungendo 11esimo. E da lì prosegue l'intensa carriera da privato dilettante ma non troppo, infilando un'incredibile serie di gare e continuando a pre-









ferire le Lotus a tutte le altre vetture da corsa. La 15, la Elite, la Eleven, la 17, la 18, la 19, la 23 e la Ford Cortina Lotus, tanto per intenderci, tornando con quest'ultima fugacemente ad avere la qualifica di ufficiale.

La vida loca: Pete compra una 49 di F.1!

Gli anni passano, i favolosi Sixties stanno finendo e Pete Lovely, a forza di vendere Vw, diventa businessman non ricco-ricco, ma per niente messo male. Tanto che a 43 anni suonati, quando ormai le presenze in pista sembrano implacabilmente diradarsi, viene assalito da un sussulto, decidendo di cavarsi da quasi-vecchio (come piota, eh) il sogno che aveva da giovane: partecipare a una stagione europea di Gp con una fiammante Lotus di F.1. Così contatta l'amico Chapman che gli cede la 49 telaio 11, sigliata appunto R11, utilizzata da Mario Andretti il giorno 1 marzo 1969 nel Gp del Sudafrica e poi destinata a far da muletto.

Lovely nel mondiale con la Lotus 49 R11

Tra il dire e il fare di solito c'è di mezzo il mare, ma, quando in ballo c'è uno tignoso e puro come Pete Lovely, i sogni son desideri che diventano presto realtà. Il 16 marzo 1969 la preziosa Lotus 49 R11 è utilizzata dall'ultraquarantenne gentleman nativo del Montana nella Race of Champions di Brands Hatch, con un dignitoso 6° posto finale. Un ritiro nell'International Trophy di Silverstone, quindi un altro 6° posto in Formula Libre a Riverside e Pete capisce che non ha ancora la macchina in mano e così evita la stagione europea F.1 e si concentra su garette club negli Usa, dove la sua Lotus da Gran Premio fa un figurone in posti come Sears, Point, Brainerd e a Seattle, dove è 2° nella Scca National. Prende quindi parte alla trasferta americana del campionato mondiale di F.1, con un 7° posto in Canada, un ritiro negli Stati Uniti e un 9° posto in Messico. Via, poteva andare peggio.

QUEI MAGIC MOMENT NELLA CARRIERA DI PETE

Sopra, Lovely con la Lotus 49 nel Gp del Messico 1969, inseguito dalla Brm di George Eaton. A destra, Pete al debutto su Cooper-Ferrari nel Gp Usa 1960, qui superato dal grande Jim Clark su Lotus. Al centro, lo stesso Lovely su Lotus 16-Climax, non qualificato nel Gp di Monaco 1959 al suo primo tentativo nei Gp di F.1.

Quel coraggioso 1970 da privato nel mondiale F.1

La stagione 1970 resta tra le più epiche, intense e pericolose nela storia della F.1 e l'ormai 44enne Lovely ci si butta a pesce con la gloriosa 49. Si ritira nella Corsa dei Campioni per incidente, è 13esimo nell'International trophy, quindi manca la qualificazione nei Gp di Olanda e Francia, mentre arriva al traguardo in Gran Bretagna ma non viene classificato. E il tutto termina con un'altra mancata qualificazione, nel Gp Usa al Glen. Peccato, ma almeno ci ha provato. Della serie, nessun rimpianto.

L'idea pazza con la Lotus 69 trapiantata

Lovely nel 1971 è iscritto al Questor Gp a Ontario - gara non valida per il mondiale di F.1 che verrà vinta



da Mario Andretti su Ferrari - anche se ha problemi che gli impediscono ancora una volta di partire. Basta. Usa la vecchia 49 R11a Laguna Seca in una gara club e da lì in poi la destina alle corse storiche, praticamente fino all'inizio del terzo millennio.
Ma il colpo di scena che ha in serbo in F.1 non è piccolo e lo vede ancora una volta alle prese con una Lotus, stavolta una 69 di F.2, nella quale Pete fa innestare un motore Dfv 3.0 di F.1 per la trasferta del mondiale in Canada e Usa. Il telaio è il numero 5 già usato in formula cadetta da John Miles, Graham Hill ed Eugenio Baturone nel 1970 e nello stesso 1971 da Wilson Fittipaldi. Ovvio, il risultato dell'ibrido è appena decente e la macchina già fa tanto a stare insieme. Con la cosiddetta Lotus 69 Special Lovely risulta non classificato in Canada ed è 21esimo nel Gp Usa, al Glen, chiudendo a 45 anni la carriera F.1. Divenendo poi - e per tre decenni abbondanti! - pilota di veteran e restauratore di vecchie vetture da corsa, le ex Gp su tutte, oltre a schierare nella Can-Am di inizio Anni '80 una gloriosa Williams Fw07 di F.1 per Gary Gove.

Il colpo di scena con la Lotus 49 R2

Ma il bello deve ancora venire. Passano i decenni e tra i cultori delle auto storiche s'infittisce il mistero per la scomparsa della monoposto Lotus 49 R2, ossia quella che con Clark si aggiudica il Gp d'Olanda 1967, dando il via all'epopea del motore Cosworth Dfv. Semplicemente, a un certo punto, d'essa si perdono le tracce e, non essendo più in vita lo stesso Chapman, dal 1982 non è facile risalire al percorso, peraltro non sempre tracciato e tracciabile, dei singoli telai. Fino a che, dopo un intenso confronto tra studiosi, tecnici e meccanici superstiti, emergerebbe una sorprendente verità tendenziale.
A fine 1968 quella gloriosa Lotus che aveva corso anche in versione Tasmania con un Cosworth 2.5 litri per essere ceduta a Rob Walker e quindi ripresa dalla Casa per il 1968, guidata da Jackie Oliver e dal messicano Moiesis Solana a fine stagione, era stata sottoposta a una serie di modifiche telaistiche e aggiornamenti alle sospensioni tali da dar vita a un rebadge della scocca. Alla quale era stata asportata la preziosa targhetta, apponendone una nuova di zecca, neosigliata 49 R11!
In altre parole, la Lotus perduta, una tra le più importanti tra le monoposto nella storia della Casa e anche nell'epopea della F.1, è proprio quella conservata amorevolmente da mezzo secolo nei locali del Pete Lovely Motorsport.
Pete Lovely si spegne il 15 maggio 2011, ormai 85enne. Non prima d'essersi tolto la soddisfazione d'essere riconosciuto tra i più importanti testimoni e custodi dell'heritage Lotus, il marchio che ha più amato e col quale, nei decenni, ha raggiunto tutti i suoi sogni più belli. ●

LA FATIDICA LOTUS RITENUTA PERDUTA
Sopra, la Lotus 49 con cui Lovely corre a singhiozzo nelle stagioni 1969 e 1970 nel mondiale di F.1 (e non solo) è la gloriosa R2 ex Clark, risiglata R11! Sotto, Pete in azione su Lotus 69 in F.1, nel 1971



Yulla e Saida Habibi, una coppia d'assi!

LA MODELLA E LA CANTANTE SI SONO INCONTRATE SUL PALCO DELLA FINALE DI MISS GRAND PRIX 2019



Yulla alla ribalta con il nuovo singolo "Modela"

Da metà novembre le principali emittenti radiofoniche italiane trasmettono "**Modela**", l'ultimo singolo dell'eclettica cantante emiliana **Yulla**, considerata dai critici la regina del reggaeton italiano. "Modela" è un titolo quanto mai azzeccato per un'artista che spesso ha incrociato sul suo cammino il mondo della moda e della bellezza. Yulla si è esibita sul palco della finalissima nazionale di **Miss Grand Prix** che ha incoronato nuova regina del binomio bellezza-motori la splendida **Saida Habibi**. Promosso dalla **Claudio Marastoni Communication**, il concorso è unico nel suo genere nell'abbinare il mondo del fashion con quello sportivo. Saida Habibi, dopo la conquista della corona, è stata protagonista all'Eicma 2019, il salone



Saida Habibi "Miss Grand Prix 2019"

motoristico organizzato alle Fiere di Milano. Con questo "filo rosso" in comune, Saida e Yulla si apprestano a vivere un 2020 all'insegna della passione e della velocità. La cantante, oltretutto, pubblicherà a breve un cofanetto con le sue hit più famose ed anche un libro in parte autobiografico che segna il suo esordio letterario. Per Saida Habibi le porte del mondo della moda e dello spettacolo si sono già spalancate. Il successo riscontrato all'Eicma fanno di questa splendida ragazza (conterranea di Valentino Rossi) una perfetta testimonial per abbracciare due passioni intramontabili, quella per la bellezza e quella per i motori.

Informazione pubblicitaria

In tutti gli angoli del mondo

UFFICIALIZZATO IL CALENDARIO DELLA PRIMA STAGIONE DELLA EXTREME E, GARE ESTREME PER OFF-ROAD ELETTRICI

Fulvio Cavicchi



Alejandro Agag ci riprova con gli effetti speciali, dalla Groenlandia al deserto dell'Arabia Saudita e passando per l'Amazzonia e l'Himalaya. Con la F.E lo spagnolo ha decisamente colto nel segno e la sua creatura cammina ben dritta e sicura verso il successo. Dalla prossima stagione diventerà ufficialmente Campionato Mondiale - ce ne sono soli altri 4 nell'universo delle 4 ruote - e le Case automobilistiche fanno a gara per entrare a farne parte mentre scappano da tutte le altre serie. Ora il businessman ispanico ha deciso di calcare ancora di più la mano sull'unione tra auto e difesa dell'ambiente, ed è per questo che ha lanciato la Extreme E, che in poche parole è una Formula E che anziché correre in mezzo alle città andrà proprio nei luoghi vittime dell'influenza dell'umanità sull'atmosfera del nostro pianeta.

12 squadre saranno al via e si sfideranno una contro l'altra, due alla volta, in un knock-out di

Al via nel 2021

Ha già preso forma e consistenza il progetto Extreme E che scatterà nel 2021: una sfida per Suv silohuette completamente elettriche



tipo round robin (cioè ogni team sfida tutti gli altri) per decidere il vincitore di ogni confronto. Le prove saranno tra i 6 ed i 10 km di lunghezza, e verranno allestite in aree già distrutte o colpite dai cambiamenti climatici. Ciascuno dei 5 eventi della prima stagione durerà tre giorni, utilizzando un'area non più grande di 10 km quadrati. I percorsi includeranno ostacoli e caratteristiche esistenti, senza la necessità di adattare l'ambiente presente. Non ci sarà pubblico, e si dice non verrà prodotta alcuna copertura dal vivo della serie. Bensì il regista Fisher Stevens, direttore artistico del campionato, realizzerà una serie di documentari in dieci parti, per cui i concorrenti ed i membri del paddock sottoscriveranno accordi di non divulgazione sui risultati di ciascun round, che non saranno resi pubblici fino alla messa in onda del documentario. Per non sbagliare, la Fox Sports americana - quella che ha realizzato il film Le Mans '66 adesso nei cinema – si è già accaparrata i diritti per la trasmissione delle prime tre stagioni...

Le vetture saranno tutte Suv silhouette completamente elettriche, con un telaio e una batteria forniti rispettivamente da Spark Racing Technology e McLaren Applied Technologies. Le Odyssey 21 (questo il nome del modello che verrà utilizzato) avranno due motori da 400 kW di potenza, e sono già in corso lavori sulla batteria, basata sull'unità seconda generazione adesso usata in Formula E.

Come già fu nella prima stagione del Circus elettrico, almeno inizialmente le vetture saranno consegnate uguali per tutti, senza marchi sopra, a produttori, clienti e team indipendenti, così da permettere a tutti di essere ugualmente competitivi, indipendentemente dalle conoscenze e le tecnologie a disposizione. I test iniziali ed una simulazione di gara si svolgeranno nella prima metà del 2020, mentre le auto verranno spedite nell'ottobre del prossimo anno. «*Non avevo idea di come sarebbe stato questo viaggio quando lo abbiamo intrapreso qualche mese fa. Sono stato in 5 dei luoghi più spettacolari e remoti del pianeta; ognuno di essi affronta i problemi a causa del cambiamento climatico e dell'attività umana. È stata una lezione di vita!* - ha raccontato Alejando Agag - *In sei mesi ho visto di persona gli impatti dei cambiamenti climatici e ho incontrato persone che ne stanno subendo gli effetti. Chiunque ne neghi l'esistenza o non sia a conoscenza dei problemi che stanno causando, venga con noi a fare questo viaggio*». La serie prenderà il via dal 22 al 24 gennaio 2021 proprio vicino a dove arrivava la gara che ha reso famosi e mitici i rally-raid, cioè Dakar. Si correrà a Lac Rose, in Senegal, e questa sarà la gara dedicata all'Oceano. Infatti si correrà vicino al mare ed a quella linea costiera che perde 3 o 4 metri di spiaggia ogni anno a causa dello scioglimento dei ghiacci in Groenlandia. La gara includerà le sabbie, le saline, la ghiaia, le rocce e le ondulazioni del Senegal, su tracciati fuoristrada attorno alla città e lungo l'Oceano Atlantico.

A inizio marzo ci si sposterà a Sharaan, in Arabia Saudita, per la corsa nel deserto. «*Qui il terreno è sorprendente e spietato, mentre il caldo e le condizioni saranno intense*» il commento di Agag a riguardo di questa tappa. La valle del Kali Gandaki, in Nepal, ospiterà dal 6 all'8 maggio il round dedicato alle Montagne. Si correrà ad oltre 2700 metri di altezza, in una terra che è ai primi posti nella classifica dei luoghi a più alto rischio di vulnerabilità per i cambiamenti climatici. Infatti l'Himalaya ha la più grande concentrazione di ghiacciai al di fuori delle calotte polari, e circa due terzi del suo ghiaccio potrebbero estinguersi a causa del riscaldamento globale.

Poi in estate viaggio fino a Kangerlussuaq, in Groenlandia, dal 27 al 29 agosto. Sarà la tappa che rappresenterà l'Artico, così commentata da Agag: «*Sono incredibilmente entusiasta di portare l'esclusivo formato di Extreme E in prima linea nell'emergenza climatica globale in Groenlandia. Oltre ad essere una serie di corse automobilistiche appassionanti, Extreme E ha il forte scopo sportivo di promuovere l'adozione della mobilità elettrica nella lotta per abbassare i livelli di emissione globali, un problema che non possiamo più ignorare, soprattutto in Groenlandia*».

> *Extreme E promuove la mobilità elettrica nella lotta tesa ad abbassare i livelli di emissione globali*
>
> ***Alejandro Agag***

La stagione si concluderà con la gara della foresta pluviale a Santarem, nell'Amazzonia brasiliana, dal 29 al 31 ottobre. Al momento girano già diversi nomi di piloti e di formazioni interessate a partecipare, e ovviamente molti di questi provengono dal mondo della Formula E, ma non solo. Tra i piloti deiderosi di testare questi gipponi girano i nomi di Lucas di Grassi, Daniel Abt, André Lotterer, Bruno Senna, Nelson Piquet Jr, Sébastien Ogier, Billy Monger, Andreas Bakkerud, Kevin and Timmy Hansen, Timo Scheider, Katherine Legge, Mikaela Åhlin-Kottulinsky, Sacha Prost. Mentre tra i team hanno già confermato la partecipazione Abt, Venturi e Hwa. Ma sarà della partita anche la Veloce Racing, nuova formazione creata da Jean-Éric Vergne ed Adrian Newey. ●

CALENDARIO 2021	
22-24 gennaio	Lac Rose, Senegal
4-6 marzo	Sharaan, Arabia Saudita
6-8 maggio	Kali Gandaki Valley, Nepal
27-29 agosto	Kangerlussuaq, Groenlandia
29-31 ottobre	Santarem, Brasile



DOPO LA CONFERMA IN ROSSO FINO ALLA STAGIONE 2024

Leclerc, il pre-blindato

Vorrei sotolineare una volta di più quanto sia importante il fatto che la Ferrari abbia confermato in modo ufficiale ufficiale il nuovo contratto per Leclerc fino al 2024. Si tratta di una notizia a mio avviso decisiva sul piano politico, perché getta le basi per due tipi di interpretazione in chiave futura. Anzitutto la posizione di Vettel dal punto di vista del potere e delle prospettive si indebolisce, perché questa scelta indica che la massima fiducia appare diretta verso il giovane monegasco e non certo su di lui. In secondo luogo Leclerc blindato alla Rossa è un puntello non da poco che finisce per restringere (non dico sbarrare, ma, ripeto, restingere) la strada a un futuro non immediato e comunque non del tutto impossibile arrivo di un altro pilota di primissima fascia a Maranello dal 2021 in poi: non a caso si è parlato a più volte di Hamilton. Invece, a conti fatti, siamo di fronte a una strada ben pavimentata che indica in Leclerc la punta di diamante della Ferrari del futuro e questo sul piano meritocratico mi fa molto piacere! Forza Charles!

Massimo Incontri

Giusto e condivisibile, in gran parte, il ragionamento. Senonché, la parola finale sulle gerarchie interne e sui meriti in Ferrari, bisogna comunque lasciarla alla pista e ai risultati, sennò a parole è fin troppo facile, no?

IL CULTO PER IL MONEGASCO

Charles da copertina!

Mando in allegato una foto che ho scattato per tirare le somme di questo anno e decennio che si chiudono: la mia collezione di copertine di riviste dedicate al mio pilota Charles Leclerc. Sono principalmente Autosprint sinora (avendo io un'edicola vi leggo tutte le settimane), più qualche altra chicca regalatami dall'estero da amici tramite la mia fanpage. Il Forbes di Monaco mi è particolarmente caro in quanto viene dalla patria di Charles. E colgo l'occasione di fare a tutta la redazione i miei più sinceri auguri di felice anno nuovo e di felice decennio nuovo, che possa essere un decennio ricco di copertine trionfanti per la Ferrari e per il nostro ragazzo d'oro!

Giulia (@lovingleclerc su instagram)

Cara Giulia, il tuo è un modo originale quanto simpatico per dare inizio alla nuova stagione. Contraccambiamo i buoni auspici, dividendoli anche in equa misura, oltre che tra te e gli altri lettori, anche con la Ferrari e lo stesso Charles senza trascurare Vettel...

DA UN FEDELISSIMO LETTORE...

Nostalgia in prima linea

Sono un lettore di Autosprint dal 1967 (io sono del 1955) ma la memoria non è il mio forte e non ho conservato quasi nessuna rivista. Ho un ricordo vago che all'epoca della famosa vittoria in parata delle Ferrari P4 a Daytona 1967, la rivista fosse nel formato e con il tipo di carta di un quotidiano. Ricordo bene?
2) Esistono raccolte di Autosprint, di anni passati, in formato .pdf?
3) Apprezzo moltissimo la rubrica "Cuore da Corsa". Mi piace l'idea, il racconto un po' romanzato ed il formato grafico dell'impaginazione. Se non ricordo male (mio solito problema...) qualche tempo fa fu fatta una pubblicazione che riportava alcune puntate, ma non col la grafica accattivante dal bordo rosso. Trovo che una raccolta di questi articoli da conservare (cartacea oppure .pdf) sarebbe molto interessante.
Vi continuo a seguire con passione!

Claudio Ronchi (Bologna)



Carissimo Claudio, ringraziandoti per la fedeltà e il cuore con cui ci segui, eccoti le risposte: 1) Ricordi più che bene! 2) Per il momento no, ma per il futuro non escludiamo di poter fare qualcosa del genere! 3) Grazie per i complimenti a Cuore da Corsa, che infatti costituisce anche una buona base per Gli Autosprint Gold Collection. Una sola sottolineatura: il racconto è come forma romanzato, sì, ma in dati e i fatti riportati sono ogni volta rigorosamente veri e verificati! Un caro saluto e buona lettura per il prossimo mezzo secolo!

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@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
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT NMOTO
AM GUERIN SPORTIVO SPORT STYLE

ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE

AUTOSPRINT



SCONTO DEL 45%

ABBONATI A SOLI € 80 PER 1 ANNO

PER NON PERDERE IL MEGLIO DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a AUTOSPRINT

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

oppure spediscilo a

Diffusione Editoriale Srl,
Via Clelia 27 – 00181 Roma

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

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

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

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

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. .....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **80721178** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT 90 V 07601 03200 000080721178**

intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

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

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

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