

IN EDICOLA AS COLLECTION SULLA GRANDE STORIA DELL'ALFA ROMEO NELLE CORSE

AUT. G. 6 - BE 600 €
MC, CÔTE D'AZUR, S. 80 € - F. P. E. C. 1.700 € - I. 1.300 €
CH. G. 1.770 CHF - CH. 8,00 CHF - USA 9,95 \$

AUTO SPRI NT

n. 1

Anno LVII Settimanale 2-8 gennaio 2018

3 Euro (Italy only)

FORMULA E



Oltre a
Giovinazzi
ci sarà
anche
Caldarelli
ai rookie
test



80001
9 11 770005 1 174006
Poste Italiane SpA in AP - DL 35/2013 (conv. in L. 4/2014 art. 1, D. 03/04/2014)



FERRARI 2018 GIÙ I VELI IL 22 FEBBRAIO

SORRISI & TENSIONI

Da una parte il **passato** e una **Rossa** che ha riacceso la passione. Dall'altra un **futuro** tutto da decifrare. In mezzo il presidente **Marchionne**, nel mirino **Ross Brawn** e **Liberty Media**



Crea il tuo sito web gratis e in pochi minuti con **Tiscali MySite!**

Creare e personalizzare il tuo sito web non è mai stato così facile e veloce. Con **Tiscali MySite** hai:

- estrema facilità d'utilizzo;
- centinaia di template personalizzabili per siti personali e professionali e decine di componenti web tra cui scegliere;
- visualizzazione perfetta da tutti i dispositivi, Desktop e Mobile;
- integrazione con tutti i social network e funzionalità avanzate, come la gestione newsletter, la costruzione di liste DEM, la creazione e l'invio di mail commerciali e tanto altro ancora.

Crea subito il tuo sito web in **prova gratuita e senza impegno per 3 mesi** o direttamente nella versione **Premium al costo di 49,90 euro + IVA per 1 anno oppure 16,50 euro + IVA per 3 mesi.**

tiscalimysite.it

 **TISCALI**



Il mondo ideale del presidente

Da una parte i sorrisi: «Avevo una fiducia cieca su questi ragazzi avrebbero fatto qualcosa di straordinario». Dall'altra le tensioni: «Al posto di Liberty Media non scherzerei col fuoco». In mezzo il presidente della Ferrari Sergio Marchionne che s'è già messo alle spalle quel 2017 capace di riaccendere la passione del popolo rosso e ora s'infuoca quando parla di regole e futuro. Non ha gli occhi iniettati di sangue e non alza la voce il numero uno del Cavallino. Ma ha lo sguardo che non lascia scampo. «Non stiamo bluffando: io al posto loro non ci proverei a vedere se stiamo parlando sul serio o meno», puntualizza dopo aver chiarito che lui le regole attuali le butterebbe via e che in ottica 2021 bisognerà trovare un equilibrio sulle decisioni che soddisfano tutti, perché «altrimenti la Ferrari andrà via». Parla del rinnovo del contratto con Liberty e della possibilità di svincolarsi, al contrario del Patto della Concordia, e di avere la forza per trascinare anche altri in un campionato alternativo. Toto Wolff che lo conosce bene e che sta spalleggiando il presidente della Rossa su questo fronte ha dichiarato: «La Ferrari è la Formula Uno e la Formula Uno è la Ferrari. Ma se fossi in Liberty Media, non continuerei a provocare Marchionne con proposte inaccettabili e cambiamenti insensati. Non possiamo ap-

portare al gioco delle regole da show televisivo che trasformerebbero la F.1 in un canale per lo shopping a basso costo. Il nostro sport deve rimanere quello che è stato e quello che è tutt'ora, almeno nella sua struttura di base. Dobbiamo di sicuro migliorare per quanto riguarda l'attenzione verso i nuovi media, ma ci deve essere un'evoluzione naturale, nessuna ingenua rivoluzione». Così al grido di «vieni avanti... creativo», Sergio Marchionne irrompe nel 2018 subito a pieni giri e svela quale sarebbe la sua ricetta: «In un mondo ideale, date le misure delle gomme e le caratteristiche del motore, tutto il resto andrebbe lasciato libero, senza vincoli di stile e sviluppo. Fosse per me butterei queste regole dalla finestra e darei libertà assoluta a chi deve progettare. Invece i cambiamenti proposti per le monoposto del futuro farebbero diventare le vetture tutte uguali, differenziate solo dal colore. Se sarà questa la Formula Uno che verrà, la Ferrari uscirebbe in tre secondi». «La Ferrari è un marchio unico, tra auto da corsa e da strada, quindi penso che sia troppo doloroso per il team non partecipare alla Formula Uno», ha detto a stretto giro di posta il presidente della Fia, Jean Todt. Prepariamoci, insomma, a un 2018 di grande schermaglia dialettica. No, non serve ricorrere all'Oroscopo di Branko per leggere il futuro. Nel frattempo a Maranello si lavora per la monoposto 2018 sulla quale cadranno i veli il prossimo 22 febbraio. Nell'organizzazione orizzontale varata da Sergio Marchionne nell'agosto del 2016 ci saranno ancora delle novità e uomini in arrivo dal reparto Gt. «Liberiamo i nostri talenti, facciamo lavorare questi ragazzi», sottolinea il presidente. Il nuovo anno è appena cominciato ma già si viaggia col pedale dell'acceleratore premuto fino in fondo.

Viaggia col gas a tavoletta anche il vostro settimanale da corsa: dal 2 gennaio è in edicola un Autosprint Collection dedicato al mito dell'Alfa Romeo nelle corse. 132 pagine per una meravigliosa storia orgogliosamente italiana. Il ritorno del Biscione che quest'anno grifferà la Sauber è una delle grandi novità della stagione. Oltre all'operazione di marketing c'è di più. «Quello siglato con Sauber è la base di un impegno meccanico e tecnico dell'Alfa in F.1 in modo indipendente». Anche in questo, parola di Sergio Marchionne. ●

FORMULA UNO

- 6 COVER STORY SORRISI & TENSIONI
- 14 LIBERTY MEDIA SOTTO ATTACCO
- 26 INTERVISTA ANGELO STICCHI DAMIANI
- 30 LA TECNICA DI ANTONIO GRANATO
- 38 PIRELLI L'IMPERO DI GOMMA

VELOCITÀ

- 42 IL PERSONAGGIO GIMMI BRUNI
- 67 AUTOSPRINT-E L'INSERTO

RALLY

- 46 R5 COSE DI CASA
- 52 LOEB RALLY RIECCOMI
- 54 MONDIALE GOMME SENZA SEGRETI
- 58 DAKAR AL VIA L'EDIZIONE N° 40

RUBRICHE

- 16 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 19 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 20 UN FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 22 PUNTO TECNICO DI GIORGIO FERRO
- 32 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 82 POSTASPRINT

È IN EDICOLA
DAL 2 GENNAIO
UN AUTOSPRINT
COLLECTION
IMPERDIBILE



NOTA PER I LETTORI

QUESTO NUMERO DI
È STATO CHIUSO IN REDAZIONE
VENERDÌ 23 DICEMBRE

**AUTO
SPRINT**

Passione Biscione

DAL 2 GENNAIO IN EDICOLA AUTOSPRINT COLLECTION
SULLA GRANDE STORIA DA CORSA DELL'ALFA ROMEO



”

Un grande racconto di una meravigliosa pagina di motorsport piena di orgoglio e ingegno tricolore che fa battere il cuore

”

«**Siamo solo all'inizio** del ritorno in Formula Uno dell'Alfa Romeo». Sergio Marchionne l'ha ribadito senza tentennamenti pochi giorni prima di Natale. C'è molto di più dietro la geniale operazione di marketing con la quale il marchio del Biscione grifferà la Sauber in F1 2018. «La relazione con Sauber è un buon inizio - ha sottolineato - Ma credo che abbia bisogno di stabilire delle radici molto più profonde. Quello siglato col team svizzero è la base di un impegno meccanico e tecnico dell'Alfa in F1 in modo indipendente». Non c'è solo un adesivo, insomma, dietro al rientro di un marchio che riporta alla luce una storia leggendaria. Una meravigliosa riscoperta delle origini del Biscione a più di trent'anni dall'ultima apparizione in F1. È nato da questi presupposti Autosprint Collection dedicato all'Alfa Romeo: mettere sotto ai riflettori la grande storia da corsa del marchio che ha lasciato la sua impronta da subito vincendo i primi due campionati del mondo della storia della F1. 132 pagine in edicola dal 2 gennaio che riportano a galla un passato davvero eccezionale. So-

lo Autosprint per storia vissuta poteva dar vita a un mélange tra vecchie e ormai introvabili pagine - salvate e riproposte - e nuovi e freschissimi pezzi prodotti con competenza unica e certossina, ciascuno per ogni epoca, da grandissimi professionisti del giornalismo e scrittori quali Cesare De Agostini e Gianni Cancellieri, con l'impreziosente presenza di Andrea De Adamich nella tripla veste di valentissimo pilota, apprezzato giornalista e, nondimeno, fondamentale testimone del tempo. C'è poi un fantastico ritratto di Carlo Chiti da parte di Marino Bartoletti, in quegli anni Grande Inviato della Conti Editore. E con loro altri contributi fondamentali dall'abitacolo del grande Bruno Giacomelli e dal tavolo da disegno dell'ingegnere Luigi Marmiroli, il primo per l'alba e il secondo per il tramonto del ritorno Alfa Romeo in F1. Accanto a loro tanti altri nomi sono coinvolti in questo Autosprint Collection, che non citiamo per non smettere di far sorprendere, mano a mano che verranno sfogliate le pagine di uno speciale che trasuda di storia e soprattutto di passione. ●

RIPERCORRI IL MITO DELL'ALFA ROMEO
CON **LO SPECIALE DA COLLEZIONE.**



**IN EDICOLA DAL
2 GENNAIO CON**

**AUTO
SPRI
NT**

In occasione del grande ritorno dell'Alfa Romeo in Formula 1, Autosprint ti racconta le origini del grande marchio italiano dagli albori ad oggi con un inserto esclusivo di 132 pagine. Riscopri il fenomeno da corsa attraverso le interviste esclusive ai piloti, gli aneddoti e gli inediti raccolti in un numero speciale.*

*A € 5 più il costo di Autosprint.



Sorrisi & tensioni

MARANELLO - «A fine 2018, confermerò l'addio a FCA per restare presidente Ferrari a tempo pieno». Sorriso sornione, Sergio Marchionne alza lo sguardo, lo punta dritto negli occhi di Piero Ferrari che gli siede di fronte e aggiunge: «Il futuro di quest'azienda è tutto da

scrivere ed è molto più ricco di quello che abbiamo visto finora». Pranzo di Natale in casa Ferrari. Era l'occasione per parlare del 2017 appena andato in archivio sull'onda lunga di una passione riaccesa e un'onda rossa montante. È stato, anche e soprattutto, un manifesto per il futuro. Un futuro che ha

GLI AUGURI DI BUON NATALE A MARANELLO SONO L'OCCASIONE PER UN SERGIO MARCHIONNE SHOW QUASI UN ANALITICO ASSALTO RAGIONATO AL FUTURO FERRARI

di Andrea Cordovani



LA SECONDA METÀ DELLA STAGIONE SI È RIVELATA IMBARAZZANTE MA DA ESSA ABBIAMO IMPARATO MOLTO

SERGIO MARCHIONNE



già una data certa. Quella del 22 febbraio quando cadranno i veli sulla Rossa 2018 che poi, alla vigilia dei tradizionali test d'inizio stagione a Barcellona, girerà a Montmelò in un filming day per i primi 100 km di presentazione.

Asia argento

Com'è molto più gioiosa Maranello, solo un anno dopo. Il presidente della Ferrari nel frattempo ha smesso di fumare, resistendo alla tentazione anche quando gli giravano le balle. Non beve nean-

SEMPRE CON VETTEL QUALE CAPITANO

L'avvenire della Ferrari in F.1 passa ovviamente per la classe e le possibilità di Sebastian Vettel, incardinato nel ruolo di capitano. In alto, Marchionne con Arrivabene e Binotto, la trimurti Rossa

che una goccia di vino, Sergio Marchionne. Ha tre bicchieri riempiti a metà davanti al piatto di tortellini. Li ignora. Poi analizza. «Il 2017 non è stato male. Considerando da dove siamo partiti nel 2016 abbiamo fatto passi da gigante. Ma detto questo c'è stata la seconda metà dell'anno che è stata imbarazzante ma dalla quale abbiamo imparato molto. È stata una seconda metà di stagione spiacevole. Le gare asiatiche si sono rivelate un calvario. Comunque sia dopo aver fatto le analisi sul Mondiale F.1 2017 togliendo quello che è successo in Asia,

Sebastian Vettel avrebbe vinto il titolo. Da una parte è incoraggiante, dall'altra arrivare secondi non è un buon risultato. La cosa importante adesso è guardare avanti». Un calvario asiatico che non è dovuto solo a problemi tecnici: ci sono anche precise responsabilità dei piloti, è la puntualizzazione che viene fatta. «Si senza dubbio – replica Marchionne – Il calvario, comunque, è cominciato da Monza, non è stata una bella esperienza. Da lì in poi tutto si è complicato. Ci siamo un po' ripresi verso gli ultimi Gp ma ormai il tacchino era cotto. In che cosa è stata superiore la Mercedes? Se vediamo la prima parte della loro stagione non gli avrei dato molti punti. Poi hanno fatto un gran lavoro durante l'intervallo estivo e sono tornati a essere la Mercedes del passato, quasi infallibile».

I sogni iridati

A fianco del presidente sono seduti Maurizio Arrivabene, a destra, e Mattia Binotto a sinistra. Si beccano entrambi diverse pacche sulle spalle da parte di Marchionne quando si comincia a parlare della sorprendente stagione della Rossa capace di stupire tutti quanti, in un 2017 costellato da cinque vittorie e un lungo sogno iridato cullato per un bel po'. Sottolinea il presidente:

«Quando ho capito che potevamo puntare al Mondiale? Personalmente da quando abbiamo ribaltato la struttura qua a Maranello nell'agosto 2016 avevo una fiducia cieca che questi ragazzi ci avrebbero fatto qualcosa di straordinario poi in che forma, come e quando era da capire. Abbiamo visto che cosa è successo con questi

ragazzi, considerati sfigati e non capaci di vincere. Arrivabene e Binotto, non so quando hanno iniziato a crederci...». Interviene Binotto: «Noi ci abbiamo creduto abbastanza presto. Quando uno mette la macchina in pista a Barcellona nei test invernali e vede che la monoposto è buona, credo che di diritto ci debba credere. Solo per scaramanzia non ci si vuol credere. La macchina aveva già dimostrato nei test invernali che non c'era motivo di non pensare positivo...». Poi è la volta di Arrivabene: «A Barcellona abbiamo capito che la macchina era molto buona. Dopodiché l'unico dubbio che c'era, era nel confronto con Mercedes in Australia perché non eravamo convinti che a Barcellona avessero portato tutti gli sviluppi, pensavamo si stessero nascondendo. Poi in Australia è stato un confronto vero e da lì c'è stata la certezza di avere a disposizione una macchina che era buona. Si è parlato molto dell'Asia ma anche Baku ha avuto un'influenza in termini negativi. Superato quell'ostacolo, siamo poi arrivati all'Ungheria. Secondo me da Budapest è arrivata la certezza, al di là della splendida doppietta, che qualcosa di buono si poteva fare. Se ricordate Seb ha vinto col volante storto di 30 gradi.

IL CALVARIO È INIZIATO A MONZA, DA LÌ TUTTO SI È COMPLICATO. CI SIAMO RIPRESI ALLA FINE...

SERGIO MARCHIONNE



PER CERTI VERSI ARRIVARE SECONDI È INCORAGGIANTE MA, IN UN'OTTICA VINCENTE, NON È UN BUON RISULTATO

SERGIO MARCHIONNE



ORGGLIO MARANELLIANO

Il concetto di squadra orizzontale a trazione italiana resta chiaro a Marchionne, che continua a proporre la "Ferrari di tutti", capace di perpetuare e anche di far diventare realtà il sogno che incarna - in alto - anche in F.1

LA PRESSE





Li la squadra ha lavorato alla grande, con freddezza e con Raikkonen che difendeva Sebastian dagli attacchi di Hamilton. Quello è stato un buon esempio per vedere quanto la squadra era maturata, cosa e cosciente della propria forza».

Power unit si poteva fare meglio e di più

I sogni di gloria però hanno iniziato a diventare una realtà diversa subito dopo la pausa estiva. Spiega Marchionne: «Una delle cose di cui siamo convinti è che si poteva fare di più e meglio a livello di power unit. Quindi questo ha portato anche dei cambiamenti alla struttura interna di Ges. Già si vedono dei segnali importanti per quanto riguarda la capacità produttiva della squadra per lo sviluppo del motore 2018. Ora vediamo come gestiamo la squadra in pista perché ci sono stati e ci saranno

LA FERRARI HA RISORSE DI PERSONALE TALI DA GARANTIRE CAMBIAMENTI MIGLIORATIVI

MAURIZIO ARRIVABENE



dei cambiamenti anche lì. Parliamo di una gestione completamente diversa. Si è appiattito molto il modo di gestire la squadra. La piramide che esisteva una volta non c'è più. C'è un livello di coinvolgimento sia di Maurizio che di Mattia su tutto il processo e aiuta molto perché ci dà la possibilità in effetti di collegare questa squadra e una coesione molto più forte della leadership dirigenziale. Mi aspetto molto di più da questa squadra nel 2018. Abbiamo cominciato bene alla fine del 2016 e s'è visto un grande risultato, nonostante non sia arrivata la vittoria nel mondiale. La cosa importante è ripartire nel 2018 con questo bagaglio d'esperienza cercando di gestire questa squadra. Se c'è un modello mio di gestione è quello di abolire le gerarchie che diventano trappole di decisione. Non puoi dipendere da me per sapere quello che devi fare».

Quei talenti cresciuti nel Gt

Sergio Marchionne continua a pescare dal settore Gt. Se lo scorso anno gli spostamenti erano stati indirizzati verso il settore aerodinamico, quest'anno il travaso avviene per quando riguarda il settore motori. Il presidente, insomma, si rivolge ancora al Gran Turismo del Cavallino, settore che continua a regala-

re titoli a raffica a Maranello nel Gt del Mondiale Endurance. Racconta: «Abbiamo visto degli sviluppi da parte di alcuni dei nostri ragazzi in Ges incredibili. E ci saranno altri cambiamenti. Credo che una gran parte dello sviluppo dell'aerodinamica che abbiamo avuto nel 2017 è stata dovuta al fatto che abbiamo cambiato gestione con gente arrivata dal Gt che è venuta

da noi e che di fatto ha liberato le risorse che esistevano. La stessa situazione la stiamo vedendo adesso con i motori e vedremo nel 2018 (spero) il passo avanti che compieremo». Aggiunge Binotto: «Per riorganizzare il reparto motori sono arrivate persone dal reparto Gt a iniziare da Corrado Iotti che sarà il responsabile del progetto e dello sviluppo del motore endotermico».

AL REPARTO MOTORI DAL GT, TRA GLI ALTRI È ARRIVATO CORRADO IOTTI, IL NUOVO RESPONSABILE

MATTIA BINOTTO



Sassi, tutta la verità

Insiste Marchionne: «È un cambiamento normalissimo che in qualsiasi squadra avviene». E qui l'argomento si fa tosto. Viene evocato il nome di Lorenzo Sassi, il tecnico toscano che da 11 anni lavorava a Maranello, capo progettista dei motori, sollevato dall'incarico alla vigilia del Gp d'Austria. Una vicenda che ha fatto fiorire mille teorie. Attacca il presidente: «Non so chi abbia affermato che Sassi fosse un fenomeno, perché io non mi ricordo di averlo mai detto. Era un ingegnere che lavorava per Mattia Binotto e se non l'ha detto lui è difficile che lo possa aver dichiarato qualcun altro. Sassi era e continua ad esserlo, una persona di alta competenza per quanto riguarda i motori. È cresciuto in Ferrari

COLOMBO



ed è stato qui da noi per un sacco di tempo. Confermo che qui abbiamo avuto un motore che ha avuto problemi sul banco e che non siamo riusciti a chiudere nel 2017. Ma questo è un problema che non era soltanto di Sassi, ma di tutta la squadra, visto che non si può dimenticare che Binotto veniva da quel reparto. Quando abbiamo analizzato il problema delle rotture, ci siamo resi conto che dovevamo fare un cambiamento nella struttura per evitare che si potesse ripetere il lancio di un progetto che andava avanti da tanto tempo senza portare i risultati attesi. L'intenzione era quella di ricollocare Sassi nell'area Gt, anche perché lui veniva da lì, ma ha deciso di proseguire la sua carriera altrove e, quindi, è andato via. Io lo avrei ripreso volentieri in FCA nel reparto high performance, per farlo lavorare sui motori Maserati e Alfa. Lo avrei impiegato volentieri. Ho saputo che pensava di andare in Mercedes, ma non so se sia successo o meno. Detto questo, la profondità di questa azienda ci ha permesso di analizzare il talento che avevamo al nostro interno per completare il progetto del motore 2018. E, comunque, è stato un cambiamento normalissimo all'interno della squadra, come spesso succede. Abbiamo cercato di gestire la questione Sassi in una maniera tranquillissima, cercando di convincerlo a restare in Ferrari, ma poi gli è venuta l'idea di continuare in F1. L'idea di andare in Mercedes gli è venuta per quello...». Aggiunge Arrivabene: «La cosa che mi stupisce quando ci sono dei cambiamenti è che partono dei titoloni incredibili, non c'è l'abitudine a considerarci un'azienda. La Ferrari ha abbastanza risorse di personale per garantire dei cambiamenti ma soprattutto delle esperienze diverse da parte di persone che fanno macchine Gt e le fanno molto bene a lavorare nel reparto corse e viceversa. E quindi mi stupisce molto quando vedo la notizia di chi arriva e di chi parte». Chiosa Piero Ferrari: «In passato una cosa del genere è accaduta numerose volte. Anche Martinelli arrivò in F1 dopo le esperienze fatte in Gt e dopo è andato a lavorare in FCA. E anche His ha avuto una storia simile».

Vettel impara dai suoi errori

Si passa a parlare di piloti. E viene fuori la questione del carattere di Sebastian Vettel, al quale a volte si chiude la vena. Afferma il presidente: «Non so se sia questione di fragilità o di carattere non leggo



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



GETTY IMAGES

IO NON LEGGO FRAGILITÀ IN CERTE ESPRESSIONI DI RABBIA CHE FANNO CAPO A VETTEL. CREDO IN LUI

SERGIO MARCHIONNE

”

SASSI E TANTE ALTRE PICCOLE QUESTIONI

Marchionne, sopra, ha affrontato tutte le questioni sul tappeto, per quanto riguarda la Ferrari. In alto, Lorenzo Sassi con Mattia Binotto, nell'altra pagina, Antonio Giovinazzi e, sotto, il rivale Niki Lauda, più il confermato Kimi Raikkonen

fragilità in quelle espressioni di rabbia. L'ho detto anche in pista, Vettel ha una parte di se che mi ricorda qualcosa di meridionale. Lo ha dimostrato un paio di volte quest'anno, ma credo che abbia imparato dai suoi errori, perché è un ragazzo che studia molto, anche se stesso. Credo che nel 2018 la parte meridionale di Vettel non la rivedremo più, perché ha capito, anche se a dire il vero le occasioni per arrabbiarsi non è che gli siano mancate. Io continuo a dire che abbiamo l'obbligo di fornire ai nostri piloti una vettura che gli permetta di lottare con gli avversari di vertice: nel 2016 non ci siamo riusciti, ma nel 2017 credo che la Ferrari abbia fornito una gran macchina. Da quel momento in poi la responsabilità è sua, e Vettel lo sa». Poi aggiunge: «Ho vissuto solo l'ultima parte della carriera di Schumacher in Ferrari quando sono arrivato in Fiat. E da quello che ricordo il suo carattere non era poi così diverso da quello di Vettel. Aveva una parte 'me-



SI CELEBRA HAMILTON COME FOSSE UNA SORTA DI SCHUMACHER, MA HA VINTO 4 TITOLI COME SEB

MAURIZIO ARRIVABENE



vello di piloti, tipo Niki Lauda con Lewis? Replica Marchionne: «Niki Lauda è fondamentale, capisce sempre cosa succede nella testa del pilota. Quello è un grande valore aggiunto. Raramente sbaglia nel valutare cosa sta facendo un pilota. Arrivabene nei suoi tre anni di gestione ha fatto un grande lavoro con Vettel e Raikkonen. Due orologi complessi: uno che parla poco, l'altro che ha bisogno di aprirsi. Nella nostra squadra non c'è spazio per un oracolo come Niki, uno che non ha filtri». Ironizza Arrivabene: «Chiedete a Toto Wolff. Secondo me vi dirà che non ha solo problemi a gestire i piloti, ma anche Niki. Mi farebbe piacere sapere la risposta di Wolff a tal riguardo...».

La vite di Raikkonen

E Kimi? Analizza Marchionne: «La mia opinione personale è che se troviamo la vite giusta...Raikkonen va da Dio, ma dobbiamo trovarla. Quando Kimi gira al meglio è un piacere vederlo, ha una freddezza incredibile, ma in altre giornate è come se staccasse la spina. Dobbiamo capire su quale vite dobbiamo agire, in modo da fargli garantire performance come quelle viste quest'anno a Monaco anche su altre piste. Ho parlato spesso con lui, è una grandissima persona e con grandissimo talento. Sarebbe un peccato se chiudesse la sua carriera in F1 senza aver dimostrato le sue reali potenzialità. È un grande, e credo che abbia ancora talento. Ma se non riusciamo a trovare la vite giusta, la scelta ricadrebbe su un pilota giovane. Abbiamo visto uscire dai vivai piloti come Leclerc, Verstappen o Giovinazzi, ragazzi con una qualità enorme, e questo cambierà notevolmente il rapporto domanda-offerta sul mercato. Sono comunque felicissimo della scelta di Leclerc». Certo la vite giusta per Raikkonen non si compra in ferramenta. Se non dovesse essere trovata? Messaggio forte e chiaro da parte del presidente: «Sarà sostituito da un giovane».



RAIKKONEN SECONDO ME VA DA DIO MA PER FARLO ANDARE DOBBIAMO TROVARGLI LA... VITE GIUSTA!

SERGIO MARCHIONNE



NUOVI E GIOVANI PILOTI COME LECLERC, VERSTAPPEN E GIOVINAZZI HANNO QUALITÀ ENORMI

SERGIO MARCHIONNE



ridionale' anche Michael, ma io mai lo avrei cambiato. Lo avrei tenuto stretto per quello che era. Poi quando succede...succede. E nel caso di Vettel è la stessa cosa». Puntualizza Arrivabene: «Sebastian è un pilota emozionale: lo vedo come un grandissimo giocatore che fa dei falli di reazione quando è costantemente sotto pressione. A volte gli scappano i cavalli dalla stalla. Anzi i Cavallini... Battute a parte: Sebastian è un grande campione. Non si vincono 4 titoli del mondo così per caso. Ne ha vinti 4 anche Hamilton dopo un certo periodo di tempo, ma si celebra Lewis come se fosse una sorta di Schumacher. Hamilton ha conquistato gli stessi mondiali di Vettel».

Lauda oracolo senza filtri

Già, Hamilton. La domanda posta è la seguente: rispetto alla Mercedes non manca alla Rossa, ad esempio una figura che capisca cosa accade nel cer-



Voto stagione Liberty Media

«Ah!», fa un mezzo urletto il presidente quando sente la domanda. Come a dire. Eccolo qui l'argomento che aspettavo... Poi affonda il piede sull'acceleratore: «A Liberty do un voto di sufficienza. Credo stia imparando. Ma la cosa che mi da più fastidio è che lì ci sia un uomo d'esperienza come Ross Brawn che sta cercando strade contro il Dna della Formula Uno. Fare auto tutte uguali e motori semplici ed economici è come la Nascar, a noi

non interessa. Semmai il vero problema è che mancano i sorpassi e servirebbero gare più avvincenti. Se volete saperlo le regole attuali le butterei tutte. Dobbiamo trovare un equilibrio sulle decisioni per il futuro che soddisfino tutti e credo che faremo in tempo. Altrimenti la Ferrari andrà via. Se credono che stiamo bluffando, scherzano con il fuoco. Nel rinnovo del contratto con Liberty c'è la possibilità di svincolarsi, al contrario del Patto della Concordia, e credo che la Ferrari abbia la forza per trascinare anche altri in un campionato alternativo». Aggiunge Arrivabene: «È stata fatta una presentazione dei programmi futuri di Liberty Media a tutte le squadre e anche ai responsabili commerciali e di comunicazione. Questi saranno comunicati a breve. E hanno fatto una sorta di riassunto di quella che è stata dal loro punto di vista la stagione 2017. Il primo anno è stato una... luna di miele. Poi bisognerà vedere come si andrà avanti. Diciamo che la prima stagione è da sei».

Campionato alternativo

«Non stiamo bluffando. Io al posto loro non ci porrei a vedere se stiamo parlando sul serio o meno. Qua stiamo scherzando col fuoco». Si fa serio Marchionne. E analizza: «Uno dei grandissimi vantaggi attuali è che il Patto della Concordia è molto diverso da quello che

c'era in passato, perché garantisce una maggiore libertà contrattuale, anche nell'ambito dell'accordo in essere con Liberty Media. L'accordo precedente bloccava le squadre, impedendogli di prendere in considerazione delle alternative al Circus. Adesso possiamo analizzare la possibilità di creare qualcosa di simile alla Formula Uno

in termini di spettacolo sia possibile farlo. Se guardiamo al discorso economico di quest'affare, considerando come vengono distribuiti i guadagni, con due terzi che vanno alle squadre e un terzo a Liberty potremmo recuperare delle risorse. Se uno dovesse rimpiazzare il promotore con un impegno da parte nostra e delle altre squadre, sarebbe possibile farlo e magari in una maniera più interessante. La cosa importante per noi è lasciarsi tutte le opzioni sul tavolo. Non dico questo per minacciare Liberty. Ho un buon rapporto con Chase Carey: l'ho visto anche dieci giorni fa e continuiamo il dialogo in una maniera molto aperta. Quello che non mi va è Ross Brawn che va alla BBC e dice che le donne devono sparire dalla griglia, ma anche come devono essere i motori e i telai. Si comporta come Mosè che legge i 10 comandamenti. E allora quando torno a casa mi tocca a chiamare il capo di Mosè, che mi dice: quella è una sua opinione personale. Io non voglio fare questo discorso, preferisco sedermi ad un tavolo e discuterne, perché coinvolgere i media in questo dibattito non ci aiuta». Spiega Arriva-

ATTENZIONE
PERCHÉ CREDO CHE
LA FERRARI ABBA
LA FORZA PER
LANCIARE UNA
SERIE ALTERNATIVA

SERGIO MARCHIONNE



GETTY IMAGES



LA PRESSE

NON MI VA CHE
BRAWN VADA
DICENDO PURE
COME DEVONO
ESSERE MOTORI
E TELAI IN F.1

SERGIO MARCHIONNE



bene: «Liberty Media parla di adottare un modello che viene usato in NBA e NFL negli Stati Uniti, ma non dimentichiamoci che le Leghe sono di proprietà delle squadre. È relativa anche la definizione di piccoli team: qualcuno parla di costi fuori dal mondo per quanto riguarda le forniture dei motori, ma nessuno parla dei costi che Case come Ferrari, Mercedes, Honda e Renault sostengono in ricerca e sviluppo delle power unit».

Attacco a Ross Brawn

Insiste Marchionne: «I produttori di motori in F.1 in effetti hanno regalato e stanno regalando tutto lo sviluppo del motore. I motori costano 15 milioni se ci metti anche il cambio eccetera arriva a 20 milioni e con un motore non fai assolutamente niente. Il fatto di avere un motore competitivo per 15 milioni e gareggiare in F.1 è un miracolo. Un miracolo nel

RIMPIAZZARE
IL PROMOTORE F.1
CON UN IMPEGNO
NOSTRO E DI ALTRI?
SÌ, SAREBBE
POSSIBILE

SERGIO MARCHIONNE





ASPETTATIVE ALTISSIME PER IL 2018

Una Rossa sgommante, aggressiva e lanciattissima nell'attaccare la Mercedes, rivale per eccellenza: questa, sopra, è l'immagine che Marchionne vuole del Cavallino. Sotto, da sinistra, Brawn, uomo forte di Liberty Media, parla con Arrivabene e Binotto, le grid girl nella bufera e lo stesso Maurizio insieme al Presidente, davanti all'albero di Natale



LA PRESSE



senso che lo abbiamo fatto noi, l'ha fatto la Mercedes, l'hanno fatto Honda e Renault per dare a tutti quelli che vogliono gareggiare di avere accesso alla tecnologia competitiva e disponibile senza restrizioni. Quindi quando sento dire a Ross Brawn che vuole cambiare le regole dico: ma per 15 milioni che cavolo vuoi? Non puoi semplificare tutto e ridurre il costo dei motori per una stagione intera sotto ai 15 milioni. È impossibile. Il vero problema della F1 non è il motore. Il motore è rappresentato bene da noi, come dalla Mercedes, dalla Honda e dalla Renault e ci sono altri che sono sicuro sono disposti a entrare. Liberty ha ragione quando dice che le gare sono completamente noiose. Prendete l'ultimo Gp a Abu Dhabi dopo il secondo giro in effetti non c'era molto da entusiasinarsi. Bisogna ricreare una struttura che dà imprevedibilità ai risultati. Come lo facciamo è tutto da definire ma non lo facciamo elimi-

nando il vantaggio dei motori. Bisogna lavorare con quelli di Liberty per trovare una soluzione per poter guardare queste gare con un po' di entusiasmo. Il fatto di non poter sorpassare è una cosa oscura. Se uno va a vedere i Gp di venti anni fa la cosa più bella da vedere erano i sorpassi. Ora è impossibile sorpassare. Le macchine sono arrivate a un livello tecnico incredibile. Quando siamo a 0"1 0"2 diventa difficile. Bisogna ricreare incertezza. In un mondo ideale, date le misure delle gomme e le caratteristiche del motore, tutto il resto andrebbe lasciato libero, senza vincoli di stile e sviluppo. Dare libertà a chi disegna la vettura. Se oggi facciamo un profilo più lungo di 1 millimetro, prendiamo delle sberle è impossibile progettare una macchina creativa. Fosse per me butterei queste regole dalla finestra, e darei libertà assoluta a chi deve progettare. Poi vedremmo che cosa saprebbero fare questi ragazzi: la vera sfida sarebbe questa».

Eliminare le grid girls

E invece si parla di voler eliminare le grid girls. Riflette Arrivabene: «L'argomento... è interessante. Quest'anno ci sono stati anche dei ragazzi sulla griglia di partenza di Monaco. Bisogna ricordare a Brawn che bisogna vedere le cose in maniera meno di parte. È un'abitudine che c'è stata da sempre in Formula Uno e credo che ci siano argomenti più complessi e più importanti di cui Ross dovrebbe occuparsi. Su questo tema bisognerebbe farsi qualche domanda su come sono stati disegnati i circuiti. Prendete Abu Dhabi e chiedete ai piloti: secondo loro quello di Yas Marina è tra i circuiti più noiosi che esistano. Fin dalle prove del venerdì si capisce che sono circuiti che possono offrire meno spettacolo, a prescindere dal tipo di macchine che vengono portate in pista. Alla fine, i circuiti che hanno regalato più spettacolo quest'anno sono stati quelli storici. Ad esempio si potrebbe modificare l'utilizzo del DRS: se non si dovesse aspettare un giro o solo alcune zone prestabilite della pista, potrebbero venire fuori anche il talento e il coraggio del pilota e si aumenterebbe lo spettacolo. Prima di pensare alle grid girls, quindi, ci sono argomenti un po' più importanti da affrontare...».

Il futuro della Maserati

Il finale riguarda la Maserati. Si è parlato di un possibile coinvolgimento della Casa del Tridente in F1 sulla falsariga dell'operazione Alfa-Sauber. Conclude Marchionne: «In testa mia un'operazione del genere c'è. Nella realtà ancora no. Ma la possibilità che anche Maserati possa ritornare esiste. Bisogna vedere come va con l'Alfa Romeo. Esporre due marchi del gruppo senza capire le conseguenze credo sia una cosa da non fare per quanto io credo sia possibile farlo non è il momento. Vediamo come va con l'Alfa». E la F.E.? «Il gruppo FCA in qualche maniera giocherà in F.E. Ma è da capire come quando. In questo momento la F.E ha ancora un interesse limitato. Io continuo a credere che l'espressione massima tecnica dell'utilizzo del motore termico e del motore ibrido. Non ho bisogno della F.E per provare la nostra capacità di abbinare sia il motore termico col sistema elettrico». ●

NON CI SERVE LA F.E PER PROVARE CHE SAPIAMO ABBINARE IL MOTORE TERMICO ALL'ELETTRICO

SERGIO MARCHIONNE



Liberty Media SO

IL PROMOTER MAI COME ORA VEDE ALZARSI I TONI DELLA DIALETTICA CON I TEAM, FERRARI IN TESTA, PER IMPORRE LA SUA VISIONE

di **Massimo Costa**

Sean Bratches, Ross Brawn, Chase Carey, la triade che è incaricata di sviluppare il prodotto F.1 acquisito dal gran boss John Malone, si sta dando un gran da fare per apportare novità e migliorie, coinvolgere un pubblico diverso, ampliare la presenza del Mondiale sui social media (in questo campo la F.1 rispetto agli altri sport più popolari era nell'era glaciale), intevendo poi sugli aspetti regolamentari ed economici del business F.1. Ma negli ultimi mesi si trovano costantemente criticati dai responsabili dei top team: Mercedes, Ferrari, Red Bull. Finita la luna di miele? Cosa sta accadendo? Liberty Media è sotto attacco?

Sergio Marchionne, presidente della Ferrari, non perde tempo per minacciare di lasciare la F.1 se le nuove regole tecniche che entreranno in vigore dal 2021 porteranno il Mondiale verso una sorta di campionato Nascar. Perché Marchionne cita, quasi con disprezzo, la serie di maggior prestigio in USA? In fondo i motori che impiegano nella Nascar hanno sì una filosofia molto simile, ma gli investimenti sono enormi, si lavora sui dettagli, sull'ottimizzazione. E non è un caso che Gene Haas, da anni proprietario di un team Nascar, entrato in F.1 non abbia trovato difficoltà nel creare una struttura altamente professionale, competitiva e certamente superiore a quelle fallimentari che lo hanno preceduto in F.1, ovvero Caterham, Manor, HRT. Probabilmente, Marchionne vuole colpire "l'americanità" della Nascar e quindi Liberty Media, la tradizione di quella categoria, il sistema un po' pacchiano della categoria.

Toto Wolff, team principal Mercedes, non è arrivato a pronunciare frasi sullo stile del manager italiano, appare più politico, più portato al confronto sereno. Ma anche da Stoccarda fanno comunque sapere che non sarebbero felici se il lavoro di questi ultimi anni dovesse essere buttato via in nome di una ricerca di semplicità, di parità. Ma Brawn non ci sta al gioco di Mercedes e Ferrari: «Non vogliamo perdere



COLOMBO

la Ferrari che trae benefici dalla F.1 e allo stesso tempo ha dei guadagni sulla sua presenza, ma ogni collaborazione ha i suoi limiti. Vogliamo soluzioni che vadano bene a tutti i partecipanti al Mondiale. Sono rimasto sorpreso da alcune reazioni. Nelle riunioni erano tutti presenti e tutti erano d'accordo sulle nostre valutazioni. Abbiamo spiegato cosa volevamo fare con i motori. Ora però, ci sono delle discussioni. Se i produttori hanno delle soluzioni interessanti da proporre noi siamo aperti a tutto. Nessuno vuole spendere più denaro, ma nessuno vuole perdere la propria competitività. Non capisco perché alcuni team hanno cambiato idea».

Pure Horner di Red Bull è scontento

Christian Horner, invece, team principal Red Bull, si è scagliato contro Liberty Media per il taglio del montepremi abituale che a fine anno spetta ad ogni squadra. La decurtazione è del 13 per cento ed è

stata motivata dai nuovi proprietari della F.1 come un intervento inevitabile a causa della serie di investimenti che stanno operando. C'è poi Bernie Ecclestone, sì proprio l'ex grande boss della F.1, messo in disparte senza troppi complimenti, che non perde occasione per svilire il lavoro di chi a suon di milionate gli ha comprato il giochino.

Aniché godersi la più che meritata pensione, Ecclestone (87 anni) non ha gradito per nulla di non essere stato coinvolto nel passaggio di consegne, rifiutando di aver perso il controllo del lavoro della sua vita. Ha ritenuto una offesa essere stato messo in un angolino col ruolo di presidente emerito, ma non operativo. E così, un giorno sì e un giorno no, alza il telefono, chiede una intervista a un quotidiano inglese, e scarica feroci critiche sull'operato di Liberty Media. Si dice che Ecclestone abbia ancora una forte ascendenza su diversi team principal e non va

otto attacco



LA TRIADE GESTIONALE TARGATA LIBERTY

Da sinistra, Sean Bratches, Chase Carey e Ross Brawn, i tre sensori di Liberty Media nella gestione della F1: un compito arduo...

dimenticato che i promotori dei circuiti del mondiale è con lui che hanno stipulato i contratti in essere prima dell'arrivo di Liberty Media. Non basterebbe l'intero numero di Autosprint per descrivere quanto ha fatto Ecclestone per il bene della F1, ma è innegabile che poi servirebbe un altro numero di Autosprint per raccontare le cose negative, l'aria di dittatura che regnava sovrana nel paddock, i ricatti a cui per anni hanno dovuto sottostare gli organizzatori dei vari circuiti, l'incapacità di stare al passo con i tempi per quanto riguarda la comunicazione e quindi di rivolgersi ai giovani e alle nuove tecnologie eccetera... Non mancano infine i nostalgici, quelli del "quando c'era lui", che per anni hanno goduto di prebende e ora si ritrovano spaesati. Così non mancano di criticare tutto quel che accade in F1 sotto le insegne di Liberty Media sparando nel mucchio senza ben sapere cosa dire...

Liberty Media non ha gioco facile

Non è facile per Bratches, Brawn e Carey imporre il loro stile, la loro volontà, in un ambiente che è sempre stato piuttosto ingessato, proteso nel curare al meglio il proprio giardino senza curarsi più di tanto di ciò che accadeva al vicino di casa. E se negli ultimi anni ci si è ritrovati con appena venti monoposto in griglia appare abbastanza ovvio che il sistema non ha funzionato alla perfezione. Da qui vuole ripartire la triade, creare le basi per una F1 più appetibile e abbordabile non solo per i costruttori, ma anche per squadre private che vogliono vivere una nuova sfida. Come accadeva fino 15-20 anni fa, come è sempre stato nel Dna della F1 dalla sua nascita nel 1950. Una tecnologia motoristica più semplice, una diminuzione degli attuali elevatissimi costi, questi sono i due principali obiettivi che Brawn vuole raggiungere. Anche perché con questa F1, nessun costruttore visti i fallimenti di

Honda e le difficoltà di Renault, se vogliamo, pensa minimamente di mettere un euro in un progetto F1 se le cose non cambieranno. Dalla parte di Liberty Media c'è prima di tutto la Fia nella persona di Jean Todt che ha piena fiducia in Brawn, suo alfiere per un decennio nei trionfi Ferrari. Qualche tempo fa, il presidente Fia disse: «Ora abbiamo una squadra tecnica e sportiva molto forte all'interno di Liberty Media». Non è passato inosservata quella parola di tre lettere "ora", un chiaro distacco dalla precedente gestione di Ecclestone, mai digerita da Todt. Poi, ci sono praticamente tutti i team di seconda e terza fascia che vedono di buon grado l'iniziativa di Liberty Media di riconsiderare la distribuzione dei montepremi, troppo ingiusta nei loro confronti e da sempre troppo favorevole a chi di soldi ne ha già abbastanza, ovvero i top team.

Il favore mostrato verso i team "altri"

Un segnale importante quello di Brawn e compagnia, che vuole rafforzare team come Force India, Williams eccetera per permettere loro di avvicinare i primi della classe creando una maggiore competitività nel campionato. Questo almeno sulla carta perché poi, si sa, i soldi vanno ben investiti. Zak Brown, team principal McLaren, nei giorni che precedevano Natale, ha speso parole positive per Liberty Media: «Vogliamo che ci sia il maggior montepremi possibile - ha detto Brown -, ma sapevamo che ci sarebbe stato qualche investimento da parte di Liberty e penso che alcune persone si stiano eccitando un po' troppo. Liberty è arrivata nemmeno da un anno, ha comprato qualcosa che aveva molti elementi che non funzionavano e sta cercando di sistemarli. Come se una gamba rotta si potesse rimettere in sesto in due settimane. Penso che la direzione presa sia quella giusta come le loro intenzioni. Ci vorrà tempo e dobbiamo dare loro supporto, essere un po' meno critici e più costruttivi. C'è molta eccitazione attorno alla F1, ascolti televisivi in aumento, presenze dal vivo più massicce e c'è una visione strategica importante da parte della nuova proprietà. C'è un progetto dietro la Formula 1 e non lo si può non capire». Parole importanti quelle di Brown, ad ampio respiro, che guardano oltre il proprio cortile, che spezzano lo scetticismo che qualcuno vuole a tutti i costi generare. Liberty Media si è trovata in mano un prodotto ricchissimo, capace di generare incredibili opportunità, ma ripiegato su se stesso. Bratches, Brawn e Carey stanno cercando di apportare le giuste correzioni e si sa, le novità non sempre piacciono al momento, disturbano, ma possono generare un futuro migliore. Ed è quello per cui si sta lavorando. ●



La **F1** che vorrei

ESPRIMERE DESIDERI E AUSPICI ANCHE SE TEORICI E NON TUTTI REALISTICAMENTE REALIZZABILI È COMUNQUE UN GIOCO STUZZICANTE. AL QUALE, IN QUESTE PAGINE, VI INVITIAMO A PARTECIPARE

Ll classico pranzo natalizio con il presidente della Ferrari Marchionne, con il team principal Arrivabene e il direttore tecnico Binotto è stato come sempre interessante. Certo verrebbe da raccontare più la parte off the record (fuori registrazione), ma essendo tale non possiamo. Lì sono emersi temi a volte trattati solo superficialmente, con risvolti interessanti e punti di vista diversi rispetto a quando se ne parla ufficialmente. Ma come detto saremo le scimmiette con le mani sulle orecchie, sugli occhi e sulla bocca. Non sento, non vedo e non parlo. Parliamo invece della voglia di cambiamento, per vedere cosa può effettivamente essere modificato e sentire poi il parere dei tifosi, ma par-

liamo anche della voglia che non cambi niente. Da un lato la ferma decisione della Ferrari di mollare il colpo se Liberty Media continuerà a paventare un campionato simil Nascar, fatto dal livellamento delle prestazioni e di uno sviluppo tecnologico praticamente assente. Ma anche di sorpassi continui e spettacolo per il pubblico sugli spalti e a casa. Questa seconda parte piace a Ferrari, ma non da raggiungere, come vorrebbe la nuova proprietà, congelando e standardizzando sempre più le componenti. Il Dna della F.1 è sviluppo e su questo siamo perfettamente d'accordo.

Il presidente Marchionne vorrebbe avere le misure delle gomme e del motore e poi via liberi tutti di cre-



PACCHETTO DI MISCHIA IN GRANDE SPOLVERO E...

Vettel, Hamilton, Verstappen e Raikkonen in lotta: pensate che bello se la sfida potesse sublimarsi a suon di DRS libero... Cioè se il cartello, sotto, diventasse una specie di grido di guerra permanente

LA PRESSE

are. Questo non avrebbe come effetto la certezza di vedere più azione e sorpasso in pista, ma in fondo il Dna della F.1 non è mai stato il sorpasso. Prendiamo ad esempio le Brabham 1982 dal Gp di Gran Bretagna, con serbatoio più scarico e con l'introduzione dei pit stop. Piquet e Patrese dovevano guadagnare 30" sugli avversari per poi fermarsi, rifornire e ripartire davanti. Non c'erano sorpassi, ma l'attesa di vedere se ce la facevano era tanta.

Ecco gli Anni '80 si differenziavano, non per la maggiore azione, se siamo qui sempre a tirare fuori solo Arnoux Villeneuve a Digione, un motivo ci sarà, ma per la diversità dei progetti e la scarsa affidabilità che soluzioni estreme portavano. La Brabham dovette aspettare la stagione successiva, 1983, per vedere i frutti del proprio progetto. La liberalizzazione totale sarebbe il top, ma non ci arriveremo mai, anche perché non si potrebbero portare avanti forme e soluzioni rivoluzionarie senza test in pista. Più interessante la proposta dell'utilizzo free del DRS, "chi ha più coraggio si vede", ha detto il presidente. Perfettamente d'accordo, ma le zone DRS "statiche" furono introdotte per motivi di sicurezza perché alcuni piloti, con più attributi, utilizzavano l'ala mobile anche in curva. Difficile che la federazione torni sui suoi passi su una scelta fatta per la sicurezza, ma ci dovrebbe pensare perché



SUTTON-IMAGES.COM

da qualche parte deve venire fuori il Dna della F.1, chi rischia di più vince! Speriamo che non arrivino al compromesso di creare tanti microsettori di utilizzo, qui si, qui no, qui si, qui no, perché saremmo punto e a capo!

Proviamo ad elencare cosa potrebbe e dovrebbe davvero cambiare dal punto di vista televisivo.. Ah, a proposito, perché tutti parlano sempre di spettacolo televisivo da migliorare e poi non coinvolgono mai le televisioni quando c'è da mettere sul piatto delle proposte? Boh!

- 1) Coinvolgere nelle discussioni le **televisioni**.
- 2) **DRS** libero sempre OK, chi ha più pelo guadagna, rischia, ma guadagna.

3) ELIMINAZIONE DEI TEAM RADIO TECNOLOGICI.

Lo avevano già deciso ed era stato un cambiamento che ha mandato in tilt Hamilton a Baku e Rosberg a Silverstone. Ricorderete le due situazioni gestite in modo diverso. Hamilton proseguì fin quando riuscì a risolvere da solo il problema, ma a gara compromessa, Rosberg si fece aiutare incappando poi in penalità. Una delle poche cose intelligenti studiata e applicata, subito soppressa su pressione delle squadre per evitare problemi in pista. Era giusto IL SILENZIO RADIO. Il pilota DEVE guidare da solo, se ha un problema di affidabilità deve rientrare ai box per risolverlo, avremmo gare con più variabili e più potere alle scelte del pilota.

4) LA GHIAIA. La cementificazione delle vie di fuga, ha portato a un livellamento delle prestazioni dei piloti perché il punto di rischio si abbassa e chi ne ha di più non può dimostrarlo. Se all'esterno di una curva sai che corri il rischio di insabbiarti stai tranquillo che il piedino lo alzi prima degli altri che invece vanno al limite. La ghiaia è stata negli anni tolta per motivi di sicurezza, salvo poi dire spesso, dopo alcuni incidenti, che se ci fosse stata la ghiaia sarebbe stato meglio. La vera ragione dell'eliminazione della ghiaia è legata alle macchine che si insabbiavano e lì restavano. Con una griglia partenti

TANTA VOGLIA DI REFUELLING

Si al ritorno dei rifornimenti, sotto, mescole libere, test non più calmierati e punti per tutti. Della serie, riportiamo l'immaginazione al potere...



sempre più ridotta, guai ad avere macchine che si fermano per questo... Mah...

5) PARCO CHIUSO e WARM UP. La gara di Hamilton in Brasile ha dimostrato che senza parco chiuso si possono settare le macchine al top per la gara, consentendo anche a chi ha ciccato fino a sabato, non è il caso di Hamilton, ma potrebbe esserlo della Ferrari a Monza, di poter tirare fuori il classico coniglio dal cilindro, per la domenica. Succede così nelle moto, succedeva così fino al 2002 in F.1, bei tempi! Parco chiuso e Warm Up furono introdotto ed eliminato per abbattere i costi, costringendo però le squadre a trovare un compromesso tra macchina da qualifica e da gara. Un'assurdità ancor più evidente quando si ha un sabato bagnato e la domenica asciutta o viceversa.

6) RITORNO DEI RIFORMIMENTI E PIT STOP PIÙ UMANI.

Due variabili fondamentali nel motorsport. Poter rabbracciare in gara consente di avere macchine più veloci fin dal via e strategie diversificate. Eliminati per problemi di costo, vengono adesso evocati, ma magari tornassero! L'eliminazione dei rifornimenti ha portato a spendere di più per arrivare a fare i pit stop in meno di 2". I pit stop di oggi neanche si vedono, dove è il gesto umano? Ci sarà pure un compromesso tra la Indy, categoria in cui c'è un meccanico per gomma e la F1 dove per gomma ce ne sono 3, più gli altri. Si creerebbe anche un mercato dei "gorilla", come vengono chiamati quelli americani e si vedrebbe qualcosa, umanamente e televisivamente parlando.

7) MESCOLE LIBERE. Dare ai team la possibilità di usare liberamente le tre mescole scelte per il week end, eliminando l'obbligo della sosta per rispettare la regola dell'utilizzo di due mescole diverse, oppure rendere obbligatorio l'utilizzo di tutte e tre le mescole selezionate da Pirelli per i singoli Gp, così avresti almeno due soste garantite. Meglio la prima ipotesi... Controindicazioni? I team piccoli andrebbero aggressivi con più pit stop per stare davanti e questo spaventa i grandi che se li troverebbero tra i piedi, pardon tra le gomme, beh ma non si vogliono più sorpassi?

8) TEST LIBERI IN PISTA. Utili per testare le macchine, testare piloti e destare l'attenzione di tifosi e media fuori Gp. Una volta Schumacher girava al Mugello? Tutti là! Vettel gira una settimana al simulatore e chi lo sa? E cosa costa meno, la realtà o le simulazioni? Pensiamoci!

9) PUNTI PER TUTTI. Copiando il sistema di punteggio Indycar, punti dal primo all'ultimo, non sarebbe cambiata la storia del campionato, ma i bei duelli fuori dai 10 avrebbero avuto un peso maggiore. Un bene anche per la classifica di piloti, altrimenti difficilmente giudicabili, come è stato per Wehrlein quest'anno e come potrebbe essere per Leclerc, la prossima stagione. Non ci vuole molto basta adeguarsi ai tempi. Che senso ha avere squadre e piloti a quota 0 a fine stagione? Con una gerarchia stabilita dai piazzamenti. Bah!

Di idee ne abbiamo mille, quelle esposte qui sono tra le principali, ma potremmo scrivere un libro. Pensate alle vostre a comunicatecele, faremo un articolo insieme, non più la F.1 che vorrei, ma la F.1 che vorremmo. ●



GETTY IMAGES



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





I Gp dovrebbero essere integralmente in chiaro

C'erano una volta le eroiche battaglie di As per far mostrare la F.1 in Tv. Perché il nostro è stato uno Sport in ampia misura quasi invisibile sugli schermi di famiglia. Poi, dal 1977, gran parte del mondiale è stato trasmesso dalla Rai e il 1980 è stato il primo anno in cui le gare iridate nel Belpaese si son viste tutte. Fantastico. Adesso, quasi quarant'anni dopo, si vive la più grande incertezza mista a confusione per gli appassionati della disciplina clou del nostro Sport preferito. Già ampiamente disorientati dal fatto che la Rai da anni aveva perso il monopolio delle dirette, smettendo d'essere punto di riferimento ideale a vantaggio - previ investimenti faraonici - di SkySportF1.

Adesso, in poche parole, per l'appassionato medio - figura retorica che simbolizza una persona dotata di reddito tutt'altro che alto, di tanta passione e di una non indifferente propensione al sacrificio -, si staglia all'orizzonte un periodo ancora più infernale. Perché se vuole vedere tutti i Gp 2018 in diretta deve 1) Pagare senza via di scampo l'abbonamento Rai per devozione; 2) Pagare regolarmente l'accesso a SkySport F1, sborsando una cifra complessiva la quale - per uno che tiene famiglia, di notte non va in giro con la lancia termica e fa un lavoro onesto ma non strapagato - appare se non proibitiva devastantemente incidente sulle finanze di casa. E non si venga a dire che capita da mo' pure nel calcio in Tv. Perché prima tutte le partite o i gol in diretta mica le e li trasmetteva nessuno. C'era solo la radio, lì. Semplicemente, la nuova comodità prevede nuovi esborsi. Da noi, no, invece. Le cose, sul piano della fruibilità delle dirette, son cambiate e senza palliativi, perché lo streaming selvaggio ha qualità deludente assai. Intendiamoci, nessuno accusa quelli di Sky di niente. Nada proprio. Altroché. Fanno benissimo il loro lavoro e meritano solo applausi, per quantità e qualità dell'offerta. Il punto è un altro. Da decenni la F.1 è diventata e resta lo Sport a maggiore concentrazione pub-

blicitaria nella storia delle trasmissioni televisive. Ogni centimetro quadro di schermo disponibile è gravido di scritte: piccole, mobili, fisse, sulle tute, sui caschi, sull'asfalto, le quali pubblicizzano qualcosa affinché si possa spendere soldi a futuro sollazzo di costoro.

Le stesse Case tipo Ferrari, Fiat, Alfa Romeo, Mercedes, Red Bull, Renault e così via, sono spot viventi autoriferiti, guidati da piloti che non raramente pubblicizzano sul casco il loro stesso sito. Tutto il mondiale preferito dalle Marche potrebbe essere definito iride Marchette. Il passaggio logico seguente è semplice e inappuntabile, nella sua logica consequenziale: uno spettatore qualsiasi, appassionato o no, goduto o financo casuale, solo perché in due ore di Gp scarse si sorbisce una concentrazione pubblicitaria strutturale superiore a quella di due anni di spot ordinari, ecco, dicevo, solo per questo meriterebbe di vedere la gara gratis. Gratis tutta la vita, Dio bello. Perché guardando e subliminalmente vedendo tutto, fa un'ingurgitata tale di pubblicità, segnali ammalianti e marchi ammiccanti, da risultare bersaglio cognitivamente sforacchiato, intellettualmente ipnotizzato quanto essenzialmente magnetizzato.

In poche parole, pagare per vedere un Gp in Tv è moralmente inaccettabile, mentre

quasi quasi sarebbe eticamente accettabilissimo l'esatto contrario: se vuoi che mi faccia un'indigestione dei tuoi march(i)etoni, cara F.1, io, padre di famiglia, il Gp lo vedo insieme a moglie, suocera e marmocchi, okay, ma ci date dieci euro a nucleo familiare e pedalare, neh. Altro che storie. Il che, uscendo dal semischerzo e andando sul serio, significa una cosa molto semplice: viva Sky, viva il suo impegno che ha cambiato il modo di raccontare le corse e la F.1 - intenso e ben caratterizzato -, però attenzione: l'abbonamento potrebbe offrire l'intero weekend: l'atmosfera, i box, prove e qualifiche, opzione mosaico e quant'altro, ma tutti i Gp dovrebbero essere trasmessi - dove e da chi non importa -, per l'intera durata secca della corsa, live, in chiaro e senza balzelli di sorta.

Così chi vuole si gusta la gara pagando con gli occhi per tutta la pubblicità palese o occulta che si becca, mentre chi ha sufficiente reddito e motivazioni, striscia la Mastercard e si spara un bel fine settimana non stop, invidiatamente avviluppato alle meravigliose trasmissioni a pagamento. Tanti anni fa, quando balzò fuori l'idea che in Italia la F.1 semi-sparisse o quasi dalle trasmissioni in chiaro, Montezemolo fu giustamente durissimo: «*La Ferrari e i grandi Costruttori non possono accettare una cosa del genere. I nostri marchi, i nostri sponsor e le aziende coinvolte in F.1 non accetteranno mai di non poter più entrare in diretta in tutte le case degli appassionati, se lo spettacolo diverrà sempre più un che di esclusivo, elitario e fruibile a domanda. Bisogna garantire un certo equilibrio. No, mai una cosa del genere.*»

Mai mica tanto. Purtroppo ci siamo. In pieno. Sempre di più. E ormai nessuno dice niente, pochi s'azzardano a incazzarsi. Invece secondo me non ci siamo per niente. L'è tutto sbagliato. L'è tutto da rifare. ●

DOMENICA SERRA





Scomettiamo che?

BUTTIAMOLA SULLA SFIDA MENTALE. IN F.1 INDIVIDUIAMO QUESTIONI INTERESSANTI E GIOCIAMOCI SU A INDOVINARE IL FUTURO, PUNTANDO!

Questo articolo è alcolico come la notte di capodanno. Roba emersa in quello stato da bamba che ti permea quando, la sera del 31, non ti importa di vedere tanta gente ma di mettere assieme bilanci e propositi con pochissimi amici cari. Sbattonosene altamente del conto alla rovescia, dello champagne, della baldoria tipica e trita. Pochi ma buoni, dunque, al pari dei rossi, intesi come liquidi intrattenitori, funzionali alla chiacchiera. Com'è, come non è, il mio amico Marco Leo, ha innescato un giochino motoristico che ho l'ardire di proporre qui, confidando sulla vostra indulgenza, su quel languore da smaltimento fumi che permea i primi giorni dell'anno. Scommesse, ecco. Dieci scommesse per il 2018. Quali? Eccole, messe a punto - si fa per dire - all'alba dell'anno. Da leggere sorridendo, da prendere sul serio, da integrare con altre, vostre, certamente degne di attenzione. Intanto, cuccatevi la lista, non certo stilata in ordine di importanza.

Scommessa Baby. Il bimbo si chiama Charles Leclerc. A noi viene voglia di scommettere che sarà lui la vera cavalleria Alfa Romeo. Sul ragazzo vale la pena mettere parecchi euro. Anche a proposito dei parallelismi possibili con Verstappen. Anche a proposito del suo esordio in rosso entro la fine del 2018.

Scommessa doppia. Doppia pensando alla coppia Verstappen-Ricciardo. Chi ha il fegato di puntare su Daniel rischia di perdere i soldi oppure di guadagnarne un tot. La quota favorisce i sogni e scommettere su Verstappen pare scontato, roba da gente che non rischia mai. Dunque, Daniel a sorpresa vale la pena. Sì, sì, sarà dura... però stiamo parlando di azzardi, altrimenti che gusto c'è?

Scommessa della vite. La vite in questione è quella che sta, da qualche parte, tra la testa e il piede destro di Raikkonen. Sergio Marchionne è convinto che esista e che vada toccata con apposito cacciavite, scopo trasformare un pilota perfetto una volta ogni tanto, in un pilota sempre in palla. Scommettiamo che nessuno riuscirà a trovarla? Salvo Kimi medesimo, il quale peraltro avrebbe potuto manometterla a suo tempo.



GETTY IMAGES



SUTTON-IMAGES.COM

Scommessa Kubica. Sembra perduta in partenza. Eppure...scommettiamo che entro fine anno a qualcuno verrà in mente di riproporla? Abbinata a qualche rimpianto secco. A noi, per dire, parrebbe una gran cosa.

Scommessa Gino. Ah, qui ci si diverte... scommettiamo che... Hamilton annuncerà un cambio importante della propria vita entro l'anno? Una nuova squadra, un bebè in arrivo, una inedita attività nel settore sciambola... Clamori e stupori attesi dal personaggio meno annoiato della F. 1. Magari bluffando come fa spesso, ma intanto... dai, dai, dai!

Scommessa Latina. Il carattere "meridionale" (come da definizione del Presidente) di Seb ormai lo conosciamo. Verrà messo sotto vetro, in freezer, in analisi? Secondo il vertice Ferrari di sicuro. Pe-



GETTY IMAGES



LA PRESSE



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM



LA PRESSE

rò scommettere che salti fuori di nuovo, in caso di complicanze da Gp è divertente. Anche perché a una certa età, il carattere non ha più la consistenza del pongo.

Scommessa Maglia Nera. Quale sarà la squadra fanalino di coda del 2018? Due nomi, tra i quali scegliere: Haas e Williams. Anche in questo caso, mettere su il grano fa libidine perché il rischio di sbagliare è altissimo al pari dello scommettitore. Dunque, se puntate 1 euro sulla Haas, in caso di vittoria incassate 1 euro e 50. Se si trattasse della Williams invece, con un euro ne portate a casa 6. Beh? Coraggio.

Scommessa Findus. Chi ha voglia di scommettere che Bottas verrà sostituito a fine stagione da un altro pilota? E poi, nel caso, da chi? Da Ocon, per esempio. Che ne dite? E' una scommessa a due fa-

TANTI CASI BELLI APERTI SU CUI SCOMMETTERE

Sopra, nella foto grande, Stroll con Magnussen, a destra, Ocon con Bottas, al centro è Vettel, mentre in alto da sinistra, vediamo Hamilton, Verstappen, Ricciardo, Alonso e Leclerc: tutta gente che fa sorgere interrogativi che sottendono possibili scommesse...

si, d'accordo, però mica male. Che poi magari il Findus della Mercedes si trasforma in un terra-aria infuocato....

Scommessa Nando. Beh, inevitabile. È la scommessa più attesa: Alonso di nuovo vincente. Io, nel mio piccolo, metto su la rebonza in toto. Per affezione e per godimento generale.

Scommessa Babbo Morto. Su chi vince il Mondiale la scommessa è aperta sempre, quindi evitiamo suggerimenti. Chi ha voglia di puntare sul Cavallino ha molti indizi per procedere. Chi ha voglia di puntare sulla stella a tre punte fa una scommessa da padre di famiglia. Chi ha voglia di buttare lì un altro nome rischia di trovarsi al verde verso metà aprile oppure ricco sfondato a novembre. Vedete voi. Buon divertimento, intanto. Niente auguri perché a chi gioca d'azzardo portano rognà. ●



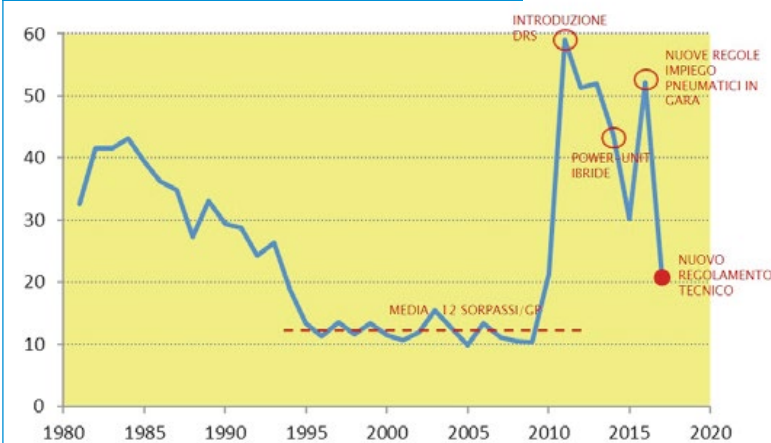
Sorpassi

la vera storia

CON LE F1 EXTRA-LARGE SUPERARE È PIÙ DIFFICILE. NONOSTANTE IL DRS E PIÙ MESCOLE A DISPOSIZIONE. COLPA SOLO DELL'AERODINAMICA? SCOPRIAMOLO

Se ne parla spesso in termini di problematica che impatta negativamente sullo spettacolo che vediamo nei Gp. Magari non è proprio così diretta la dipendenza tra sorpassi e spettacolo ma è un dato di fatto che le vetture fanno parecchia fatica a superarsi in pista e che la maggior parte dei cambi di posizione si verificano in seguito ai pit-stop. Forse anche più di prima. Anzi, questa è l'opinione comune... «*Non ci sono più i sorpassi di una volta*», né come qualità né soprattutto come quantità. Sarà vero oppure è solo un'impressione? Cosa ci dicono i numeri? E poi, è proprio vero che i sorpassi sono sinonimo di gara spettacolare?

SORPASSI PARABOLA DISCENDENTE



lane”, escludendo anche i superamenti di vetture afflitte da problemi tecnici. Infine, limitiamo l'analisi alle sole gare su asciutto perché sappiamo bene quanto sul bagnato le eventualità di sorpasso possano essere più aleatorie. Sono quindi dati opportunamente filtrati da possibili inquinanti e per questo motivo assolutamente oggettivi.

Analisi puntuale

Prima di sviscerare questo tema conviene dunque andare a pescare le statistiche che riportano il numero medio di sorpassi avvenuti in ogni Gp in un'intera stagione, certificando così che stiamo parlando di un fenomeno veramente esistente. E non di una fantasia.

Consideriamo solo i sorpassi “veri”, cioè quelli avvenuti in pista non dunque quelli avvenuti “in pit

Calo inarrestabile

Se guardiamo l'andamento dei sorpassi per gara negli ultimi 35 anni di Mondiale, notiamo nella prima parte del grafico un trend inesorabilmente decrescente, fino a stabilizzarsi intorno ai 12 sorpassi medi per gara che sono rimasti più o meno costantemente tali per quasi una quindicina d'anni. Che



poi è il periodo “mondiale” di Michael Schumacher con i suoi duelli con Hakkinen... Poco spettacolare? Occhio a lasciarsi andare a botte di nostalgia verso una F.1 passata che era molto più spettacolare perché c'erano sorpassi a casse... I numeri aiutano sempre a riportarci alla realtà ed a ripensare all'equivalenza: sorpassi = spettacolo.

Il Drs ha portato l'aumento

Sull'andamento temporale dei sorpassi per gara salta agli occhi l'impennata del 2011 conseguente alla variazione regolamentare che ha introdotto l'uso del Drs come “jolly” che può giocarsi chi insegue, proprio per facilitare i sorpassi. E, a vedere i numeri, è chiaro come l'obiettivo sia stato

HAMILTON E VETTEL AI FERRI CORTI

La difficoltà di superare si è manifestata in pieno nei corpo a corpo fra Hamilton e Vettel: le F.1 hanno prestazioni molto simili e il notevole aumento del carico aerodinamico ha reso tutto ancora più difficile...

raggiunto, essendo saliti immediatamente a 59 sorpassi medi a Gp.

Tuttavia si nota anche bene come dopo il record del 2011 ci sia stato un nuovo crollo immediato dei sorpassi, reso ancor più evidente dopo la rivoluzione regolamentare del 2014 con l'introduzione delle power-unit ibride che ha prodotto dei rapporti di forza molto “diluiti” come ben ricordiamo.

Ma nel 2015 c'è stato il crollo

Il calo a 30 sorpassi per gara del 2015 lasciava presagire che saremmo tornati rapidamente a riposizionarci a quei valori che avevamo avuto per quindici anni. Il tutto nonostante il Drs. Invece, l'anno scorso abbiamo assistito ad un'inversione di ten-

denza decisamente marcata. Come mai? C'è un motivo particolare oppure è stato frutto della più imponderabile casualità?

Diciamo che a volte basta poco. Basta qualche liberalizzazione fatta col buonsenso, basta togliere qualche discutibile restrizione ed ecco che le acque si movimentano subito. Grazie alla liberalizzazione dell'impiego di una terza miscela di pneumatici in gara i team non sono stati più obbligati tutti ad usare le stesse due, il che, di fatto, imponeva strategie-fotocopia per tutti. E trenini di vetture che potevano scambiarsi la posizione quasi esclusivamente ai box. E' bastata dunque questa "trovata" di buonsenso per vivacizzare le strategie in gara e automaticamente incrementare il numero dei sorpassi. Poi sarà anche vero, come affermano alcuni opinionisti, che in verità non si tratta di sorpassi "seri", nel senso che non corrispondono sempre ad effettive differenze prestazionali delle vetture ma spesso a condizioni momentanee legate al grip delle gomme. E' vero ma hanno comunque vivacizzato le corse, anche se onestamente la traduzione automatica in emozioni e spettacolo lascia un po' il tempo che trova...

2017 in calo nonostante le tre mescole a Gp

Completiamo la nostra analisi statistica con i dati di quest'ultima stagione, quella che ha visto gareggiare vetture rispondenti ad un nuovo regolamento tecnico. E vediamo che gli effetti benefici della scelta strategica fra tre mescole di pneumatici e il doping del Drs sono stati clamorosamente smorzati dagli eventi. Ed i sorpassi per Gp sono crollati a poco più di 20, in rapida ed inesorabile discesa verso quel limite di 12 che abbiamo avuto per parecchie stagioni.

C'è una motivazione tecnica in quest'ultimo crollo di sorpassi? Ebbene sì e non era nemmeno così impossibile da prevedere. Prima di provare a spiegare questo fenomeno, facciamo mente locale a quando avviene un sorpasso. Se escludiamo differenze prestazionali abissali tra le due vetture, genericamente i sorpassi si verificano verso la fine del rettilineo, quando il pilota che insegue attacca chi precede inventando una staccata decisa "oltre il limite", compatibilmente con le caratteristiche del tracciato. Infatti, se la velocità massima di due vetture è sostanzialmente simile, così come la percorrenza limite in curva, ai piloti non resta che inventarsi qualcosa in staccata, ritardandola il più possibile per guadagnare lo spazio sufficiente ad infilare in curva almeno metà della propria vettura prima dell'avversario. Ormai sono anni che è più che raro vedere un sorpasso in curva...

Però attenzione che se c'è poca differenza di velocità tra fine rettilineo e ingresso curva, diventa oggettivamente problematico per chi insegue "inventarsi" un sorpasso. Nel senso che, anche "tirando la staccata", si conquisterebbe un vantaggio in termini di spazio insufficiente a mettere il naso davanti. Dicevamo che non era affatto difficile prevedere il calo di sorpassi che abbiamo visto in quest'ultima stagione mondiale. Le modifiche regolamentari concesse sulle vetture (ali più grandi e maggiori dimensioni del fondo vettura) hanno portato ad un



SUTTON-IMAGES.COM

SORPASSI CELEBRI

Il sorpasso di Hakkinen (a destra, sopra) su Schumacher a Spa nel 2000; oppure quelli fra Arnoux e Villeneuve a Digione nel 1979, in alto, sono entrati nell'immaginario collettivo ed hanno reso un gran favore alla Formula 1. Oggi, però...

aumento sostanziale del carico aerodinamico con un peggioramento del Cx conseguente ai maggiori ingombri trasversali. Il che, unito al maggior grip teoricamente messo a disposizione dagli pneumatici più larghi, ha consentito un aumento sensibile delle velocità di curva. Ma fatalmente è anche diminuito il gap tra la velocità massima raggiunta in fondo ai rettilinei e la velocità con cui si sono potute affrontare le curve successive. Ovvero esattamente il contrario di ciò che sarebbe auspicabile per favorire i sorpassi... Normale dunque che siano calati in quel modo.

È tutta colpa dell'aerodinamica?

Aerodinamica, questo è l'imputato principale. È proprio la crescente influenza dell'aerodinamica



LA PRESSE

sulle vetture di F1 che ha in un certo senso "appiattito" le opportunità di sorpasso. Dalla fine degli anni Ottanta a tutt'oggi. E indipendentemente da tutti gli artifici regolamentari. Lo sviluppo aerodinamico prosegue senza soste anche se ne viene cambiato il recinto di intervento.

Gli strumenti di calcolo computazionale consentono ormai una definizione molto fine ed affidabile delle micro-modifiche da apportare alle vetture per ottimizzare i flussi e di conseguenza l'efficienza aerodinamica.

Poi, un conto è correre in aria libera. Ben altra cosa è la qualità del flusso d'aria che investe una vettura quando insegue. Aria pulita e aria sporca. Turbolenze. Che ovviamente aumentano man mano che la vettura tende ad avvicinarsi a quella che la pre-

cede. L'ala anteriore di chi insegue (e non solo quella, ovviamente) non lavora più nelle condizioni di flusso ottimale per cui è stata progettata. E siccome quest'ala, oltre a dare carico all'avantreno, condiziona in modo pesante il convogliamento dei flussi verso il corpo vettura ed il retrotreno, è chiaro che l'impatto sulle caratteristiche aerodinamiche globali della vettura può diventare notevole.

La deportanza globale della vettura che segue è quindi decisamente inferiore alle condizioni di progetto. E questo peggioramento è solitamente maggiore sull'avantreno, spostando quindi il bilancio aerodinamico verso il posteriore e producendo effetti negativi sulla guidabilità. Ovvero genera sottosterzo.

Quindi, in sintesi, man mano che si avvicina alla scia, la vettura che insegue vede variare sempre più sostanzialmente la sua guidabilità. E di fatto, non può più percorrere le curve con la stessa efficacia di quando correva in aria libera. E quindi vede pregiudicate anche le possibilità di "lancio" nel rettilineo seguente, alla fine del quale avrebbe potuto giocarsi le chance di sorpasso.

Sorpassi uguale spettacolo?

Se proviamo a scorrere l'evoluzione tecnica delle vetture negli ultimi trent'anni concentrando per esempio l'attenzione sull'alettone anteriore, passiamo dalla lineare semplicità della McLaren dell'85 all'estremizzazione di flap, deviatori e soffiaggi della Mercedes attuale. Idem per le appendici intorno al corpo vettura.

Nel corso degli anni l'impiego dei codici di aerodinamica computazionale ha infatti impresso un'accelerazione impressionante allo sviluppo e soprattutto ha concentrato l'attenzione sulla micro-ottimizzazione locale (e teorica) dei flussi e delle turbolenze. Le ali anteriori, così come altre appendici, sono dunque diventate estremamente complicate con l'aggiunta infinita di elementi e curvature. Complicate e influenti. Siccome però la micro-ottimizzazione definita a calcolo ha la sua efficacia massima per flussi "puliti" e non turbolenti come quelli che si incontrano avvicinandosi alla scia di un'altra vettura, ecco che una variazione delle condizioni teoriche di lavoro dell'ala crea conseguenze notevoli sul bilanciamento aerodinamico e quindi sulla guidabilità della vettura. In sintesi, dunque, le ali (e le vetture) di oggi sono molto più sensibili alle variazioni del flusso d'aria che le investe.

Ecco quindi motivato il trend progressivamente negativo della curva dei sorpassi dall'inizio degli anni '80 fino a metà degli anni '90. Ed ecco anche motivato il nuovo calo degli ultimi anni, che risulta indipendente dall'introduzione del Drs o di altri artifici regolamentari che di fatto "drogano" il sistema senza peraltro riuscire a stabilizzarlo su un maggiore livello di sorpassi.

Ma alla fine, siamo così sicuri dell'equivalenza sorpassi-spettacolo? Abbiamo vissuto periodi e gare altamente emozionanti pur con un numero contenuto di cambi di posizione. E, viceversa, non è che l'anno scorso siamo saltati sul divano per l'emozione perché i sorpassi erano quasi raddoppiati. O no? ●

OGGI È TUTTO PIÙ DIFFICILE

Hulkenberg e Alonso, sopra, a stretto contatto: il tedesco della Renault e lo spagnolo della McLaren sono tra i piloti che ci provano sempre ma superare con le attuali F1 è molto complicato



La folla appassionata di Monza è uno spettacolo unico nel Circus. L'organizzazione del Gp d'Italia è passata dal 2017 totalmente in mano all'Aci. Sopra il presidente Angelo Sticchi Damiani che di recente è stato anche riconfermato alla vice presidenza della federazione internazionale



L'Italia c'è ma che fatica!

IL PRESIDENTE DELL'ACI ANGELO STICCHI DAMIANI PARLA A RUOTA LIBERA SU PRESENTE E FUTURO DEL MOTORSPORT TRICOLORE: «SIAMO AI MASSIMI LIVELLI, MA CON GRANDE SFORZO»

di [Andrea Cordovani](#)

Pensa positivo il presidente dell'Acì Angelo Sticchi Damiani. Guarda allo stato di salute del made in Italy da corsa e riflette: «Mi dicono che sono un ottimista però onestamente ritengo che quella 2017 sia stata un'annata importante per il nostro motorsport, un'annata buona, un'annata che ha segnato tutta una serie di successi. Ovviamente lo sguardo è ampio raggio».

- **Presidente, coinvolge anche noi nel suo ottimismo...**

«Partendo dalla F.1 abbiamo avuto dopo 6 anni comunque un pilota italiano che ha corso dei Gp, abbiamo visto una bandiera tricolore sull'elenco dei partenti. Antonio Giovinazzi ha fatto un ottimo Gp d'Australia, un po' meno il Gp di Cina: però ha dimostrato di essere un pilota maturo per la F.1. Inoltre ha disputato le corse di Melbourne e Shanghai senza provare e quindi in condizioni limite perché ha saputo solo all'ultimo momento che avrebbe dovuto guidare. Anche se per soli due Gp abbiamo rotto questo digiuno che durava da un bel po'».

IL GP D'ITALIA HA FATTO UN PIENO DI SPETTATORI COME NON ACCADEVA DA ANNI. ROBA DA RECORD

ANGELO STICCHI DAMIANI

”

Inoltre c'è stata una Ferrari che nel 2017 è stata in lizza per la conquista del Mondiale fino a Monza. Poi c'è stata la parentesi asiatica da cancellare ma nel finale abbiamo ritrovato una Rossa di nuovo vincente. Senza tanta sfortuna e senza alcuni dettagli che sono andati a rompersi in maniera assolutamente imprevedibile, di sicuro la Ferrari avrebbe lottato fino all'ultimo Gp cosa che non succedeva ormai da un po' di anni. Comunque sia gli italiani hanno sognato e ne abbiamo avuto un segnale a Monza con un pieno di spettatori come non accadeva da anni, battendo anche il record del 2000. C'è stato un grande ritorno della passione degli italiani sulla F.1 e sulla Ferrari. Probabilmente il fatto che fosse il primo Gp dopo il rischio concreto che c'è stato di non aver più l'Italia nel Mondiale di F.1 ha portato più gente in autodromo. Comunque noi siamo molto contenti di come sono andate le cose. E poi quest'anno arriverà anche l'Alfa Romeo che avrà il ruolo di main sponsor per la Sauber, ma rivedere il marchio del Biscione



← sulle fiancate di una monoposto di F.1 motorizzata Ferrari 2018 è un'altra bella soddisfazione per noi italiani e sicuramente un segnale forte e questo ci fa sperare in un coinvolgimento sempre maggiore di questo marchio storico italiano nella F.1».

- L'ottimismo rimane anche se si guarda lontano dal Circus?

«Spostando lo sguardo verso la Formula E abbiamo un pilota come Luca Filippi impegnato nella serie. È un ottimo segnale. E c'è anche Edo Mortara che però corre con la bandiera svizzera. Charles Leclerc ha corso con Aci Team Italia: in F.2 sulla sua macchina c'era il nostro logo. È monegasco ma è cresciuto in Italia, ha frequentato anche il nostro Supercorso a Vallelunga, lo considero un po' italiano. Siamo felici della carriera che sta facendo Leclerc e saremo ancora più felici quando anche Giovinazzi entrerà a pieno titolo in F.1. Sono tutti ragazzi che vengono fuori dal vivaio italiano e questo è indubbio. In Formula 2 abbiamo avuto dei buoni risultati da Luca Ghiotto che ha fatto un campionato di alto livello. E poi c'è stato anche Fuoco. Questi ragazzi hanno fatto buoni risultati e stanno svolgendo in maniera egregia la loro attività. Li seguiamo con molta attenzione».

- Parlando di Aci Team Italia e tirando in ballo i rally la stagione di Fabio Andolfi non è andata nel migliore dei modi. Lei che lettura dà alla vicenda?

«Nei rally non abbiamo avuto i risultati che speravamo. Lo sforzo economico che ha profuso la federazione con Andolfi non ha portato i risultati sperati. Probabilmente l'auto non era quella giusta, non era pronta per un Wrc2. Ha dimostrato di avere una certa fragilità. I risultati non sono stati all'altezza. Adesso stiamo ripensando all'operazione per vedere quali possono essere le azioni della federazione

per rilanciare dei giovani talenti nel Mondiale. Ci stiamo ragionando in questi giorni. Ci teniamo a continuare questa operazione per individuare i talenti e farli confrontare con i migliori al mondo. Solo così si può capire il loro valore e quanto si debba fare per superare la fase dopo la quale il pilota va avanti da solo».

- È ormai evidente a questo punto che il nostro motorsport sta facendo estrema fatica ad avere un vero ricambio generazionale...

«È vero però abbiamo dei ragazzi nuovi che stanno dimostrando di avere dei numeri. Però come sempre fino a quando non hai la possibilità di verificare sul campo non puoi sapere. In pista è più facile perché vedi i tempi e c'è una possibilità di maggiore equiparazione. Nei rally è un po' più difficile. Anche nei rally si vedono i tempi è ovvio ma ci sono anche tante altre variabili. Insisteremo comunque a utilizzare le risorse che andremo a impegnare per raggiungere il massimo obiettivo.

ANTONIO GIOVINAZZI HA DIMOSTRATO DI ESSERE UN PILOTA MATURO PER LA FORMULA UNO

ANGELO STICCHI DAMIANI

”



NEL MONDIALE RALLY CON ANDOLFI NON ABBIAMO AVUTO I RISULTATI CHE SPERAVAMO

ANGELO STICCHI DAMIANI

”



CON GIOVINAZZI L'ITALIA È TORNATA IN F.1 PER 2 GP

Sopra Fabio Andolfi che ha corso con la Hyundai R5 nel Wrc2 del Mondiale Rally. In alto Giovinazzi in azione con la Sauber: Antonio ha disputato due Gp con Sauber: così un italiano è tornato in griglia nel Mondiale di F.1 dopo tanti anni di attesa

LA PRESENZA DI FILIPPI IN FE È UN OTTIMO SEGNALE. C'È GRANDE ATTESA PER ROMA. IL FUTURO È QUESTO

ANGELO STICCHI DAMIANI

”

La grande mancanza è quella di non avere un costruttore nazionale impegnato nel campionato del mondo rally. Questa rimane un'indiscutibile fragilità di fondo».

- L'eventualità di non vedere più la F.1 a Monza le ha tolto il sonno. Che cosa ha pensato subito dopo la conclusione del Gp Italia?

«Sono stato molto contento. Monza è stato un momento di grandissima preoccupazione. L'assoluta impossibilità di accettare che l'Italia potesse perdere il Gp di F.1 da parte di una federazione come noi composta da tutti appassionati, l'idea di perdere qualcosa che era importante per l'Italia, lo sport italiano, la Ferrari è stata un incubo. Riuscire a mettere tutti i tasselli del mosaico è stata durissima. Le cifre erano fuori da ogni logica. Quello che ha fatto Ecclestone prima di andare via è stato qualcosa di deflagrante. Stiamo parlando di aumenti incredibili. C'è voluta la tessitura di una tela che poi ha prodotto per fortuna il risultato alme-



LE VITTORIE 2017 DELLA FERRARI HANNO RIACCESO LA PASSIONE DEI NOSTRI CONNAZIONALI

ANGELO STICCHI DAMIANI



LA FERRARI È STATA IN LIZZA PER IL MONDIALE FINO A MONZA: PECCATO PER LA PARENTESI ASIATICA

ANGELO STICCHI DAMIANI



IL RITORNO DELL'ALFA È UN'ALTRA BELLA SODDISFAZIONE PER NOI ITALIANI. SPERO PER GIOVINAZZI

ANGELO STICCHI DAMIANI



no per quanto riguarda i prossimi tre anni. È stato difficile, faticoso. Bernie avrebbe rotto. A differenza di lui, Liberty Media ritiene Monza il Gp più importante nel Mondiale di F1. Rappresenta la storia. Almeno questi hanno il dono della franchezza e non bluffano. Monza non può essere solo una tassa ma deve rappresentare anche un investimento. Ci vorrà qualche anno perché ci sono due azioni che avvengono contemporaneamente. C'è l'azione che avviene in Italia da parte di Acì che è un ente pubblico che si sta cimentando in un'organizzazione che non aveva mai fatto e in un'attività che non aveva mai svolto. E poi c'è l'azione a livello mondiale. Anche loro sono convinti che così com'era con Bernie era solo business. Una visione molto corta. L'uovo oggi. Ma qui bisogna parlare di gallina domani».

- F.1, F.E, Mondiale Rally: l'Italia nonostante tutto continua a essere ai massimi livelli...

«Siamo ai massimi livelli con grande sforzo. Se non

QUELLE ROSSE CHE HANNO FATTO SOGNARE

Sopra a destra la festa per la doppietta Ferrari in Ungheria: fino alla pausa estiva la Rossa ha fatto sognare ed è stata in lizza per la conquista del titolo iridato. Sopra a sinistra, Luca Filippi che ha debuttato in Formula E col team Nio ad Hong Kong

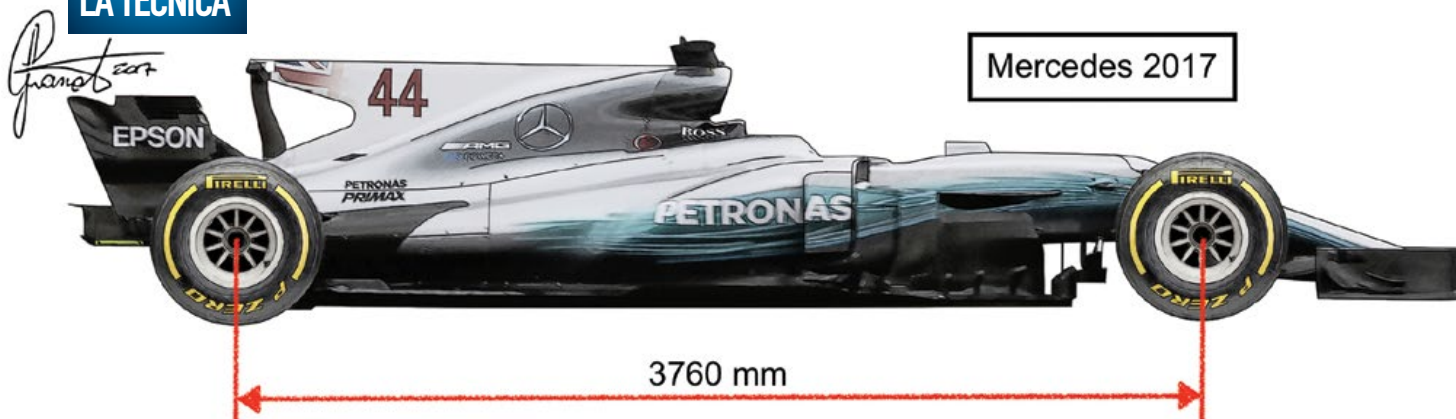
ci fosse stata la legge di Stabilità 2016 che ci ha autorizzato con risorse che erano comunque presenti nel bilancio Acì sarebbe stato impossibile. È stata la svolta».

- La Formula E in aprile sbarca a Roma. È la formula futuro?

«Sono convinto e ci sono arrivato a questa considerazione piano piano perché dopo aver visto la prima gara a Pechino non avrei parlato così. Sono convinto che andremo lì. Quello è il futuro. Non so tra quanto. Ma succederà. Nel tempo ci sarà un riequilibrio tra l'attuale gap tra F.1 e la F.E. Arriverà ad avere lo stesso valore? Può darsi».

- Come si legge il test di Giovinazzi in F.E?

«È un segnale interessante. Non nascondo che ho una grande stima del presidente Sergio Marchionne. Lo considero una persona di grandissima capacità. Ho molta fiducia in quella che è la sua strategia sia in F.1 che sull'elettrico, sulle sue visioni. Condivido molto le sue posizioni». ●



Mercedes fedele a sé

MONOPOSTO CHE VINCE... NON SI CAMBIA. CERCHIAMO DI CAPIRE SE, COME E QUANTO INTERVERRANNO SUL PROGETTO A BRAKLEY

In genere, quando un progetto si dimostra vincente, i tecnici tendono a mantenere inalterati i punti cardine, concentrando il proprio lavoro sulle aree più critiche in modo da migliorare e perfezionare anche ciò che non ha funzionato nel modo prefissato. Questo, a quanto sembra, è quello che farà la Mercedes anche in vista della prossima stagione, puntando sul mantenimento di alcune caratteristiche fondamentali del progetto W08, ovvero: il passo lungo e un ridotto angolo di rake.

Già durante la stagione 2017 molte voci si erano rincorse riguardo la possibilità che il team di Brakley abbandonasse il passo lungo per tornare ad una distanza più contenuta dell'interasse, con qualcuno che addirittura credeva che un simile intervento di riduzione potesse trovare attuazione anche a stagione in corso. Voci senza fondamento, sia perché non tenevano conto di quanto è arduo cambiare la dimensione del passo di una vettura nel corso di una stagione, considerando le ripercussioni che questo comporta al livello di bilanciamento e distribuzione dei pesi; sia perché, di fatto, la Mercedes non ha mai minimamente

pensato di intervenire su questo aspetto. Se nella prima parte di stagione la Mercedes era persa in difficoltà nella ricerca del giusto setup - e questo aveva innescato certe voci - ciò è da imputare alla difficoltà nate dal mancato superamento del crash test del musetto della vettura 2017 e il successivo ricorso ad una soluzione di muso "provvisoria", meno rastremata - vedi **fig.1** - che non utilizzava il convogliatore a "zanna" sotto la vettura - vedi **fig.2** - . Di fatto da Barcellona in poi, una volta disponibile il musetto con cui la W08 era stata pensata e progettata, e grazie al convogliatore basso, buona parte dei problemi iniziali sono svaniti e le frecce d'argento hanno cominciato a "soffrire" sempre meno problemi.

Considerando poi la stagione nel complesso, i vantaggi ottenibili dal passo lungo sono stati maggiori rispetto alle difficoltà patite nei circuiti più tortuosi. I risultati ottenuti sulle piste veloci, dove il passo lungo può aiutare nella percorrenza di curva, hanno confermato quanto di buono c'era nelle scelte progettuali di Aldo Costa. Il quale non ha voluto seguire la concorrenza sul terreno della ricerca di un rake estremo ma ha preferito puntare su una macchina decisamente meno picchiata, con circa $0.9^\circ/1.0^\circ$ di angolo rake contro ad esempio gli 1.6° di Ferrari e Red Bull.

La Mercedes sarebbe quindi orientata al mantenimento dell'attuale misura d'interasse, che potrà essere rivista - semmai - in pic-



cola misura per convenienze ed esigenze progettuali di altro tipo ma che manterrà comunque un valore rilevante. Anche il tanto discusso assetto rake non sembra essere a Brakley una priorità dei tecnici, che probabilmente amplieranno di qualche decimale l'angolo posteriore, rimanendo pur sempre su valori minimi rispetto a quelli di tutti gli altri team.

A sorprendere invece nel 2018 sarà la potenza del nuovo propulsore che, a quanto si dice, grazie ad un particolare sviluppo della parte elettronica è molto vicina al raggiungimento del muro dei 1000 Cv. Limite che ovviamente impaurisce la concorrenza ma che dovrà fare i conti con le problematiche legate all'affidabilità, visto che - come noto - il regolamento tecnico impone l'utilizzo per la prossima stagione di sole 3 power unit (ben 7 Gp a motore!). Se tali potenze, quindi, saranno raggiungibili, verranno erogate solo per tempi limitati, in modo da ridurre il rischio che si possano manifestare rotture premature. Resta ovviamente il fatto che, qualora servisse un surplus di potenza, basterà premere l'apposito pulsante "magico."

Si punta quindi anche nel 2018 ad un'elevata efficienza aerodinamica che abbinata alla straordinaria efficienza del suo motore ha permesso alle frecce d'argento di conquistare nell'ultima stagione, sia il titolo piloti che quello costruttori. Se come si suol dire: "squadra che vince non si cambia"... a questo punto, non si cambia neanche il progetto...

Antonio Granato

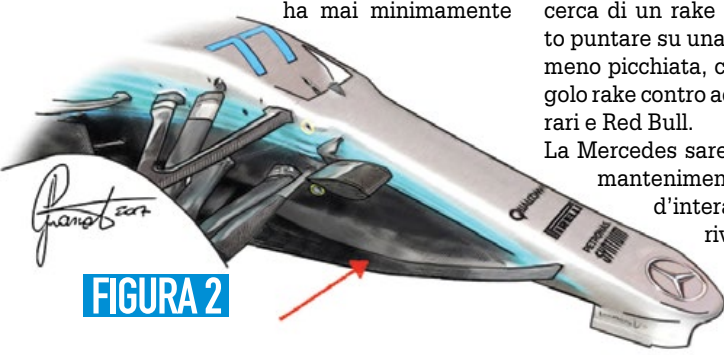


FIGURA 2

*Rivivi il meglio del passato
con tutta la potenza di oggi.*



Lo Speciale Heritage e Modern Classic di InMoto ti racconta le più belle due ruote di oggi ispirate ai classici di ieri. Look retrò e spirito moderno ti aspettano in edicola*.

INMOTO



*Al prezzo di € 4,90.



L'incredibile reg



ALFA E OMEGA DI DUE GRANDISSIMI CAMPIONI

Il 1968, sopra, vide l'ultima vittoria in F.1 dell'immenso Jim Clark, a sinistra, prima del mortale crash a Hockenheim F.2. A destra e al centro - con Nicole Scherzinger -, Lewis Hamilton nel 2008, anno del suo primo titolo mondiale con la McLaren-Mercedes

NELLA STORIA DELLA MASSIMA FORMULA, CIASCUN ANNO CHE TERMINA PER OTTO È STATO PORTATORE DEI CAMBIAMENTI PIÙ NETTI E RIVOLUZIONARI. UN BUON MOTIVO PER ANDARE A RIPERCORRERE I CAPISALDI DI QUESTA INCREDIBILE SERIE DI COINCIDENZE, DALLA FINE DEGLI ANNI '50 FINO AL PASSATO PROSSIMO, IN ATTESA DI POTER GUSTARE COSA CI PORTERÀ IN PISTA L'ATTESISSIMO 2018

ola dell'



IN F.1 TUTTI GLI ANNI CHE FINISCONO PER OTTO SONO STATI FORIERI DI GRANDI CAMBIAMENTI, SE NON ADDIRITTURA DI RIVOLUZIONI. E ADESSO TOCCA AL 2018...

di **Mario Donnini**

Il fascino numerologico degli anni che finiscono con la cifra otto nella storia delle competizioni - e, in particolare, della Formula Uno -, incarna quanto di più magicamente stuzzicante si possa immaginare. Cabala, corse e ricorsi, precedenti che si ripetono con periodica regolarità. I segnali sono molteplici, coincidenti e tutti portano a rafforzare questa credenza. Tanti e stratificati ormai sono i dati, peraltro tutt'altro che scientifici - anzi -, i quali tuttavia stanno lì, conficcati belli testardi negli annali, a testimoniare che una stagione... ottimina ha sempre lasciato segno indelebile, nella storia della massima formula.

Non solo. Tutte le più grandi rivoluzioni tecnologiche o agonistiche si sono puntualmente verificate con la cifra dell'anno finale che era appunto l'8, a fare, nel bene e nel male, da indimenticabile spartiacque.

1958, la fine del motore anteriore

Il primo, vero grande anno di cambiamento in F.1 è il 1958. Il 19 gennaio del 1958 sul circuito di Buenos Aires si disputa il Gp d'Argentina, prima gara della nona stagione del mondiale di Formula Uno. E pure prima corsa caratterizzata da carburante commerciale, essendo stato appena vietato l'uso di



additivi - tipo l'acool metilico (ossia il metanolo); la corsa si disputa su una distanza minima ridotta a 300 Km o 2 ore, cioè nella configurazione in uso pure sessanta anni dopo. E infine, dulcis in fundo, si afferma una Cooper della Scuderia di Rob Walker, con Stirling Moss che porta per la prima volta in una prova iridata al successo il motore posteriore. La vera, grande, immensa rivoluzione tecnologica nell'ambito dei Gp iridati. A fine anno lo schema tradizionale dell'anteriore tiene botta, con la vittoria finale dell'idea grazie a Hawthorn e la Ferrari, ma l'aria di cambiamento permea già il Circus. Che con Brabham e la Cooper vivrà per due anni consecutivi i primi segnali dell'irreversibile rivoluzione.

1968, la fine di Jim Clark

Nel Gp del Sudafrica 1968 Jim Clark ottiene l'ultima vittoria della sua vita in un Gp iridato, al volante della stupenda Lotus 49. L'asso scozzese non lo sa ma è il suo commiato dal Circus, perché il 7 aprile, durante una gara di Formula 2 a Hockenheim, in Germania, resterà vittima di un incidente fatale. Le cause in realtà non furono mai accertate con assoluta certezza, ma fin da subito l'ipotesi più verosimile e quasi unanimemente ritenuta credibile è quella del cedimento meccanico, con la monoposto che, secondo la testimonianza del pilota Chris Irwin, improvvisamente esce di pista all'approccio della curva denominata "Coda di Gambero", ribaltandosi, per schiantarsi infine tra gli alberi. Per il 32enne campionissimo non c'è via di scampo.

La fine di Clark nel mondiale è evento terribile e mortificante, capace di provocare una rivoluzione ben più grande di qualsiasi stravolgimento regolamentare. Al di là dei risultati e dei punti, tutti sanno che il vero numero uno era e sarebbe stato, chissà per quanto, lui.

Con la sua scomparsa, tutto cambia. Stravolti i valori, mutati i destini. Il mondiale lo vincerà il suo compagno in Lotus, il quasi 40enne Graham Hill, ma senza Clark s'apre la strada a nuove energie, rappresentate, su tutti, da Jackie Stewart e Jochen Rindt.

E l'intermezzo tra l'ultima vittoria di Clark e la ripresa del mondiale dopo la sua scomparsa, dopo quattro mesi di pausa, segna l'arrivo, dapprima timido e poi sempre più in massa, degli sponsor, che muteranno, sconvolgendolo in meglio, bilancio, volto e prospettive della categoria. Perché a volte i fattori rivoluzionari non hanno nulla a che vedere con la tecnologia, ma agiscono lateralmente e socioeconomicamente, provocando azioni e reazioni indelebili. Il 1968 in F.1 ne resta uno degli esempi tipici.

1978, con la Lotus 79 ok minigonne & wing-car

I prodromi s'erano già visti nel 1977 con la Lotus 78 e la sua fantastica competitività, troppo spesso rovinata dalla fragilità dei superCosworth. Nel 1978, però, di alibi non ce ne sono e s'afferma la Lotus 79, la prima vera e propria vettura ala, che sfrutta l'effetto Venturi sigillata com'è da minigonne mobili e curata da un'equipe composta da Peter Wright, Colin Chapman, Geoff Aldridge, Martin Ogilvie e Tony Rudd. Il primissimo capolino non iridato dice ben poco, perché dall'International Trophy a Silversto-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





ne la vettura esce subito di scena. Ma al vero e proprio debutto in gara mondiale, a Zolder, nel Gp del Belgio, Mario Andretti domina la scena, spiegando al mondo che è iniziata una nuova era.

Da lì in avanti addirittura i record delle piste crollano mediamente di cinque secondi al giro e vari tracciati diventano addirittura obsoleti, dal punto di vista della sicurezza. È in atto la più grande rivoluzione aerodinamica dall'avvento delle ali.

Anzi: ora è la macchina intera a comportarsi proprio come fosse un'ala, viaggiando sigillata al terreno e facendo crescere esponenzialmente le velocità di percorrenza delle curve e con esse le medie sul giro. Certo, con un'abusata definizione, dopo la Lotus 79 nulla sarà più come prima. In fondo questo modello visto a tutt'oggi, malgrado i quarant'anni passati, sembra ancora una monoposto modernissima, esteticamente trendy e non intaccata dal tempo.

Traguardi miliari

Per la cronaca, nel 1978 il turbo conquista i primi punti iridati con la Renault di Jabouille e gli pneumatici radiali ottengono la prima vittoria nei Gp, segnatamente con la Ferrari di Carlos Reutemann in Brasile, a Jacarepaguà, calzando gomme Michelin. A fine stagione Mario Andretti a 38 anni si aggiudica meritatamente il mondiale. Il destino vuole che a tutt'oggi resti l'ultimo iridato di lingua madre italiana.

Tutto ciò mentre Ronnie Peterson trova la morte per le conseguenze dovute all'incidentone del via al Gp d'Italia. E c'è dell'altro. Gilles Villeneuve vince per la prima volta un Gp, a casa sua, in Canada, mentre James Hunt disputa la sua ultima stagione completa, McLaren. Si ritirerà per sempre dalle corse alla metà dell'annata successiva, dopo un infruttuoso inizio stagione al volante della Wolf dove aveva sostituito il futuro campione del mondo, il sudaficano Jody Scheckter.

DAL MOTORE ANTERIORE ALLE WING-CAR

A lato, la Ferrari del 1958 al top con Hawthorn. Sotto, Mario Andretti con Peterson, Depailler e Hunt e sopra, in Belgio '78. In alto a destra, Berger 1° a Monza 1988





1988, addio Drake & turbo e Senna è iridato

Negli Anni '80 l'affermazione del turbo in F.1 è totale, mentre da sempre su qualsiasi personalità nel mondo del motorsport troneggia Enzo Ferrari, apparentemente immarcescibile. Ma improvvisamente nell'estate 1988 tutto cambia. Il Drake nel cuore del periodo più caldo si spegne e a fine stagione di fatto termina l'era turbo. In poche parole, in pochissimo tempo scompare uno dei simboli più affascinanti e prestigiosi nella storia dell'automobilismo e ciò avviene mentre sta tramontando la prima era del motore turbocompresso, che alla Rossa non ha portato bene, visto che è a digiuno iridato dal 1979, col trionfo del 12 cilindri piatto aspirato di Scheckter. In compenso però a Monza, in un'indimenticabile edizione del Gp d'Italia, l'atteso vincitore Senna, al volante della quasi imbattibile McLaren-Honda, si tocca col doppiato Schlesser alla prima Variante e si rovina la corsa, dando via libera alla passerella trionfale delle Ferrari di Berger e Alboreto.



Il modo più bello per omaggiare la memoria di Enzo Ferrari e il mito del Cavallino Rampante. Sempre nel 1988, in Giappone, a Suzuka, un altro fondamentale segnale che la F.1 guarda al futuro: dopo un avvio deludente e una grande rimonta, l'asso brasiliano Ayrton Senna aggiudicandosi la gara supera la concorrenza interna dell'irriducibile compagno di colori Alain Prost e va a vincere il suo primo titolo mondiale. Più svolta di così...



NEL 1988 LA MORTE DI ENZO FERRARI

A lato, Enzo Ferrari, che si spegne nel 1988. A destra, Hakkinen e Schumi (anche sotto) in lotta nel 1998. In basso Piquet a Singapore 2008, la BrawnGp nata dalle ceneri Honda e Webber che salta dalla Red Bull dotata del primo Kers



fotografie SUTTON-IMAGES.COM





1998, l'anno in cui Schumi prende la rincorsa

Nel 1998 sono trascorsi quasi venti anni di digiuno iridato per la Rossa, ma ormai la Grande Ricostruzione è cosa fatta. Sì, è vero, in extremis Michael Schumacher non riesce sfortunatamente a vincere il titolo, ma con Todt, Byrne e Brawn ha ormai gettato tutte le basi che ben presto lo porteranno a dare vita, in corrispondenza con l'arrivo del nuovo millennio, alla striscia vincente più gloriosa nell'intera storia della massima formula.

E, attenzione, questa è solo una parte della faccenda. Perché dal punto di vista tecnico il 1998 è l'anno del trionfo della combinazione Hakkinen-McLaren-Mercedes, dopo quattro annate di lavoro insieme e la prima vittoria nei Gp che era arrivata (regalata dalla Williams, eh) alla fine dell'annata precedente, nel rusticano Gp di Jerez, quando Schumi aveva fatto demolition derby col vincente Jacques Villeneuve, al volante della Williams.

In poche parole, il primo glorioso neomattorcino vincente dal punto di vista iridato della Mercedes nella nuova era - dopo i fasti degli Anni '50, è targato proprio 1998. In un anno con un 8 finale. E ti pareva...

2008, l'anno della crisi globale e...

E poi c'è il 2008, a oggi l'ultimo anno in ragione 8 vissuto nella storia della F.1. E anche qui le svolte sono mica da poco, anzi, sommate alle precedenti c'è quasi contenuto tutto il futuro in sintesi. Lewis Hamilton a Interlagos vince in extremis il primo titolo iridato, a Singapore la combina Renault getta le basi per l'uscita di Briatore dal Circus, causa la denuncia del suo (ex) pilota Piquet. E non solo. Nel mondo esplose la crisi economica globale con primo epicentro negli Stati Uniti e ben presto alcuni grandi Case quali Toyota e Honda lasciano la F.1. La Bmw annuncerà l'addio solo a metà dell'an-

no dopo. Sulle ceneri della Honda, a fine stagione 2008 nasce la BrawnGp, che nel 2009 si aggiudicherà il mondiale con Button, dando vita a una delle più grandi sorprese nella storia delle corse.

E attenzione, perché proprio nel 2008 la Federazione annuncia ufficialmente che dall'anno dopo sarà ammesso (seppur non obbligatorio) un sistema di recupero d'energia, ossia il Kers, - acronimo di Kinetic Energy Recovery System (in italiano "sistema di recupero dell'energia cinetica") segnando di fatto l'inizio dell'era ibrida.

Il regolamento consente il recupero di un massimo di 400 kJ erogabili, ossia una potenza massima di 60 kW, pari a quasi 80 cavalli.

Per la cronaca la BrawnGp dominerà il mondiale 2009 guardandosene bene da dispendere soldi e energie montando il Kers.

2018, what next?

In poche parole, se tanto mi dà tanto, nel 2018 ne vedremo di belle e di grosse, rispettando una tradizione consolidata e ricchissima di punti di svolta. Cosa colpirà duro l'immaginario, segnando una nuova era? L'avvento di un nuovo, grande e giovane campione? Un colpo di scena regolamentare? Una rivoluzione epocale propugnata da Liberty Media dopo aver gestito la prima stagione completa al timone del Circus in modo tutto sommato soft? Altre sorprese che bollono nella pentola Ferrari? O, piuttosto, una proroga indefinita della striscia vincente Mercedes? E perché no il ritorno in pianta stabile - magari a stagione in corso, grazie a un colpo di fortuna inatteso - di un pilota italiano in F.1?

Insomma, le possibilità sarebbero e sono tante. Chissà come e perché, anche stavolta ci dovremo sorprendere. La regola dell'8 parla chiaro.

Buon 2018 a tutti. ●





L'impero di **gomma**

A IZMIT C'È UNA DELLE FABBRICHE DI GOMME DA CORSA PIÙ IMPORTANTI PER PIRELLI. L'ABBIAMO VISITATA E SIAMO IN GRADO DI SVELARVI MOLTI SEGRETI. ALTRO CHE "TUTTE TONDE E NERE"...

di [Francesco Colla](#)



ING WITHOUT CONTROL



ISTANBUL - Attraversando lo stretto si abbandona l'Europa, per affondare un lieve morso nell'immensità dell'Asia. Istanbul è talmente grande che sembra inseguirti e per lasciare alle spalle il suo clamore bisogna percorrere parecchia strada. Fino a Izmit, l'avamposto Pirelli oltre il Bosforo, le cui radici ottomane affondano fino al 1960: mentre in Italia scoppia il boom economico, in Turchia arrivano le prime multinazionali. Col suo porto e la posizione strategica, ponte tra continenti, Istanbul è strategicamente rilevante per chiunque voglia commerciare con l'Asia. Così come Izmit, cento chilometri e tre ore di traffico dalla città di Costantino, con l'enorme centro petrolchimico sul Mediterraneo e il Mar Nero a poca distanza.

Gomme racing dal 2007

Inizialmente furono gomme per camion, poi per auto di serie. Infine per macchine da corsa. Storia recente, risalente al 2007, ricorda Mauro Soatto, responsabile dello stabilimento dove lavorano

TRA EUROPA E ASIA
Izmit è situata pochi chilometri dopo il ponte sul Bosforo che collega la parte europea di Istanbul a quella asiatica. Lì nascono molte delle gomme da corsa Pirelli

complessivamente oltre duemila persone. Piemontese trapiantato a Milano, nel 2010 Soatto riceve la luogotenenza della Provincia d'Asia e la posta in gioco è subito altissima. A giugno Pirelli chiude l'accordo con la Formula Uno per la stagione successiva e in pochi mesi viene fatta tabula rasa del vecchio stabilimento, trasformato in una fabbrica moderna dove ora quasi trecento dipendenti si dedicano solo al motorsport, con la capacità di produrre un massimo di 350 mila pneumatici l'anno.

Zoccolo duro della produzione

Un impegno che dal 2016 riguarda solo in minima parte la Formula Uno, precisa Soatto mentre si varcano i cancelli sotto un cielo umido da inverno padano. Perché le gomme per le monoposto del Circus dallo scorso anno vengono prodotte in Romania, a Slatina. Ma nell'avamposto turco la vigilanza rimane costante, al motto di "se vuoi la pace prepara la guerra". E già si sta producendo un piccolo quantitativo di pneumatici della nuova gamma, 5 mila

pezzi, pronti a essere spediti ovunque, in caso i colleghi romeni, per un qualunque motivo, non siano in grado di consegnare le gomme per un determinato Gran Premio. «Noi siamo sempre pronti, anche se teniamo le dita ben incrociate» dice Soatto. Le incrociamo per lui, considerando la mole di lavoro e le responsabilità che deve gestire.

Si prepara il ritorno ai rally

Perché se la F.1 è l'apice del motorsport e della tecnologia Pirelli, il resto del mondo non va sottovalutato. Nel 2017 la Casa milanese ha fornito 329 tipologie di gomme, composte da 37 diverse mescole, a 226 campionati nel mondo, di cui 157 su pista. Il resto è rally, dove Pirelli sta ricominciando ad esprimere ambizioni mondiali. Di ritorno nel Wrc ancora non si parla, tuttavia la fornitura 2018 ai team Wrc2 è un viatico piuttosto eloquente.

E doveroso: l'azienda della Bicocca è stata presente nel Mondiale fin dal primo anno, nel '73, vincendo 25 titoli. Matteo Braga, recentemente nominato circuit technical manager, non si sbilancia ma con un mezzo sorriso dice: «Entrare nel Wrc è difficile perché ci sono pochi team ufficiali, che hanno già contratti in essere. Ora iniziamo col Wrc2, poi vedremo di crescere».

Le Gt sono importantissime

Crescere come nelle categorie Gt, dove Pirelli è una costante globale. Dalla 12 Ore di Bathurst, in Australia, fino al campionato di Stock Car brasiliano, passando per F.3 e F.4, nonché la 24 Ore di Spa, la gara più impegnativa dell'anno. Con ben 13 mila gomme che dalla Turchia partono verso le Ardenne a bordo di 24 autotreni, attese da 80 tecnici di supporto ai team. Senza contare i monomarca come il Lamborghini Super Trofeo e ovviamente il Pirelli World Challenge.

La base del successo, del vecchio "win on sunday, sell on monday". Perché le centinaia di gentleman driver che alla domenica portano in pista le loro Huracàn e 488, al lunedì vanno al lavoro con una sportiva stradale gommata Pirelli. Per cui lo sport dà lustro al blasone ultracentenario ma porta anche guadagni. Nell'attuale filosofia del marchio non esistono forniture gratuite in cambio di visibilità: tutti, chi più chi meno, pagano il loro tributo all'impero di gomma.

Senza minimizzare le positive ricadute sul prodotto stradale. «Quel che proviamo in pista ogni week-end - prosegue Braga -, con centinaia di piloti diversi, ci consente di avere feedback completamente differenti. Trasferendo le informazioni al reparto ricerca e sviluppo».

Materie prime da Settimo torinese

Alla base di tutto ci sono ovviamente le materie prime. Che da Settimo Torinese e Slatina arrivano a Izmit, per il processo di assemblaggio e i ridondanti controlli. Un'infinità. Le gomme vengono monitorate costantemente, anche durante la vulcanizzazione. Ossia la cottura del cosiddetto crudo, il pneumatico assemblato ma non ancora ultimato, che si svolge a temperature comprese tra i 180° e i 200°, mentre numerosi sensori controllano le dimensio-



L'AVAMPOSTO IZMIT

Sopra, in senso orario, una carrellata di immagini che ben illustrano la sede Pirelli di Izmit, dove nasce una parte importante delle coperture che vanno ad equipaggiare vetture da corsa di tutte le categorie, impegnate in tutto il mondo



CON IL CODICE
A BARRE SAPIAMO
TUTTO DI UNA
GOMMA
IN QUALUNQUE
MOMENTO

MAURO SOATTO



ni della gomma, prolungando o abbreviando il processo a seconda dei casi.

Quattro fasi produttive

La lavorazione è suddivisa in quattro fasi, di cui l'ultima è anche la più delicata: la finitura. Durante i precedenti processi un pezzo può essere scartato perché non rispetta gli standard, tuttavia l'esame finale è il più importante. E dopo un controllo che è una sorta di ecografia è l'occhio addestrato di una squadra di tecnici a stabilire se una gomma contribuirà a vincere la 24 Ore del Nurburgring o verrà riciclata per produrre "vile" asfalto. Pirelli, al pari degli altri grandi produttori, non può correre rischi: in caso di sconfitta, il gommista è sempre il capro espiatorio numero uno. «Per questo siamo in grado di rilevare bolle d'aria anche del diametro di un mil-



limetro» sottolinea orgoglioso Soatto. Una singola bollicina, quando le sollecitazioni sono feroci come in gara, può anche arrivare a provocare lo scoppio. Mettendo a repentaglio non solo un podio ma anche la sicurezza del pilota. Per cui, meglio essere pignoli all'eccesso. Anche sul peso: su una gomma da 12 kg la tolleranza ammessa è di 150 grammi solamente.

Da Izmit al... mondo

Ultimato l'ultimo processo di controllo, riguardanti dimensioni e bilanciatura, finalmente la gomma è pronta a partire. Con affetto quasi paterno, Soatto ne osserva diverse sfilare sotto ai suoi occhi. Ma come si fa a capire dove immagazzinare e spedire ogni singola gomma, sulle mille che escono ogni giorno? «Con il codice a barre che contrassegna

ogni gomma. Sappiamo tutto in qualsiasi momento, anche il nome di chi l'ha approvata». E chi decide a quale team assegnare un set di gomme piuttosto che un altro? «Dipende dal campionato. In Formula Uno decide la Fia, si tratta di un'assegnazione "randomica" di cui noi non siamo responsabili». Con buona pace dei complottisti... Dopo il parto, l'inevitabile partenza. Un lavoro logistico da mani nei capelli: durante il viaggio di ritorno Braga ricorda l'eruzione del vulcano islandese che piantò a terra i voli di mezzo mondo nel 2010. Ma c'era il Wrc e mica si potevano lasciare i team senza gomme... E mentre sul Bosforo si riflettono le cupole delle moschee, l'ingegnere ripercorre quelle 32 ore non-stop di pullman per tornare a Milano. Dove, leggenda narra, lo attende paziente una moglie, rassegnata ai plurimi tradimenti con le corse. ●

Bruni esce allo scoperto

GIMMI RACCONTA TUTTO DEL SUO PRIMO PERIODO ALLA PORSCHE, TRACCIANDO UN BILANCIO PROVVISORIO E SVELANDO ANCHE QUALI SONO I SUOI AUSPICABILI TARGET IN CHIAVE 2018

di Diego Fundarò

Quando non è impegnato con test e gare Gianmaria Bruni non è certo il tipo che ama troppo il relax: la sua giornata tipo inizia sempre all'alba, con una lunga pedalata sulle Alpi Marittime che circondano il Principato di Monaco, dove risiede ormai da anni: «Anche stamattina sveglia presto e bicicletta - racconta Gimmi - poi nel pomeriggio ho sostenuto le visite mediche necessarie a rinnovare la licenza ed è tutto ok».

E ci mancherebbe altro, visto che durante il "gardening" di 6 mesi imposto dalla Ferrari dopo la rottura del contratto e il passaggio a Porsche, Bruni si è quasi esclusivamente dedicato a mantenere una adeguata preparazione fisica.

- Quindi ti senti pronto per il tuo ritorno nel Wec?

«Sì, sono molto, molto contento! Si è parlato e detto tanto ma sono solo pochi mesi che corro con Porsche in Imsa e non vedo l'ora di fare una stagione intera nel Wec. Purtroppo però quest'anno non potevo che fare quello, altrimenti per correre avrei potuto gareggiare solo a piedi o in bicicletta... Quindi la possibilità Imsa è stata l'unica percorribile e la mezza stagione

ne fatta si è comunque rivelata positiva. All'inizio ho dovuto anche adattarmi, visto che ero stato fermo tanto, ma ora sono a mio agio e posso concentrarmi sullo sviluppo della macchina, che fin da subito mi ha dato confidenza. Stiamo cercando di migliorare la 911 Rsr, che essendo "congelata" non possiamo toccare troppo. Dobbiamo ottimizzare il pacchetto team-piloti-macchina, che è completamente differente da quello a cui ero abituato».

- Tornare a correre in Imsa è significato affrontare una tipologia di gare e circuiti completamente

GRINTA E POTENZIALE NON MANCANO CERTO

Gimmi Bruni in azione con la Porsche e impegnato in un'espressione che la dice lunga sulla sua determinazione all'interno della mission personale con la Casa di Stoccarda...

LA POSSIBILITÀ
IMSA ERA L'UNICA
PERCORRIBILE.
E LA MEZZA
STAGIONE FATTA
È STATA POSITIVA

GIMMI BRUNI

”





L'ASSO DEL GT ALLO SPECCHIO

←
differente. Cosa distingue maggiormente la serie americana dal Wec?

«Sono vari gli aspetti: innanzi tutto le gare sono normalmente più corte e sono fondamentali le ripartenze, durante le quali bisogna portare subito in temperatura le gomme visto che, tra una bandiera gialla e l'altra, normalmente non passano più di 35 minuti e si sfruttano le fasi di neutralizzazione per "pittare". Nel Wec sono più importanti il passo e la velocità che si riesce a tenere durante gli stint di guida, dove le gomme devono durare a lungo e ne va gestita l'usura. Tuttavia mi sono subito abituato a questo modo di correre: con Vanthoor abbiamo ottenuto due secondi posti e senza alcuni inconvenienti potevano essere anche vittorie. Ho anche ottenuto la pole a Lime Rock ed è stata una bella soddisfazione, venivo da 8 mesi di fermo e guidavo una macchina completamente nuova; sono contento di ciò che ho ottenuto quest'anno in America».

- Pensi di avere già lasciato una tua impronta sulla 911 Rsr a motore centrale, una vettura completamente nuova anche per Porsche e che tu, forte della tua esperienza in Ferrari, hai dimostrato di portare subito al limite?

«Questa è una domanda che andrebbe fatta ai tecnici Porsche. Posso dire che ho avuto sensazioni positive fin da subito e che ho l'impressione che il mio lavoro li soddisfi. Il metodo lavorativo è decisamente diverso da come ero abituato, ma mi piace e mi sono trovato subito a mio agio: gli ingegneri tedeschi scherzando mi chiedono spesso se sono sicuro di essere davvero italiano...».

SAPEVO CHE PIER GUIDI SAREBBE STATO IDEALE PER LA FERRARI. ORA TOCCA A NOI PUNTARE AL TOP

GIMMI BRUNI



- Nella "Superstagione Wec 2018/19" dividerai la Porsche #91 con Richard Lietz e alla 24 Ore di Le Mans si aggiungerà a voi Frédéric Makowiecki: è azzardato dire che sarete l'equipaggio di punta?

«Sono felice di avere Richard come compagno, non potevo chiedere di meglio e in Porsche i piloti non mancano di certo! Non abbiamo mai lavorato insieme, ma come avversario l'ho sempre apprezzato, è costante e non fa errori. Presto inizieremo a fare gruppo in vista della nuova stagione, i primi test saranno a gennaio. Poi saranno i risultati a stabilire se saremo noi l'equipaggio Porsche migliore».

- Hai altre gare in calendario oltre al Wec?

«Mi aspettano a inizio anno i test a Daytona e la 24 Ore, che correrò con Laurens Vanthoor e Earl Bamber; con loro a marzo saremo anche alla 12 Ore di Sebring e alla Petit le Mans di fine stagione. Spero che la 24 Ore della Florida vada meglio di quanto non mi sia mai andata in precedenza, visto che in tre volte che ci ho corso non sono mai riuscito a vedere la bandiera a scacchi, o per incidenti dei miei compagni di squadra o per rotture. A Daytona per 22 ore si gira intorno, la gara si decide nel-



le due ore finali e stavolta mi piacerebbe riuscire a giocarmela. Sarà necessario arrivare con la macchina nelle migliori condizioni possibili, perché chi arriva alle fasi finali con meno danni normalmente va a vincere».

- Dopo la mezza stagione corsa in Imsa affronterai il Wec che, nella nuova formula, coprirà un periodo molto più lungo rispetto a prima. Che idea ti sei fatto della "Superstagione" che terminerà con la 24 Ore di Le Mans 2019?





«Sarà una stagione dove anche i nuovi punteggi avranno un peso determinante. Se normalmente un campionato dura 7/8 mesi, pensare a uno che durerà quasi il doppio è davvero strano, ma sarà uguale per tutti. Mi incuriosisce la gara prevista a Sebring 2019, che prenderebbe il via dopo la classica 12 Ore: partire di notte e arrivare al mattino mi sembra davvero particolare, senza contare il tempo che impiegherebbero per pulire bene da tutta la gomma lasciata sull'asfalto durante la 12 Ore.

CON PORSCHE UNA VICENDA AGLI INIZI

Sopra, Bruni premiato col compagno Laurens Vanthoor, il quale, a destra, si compimenta con lui. Con la nuova Porsche 911 Rsr, in alto, sotto e nell'altra pagina, Gimmi ha subito dato il massimo

Sebring è una delle mie piste preferite e mi piacerebbe si partisse al mattino presto; magari deciderebbero di cambiare qualcosa, c'è tutto il tempo per poterlo fare».

- La concorrenza in Gte Pro sarà davvero agguerrita e ritroverai avversari che conosci bene, come Alessandro Pier Guidi diventato Campione del Mondo assieme al tuo vecchio compagno di squadra James Calado sulla Ferrari 488 Af Corse. Ford, Aston Martin e le nuove Bmw M8 movimenteranno una categoria che prenderà ancora più importanza...

«Credo che anche la Bmw si presenterà con una macchina che potrebbe essere subito vincente, così come lo sarà la nuova Aston Martin. Ford e Ferrari saranno nuovamente competitive e per quel che riguarda Pier Guidi, non sono sorpreso della sua vittoria, è sempre stato forte ed era già parte della squadra da molti anni. Sapevo che sarebbe stata la scelta giusta, ha fatto una grande stagione meritando il titolo. Ora starà a noi cercare di tirare fuori il meglio dalla nostra 911 Rsr e da parte mia darò il massimo per ripagare la fiducia che sento all'interno del team Porsche». ●



Cose di **Casa**

LA CATEGORIA R5 SI STA RIVELANDO UN SUCCESSO GLOBALE E CONTINUA AD ATTIRARE NUOVI COSTRUTTORI. ABBIAMO VISTO DA VICINO LE NOVITÀ DI CITROËN E VOLKSWAGEN. DUE GRANDI MARCHI CHE ENTRANO IN CAMPO

di [Sergio Remondino](#)



Sieicento esemplari costruiti, dal 2013 a oggi, per un costo medio di circa 200 mila euro l'uno, fanno la bella cifra di 120 milioni di euro. Un dato impressionante. Che spiega perché la categoria R5 è il grande successo degli ultimi anni e perché tutte le Case costruttrici impegnate nei rally ci si sono gettate a capofitto. E le ultime due arrivate in ordine di tempo sono nientemeno che Volkswagen e Citroën, autentici mostri sacri della specialità, rispettivamente con 4 e 8 titoli Costruttori in bacheca, che hanno pronte le loro R5: la Polo Gti e la C3. Hanno dedicato tutto il 2017 a progettare, realizzare, sviluppare e testare le nuove creature, sulle quali hanno investito capitali freschi e riversato tecnologia e cervelli.

La Volkswagen ha affidato il progetto all'uomo che ha ideato la Polo Wrc vincitrice di quattro titoli Costruttori in altrettante stagioni, Francois-Xavier Demaison, coordinato da Gerard-Jan de Jongh, l'ingegnere di gara dei quattro titoli Piloti di Sébastien Ogier. E la Citroën non è stata da meno, con tutto l'establishment di Satory concentrato sul progetto di cui è responsabile Pierre Budar, nome forse sconosciuto ai più ma ottimo manager, solido professionista che ha saputo condurre in porto il progetto nei tempi previsti. Nonostante l'incredibile querelle che ha visto Citroën Racing prima autorizzata a realizzare la sua R5 con comando del cambio al volante e poi costretta a toglierlo dopo la clamorosa retromarcia innestata ad ago-

sto 2017 dalla Commissione Rally della Fia. Neanche questo ha fermato i francesi, che si sono presentati al Rallye du Var dello scorso novembre con il primo esemplare (dotato di casmbio sequenziale a comando manuale...) schierato come apripista ed affidato a Yohan Bonato, il 34enne campione francese 2017 con la vecchia Ds3 R5. Una grand premiere, quella nella mondana cornice di Saint Maxime e della Costa Azzurra, alla quale non ha voluto mancare neppure Jean-Marc Finot, responsabile di tutto il motorsport per il Gruppo Psa. Le due vetture sono pronte, stanno svolgendo test intensivi e saranno omologate nei prossimi mesi. Abbiamo visto in anteprima ed in esclusiva Polo Gti e C3 R5 e ve le sveliamo nei dettagli. ●

POLO GTI E C3 SONO LE ULTIME NATE

Sven Smeets e Xavier Demaison posano accanto alla nuova Vw Polo Gti R5 e sembrano osservare la Citroën C3 che ha esordito al Rallye du Var come apripista



LE NUOVE R5



Volkswagen

Polo "quasi" Wrc

NASCE DALL'ESPERIENZA DELLA WORLD RALLY CAR CHE HA VINTO 4 MONDIALI LA R5 CHE USA MOTORE E CAMBIO DELLA SKODA FABIA

La Polo Gti R5 nasce, anche, dalla piena collaborazione con Skoda Motorsport. Parola di Sven Smeets, l'ex-navigatore divenuto responsabile del motorsport Vw dopo l'uscita di scena di Jost Capito, nel 2016. Proprio come ai tempi della Polo Wrc, il cui primissimo esemplare fu costruito partendo da un pianale della Fabia Super2000, anche questa volta la nuova nata di Hannover parte da una Skoda.

«Sarebbe stato sciocco - spiega il 45enne manager belga - non sfruttare l'enorme esperienza dei nostri cugini. Anche perché il regolamento R5 è molto restrittivo e non permette voli pindarici».

Questa volta però il pianale è tutto nuovo, anzi: è la parte della Polo Gti R5 che più si discosta dalla Fabia. Della quale, invece, ha mantenuto il motore (derivato da quello della Vw Vento venduta sui mercati cinesi) e la trasmissione X-Trac. «Non ci faremo certo la guerra, noi e la Skoda» precisa Smeets. Che aggiunge: «Noi, a differenza di loro, non faremo mai una nostra squadra ufficiale. La Polo R5 nasce per i clienti, selezionati, ma clienti. Per il momento pensiamo a 6 o 7 customer di riferimento, fra ui quali posso dire che ce ne sono già in sudamerica, cui andranno le prime 15 vetture, che consegneremo nella seconda metà del 2018».

Quali sono i programmi? «Nelle nostre intenzioni a vettura sarà omologata ad inizio agosto e la faremo debuttare al Deutschland con un nostro pilota ufficiale. Adesso andiamo avanti con test intensivi in varie location dopo i primi a Fontjoncouse e in Galles a fine 2017». Per i test di sviluppo, a rafforzare la collaborazione con Skoda, la Vw s'è affidata a Pontus Tidemand, l'esperto svedese che ha vinto il Wrc2 lo scorso anno con la Fabia. Tidemand è stato affiancato agli storici Dieter Depping e Raimund Baumschlager, piloti di riferimento e collaudatori Vw da... generazioni. Il tutto senza dimenticarsi di Marcus Gronholm, il pilota che ha sviluppato la Polo Wrc Plus mai nata e che in queste settimane prova la Polo R5 sulle nevi svedesi. Un programma serrato di prove che porteranno sicuramente a far crescere in fretta la R5 tedesca. E, nella seconda metà del 2018, c'è poi in programma di fare dei test con giovani piloti...

LA VETTURA
DEBUTTERÀ
AL DEUTSCHLAND
CON UN NOSTRO
PILOTA MA NON
FAREMO UN TEAM

SVEN SMEETS



FARINA DEL SACCO DI DEMAISON

Francois Xavier Demaison, sopra, è il tecnico che dopo aver progettato la Polo Wrc ha ideato la versione R5 che si vede in queste pagine. La "piccola" di casa Volkswagen sarà sviluppata da Tidemand, Baumschlager, Depping e Gronholm



«Dobbiamo fare in fretta - continua Smeets - e faremo varie gare con nostri piloti, perché occorre definire in tutto la vettura e mostrarne il suo vero potenziale, in modo da poter poi portare a regime la produzione. Dal 2019 contiamo di costruire fra le 30 e le 40 vetture, che costeranno come da regolamento 190 mila euro più tasse ciascuna». La nuova filosofia commerciale di Vw Motorsport, iniziata con la Golf Gti Tcr (che ha ricevuto un recente restyling e aggiornamenti), continua dunque con la Polo Gti R5. Per la parte più, diciamo così, ufficiale ci sono i due progetti relativi al Prototipo elettrico da schierare alla Pikes Peak ed il Rallycross, che va avanti con le Solberg e Kristofferson e la Polo ex-Wrc in attesa dell'avvento anche qui dell'elettrico. E, udite udite, con la Polo Wrc "Plus" di cui esistono due esemplari ma che non è mai stata omologata per via dell'abbandono di Vw dai rally di vertice a fine





fotografie REMONDINO

2016. «Prima o poi farà qualcosa, da qualche parte», assicura Smeets...

Il parere del progettista

Francois-Xavier Demaison, il progettista della Polo Wrc, una delle vetture più vincenti di sempre fra le auto della fortunata categoria nata nel 1997, è chiaro al riguardo: «La Polo Gti R5 è figlia della Polo Wrc - spiega il tecnico francese - e dell'enorme esperienza che abbiamo maturato nei nostri quattro anni di Campionato del Mondo. Mi spingo a dire che la Polo R5 è una Polo Wrc costruita nel rispetto del budget cap che per la categoria è severo e stringente. Rimanere entro i costi previsti dal regolamento per i complessivi e i particolari non è stato semplice».

- Come avete fatto?

«Abbiamo scelto con grande cura, fra i fornitori, quelli che ci potevano garantire i particolari giusti

al prezzo giusto: nella R5 il prezzo è un aspetto del regolamento come tutti gli altri.»

- Quanto avete impiegato per far nascere la nuova vettura?

«Tre mesi per il concept, per pensarla e individuare le linee direttrici, e sei mesi per il design, la progettazione vera e propria. Certo, poter contare su un motore e una trasmissione già esistenti e collaudati (quelli della Fabia come detto n.d.r.) ci ha aiutato. Ad esempio per la scelta del turbo: li abbiamo risparmiati veramente molto, tempo e denaro. Però tutto il resto è nuovo. Dal pianale alle sospensioni, è tutto nuovo. Il grosso della progettazione s'è concentrato sull'installazione del motore e del cambio in vettura. Quest'ultimo è una versione ripensata e semplificata di quello della Skoda. Anche nelle sospensioni c'è molto della Polo Wrc, soprattutto a livello di geometrie». ●



Citroën C3 pronta per il Tour

DEBUTTERÀ IN CORSICA LA NUOVA NATA DEL DOUBLE CHEVRON.
CHE BONATO HA PROVATO COME APRIPISTA AL RALLYE DU VAR

La storia della Citroën nei rally è talmente lunga, grande, ricca, che non si sa da dove iniziare per ripercorrerla. E allora partiamo, anche se può sembrare una contraddizione, dal... futuro. Cioè dall'ultima nata, la C3 R5 che potrebbe diventare nel giro di pochi mesi il principale cavallo di battaglia di Citroën nei rally. Una vettura che è stata concepita e realizzata con tutte le credenziali per essere subito al top della categoria. Come ci spiega Pierre Budar, il manager francese responsabile del programma. «La nostra prima uscita al Rallye du Var con Bonato e la C3 R5 in veste di apripista cronometrata - esordisce Budar - ci ha ampiamente soddisfatto. Dopo aver percorso circa 6000 km di test su terra e asfalto con i primi due prototipi costruiti, volevamo un primo confronto con altre vetture, a parità di condizioni meteo e di temperatura dell'asfalto, e potendo vedere che tempi facevano segnare. Siamo soddisfatti dei riscontri e da allora, era novembre, abbiamo continuato a lavorare. Sinora abbiamo costruito tre vetture in tutto e non abbiamo molto tempo perché

vorremmo omologare la vettura in tempo per il Tour de Corse». Che si disputa a inizio aprile e dovrebbe vedere al via due vetture, una per Lefebvre ed una per Bonato... «Potrebbe essere ma niente è ancora deciso. Certo, vogliamo far vedere il potenziale della C3 R5, perché è destinata ai clienti. Anche il vostro Andreucci l'ha provata».

Non avete molto tempo. E parecchio l'avete perso con la storia del cambio da... cambiare! «È vero, la querelle del cambio a paddles non ci ha certo aiutato. Abbiamo spostato e rifatto un sacco di componenti ma ne siamo venuti a capo senza troppo danno. Abbiamo parato il colpo. Premesso che la vettura schierata come apripista al Var non era ancora la macchina definitiva, ad esempio i freni erano quelli della Peugeot 208 T16, diciamo che nonostante il poco tempo a disposizione siamo comunque a buon punto. Stiamo rispettando i tempi». La macchina è tutta nuova. Per quanto riguarda la scocca in Citroën sono partiti da quella della C3 Wrc "Plus". E anche le sospensioni, di conseguenza, derivano da quelle della sorella maggiore, anche se in realtà non hanno molto in comune. Lo sviluppo, per quanto riguarda le gomme, è stato fatto

FIGLIA DELLA GRANDE ESPERIENZA

Negli ultimi 15 anni la Citroën ha realizzato una grande quantità di progetti e la C3 R5 gode dell'enorme esperienza maturata dai francesi nelle corse su strada. In alto a destra Yoann Bonato



con la Michelin. Per gli ammortizzatori la scelta è caduta su Reiger, azienda che più ha soddisfatto gli uomini di Satory a livello di prodotto. Per quanto riguarda il cambio, comando delle marce a parte, non hanno davvero avuto problemi perché è stato scelto un super collaudato Sadev. La grossa parte del lavoro è stata rivolta al motore, progettato e sviluppato da Citroën Racing. Poi, una volta a regine, li assemblerà la Mecachrome. Quanto costerà la C3 R5? «Il regolamento - conclude Budar - parla di 190mila euro e a quello ci atterremo. Nel 2018 contiamo di realizzare una ventina di esemplari. Venderemo la vettura completa, finita e montata. Vogliamo essere certi della qualità del prodotto».

LEFEBVRE
E BONATO
LA PORTERANNO
IN GARA
PER MOSTRARE
IL SUO POTENZIALE

PIERRE BUDAR





REMONDINO



Il parere del pilota

Entrato nel novero dei campioni di Francia pilotando la Ds3 R5, Yoann Bonato è quello che per primo ha portato in azione in un contesto ufficiale la C3 R5, alREallye du Var. Chi meglio del 34enne driver di Deux Alpes per capire un po' come va la vettura?

«Premesso che quello da me utilizzato era un esemplare sperimentale e lontano dall'essere definitivo - anticipa Bonato - devo dire che la C3 è una vettura completamente diversa dalla Ds3, costruita con tutta un'altra filosofia. Sembra appartenere ad un'altra categoria. Molto simile ad una World Rally Car come prestazioni ed utilizzo».

- Quali sono gli aspetti che più l'hanno colpita?

«La cosa migliore di questa vettura, oltre al propulsore, è il telaio. Il motore ha molta coppia ed un ampio arco di utilizzo ed è proprio qui la grossa differenza, il grande salto in avanti rispetto alla Ds3 con la quale ho vinto il campionato francese e corso nel Wrc2. E poi le sospensioni. Hanno molta escursione e su questo punto si concentra gran parte dello sviluppo della vettura. L'obiettivo è ottenere una vettura dal comportamento neutro, adatta a qualunque pilota privato, al suo stile di guida ed ai percorsi dove la utilizzerà. Il set up ottimale dev'essere, e lo sarà, facile da trovare». ●



IL RITORNO

Rally rieccomi!

IL NOVE VOLTE IRIDATO HA DECISO: PRENDERÀ PARTE A 3 GARE (MESSICO, CORSICA, SPAGNA) CON LA CITROEN C3 WRC. ED È GIÀ PASSIONE

NUMERI DA CAMPIONE

44

ANNI

169

PROVE MONDIALI
DISPULATE. PRIMA GARA
CATALUNYA 1999, ULTIMA
MONTECARLO 2015

9

TITOLI MONDIALI VINTI:
DAL 2004 AL 2012

1

MONDIALE JUNIOR 2001

8

TITOLI COSTRUTTORI CON
CITROEN: 2003, 2004,
2005, 2008-2012

78

VITTORIE IRIDATE. PRIMA
GERMANIA 2002, ULTIMA
ARGENTINA 2013

116

TOTALE PODI IRIDATI

906

PROVE SPECIALI VINTE





di **Marco Giordo**

La notizia era nell'aria da tempo e As l'aveva anticipata ma ora c'è la conferma: Sébastien Loeb farà tre rally iridati nel 2018 con la C3 Wrc Plus! Ora la notizia è ufficiale: dopo due stagioni di assenza il campionesimo farà il suo rientro nel Wrc, "ovviamente" alla guida di una Citroen, la marca con la quale si è aggiudicato 9 titoli iridati Piloti. Non sarà, Loeb, al via del Rally di Montecarlo, troppo vicino alla Dakar, obiettivo primario suo e della Peugeot, ma sarà della partita in Messico, al Tour de Corse e in Catalogna. Manco a farlo apposta, Loeb sarà schierato nelle tre gare dominate nel 2017 dalla C3 Wrc; vincitrice a Guanajuato e Salou con Kris Meeke e sempre in testa con lo stesso Meeke al Tour de Corse prima che il motore esalasse l'ultimo respiro. Una gara su sterrato, una su asfalto ed una mista, un cocktail che dovrebbe far capire a tutti quanto Loeb sarà ancora competitivo.

«Devo dire - ha dichiarato il 44enne pilota alsaziano - che il ritorno ai rally mi fa davvero piacere. Il Messico è una gara che è cambiata pochissimo rispetto a quando l'ho disputata; mentre non potevo non correre in Corsica, che è la gara di casa per noi francesi e che si corre sulla superficie che adoro, l'asfalto. Quanto alla

Spagna, la si poteva inserire facilmente tra i miei impegni e penso che sarà per me la più difficile, visto che è quella che è cambiata di più. Devo riconoscere che le sensazioni che provo nei rally sono qualcosa per me di veramente significativo, le più forti che ho vissuto nella mia carriera di pilota. Sono contento di tornare. Avevo davvero voglia di fare delle gare con le Wrc Plus e sarà bello esserci con il team nel quale in

**AVEVO VOGLIA
DI CORRERE CON LE
WRC PLUS E SONO
CONTENTO CHE
QUESTO AVVENGA
CON CITROËN**

SEBASTIEN LOEB

”

carriera ho vinto tutto. Parteciperò a questi tre appuntamenti senza pretese, solo per il gusto di divertirmi».

Ambizioni mascherate

Senza pretese? Mai sentita affermare una cosa del genere da Loeb, uno che vuole vincere sempre e ovunque. Soprattutto se si tratta di rally. Le cose sono due: o Loeb fa il "Pinocchio", fa pretattica, oppure - come si vocifera nell'ambiente da un po' di tempo - visto che in un test sulla terra avrebbe preso da Meeke 1" al km preferisce tenere un profilo basso. Perché sa di poter esser competitivo sull'asfalto ma non ha altrettante certezze per quanto riguarda lo sterrato. Dove la C3 non era, nel 2017, esattamente al top...

Citroen ha ufficializzato (anche questo largamente anticipato da As...) che schiererà solo due vetture: Meeke sarà presente in tutte le gare e verrà affiancato da Craig Breen eccetto che nelle tre gare alle quali parteciperà Loeb. Stéphane Léfèbvre, infine, si occuperà del programma Wrc2 con la nuova C3 R5; mentre il "patron" Khalid Al Qassimi sarà al via nelle gare in cui vorrà essere presente come terzo pilota. E ci mancherebbe altro, perché "c'est l'argent qui fait la guerre" ... ●

Gomme senza segreti

ABBIAMO CHIESTO AI RESPONSABILI DI MICHELIN, DMACK E PIRELLI CHE COS'HANNO IN SERBO. ECCO TUTTE LE NOVITÀ PER LA STAGIONE IRIDATA CHE INIZIERÀ CON IL RALLY DI MONTECARLO DAL 25 GENNAIO

di Marco Giordo

Una scelta giusta di gomme può far vincere un rally. Un assioma ben conosciuto nel mondo delle corse, che si è dimostrato valido anche nell'ultima stagione con le britanniche DMack in Galles. Un successo arrivato dopo che la casa fondata da Dick Cormack aveva sfiorato il trionfo in aprile in Argentina - dove era stata clamorosamente sconfitta per soli sei decimi di secondo - e l'anno prima in Polonia per una foratura nel finale. Con il ritorno della Pirelli, saranno tre le marche fornitrici di pneumatici nel 2018 ma la prossima stagione si presenta già come l'anno dello strapotere Michelin, perché la Casa transalpina sarà l'unica a calzare le Wrc Plus al vertice. Sarà, in pratica, un monogomma mascherato (neanche troppo...), visto che tutte le squadre ufficiali si sono accordate con la Michelin. Al momento infatti la DMack non ha nessun top team sotto contratto - ci sono tuttavia trattative in corso con Toyota e Hyundai per la Svezia - e lo stesso dicasi per la Pirelli, che rientrerà dopo un anno sabbatico e presenterà entro il 6 gennaio le gomme per la prossima stagione. La Casa della Bicocca penserà soprattutto ad equipaggiare le vetture R5 e R2, in pratica quelle iscritte ai campionati Wrc2, Wrc3 e Junior. Una scelta strategico-obbligata in quanto, essendo tutti i top team ufficiali già sotto contratto con Michelin, la marca milanese non ha sinora sviluppato specificamente un pneumatico per le Wrc Plus. Potrebbe però farlo quanto prima, visto che sarà un importante partner tecnico di Wilson nel Mondiale Junior, una finestra davvero importante per la casa della Bicocca per potersi mettere subito in luce.

Il regolamento

"Fiato alle gomme" si potrebbe dire parafrasando Mike Bongiorno, per non dimenticare mai l'importanza di questo componente davvero fondamentale in una vettura da corsa. Sono finiti i tempi degli intagli e delle scelte libere, ora infatti la regolamentazione a riguardo è molto specifica e precisa. Ogni pilota dovrà scegliere un mese prima di ogni singola gara i due tipi di mescola





TUTTE TONDE E NERE...

La Citroën C3 Wrc "Plus" va all'attacco di una delle diecimila curve del Tour de Corse, gara decisamente impegnativa anche per i pneumatici

 **MICHELIN** IDENTICAR

che poi avrà a disposizione, con un massimo di 7 cambi gomme per gara più 4 pneumatici per le Wrc Plus e 2 per le altre vetture (R5, Wrc 3 e Junior). In soldoni: un pilota al volante di una Wrc Plus potrà avere a sua disposizione un massimo di 32 gomme, mentre un pilota in gara con una Wrc2, Wrc3 o nello Junior ne avrà al massimo 30. Da quest'anno poi, l'utilizzo delle gomme nello shakedown è libero, anche se si dovranno utilizzare le stesse mescole scelte per la gara. Quanto al Rally di Montecarlo, nella corsa monegasca ai piloti sarà permesso l'utilizzo di un numero maggiore di gomme viste le particolari condizioni in cui si corre la gara del Principato, saranno così 39 i pneumatici a disposizione di chi sarà al via su una Wrc Plus e 37 per chi gareggerà con le altre vetture. ●

MICHELIN

Evo da asfalto al "Monte"

La Michelin si prepara al prossimo campionato con una nuova gomma che esordirà a Montecarlo. Jacques Morelli, responsabile del settore Wrc per la Casa francese, ha spiegato ad As quali sono i programmi della marca transalpina per la stagione iridata 2018. «*Presenteremo un'evoluzione delle gomme da asfalto Pilot Sport subito, già dal Rally di Montecarlo* - commenta dalla factory di Clermont Ferrand il tecnico d'oltralpe, di chiare origini emiliane visto che la sua famiglia è nativa di Borgotaro - . *La struttura del pneumatico esternamente è invariata, così come la carcassa. Ma l'insieme della gomma è diversa e permetterà di far lavorare meglio la mescola supersoft alle basse temperature che troveremo a Montecarlo; mentre per le soft il grip andrà meglio sulle altre gare in asfalto, sia sulla pioggia che sull'asciutto. Quanto alla Svezia, avremo per la gara nordica le stesse gomme chiodate dell'anno scorso. E veniamo allo sterrato: fino al 30 giugno, cioè fino al Rally di Sardegna, abbiamo a nostra disposizione solo due scelte. Dal 1° luglio il nuovo regolamento ci permetterà di utilizzare per ogni gara due scelte fra le tre mescole a nostra disposizione - vale a dire la dura, la media e la morbida - . A riguardo è bene precisare che le nuove mescole da terra per le Wrc Plus le renderemo disponibili a tutti i team proprio dal mese di luglio, in pratica quindi dalla Finlandia, cioè a metà stagione. Nel Wrc2 per il momento non cambierà niente, utilizzeremo infatti le medesime gomme del 2017».*

La Michelin nel 2018 equipaggerà le quattro Case ufficiali presenti nel mondiale - Citroën, Hyundai, Toyota nel Wrc e Skoda nel Wrc2 - oltre alla M-Sport, che lasciata la DMack equipaggerà tutte e tre le sue Fiesta Wrc Plus ufficiali con le gomme transalpine.



LA PRIMA VOLTA DMACK

Vincendo il Rally del Galles, Elfyn Evans ha dato alla DMack il primo successo in una gara iridata.

Il gommista anglo cinese ha in arrivo una notevole serie di novità su tutti i fronti



foto grafie BETTIOL





PIRELLI

Sottozero per il rientro

È Terenzio Testoni a spiegarci quali saranno le coperture che la Pirelli porterà in gara nella prossima edizione del Campionato del Mondo: «Per il 2018 - commenta - nei primi due rally iridati invernali, Montecarlo e Svezia, avremo una nuova generazione di pneumatici Sottozero: la Sottozero B per Montecarlo e la Sottozero Ice (dotati di chiodi lunghi) per la Svezia. Grazie ad una tecnologia da noi brevettata e che evita il distacco dei chiodi, i piloti potranno contare su un grip ottimale per tutta la lunghezza delle prove speciali. Inoltre in Svezia, per le sole vetture 2 Ruote Motrici, abbiamo sviluppato un nuovo pneumatico denominato WJ Sottozero Ice. Per il resto delle gare abbiamo poi rinnovato totalmente la gamma di pneumatici P Zero per l'asfalto e Scorpion per lo sterrato. Per l'asfalto avremo il P Zero RK5A a miscela dura accanto al P Zero RK7B di miscela più morbida. Per l'asfalto bagnato farà il suo debutto la nuova gomma denominata Cinturato Rwa. Tutti questi pneumatici saranno caratterizzati da nuove strutture e mescole, che garantiranno maggiore grip e migliori prestazioni grazie ad una serie di tecnologie brevettate Pirelli. Per quanto riguarda lo sterrato, la Pirelli introdurrà il nuovo pneumatico Scorpion K4 Reinforced, accanto al più morbido Scorpion K6 Reinforced. Sempre velocissimi, questi pneumatici sono ancora più rinforzati, in modo da offrire la massima protezione contro le forature anche sui fondi più estremi. Inoltre, il battistrada ha un nuovo disegno e migliora guidabilità e maneggevolezza».



DMACK

Terra rinforzate per le R5

«In DMack per il 2018 abbiamo cercato di sviluppare il prodotto che avevamo già in casa che ci ha fatto vincere una gara e segnare il miglior tempo in varie prove speciali di otto diversi appuntamenti iridati nella stagione scorsa». Fiorenzo Brivio, il 56enne tecnico milanese approdato due anni fa alla corte di Dick Cormack spiega quali saranno le gomme portate in gara dalla casa britannica la prossima stagione: «A Montecarlo - continua - utilizzeremo un nuovo "compound" sviluppato specificamente per la gara monegasca e denominato DMT-ICE2, una gomma invernale che ottimizza la performance su ghiaccio e neve che abbiamo prodotto in versione "studded" cioè chiodata o "unstudded", non chiodata. Proseguendo, le gomme da terra per i piloti di vetture Wrc2 e R5 avranno invece una struttura rinforzata, una "run-flat construction" simile a quella dei pneumatici con i quali Elfyn Evans ha vinto il Rally del Galles. Saranno disponibili in ver-

sione soft e medium-plus mantenendo le specifiche della Dmg+22. Per le Wrc Plus utilizzeremo le Dmg+2 che avevano fatto bene in Argentina, che offrono stabilità nella performance utilizzando i soft e medium-plus compounds che hanno permesso a Evans di essere sempre molto competitivo nel 2017. Riguardo all'asfalto, avremo a disposizione tre tipi di gomme Dmt-Rc22 in versione hard, soft ed extra soft che avranno uno sviluppo rispetto alla versione 2017 per offrire una miglior performance sull'asciutto, sul bagnato e sull'umido. Avremo poi nel 2018 una gomma completamente nuova per il bagnato 2018 denominata Wxs, che offre una guida migliore in condizioni di bagnato "wet grip", di molto bagnato "full-wet" e pozzanghere "standing water". Abbiamo infine preparato una gomma nuova per la Svezia, la Dmg-Ice2, specifica per neve e ghiaccio che offre maggiore trazione e grip laterale grazie ad una chiodatura più resistente».



40 volte Dakar



La quarantesima edizione della Dakar, decima in Sudamerica, dovrà rimanere nella memoria di tutti i suoi partecipanti, e naturalmente anche degli appassionati. Marc Coma, il direttore sportivo al suo terzo mandato, doveva per forza tirare fuori dal cilindro qualche cosa di bello e di indimenticabile e poteva farlo, in effetti, solo ritornando in Perù. Perché questa terra, con le sue montagne, ma soprattutto con i suoi deserti di sabbia e dune, già affrontati nelle Dakar del 2012 e 2013, ha lasciato nel cuore dei piloti un segno profondo.

Al termine dell'edizione 2017 molti avevano dichiarato che se la Bolivia fosse stata ancora nel tracciato di gara non sarebbero tornati e in effetti qualcuno, come per esempio Gerard De Rooy, ha tenuto fede a questa "promessa". La società organizzatrice, Aso, non potendo escludere la Bolivia, Paese con il quale esiste un accordo pluriennale, ha cercato allora una soluzione che facesse contenti un po' tutti. E l'ha trovata con il Perù. Partenza da Lima, come nel 2013, e quattro tappe fatte di sabbia,

**STA PER PARTIRE
UNA NUOVA
EDIZIONE DELLA
GARA-MITO.
L'ULTIMA PER
LA PEUGEOT
CHE VUOLE
VINCERE PRIMA
DI LASCIARE
E LA PRIMA PER
IL BUGGY MINI**

di Elisabetta
Caracciolo

dune, mare e fatica. Questa soluzione è piaciuta ai piloti, che hanno confermato la loro fiducia in una gara che ultimamente aveva perso un po' di smalto, anche a causa del fango e della pioggia caduta nella passata edizione.

I numeri, almeno per quanto riguarda le auto, sono tornati a salire e contro le 63 vetture del 2017 si è arrivati ad un totale di 105 per la Dakar del 40° anniversario. Che vede ben 525 iscritti per 337 veicoli, con appunto 105 auto, 190 fra moto e quad e 42 camion.

Sono 54 le nazionalità presenti - un numero che solo le Olimpiadi riescono a battere, come ama dire Etienne Lavigne, direttore generale della Dakar - a significare come sempre che la Dakar resta l'unica gara al mondo ad affascinare, senza esclusione di Continenti e Paesi grazie anche ad una copertura mediatica che nel 2017 ha prodotto 1200 ore di diffusione televisiva su 70 canali tivù in 5 Continenti e 190 Paesi. Una gara, forse l'unica al mondo, che ha ottenuto nel corso di un solo anno, il 2017 appunto, 24 milioni di visualizzazioni dei suoi video,



con 9 milioni e 775 mila visitatori del sito ufficiale dakar.com e con 356 mila follower su Twitter e 281 mila su Instagram. Più un milione e settecentomila utenti Facebook....

Ovvio che con questi numeri un Paese è interessato ad ospitare la competizione, anche se le finanze non sono in perfetto stato. Il Perù si è rimboccato le maniche e ha confermato la presenza, senza tornare sui suoi passi come accaduto nel 2016. E questa presenza darà una conformazione tutta sua alla prossima Dakar. Perché così la gara sarà difficile da subito: la sabbia, già dalla prima speciale, seppur di soli 33 chilometri, potrà immediatamente mettere in evidenza il potenziale delle vetture 2 Ruote Motrici che saranno al centro della battaglia per la vittoria.

L'ultimo ruggito del Leone

Peugeot per prima, cerca la tripletta, con un altro successo, che sarebbe l'ultimo prima dell'abbandono annunciato a questa specialità, ma anche gli altri buggy non hanno certo intenzione di restare a

MINI BUGGY. SARA LA SORPRESA?

Alza una nuvola di sabbia il nuovo Mini Buggy che fa il suo debutto assoluto alla Dakar. C'è grande curiosità nei confronti della trazione posteriore che X-Raid affianca alla collaudata Mini 4x4

guardare. A cominciare dalla new entry della Mini X-Raid, progettata, costruita e testata in nove mesi e mai iscritta ad una vera competizione prima della Dakar. La Toyota, dal canto suo, ha ricostruito il suo Hi Lux e conta moltissimo su Nasser Al Attiyah perché, come dice il team manager Jean Marc Fortin: «La partenza da Lima fa paura a tutti i piloti fuorché a uno: Nasser Al Attiyah. E noi lo abbiamo nel nostro team». Nel 2013, in effetti, nonostante un mezzo non troppo performante il pilota del Qatar aveva fatto la differenza nelle prime tappe sabbiose. E ora sta affilando le unghie per ripetere gli exploit di allora.

Rimangono le incognite. Anche lo scorso anno si parlava di oltre 4000 chilometri di prove speciali, tagliate poi per colpa della pioggia: chi garantisce che non accadrà lo stesso nel 2018? Tutti i team manager e i piloti allargano le braccia davanti a questo interrogativo ma sono però unanimi nel sottolineare che negli ultimi dieci anni non c'era stata una Dakar come quella annunciata per quest'anno: «Non abbiamo mai corso una Dakar in Sudamerica nel-

la quale erano presenti insieme la sabbia del Perù, l'altitudine della Bolivia, il gran caldo e le due tappe terribili dell'Argentina fra Fiambalá e Belén».

L'Africa fa concorrenza!

Tagli di percorso o no, pioggia o sole, comunque un bell'anniversario per questa competizione che si trova sulla sua strada anche l'Africa Eco Race giunta già alla nona edizione, partita a Montecarlo il 31 dicembre per scendere via nave in Marocco e concludersi il 14 gennaio sulle rive del Lago Rosa. Organizzata da Jean Louis Schlessler e disegnata da René Metge, questa gara fa registrare numeri minori rispetto alla Dakar ma ogni anno c'è un leggero incremento: 38 moto, 45 auto, 14 camion è il totale dei partenti. E fra loro ci sono diversi nomi che hanno scelto di lasciare il Sudamerica per tornare in Africa: Gerard De Rooy (Iveco), Vladimir Vasilyev (Mini) e tanti altri, anche italiani. Un'alternativa che Aso ignora e si rifiuta di considerare ma che invece attrae sempre più. Un po' anche per i costi, lievemente inferiori a quelli di una Dakar. ●

IN CERCA DELLA SETTIMA

Sotto, la Peugeot 3008 Dkr Maxi: a lei sono affidate le speranze della Casa francese di vincere la settima Dakar. A destra in basso Peterhansel e Loeb, due galli nel pollaio francese: non devono trascurare Sainz, in alto..



Peugeot Maxi per rivincere

CARREGGIATA ALLARGATA E TANTE MIGLIORIE SULLA 3008 DKR EVO. CON PETERHANSEL, LOEB, SAINZ E DESPRES SCATENATI

La Dakar 2018 potrebbe essere l'ultima di Stéphane Peterhansel. Lo sa lui, lo sanno alla Peugeot, lo sanno i suoi fans. Ma per il momento non ci vuole pensare ed anzi, quando qualcuno gli chiede se ha già pensato al suo futuro quasi si infastidisce perché adesso ha ben altro - ovviamente - cui pensare.

Prima di fermarsi a riflettere sui suoi prossimi anni, Mister Dakar deve magari cercare di portare a casa l'ennesimo risultato, quello che pareggerebbe i conti, nel senso di numeri pari: 14 vittorie sarebbero davvero un record più che leggendario, e sarebbe anche la tripletta per lui con la Casa francese che gli ha consentito di centrare uno degli obiettivi più importanti della sua carriera.

«Ho partecipato al progetto Peugeot - ricorda "Peter" - fin dall'inizio, quattro anni fa, e sono stati anni fantastici. Ricordo che volevo essere a tutti i costi il primo a regalare la vittoria alla Casa del Leone, ci tenevo tantissimo, mi sono impegnato a fondo per riuscirci. Poi ho bissato la vittoria, nel 2017, ma la situazione era già cambiata. Vincere la terza Dakar consecutiva con Peugeot non mi dispiacerebbe certo, però in questo momento non sento ancora una vera e propria pressione. Al contrario, sono più concentrato sul successo della squadra. Voglio che tutto il team lavori bene e farò tutto il possibile perché questo accada».

- Tredici vittorie sulle spalle di cui sei in sella ad una Yamaha e sette al volante di Mitsubishi (tre), Mini (due) e Peugeot (due) sono il bottino di un pilota che a 53 anni non ha dubbi...

«Non mi sento costretto a vincere la Dakar, ne ho già vinte tante, alla fine 12, 13 o 14 non cambia nulla».

- Una sorta di pace interiore che finirà, sicuramente, quando Stéphane metterà le gomme del suo rinnovato Dkr 3008 Maxi sulla sabbia di Lima...

«Il percorso della quarantesima edizione sembra essere favorevole alla nostra vettura, almeno sulla carta: ci sarà molta sabbia, nella parte iniziale in Perù, ed anche tanto fuoripista stando a quanto ha detto Marc Coma».

- Ma questo lo sanno bene anche gli altri...

«Quello che è positivo per noi lo sarà anche per gli avversari, a cominciare dalla Toyota di Nasser Al Attiyah che, tutti noi lo sappiamo, è un pilota molto forte sulla sabbia».

- Ma la lotta per Peugeot sarà prima di tutto interna...

«Loeb vuole vincere a tutti i costi, perché sa che



questa potrebbe essere la sua ultima opportunità per farlo. E anche Cyril Despres, che in questi due anni con le 4 ruote è migliorato moltissimo, ha adesso tutte le carte in regola per salire sul gradino più alto del podio».

La squadra

La sua arma si chiama Dkr 3008 Maxi ed è una 2 Ruote Motrici notevolmente migliorata rispetto allo scorso anno. E non solo per la carreggiata più larga. Non è cambiata invece la squadra, che è composta sempre da Capitan Carlos Sainz (affiancato da Lucas Cruz); da Mister Dakar Stéphane Peterhansel (con "Polo" Cottret); dal 9 volte iridato rally Sébastien Loeb (con il solito, pittoresco, Daniel Elena); e da Cyril Despres (con David Castera). Se il Dream Team non è cambiato, la vettura invece si è - come detto - evoluta. In termini di affidabilità e a livello tecnico. Più larga di 20 centimetri rispetto alle passate versioni, la 3008 Dkr divenuta Maxi ha guadagnato in stabilità e le sospensioni sono state migliorate, consentendo uno stile di guida confortevole grazie ad una maneggevolezza ora davvero notevole, nonostante l'aumento del peso del veicolo. Diciottomila i chilometri di test effettuati dai 4 equipaggi ufficiali nel 2017 fra Marocco, Portogallo e Francia, con un solo obiettivo comune: vincere per la settima volta la Dakar, conquistata in passato con le 205 e 405 T16 Grand Raid e, negli ultimi due anni, con la Dkr 2008 e 3008. ●

**SONO PIÙ
CONCENTRATO
SUL SUCCESSO
DEL TEAM CHE
SULLA 14ESIMA
VITTORIA**

STEPHANE PETERHANSEL





Mini a due ruote per stupire tutti

BUGGY A TRAZIONE POSTERIORE E 4X4: LE VETTURE SCHIERATE DALLA X-RAID SONO BEN SETTE. CON ROMA E HIRVONEN TRA I PRETENDENTI

Lo scorso anno rinunciò a partire per la sua prima Dakar a poche settimane dal via. Un dolore immenso, legato ad un problema di salute: mentre tentava di battere il record di salto in lungo, Bryce Menzies aveva subito una forte compressione alla colonna vertebrale ed era stato costretto a subire più di un intervento chirurgico. Al punto che i medici stessi lo avevano sconsigliato di partire. L'americano a malincuore aveva accettato ma oggi, a pochi giorni dalla partenza della 40esima Dakar, la sua prima, si sente pronto.

- Nato in Arizona, il trentenne pilota della X-Raid non solo farà il suo esordio alla Dakar ma sarà fra quelli che porteranno al debutto la nuova Mini Buggy, la rivoluzionaria 2 Ruote Motrici del team tedesco.

«Non ho mai affrontato in vita mia una gara tanto lunga - sbotta Menzies - . Sedici giorni sono tanti e per questo la mia

preparazione è stata totale: mentale prima di tutto, e poi fisica perché so già che sarà un impegno gravoso. Abbiamo fatto diecimila chilometri di test, sia con la 4x4 che con la Buggy e abbiamo potuto scoprire poco alla volta il grande potenziale delle due vetture. Io correrò da rookie e questo, per dirla tutta, mi rende un po' nervoso. Spero di scaricare la tensione nei primi due giorni, in modo da potermi concentrare poi solo sulla gara».

- Un ragazzone intelligente Bryce, che ha già le idee chiare. Soprattutto su quelle che saranno le difficoltà cui andrà incontro oltre ai problemi relativi alla lunghezza della gara...

«Mi hanno spiegato che nei primi giorni ci troveremo a lottare con gli altri in mezzo alle dune di sabbia e sono curioso di vedere come si comporterà il nostro 2 Ruote Motrici in confronto agli altri Buggy. Ho provato entrambe le vetture X-Raid nelle dune in precedenza, durante i

test, e devo dire che con la 4Wd ti senti più sicuro mentre con l'altra, anche per i pneumatici così grandi - che sono comunque un grosso aiuto insieme alle sospensioni - devi andare un po' più forte, e devi rischiare qualcosa in più. I primi giorni saranno fondamentali per noi e dobbiamo assolutamente cercare di non insabbiarci per non perdere troppo tempo».

- L'obiettivo per il team manager Sven Quandt è portare Menzies al traguardo, visto che si tratta della prima esperienza, e soprattutto portare la nuova buggy all'arrivo a Cordoba...

«Ovviamente per il boss questo è l'obiettivo principale ma per me, personalmente, l'obiettivo è quello di arrivare entro i primi dieci, meglio entro i primi cinque. L'importante è non fare errori e fare esperienza, se ci riuscirò so già che il risultato arriverà da solo e sarà prezioso per tutto il team».

La squadra

X-Raid è il top team più numeroso per la Dakar 2018. Fra 4x4 e Buggy i tedeschi schiereranno al via ben sette vetture: tre 2Wd e 4 integrali. I Buggy, oltre che a Menzies, saranno affidati all'esperto ex-ralista Mikko Hirvonen ed a Yazeed Al Rajhi; mentre le 4x4 vedranno Nani Roma, rientrato in X-Raid dopo un passaggio in Toyota lo scorso anno, Orlando Terranova, Jakub Przygonski e Boris Garafulic. Ottimi piloti, esperti, che avranno al loro fianco i consueti copiloti in alcune situazioni mentre ce ne saranno di nuovi. Come l'esperto Andrea Schulz, che correrà al fianco di Hirvonen, o il portoghese Filipe Palmeiro, che affiancherà il cileno Boris Garafulic. Quattro vittorie consecutive, dal 2012 al 2015, sono un bottino prezioso per la X-Raid, che ha smesso però di salire sul gradino più alto del podio con l'avvento del-

la Peugeot... L'incognita maggiore è rappresentata dal Buggy, che come detto è stato costruito a tempo record, in soli nove mesi. «Tornati dalla scorsa Dakar - spiega il boss del team Sven Quandt - ci siamo resi conto che non era più il momento di pensare a vincere con una 4x4 e che dovevamo metterci al passo con i tempi». X-Raid ha messo in cantina il Buggy 2 ruote motrici che aveva sviluppato fino a quel momento con Guerlain Chicherit e Jutta Kleinschmidt e ha ricominciato da capo. Motore 3 litri Bmw, sei cilindri in linea, anche per questo nuovo mezzo, diesel biturbo con 340 cv di potenza a 3400 giri/minuto e una coppia di ben 800 Nm. Testata a lungo fra Ungheria e Marocco, la vettura non ha avuto alcun problema tecnico e questo rinfancia molto la squadra. Che ha stupito tutti presentando il Buggy proprio il giorno prima della conferenza ufficiale della 40. Dakar, a Parigi. Gli altri team sono rimasti meravigliati, non si spettava che il Buggy Mini potesse competere già in questa Dakar, e c'è molta curiosità. Anche se i più scettici malignano sul fatto che ancora non si sia mai confrontata né con il cronometro, né con gli avversari in una competizione. ●

DEBUTTIAMO SIA IO CHE LA MINI BUGGY E SO CHE I PRIMI GIORNI DI GARA SARANNO FONDAMENTALI

BRYCE MENZIES



Toyota nuova con il solito vestito

TELAIO E DISTRIBUZIONE DEI PESI RIVISTI PER LA COLLAUDATA HI LUX SCHIERATA DA DUE SQUADRE. LA PUNTA DI DIAMANTE È AL ATTIYAH

«Una nuova Toyota, un nuovo telaio e una ripartizione diversa dei pesi che rende la guida molto più confortevole». A dirlo è il signore che risponde al nome di Nasser Al Attiyah e che correrà la 40esima edizione della Dakar ancora nelle fila del team Toyota Gazoo Racing South. Scottato dal repentino ritiro del 2017, il vincitore della Coppa del Mondo Fia 2017 di specialità ha voglia di rimettersi in gioco e avere una vettura completamente rinnovata lo fa sentire ancora più sicuro. «Oltre alla nuova vettura, con la quale sono stati affrontati molti chilometri di test, abbiamo anche un altro

elemento a nostro favore - spiega il pilota del Qatar - . E cioè che la Dakar 2018 partirà nuovamente dal Perù, il che significa dune e sabbia, tanta sabbia. La benvenuta per noi». - Sorride, Al Attiyah, mentre lo dice, perché la sabbia è il suo pane quotidiano... «Abbiamo parecchia esperienza sulle dune» conferma con un sorriso complice... - E restando in tema percorso, il principe del Qatar aggiunge... «La Dakar 2018 sarà difficile, per molte ragioni, e lo sarà per tutti. Per noi, quello che conta sarà stare davanti ma non troppo. Finire le speciali non nelle prime posizioni, in certe tappe "strategiche",

significherà partire indietro il giorno dopo e poter attaccare a fondo, mettere pressione agli avversari davanti a te, per riguadagnare terreno fino a vincere giorno dopo giorno». Svela, almeno in parte, la sua strategia Al Attiyah. Ed è importante ricordare che nel 2013, quando si era presentato al via della Dakar che partiva da Lima con un Buggy costruito in tempo record e non poi così performante. Eppure, Nasser era stato capace di vincere tre delle prime sei tappe, dovendo poi ritirarsi per colpa del mezzo nella nona tappa. Fino a quel momento aveva fatto il bello e cattivo tempo e agli avversari non era rimasto molto

altro da fare se non osservare le sue 'bravate' sulla sabbia peruviana. - Con l'ausilio della nuova vettura, che sembra davvero performante, Nasser Al Attiyah potrebbe giocare un ruolo fondamentale nell'avvio di gara e questo lo sa benissimo lui, e lo sa anche la sua squadra.

«Partiamo per vincere ovviamente - ribadisce Al Attiyah - e per regalare questa vittoria alla nostra squadra». Gli avversari sono avvisati!

La squadra

Uno squadrone diviso in due, così si presenta l'armata Toyota alla Dakar. I tre top driver del Toyota Gazoo Racing e tutti gli altri che faranno parte della Overdrive. I tre polli nello stesso pollaio sono Nasser Al Attiyah (con Mathieu Baumel); Giniel De Villiers (con l'inseparabile Dirk Von Zitzewitz) e l'olandese Bernhard Ten Brinke che ha portato via nientemeno che Michel Perin alla

X-Raid, trascinandolo in una nuova avventura. Nonostante l'abile e veterano navigatore francese avesse già due anni fa - con tanto di conferenza stampa in pompa magna - annunciato il suo ritiro dal mondo delle corse. Le altre Toyota, le sette Overdrive appunto, saranno affidate a Ronan Chabot; ai due argentini Lucio Alvarez e Alejandro Miguel Yacopini; al cinese Zhou Yong; all'olandese Peter Van Merksteijn e ad un altro cinese, He Zhitao. Iscritto all'ultimo momento anche Nicolas Falloux, responsabile dell'assistenza veloce in gara, al seguito di un nutrito gruppo di Hi Lux. La vettura, come ha dichiarato Jean Marc Fortin, è stata totalmente cambiata a livello telaio e struttura mentre il motore, un 5 litri V8, è rimasto lo stesso. Anche se la posizione sulla vettura è stata in parte ritoccata per favorire una diversa ripartizione dei pesi. ●

LE SFIDANTI DI LUSSO

Toyota ha profondamente rivisto la Hi Lux, sotto, così come ha fatto X-Raid con la Mini 4x4, in alto: sono queste le outsider più accreditate nei confronti della favorita Peugeot 3008 Dkr Maxi

LA SABBIA GIOCA A NOSTRO FAVORE E QUINDI DOVREMO ATTACCARE SUBITO PER METTERE PRESSIONE

NASSER AL ATTIYAH





Italiani in fuga dalla grande corsa

I NOSTRI CONNAZIONALI HANNO DISERTATO IN MASSA IL RAID. CONCORRENZA DALL'AFRICA ECO RACE CHE ARRIVA IN SENEGAL

Sono sempre meno numerose, anno dopo anno, le vetture con equipaggio italiano alla Dakar. Per la 40esima edizione, al via con il numero 335 ci sarà Eugenio Amos, insieme al francese Sebastien Delaunay su Buggy 2 Ruote Motrici. Ad Amos s'aggiungono l'italofrancese Camelia Liparoti, in gara con Angelo Montico, al suo debutto alla Dakar, con un SidebySide Yamaha,

e l'equipaggio composto da Stefano Marrini e Maurizio Nassi su Toyota. Le cose vanno un po' meglio fra i camion - solo 42 al via - dove il team Orobica Raid di Giulio Verzeletti schiererà ben tre Unimog Mercedes, per i già noti Antonio Cabini, insieme a Giulio Verzeletti e alla figlia di Cabini, Raffaela al suo debutto sui rally raid, Beppe Fortuna e Paolo Calabria e infine Loris Calubini e Ni-

cola Montecchio con al loro fianco Carlo Augusto Cabini, anche lui alla sua prima esperienza del genere.

Per Amos si tratta della prima esperienza alla Dakar con questo mezzo che ha comunque saputo guidare ed imporre in diverse gare nel corso del 2017, dimostrandosi uno degli unici piloti in grado di tirare fuori da questo 2 Rm tutto il potenziale: prima di lui ci ave-

vano provato Philippe Gache, il suo ideatore e creatore, e persino Carlos Sainz, in una Dakar sfortunata, nella quale aveva finito per capotarsi.

In compenso, qualche italiano rivolge la sua attenzione all'Africa Eco Race, la gara di Jean Louis Schlessler, inventata da Hubert Auriol e ora designata da Renè Metge e dal suo staff. Sul vecchio percorso della Dakar africana la Aer, come la chiamano i suoi aficionados, prenderà il via a Montecarlo il 31 dicembre e approderà in Marocco dopo una traversata in mare che partirà da Sete, proprio come faceva la Dakar ai vecchi tempi. Marocco, Mauritania e Senegal i

Paesi da attraversare in dodici tappe dal 2 gennaio a Nador. Arrivo, tradizionalissimo, sulle rive del Lago Rosa in Senegal. Al via 45 equipaggi auto e fra questi due italiani, o meglio due e mezzo visto che c'è nel ruolo di copilota anche Maurizio Dominella, seppur accanto ad un pilota svizzero, Vincent Gonzalez (Polaris). Gli altri due sono Stefano Rossi ed Elvis Borsoi (Nissan) al debutto in un rally raid così lungo, e Stefano Pelloni con Gianluca Crociani su SidebySide Yamaha. Dei 14 camion al via dell'Africa Race va citato l'Iveco che vede insieme in cabina Corrado Pattono, Francesco Simonato e Marco Arnoletti. ●

IL PERCORSO TAPPA PER TAPPA

Il via in Perù

La Dakar torna in Perù dopo 4 anni di assenza. Ecco nel dettaglio il percorso della decima edizione in America Latina.

Sabato 6 gennaio

Lima-Pisco

Stessa tappa uguale per tutti con 272 km, di cui 31 di prova speciale. Si comincia subito con il deserto e con una speciale totalmente di sabbia.

Domenica 7 gennaio

Pisco-Pisco

Ancora una tappa uguale per tutti, di 278 chilometri complessivi e con 267 di prova speciale. Per la prima volta nella storia della Dakar in Sudamerica le auto partiranno per prime. Al 90 per cento il tracciato sarà fuoripista con dune e sabbia.

Lunedì 8 gennaio

Pisco-San Juan de Marcona

Di nuovo una tappa uguale per tutti, con 502 chilometri dei quali 295 di prova speciale, e ancora sabbia, dune, fuoripista, chott e canyon.

Martedì 9 gennaio

San Juan de Marcona-San Juan de Marcona

Seconda tappa ad anello. Partenza in linea dalla spiaggia a gruppi di 15 per le moto e di 4 per le auto. Totale di 444 chilometri, per 330 di prova, in una delle speciali più lunghe sulla sabbia mai affrontate.

Mercoledì 10 gennaio

San Juan de Marcona-Arequipa

I percorsi saranno due: uno da 770 chilometri con una speciale da 264 per moto e quad e uno da 932 con una speciale da 267 per auto e camion. Per la prima volta le diverse categorie correranno contemporaneamente ma in due settori distinti. Le moto e i quad affronteranno il settore A; mentre le auto e i camion nello stesso momento correranno nel settore B. Al termine si scambieranno.

Giovedì 11 gennaio

Arequipa-La Paz

Si lascia il Perù per entrare in Bolivia. Addio al deserto fatto

di dune e buongiorno alla montagna, alle grandi altitudini e, probabilmente, al fango. Gli equipaggi toccheranno i 4700 metri durante la tappa, di 758 chilometri, con una speciale da 313 km. Piste rapide puntellate da laghi e due prove speciali: la seconda prenderà il via dalle rive del lago Titicaca.

Venerdì 12 gennaio

Tappa di riposo

Sabato 13 gennaio

La Paz-Uyuni

Ancora Bolivia, per la prima tappa marathon. Si riparte con una classica da 726 chilometri per moto, quad e auto con una speciale da 425 km più corta, solo 368 km per i camion. Alla sera niente assistenza per i piloti ma la possibilità di lavorare da soli sui propri mezzi visto che non è previsto parco chiuso al traguardo ma un parco lavoro riservato ai piloti appunto.

Domenica 14 gennaio

Uyuni-Tupiza

Seconda parte della tappa marathon, con 584 chilometri per moto, quad e auto e una speciale da 498. Più corta la giornata dei camion, con un totale di 558 chilometri e 380 km di speciale. Questa è la speciale più lunga della Dakar 2018, con un primo passaggio sulle dune boliviane, a 3500 metri di altezza.

Lunedì 15 gennaio

Tupiza-Salta

Si lascia la Bolivia e si entra in Argentina con la prima delle sei tappe previste. Questa nona frazione prevede un percorso uguale per tutti di 754 chilometri, dei quali 242 di prova speciale. Montagna, fiumi e piste sinuose ma rapide in programma.

Martedì 16 gennaio

Salta-Belen

Sulla carta si preannuncia come la prima di una serie di tre speciali davvero toste. Questa ha 795 chilometri complessivi, di cui 372 di prova speciale, e fanno la loro comparsa le dune argentine. Nemico numero uno il caldo afoso su un percorso in parte inedito. Al traguar-

do di tappa l'ordine di arrivo costituirà l'ordine di partenza del giorno dopo per l'ormai famosa Super Fiambalà che mescola moto, auto e camion.

Mercoledì 17 gennaio

Belen-Chilecito/Fiambalà

Per le moto e i quad si tratta della seconda tappa marathon e i piloti riposeranno a Fiambalà senza le assistenze. Auto e camion, oltre ai veicoli d'appoggio, andranno a Chilecito e la partenza alla mattina vedrà mescolati tutti i mezzi: 25 equipaggi fra moto, auto e camion, con le migliori 10 moto della sera prima, le migliori dieci auto e i migliori 5 camion in base ai tempi d'arrivo. Sono 484 chilometri per moto e quad, con una speciale da 280, e 746 Km per auto e camion, con ps da 280.

Giovedì 18 gennaio

Chilecito-Fiambalà-San Juan

Seconda parte della tappa marathon per moto e quad ed ancora il grande caldo a farla da padrone. Le moto copriranno un percorso di 722 chilometri,

con una speciale da 375, mentre auto e camion affronteranno 791 chilometri e una speciale da 522, fino a raggiungere l'ormai tradizionale e infuocato autodromo di San Juan.

Venerdì 19 gennaio

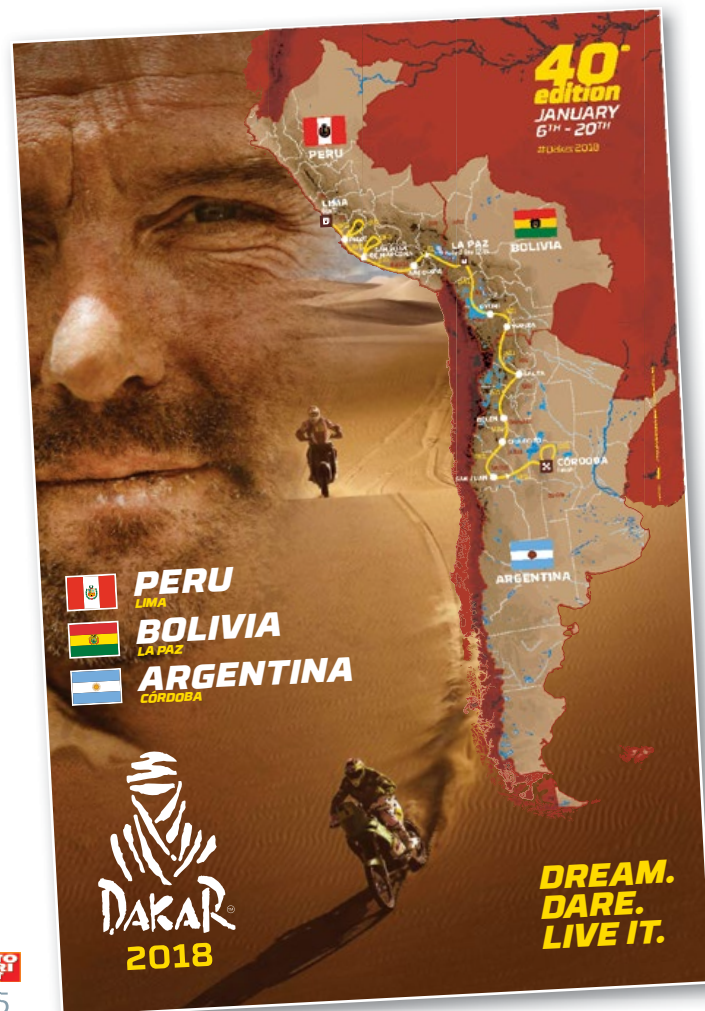
San Juan-Cordoba

Ci sia avvicina al traguardo finale e la tappa sarà bella lunga, ben 904 chilometri per moto e quad e 423 di prova speciale, contro i 927 di auto e camion con due ps da 368 totali. Ultima sabbia della gara, con l'apparizione del fesh fesh. Poi il tracciato farà i tipici percorsi da Wrc della zona.

Sabato 20 gennaio

Cordoba-Cordoba

Ultima tappa non facile, specie se dovesse piovere; con 284 chilometri complessivi e una speciale uguale per tutti di 119 km, che prevede l'attraversamento di almeno 30 piccoli fiumi. L'arrivo è in centro, a Cordoba, e la festa che chiuderà la 40esima Dakar si prospetta già eccezionale.



Ogni mese scriviamo di auto
perché sappiamo
dove mettere le mani.



IN QUESTO NUMERO DI AUTO TROVI:

- ANTEPRIMA Tutti i segreti di Lamborghini Urus
- COVER STORY La Volvo XC40 in abbonamento
- ESCLUSIVO Abbiamo guidato l'Audi RS 5 DTM
- SPECIALE Le 7 finaliste del premio Auto dell'Anno 2018
- MOTOR CLUB La passione dell'auto in tutte le sue forme
- AI RAGGI X Una sorpresa sotto l'albero di Natale: Jaguar E-Pace è venuta a trovarci in redazione
- PRIMO TEST Porsche 911 GT2 RS, BMW M5, Hyundai i30 N, Subaru Impreza, Maserati Ghibli 2018, Fiat Fullback Cross
- IN PROVA Range Rover Velar, Alfa Romeo Giulia Veloce e Stelvio, Mini Countryman S E, Audi S4 avant



GLI ESPERTI DELLE AUTOMOBILI TI ASPETTANO SU **AUTO**, OGNI MESE IN EDICOLA.

AUTO SPRI NT

**NIENTE
CANADA**
ECCO PERCHÉ
MONTREAL
HA STACCATO
LA SPINA

Occhio ai Rookie test



OLTRE A **GIOVINAZZI** ANCHE **CALDARELLI** SARÀ IN PISTA A MARRAKECH SUBITO DOPO IL SECONDO ROUND DELLA STAGIONE



Svento

Non ci sarà solo Antonio Giovinazzi a Marrakech. Anche Andrea Caldarelli farà il suo ritorno in monoposto con la Dragon Racing, nei rookie test con le vetture "full electric". Questo quantomeno quanto dicono le voci che girano nell'ambiente della Formula E, dove viene dato pronto per occupare uno dei posti nella squadra americana il 14 gennaio, anche se da quasi tre anni si dedica solo alle vetture Gran Turismo. In realtà il pescarese proviene da una lunga collaborazione con Toyota che risale al 2008, quando ha provato una delle auto di Formula Uno del costruttore giapponese. Da allora Caldarelli ha gareggiato principalmente in Giappone, dove ha corso in Formula Nippon nel 2011 e poi nella rinominata Super Formula dal 2013 al 2015. Come molti altri piloti ha associato alle monoposto top nel Sol Levante la partecipazione al Super Gt nipponico, sempre rappresentando Lexus, il marchio Premium di Toyota.



la il Tricolore

OLTRE A GIOVINAZZI ANCHE CALDARELLI FARÀ I ROOKIE TEST SUBITO DOPO LA SFIDA DI MARRAKECH. TANTI I DEB IN AZIONE IN MAROCCO

Fulvio Cavicchi



Caldarelli effettuerà il test di Marrakech con una monoposto del team Dragon



Proprio in quel campionato Caldarelli ha due volte lottato per il titolo, chiudendo assieme a Daisuke Ito alle spalle dei campioni Ronnie Quintarelli e Tsugio Matsuda per soli 2 punti nel 2014, mentre nel 2016 lui e Kazuya Oshima sono stati sconfitti solo da Heikki Kovalainen e Kohei Hirate.

Inoltre, a dimostrare il suo impegno nel mondo Gran Turismo, è anche pilota ufficiale Lamborghini, e questa stagione ha vinto la Endurance Cup della Blancpain GT Series con Mirko Bortolotti e Christian Engelhart. Anche se, come ha spiegato ad Imola in occasione delle World Finals della Casa del Toro, c'è molta differenza tra la vettura del campionato giapponese e la Gt europea: «La GT500 è un prototipo a tutti gli effetti ed a livello di tempi sul giro va circa 10" più veloce di una Gt3». E proprio allora aveva detto, riguardo al suo futuro: «Vorrei riconfermarmi campione Blancpain ed essere ancora più presente nella famiglia Lamborghini. Per quanto riguarda il Super Gt ci sto ancora pensando: ho già una proposta, però adesso ho bisogno di qualche settimana per sedermi e capire dove andrà la mia carriera. È una bellissima posizione dove trovarsi: ho il privile-

Dragon e Virgin per i nostri

Sopra la monoposto del team Dragon con la quale Caldarelli effettuerà il test.

A destra Antonio Giovinazzi che sarà in pista con una vettura del team Virgin Ds

gio di essere padrone del mio futuro». Ovviamente la prima cosa che può venire in mente è che il test del pilota italiano possa rappresentare un primo sguardo di Toyota alla Formula E, soprattutto perché viene compiuto con un team come Dragon Racing ancora non legato ad alcun costruttore. Ma in realtà appare improbabile all'ambiente che il test di Caldarelli sia collegato ad un possibile un futuro programma Toyota in questo campionato. Infatti il marchio giapponese ha già avuto contatti con il boss della serie Alejandro Agag, ma prima del 2015. In più Caldarelli non è un pilota a contratto diretto della Casa, bensì viene approvato dal costruttore quando si tratta di team che scelgono i propri piloti per il Gt giapponese.

In effetti al momento Toyota si sta concentrando sulle auto a motorizzazione elettrica per il futuro, come tutte le grandi Case mondiali, con almeno dieci diversi modelli Ev pronti per andare in produzione entro il 2020. È stata leader di mercato con l'ibrido, fino a concentrarsi più recentemente sui progetti di sviluppo di vetture a idrogeno, come la Mirai presentata nel 2015. Che in effetti



La lista provvisoria dei rookie in Marocco

AUDI SPORT ABT SCHAEFFLER
Nico Müller
Nyck De Vries
MS & AD ANDRETTI FORMULA E
Bruno Spengler
Colton Herta
DS VIRGIN RACING
Antonio Giovinazzi
?
DRAGON
Andrea Caldarelli
?
PANASONIC JAGUAR RACING
Pietro Fittipaldi
?
MAHINDRA RACING
Daniel Juncadella
Sam Dejonghe
NIO FORMULA E TEAM
Harry Tincknell
?
RENAULT E.DAMS
Alexander Albon
?
TECHEETAH
James Rossiter
Frederic Makowiecki
VENTURI FORMULA E
Michaël Benyahia
?

SUTTON-IMAGES.COM

è una delle poche auto effettivamente in vendita sul mercato di tipo Fuel Cell. Che è in pratica la moderna visione delle vetture ad idrogeno, dove il gas (reso liquido raffreddandolo) non viene bruciato per creare trazione come si fa col metano, bensì viene usato assieme all'ossigeno per produrre elettricità e ricaricare la batteria che poi fa funzionare il motore elettrico. Per questo Toyota intende realizzare una versione ibrida o elettrica delle sue vetture entro il 2025, come è stato detto in una conferenza stampa a Tokyo la scorsa settimana.

Agonisticamente parlando, la Casa giapponese ha recentemente confermato il suo impegno nel Mondiale Endurance almeno per la doppia stagione 2018/2019, campionato abbandonato nelle ultime stagioni sia da Audi che da Porsche proprio per impegnarsi ufficialmente in Formula E. Il team di Jay Penske non ha per ora ancora rilasciato commenti riguardo la sua line-up per il Rookie Test di Marrakesh, ma Caldarelli dovrebbe essere annunciato ufficialmente insieme ad un altro pilota di cui ancora non si conosce l'identità.

ALFA ROMEO



Montreal stacca la

LA SINDACA **VALERIE PLANTE** HA DECISO DI INTERROMPERE L'AVVENTURA. SALTA LA SFIDA **CANADESE**. ECCO I RETROSCENA

Lil sindaco di Montreal Valerie Plante ha “staccato la spina” all'E-Prix canadese, che doveva chiudere la stagione 2017/18 della FIA Formula E.

La gara, prevista con un doppio appuntamento il 28 e 29 di luglio nel centro della città, non avrà un seguito all'evento di Stagione 3 a causa di ciò che Plante ha definito un “fiasco finanziario” per l'organizzazione dietro l'evento.

Infatti, secondo un rapporto di CBC, l'organizzazione no-profit “Montreal it's electric” deve milioni di dollari ai creditori per le fatture non pagate e \$ 9,5 milioni di dollari canadesi alle banche che

Fulvio Cavicchi

avevano fatto credito per creare l'evento.

Il sindaco della città sostiene che i contribuenti dovrebbero pagare \$ 35 milioni di dollari canadesi per far sì che la gara si svolga di nuovo, nonostante sia stato proposto di spostare l'evento al vicino circuito Gilles Villeneuve. «*I cittadini di Montreal hanno chiarito che non possiamo sprecare i loro soldi per progetti mal pianificati che a loro non servono*», ha detto Plante.

La città aveva un accordo triennale con la Formula E Holdings Ltd, era destinato a scadere nel 2019.

La notizia è venuta alla luce nel pomeriggio di lu-



Niente più E-Prix in Canada

Queste immagini dell'E-Prix di Montréal della passata stagione sono destinate a rimanere storiche. Non si correrà più in Canada



spina

nedì 18, durante una conferenza stampa. Amara la reazione dell'organizzazione del campionato, che non ha potuto fare altro che adeguarsi alla cosa: «Siamo molto sorpresi e delusi dalla decisione unilaterale e dall'annuncio del sindaco di Montreal», si legge in una dichiarazione della Formula E. «Questo è un chiaro caso di un nuovo sindaco che annulla ciò che ha fatto il precedente. Anche se c'è un contratto in essere, non faremo ulteriori commenti a questo punto poiché tutto è ora nelle mani del nostro consulente legale canadese».

L'accordo originale per portare la Formula E a



Tutto ora è in mano ai nostri legali. Contratto non rispettato

Formula E

Montreal era stato portato avanti dall'ex sindaco Denis Coderre, con un contratto di tre anni ma con anche l'opzione per ulteriori tre edizioni. Plante ha tenuto parte della sua campagna elettorale proprio contro l'organizzazione della gara di Formula E, come esempio della sua volontà di salvare i soldi dei contribuenti, ed ha fortemente spinto per trasferire la corsa al circuito che già ospita la Formula Uno.

Però questo non è stato possibile, in quanto sono previsti lavori sul tracciato permanente, che cominceranno subito dopo il Gran Prix di giugno, e quindi non sarebbe stato possibile ospitare la gara elettrica il mese seguente.

Al momento ancora non si sa ancora nulla riguardo una possibile città che possa prendere il posto di Montreal per ospitare il doppio evento conclusivo della stagione. Sarebbe organizzativamente meglio se fosse sempre in Canada o ancora negli Stati Uniti, a seguire l'E-Prix di New York che si svolge due settimane prima a Brooklyn. Così da non dover spedire tutto il materiale ancora in un altro continente.

Sfida apertissima

IL CAMPIONE IN CARICA **LUCAS DI GRASSI** FA LE CARTE ALLA STAGIONE: «**ALMENO 7 PILOTI PUNTANO AL TITOLO**»

Fulvio Cavicchi

Lucas di Grassi ritiene che fino a sette piloti potrebbero essere in grado di vincere il titolo della quarta stagione. Il pilota dell'Audi Sport Abt Schaeffler ha affrontato un difficile round di apertura ad Hong Kong, non avendo ottenuto punti dopo che una serie di problemi ha influenzato le sue prestazioni in gara. Il brasiliano si è ritirato nella gara di apertura della stagione del sabato con una sospensione danneggiata dopo il contatto con il suo compagno di squadra, mentre la domenica ha invece sofferto un problema di batteria, che lo ha costretto ad un reset che gli è costato un possibile podio. Dopo un weekend di apertura molto combattuto a Hong Kong, di Grassi ritiene che la stagione 2017/18 sarà la più aperta nella storia del campionato, e che il campione che verrà eletto il prossimo luglio possa venire fuori da una cerchia molto ampia di protagonisti. «*Ci saranno gare in cui la classifica finale sarà completamente stravolta rispetto ad altre, con anche dieci piloti che potranno puntare a vincere* - ha decretato il pilota di San Paolo - *Penso che almeno sei o sette piloti siano molto forti e capaci di vincere il campionato, quindi sarà una stagione dura e molto aperta*».

Il campione in carica della Formula E ha vissuto un primo weekend difficile: «*Sabato non è stato il miglior giorno per noi. Un contatto dopo il riavvio mi ha rotto la sospensione posteriore ed abbiamo concluso fuori dai punti. È stato un peccato, perché la macchina si comportava davvero bene*» ha spiegato il pilota Audi, cui però è andata ancora peggio domenica. «*È stato un altro giorno frustrante. Abbiamo avuto un guasto alla batteria a metà gara e questo ha compromesso il nostro risultato. Abbiamo avuto una buona macchina, girando più veloce di chiunque altro, ma questo problema ci ha impedito di guadagnare punti. Abbiamo lasciato Hong Kong per una pausa di 40 giorni per lavorare ancora più duramente e combattere a Marrakesh*», racconta Lucas.

Dopo una alternanza di buona e cattiva sorte in alcune gare della scorsa stagione, di Grassi ha rimuginato sulla sfortuna e su come questa tende a bilanciarsi nel corso di un anno. «*L'anno scorso tutti i problemi che la squadra ha avuto erano sulla macchina di Daniel. Lui ha avuto due guai legati alla batteria come quello che ho avuto io ad Hong Kong, ed io nessuno* - ha detto - *Questa stagione li ho avuto io, insomma a volte è la tua giornata, a volte no. Quindi, possiamo resettare il "misuratore della fortuna" e magari ricominciare a guadagnare. È stato un weekend difficile, ma siamo forti. In qualifica tutti sono molto vicini, quindi potrebbe apparire casuale*».

Il brasiliano ha poi reso omaggio al suo compagno di squadra in Audi, che ad Hong Kong era uscito vincitore la sua prima gara di Formula E in carriera, prima dell'intervento dei commissari: «*Se guardiamo indietro, Daniel è finito sul podio già nella prima gara di sempre, ma poi era stato squalificato perché aveva consumato un po' di energia in più, quindi è stato forte fin dall'inizio. C'è stato un problema sulla sua vettura nella gara di sabato ed un problema sulla mia domenica, quindi avremmo potuto segnare molti più punti. Sono felice che la macchina sia veloce. Sono frustrato per il risultato, ma sono molto motivato per il resto della stagione*».

”

*Ci saranno
gare in cui
la classifica
sarà
stravolta
rispetto
ad altre*

Lucas di Grassi

»

GETTY IMAGES





Un avvio in salita

Non è iniziata nel migliore dei modi la stagione 4 di Lucas di Grassi che ad Hong Kong ha raccolto meno del previsto



Un occhio al futuro

SI CORRE STAGIONE 4, SI PENSA GIÀ ALLA 8 E ALLE **NUOVE REGOLE PER LA FORMULA E DI TERZA GENERAZIONE**

Fulvio Cavicchi

”

Siamo attrezzati come costruttori a sviluppare un'auto completa

Dieter Gass

È ancora da definire nei dettagli il regolamento tecnico per il futuro della F.E, ma entro il prossimo mese di settembre potrebbe esserci una schiarita

Intanto che il lavoro va avanti sulla vettura per il prossimo anno, quella che vedrà l'abolizione della sosta per cambio vettura a metà gara e che quindi dovrà riuscire ad avere carica sufficiente per andare dallo spegnimento dei semafori fino alla bandiera a scacchi, si comincia già a parlare delle nuove regole per le Formula E di terza generazione, cioè quelle che arriveranno nel 2021.

Sull'argomento si è già avuto un primo incontro tra FIA e costruttori, lo scorso mese a Ginevra.

Si sono discusse possibili regole e pacchetti per l'ottava stagione del campionato elettrico. Argomento cardine è stato una possibile inclusione di una Mgu sull'asse anteriore della vettura. Cioè un motogeneratore, un componente capace di funzionare sia da motore che da generatore. Si è discusso, quindi, anche di un eventuale passaggio alla trazione integrale, mossa che si rivelerebbe una novità assoluta nel mondo delle monoposto. Il gruppo che si è ritrovato in riunione è di fatto una estensione del gruppo di lavoro guidato dal



Delegato Tecnico della FIA Sylvain Riviere. Le voci che sono uscite dalle porte della riunione hanno svelato che «il salto in avanti che avverrà nel 2021 sarà significativo, perché non si possono avere auto prodotte molto più avanzate di quelle in Formula E. Deve esserci un buon trasferimento di tecnologia perché la categoria abbia senso nei piani del marketing».

Ancora nulla è stato definito, e così resterà per altri nove mesi almeno. Infatti i rappresentanti delle Case hanno deciso che valuteranno le idee fino ad ora lanciate fino al prossimo incontro, che indicativamente dovrebbe avvenire in febbraio. La Fia punta ad avere un piano definitivo della direzione da prendere per settembre al più tardi.

Non tutti i costruttori che puntano ad essere al via di Stagione 8 erano presenti all'incontro, e con BMW e Mercedes-Benz assenti almeno nella prima parte.

Il gran capo di Audi Motorsport Dieter Gass è convinto che un compromesso tra avanzate tecnologie volte al futuro ed un occhio sui costi di



*In futuro
deve
esserci
un po' di
libertà e
possibilità
di sviluppo*

Dieter Gass

sviluppo sia chiave, per determinare il futuro regolamento: «Sicuramente deve esserci un po' di libertà e possibilità di sviluppo, ma abbiamo comunque bisogno di mantenere i costi in linea. Perché sappiamo bene che i costi possono salire appena nuovi costruttori entrano in un campionato. Al momento team e Case attualmente al via hanno una buona concezione di controllo dei costi, ma è al momento difficile giudicare le intenzioni di quelli che devono ancora entrare in Formula E». Gass ha parlato di una leggera frustrazione per non essere in grado di utilizzare le proprie risorse per creare una Formula E al cento per cento Audi, ma capisce bene il motivo per cui non viene permesso farlo: «Come costruttori, siamo ovviamente attrezzati per sviluppare un'auto completa, con aerodinamica, monoscocca, tutto. Vorremmo usare questa capacità, ma al momento non ci è possibile farlo. Da un lato è un peccato, ma dall'altro abbiamo parti comuni che allo stato attuale delle cose hanno senso, per il controllo dei costi».

Lavori in corso per il supporto

DA TEMPO SI PARLA DELLA ROBORACE, MA ANCHE IL MONOMARCA JAGUAR È PRONTO AL DEBUTTO. WEEK END DI GARA PIÙ RICCO



Per dare sempre più personalità alle giornate (o weekend negli appuntamenti doppi) di gara della Formula E, si sta lavorando per riempire gli spazi lasciati vuoti tra le varie sessioni della serie. Per continuare a parlare di innovazione nel mondo automotive, seguendo la strada tracciata dal mondiale per monoposto elettriche che tanto sta interessando le Case automobilistiche di tutto il mondo, si è ideato la Roborace. Un campionato formato da gare tra auto, ma solo da loro. Nel vero senso della parola, visto che non è prevista presenza di alcun essere umano a bordo. Da un paio di stagioni la cosa si sta sviluppando e nell'annata passata DevBot, la vettura test, ha iniziato ad esibirsi prima sola e poi in coppia nei vari weekend in giro per il mondo.

Ora è tempo per la seconda serie di supporto, spinta da Jaguar e che si baserà sulle I-Pace elettriche. Da tempo se ne parla e si sono viste le prime immagini della vettura, ma ora è finalmente pubblico il primo nome coinvolto. Si tratta di una squadra storica delle corse Usa, la Rahal Letter-

Fulvio Cavicchi

man Lanigan Racing, che diventa quindi la prima squadra confermata al via nel Jaguar I-Pace eTrophy, che prenderà il via nel dicembre 2018.

«L'innovazione è parte integrante del motorsport, e le gare di auto elettriche sono una parte importante del futuro, quindi questa opportunità è arrivata nel momento perfetto per RLL - ha dichiarato il team principal ed ex pilota Bobby Rahal - Siamo entusiasti di gareggiare nel Jaguar I-PACE eTROPHY il prossimo anno, lavorando al fianco di un innovatore elettrico come Jaguar. Anche se la prima gara è lontana, non vediamo l'ora di partecipare».

Il vincitore della 500 miglia di Indianapolis nel 1986 nel 1986 torna al marchio Jaguar dopo un periodo come boss del team di Formula Uno nel 2000/01.

«Sicuramente l'energia elettrica è relativamente nuova negli sport motoristici, ma essere all'avanguardia nel progresso tecnologico, reso possibile dai test sul circuito che possono essere trasferiti nelle vetture di produzione, è entusiasmante per



A sinistra la Jaguar I-Pace Trophy che darà vita a un monarca. Sotto Roborace all'assalto



noi - ha affermato - Essere in grado di contribuire in qualche modo ai test e allo sviluppo di veicoli elettrici che alla fine forniranno più opzioni per i consumatori è qualcosa di cui essere orgogliosi». Annunciato a settembre, il campionato vedrà la partecipazione di venti Jaguar I-Pace eTrophy, basate sulla reale vettura per la strada e con la stessa batteria in vendita.

L'impegno di Jaguar Land Rover nei confronti delle competizioni elettriche è in linea con la sua strategia, infatti a partire dal 2020 tutti i nuovi veicoli della Casa britannica saranno offerti con un propulsore elettrificato / elettrico, andando così ad offrire veicoli "green" di tutti i tipi: elettrici, ibridi plug-in ed ibridi leggeri.

«Dall'annuncio globale di eTrophy la reazione è stata molto positiva e stiamo discutendo con molti team e piloti sull'entrare nella serie l'anno prossimo - ha dichiarato il direttore del team Jaguar Racing James Barclay - Come parte della strategia Race to Innovate, siamo ovviamente lieti di annunciare il nostro primo team con la



Le gare di auto elettriche sono una parte importante del futuro

Bobby Rahal

leggenda delle corse Bobby Rahal, e non vediamo l'ora di lavorare insieme a tutte le squadre per renderlo un grande successo. La serie sta andando forte e non vediamo l'ora di annunciare ulteriori notizie nei prossimi mesi».

Joe Eberhardt, Presidente e CEO di Jaguar Land Rover North America, ha aggiunto: «Vogliamo dimostrare le straordinarie credenziali prestazionali della prossima generazione di veicoli elettrici a batteria, sia con il Rahal Letterman Lanigan che con gli altri membri della serie eTrophy».

Sarà il reparto Jaguar Land Rover Special Vehicle Operations a costruire le auto da corsa e di offrire pacchetti "Arriva e guida" per un massimo di 20 conducenti ad ogni gara. Questo fa quindi dedurre che non si avranno per forza piloti costanti per tutta la stagione, ma ogni team potrà offrire di correre anche solo il singolo evento vicino a casa. Sarà quindi chi si troverà bene a correre con queste vetture nelle prime gare che potrà scegliere durante la stagione, in base ai propri impegni, quanto impegnarsi nella serie.

SPORT

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



AUGURA A TUTTI



UN BUON 2018



Per Info:
selezione nazionale@alice.it

Il modo migliore per comunicare

COME FARE

Spedite l'annuncio (testo ed eventuale foto) allegando la copia della ricevuta del pagamento effettuato.

Allegate anche i vostri dati: nome e cognome, indirizzo completo, codice fiscale e Partita IVA.

Utilizzate il metodo che preferite: email outlet@autosprint.it posta in busta chiusa a: Autosprint Outlet - Conti Editore srl, via del Lavoro 7, 40068 S. Lazzaro di Savena (BO) fax 051-6227309

LE TARIFFE (IVA compresa)

L'annuncio costa 18 Euro, fino ad un massimo di diciotto parole. Per ogni parola in più delle diciotto, 1 Euro.

La pubblicazione della foto (max 1 per annuncio) comporta un supplemento di 31 Euro (formato standard di impaginazione: larghezza 1 colonna - 31 mm, altezza max 31 mm).

Pagamento anticipato.

Le tariffe si riferiscono ad una sola pubblicazione.

Per due ripetizioni, il doppio.

Sconti per pubblicazioni continuative (richiedete un preventivo!).

METODI DI PAGAMENTO

Conto Corrente Postale n. 24966400 intestato a Conti Editore Srl, via del Lavoro 7, 40068 San Lazzaro di Savena (BO) causale "Autosprint Outlet".

Bonifico bancario Monte dei Paschi di Siena, IBAN: IT39 P 01030 03301 000000532457. Bic/Swift Code: PASCITM1270, c/c intestato a Conti Editore srl, causale "Autosprint Outlet".

Assegno non trasferibile

INFORMAZIONI

All'interno dell'immagine, si possono inserire anche loghi e/o scritte. Spedire un file .jpg a outlet@autosprint.it. Il numero telefonico, il sito internet e l'email vengono conteggiati 1 parola ciascuno.

Non si conteggiano: congiunzioni, preposizioni, articoli e segni di punteggiatura. Le inserzioni seguono un tipo di impaginazione standard. La pubblicazione avverrà nel primo numero raggiungibile, se non diversamente richiesto.

Richiedeteci senza impegno il modulo con le info e il calendario delle uscite: email outlet@autosprint.it - tel. 051.6227270.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerrier Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclassiche dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

RICERCO AUTOSPRINT dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia dal 1926 al 1970, annuari Ferrarri, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche interi archivi). Inoltre fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Telefonare 347-2303761.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai Auto al BERstore di Modena o su BERstore.it, i negozi di BER Racing, storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Prova tutti i modelli della gamma 2017. Servizio di Controllo e Pulizia gratuito.



IL GAZEBO PERSONALIZZATO CHE SI APRE IN 60 SECONDI
GAZEBO PERSONALIZZATI - Realizzazione di: gazebo ad apertura rapida personalizzati, bandiere, striscioni, transenne, archi e gazebo gonfiabili. Forniamo tavoli, sedie ed espositori per il tuo gazebo. www.gazeboflash.it, tel. 0442-30222, mail: info@gazeboflash.it

TI SEI PERSO IL NOSTRO SPECIALE?

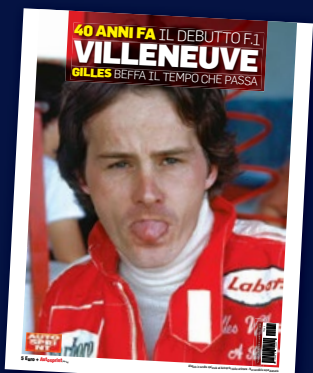


RICHIEDILO QUI

06.78.14.73.11 da lun. a ven.

ore 9-13 e 14-16

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it con carta di credito su: www.abbonatiweb.it



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242
Registrazione presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Cielia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13-14-16 - Fax: 06.56.56.16.53

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 105,00 (prezzo promozionale per abbonamenti sottoscritti entro il 31/12/2018 euro 80,00), semestrale euro 60,00.

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario (IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX)).

Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051 6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma

Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art. 7, s. s. del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309. Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FLEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti Diffusione Stampa Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017





Auto, per i fari laser il futuro è splendente

I laboratori di Ingegneria della Cusano illustrano il funzionamento e la complessità tecnologica dell'ultima frontiera dei fasci luminosi

La connettività è stata sicuramente una delle tematiche principali che ha guidato l'evoluzione tecnologica delle auto, con l'implementazione di app sempre più aggiornate e in grado di gestire la quasi totalità della vettura. Parallelamente però c'è un altro aspetto che non solo si sta evolvendo con rapidità quasi uguale, ma forse è persino più scenografico: le luci. Uguali per decenni, salvo qualche piccola evoluzione, negli ultimi 25 anni sono passate attraverso varie rivoluzioni. Dal 1908 fino agli anni Sessanta - il periodo del proiettore elettrico con tecnologia a filamento inventato da Hella - e da lì fino al 1991 con lo Xenon e al 2001 con i Led. L'ultima frontiera dei fari però si chiama Laser e ancora una volta la prima della classe è BMW - seguita da Audi e Mercedes - che li commercializza da oltre un anno sulla sportivissima ibrida plug-in i8. Prezzo: 9.750 euro. Valore sicuramente giustificato dalla complessità tecnologica e nelle prestazioni che sono in gra-

do di offrire. Quanto alla prima, la sorgente luminosa - un fascio di luce Laser blu - colpisce una lente di cristallo giallo al fosforo trasformandosi in un fascio di luce bianca - collimata poi da una lente - molto potente e non fastidiosa per l'occhio umano né animale: la tecnologia Laser è sicura proprio perché la luce non è emessa direttamente. Quanto alla seconda, la densità luminosa è identica a quella della luce solare mentre la profondità del fascio luminoso tocca quota 600 metri, contro i 300 metri di una luce Led e i 100 metri di una luce alogena; sono in grado di emettere un fascio di luce mille volte più intenso rispetto ai Led e producono circa 170 lumen per kW, contro i 100 dei Led. Si tratta di vere e proprie matrici intelligenti, costituite da più sorgenti luminose, che permettono di modellare il fascio a seconda delle varie esigenze: non più fari abbaglianti o anabbaglianti, ma una griglia di diodi luminosi che cambiano forma a seconda dell'area da illuminare o della presenza di al-

tre auto. L'ampiezza del fascio è tale da risultare più largo e corto a bassa velocità, più stretto e con maggiore portata in autostrada. Lo scopo dei Laser è quindi quello di ottenere un'illuminazione della strada flessibile e versatile, in modo da fornire la luce giusta in ogni situazione e ad ogni velocità. I fari Laser ovviamente garantiscono un ulteriore risparmio di energia e dunque anche di carburante, rispetto ai Led. Ovviamente l'innovazione dei fari Laser non riguarda solo gli anteriori, ma anche i posteriori e i fendinebbia. Questi ultimi saranno infatti in grado di creare coni di luce soltanto nel momento in cui il raggio entra a contatto con un vapore. Per il momento, data l'esclusività del Laser, il suo utilizzo è assai ristretto, ma come per lo Xenon e i Led non è da escludere una più ampia diffusione in futuro.



È bello sognare in chiave Williams, ma per Kubica niente è facile

SUTTON-IMAGES.COM

L'IPOTESI WILLIAMS BELLISSIMA, MA...

Il bel sogno di Kubica

Bella scelta! Complimenti alla Williams accettata dal pugno di rubli che porterà loro un altro talento russo come Sirotkin! Ma chi era costui? Ebbene, ve lo dico io, un'altro pilota con la valigia che farà un anno, ammesso che ci riesca, al massimo due e poi via a cal-

ci nel didietro come i suoi nazionali predecessori Kvyat e l'altro incapace totale di cui non ricordo neppure il nome. Ci sono troppi pseudo piloti in F.1 che arrivano non per soldi ma per denaro e che non valgono un'unghia del piede dei piloti veri e dei piloti del tem-

po che fu. Mi dispiace davvero che Kubica, un signor pilota - sfortunatissimo - non possa avere un'altra chance, anche se mi rendo perfettamente conto che probabile che sarebbe mai più stato il pilota di prima del bruttissimo incidente. Vabbé, a me della Williams frega meno di nulla, però peccato per la F.1 che diventa sempre più, anche grazie al fatto dei costi "più bassi", un carrozzone da circo equestre. Bravi, bene, bis!

Rossoscarlatto

A mio avviso la Williams, nella situazione tecnica in cui si trova, ha fatto la scelta giusta se vuole cercare di risalire la china. Progettare una F.1 decente non è solo una questione di uomini geniali e/o bravi, bensì è necessario anche poter disporre di "hardware tecnologico" che per sua natura ha un costo particolarmente alto. Con molti milioni di dollari in più la Williams, magari, può finalmente permettersi attrezzature all'avanguardia in alcuni settori specifici che gli permetteranno, speriamo, di tornare ai livelli di competitività più consoni al suo glorioso passato. Quel passato nel quale, quando è vero che la costruzione di una F.1 era frutto, allora sì, della qualità progettuale dei progettisti che non della disponibilità tecnologica, la Williams dimostrò di saper costruire una F.1 da Mondiale (quello di Rosberg) con un motore Ford V8 contro propulsori più potenti, meno fragili, plurifrazionati. Frank Williams se fosse attaccato ai soldi oltre ogni ragionevole atteggiamento, anche esasperato, avrebbe ceduto la sua Scuderia, intascato una montagna di dollari e si sarebbe goduto la vita. Ma Frank Williams ha una storia, lunghissima, che impone un forte rispetto della sua persona e di quella della figlia, ora. Con questa mira per il suo futuro, la Williams ha fatto una scelta d'amore e passione.

Griforossorosso

Così è se vi pare. Pubblicando queste lettere dagli orientamenti opposti, torniamo sulla vicenda. Col bravo e generoso Kubica che merita d'ottenere più fiducia e non solo test ripetuti da parte di Renault e Williams. Intanto le voci si rincorrono, le ipotesi tuttora fioccano. Robert resta un valore aggiunto e la sua storia esige rispetto.

TANTA SOLIDARIETÀ NELL'ULTIMO SALUTO AL NOSTRO COLLEGA

Ricordando Marco

Cari amici di Autosprint, ho appena letto sull'edizione digitale della scomparsa del vostro caro collega Marco Ragazzoni. Vi ho scritto tante volte sulla posta e tante volte avete pubblicato le mie email: passatemi l'affermazione, ma mi sento anch' io un po' uno dei vostri. Vorrei esprimere a tutta la redazione il mio dispiacere per la vostra perdita, vi sono vicino, purtroppo so come ci si sente... Un forte abbraccio a tutti voi e alla famiglia di Marco.

Roberto Giorgini
Torino



Ti siamo grati per queste parole. Cogliamo anche l'occasione per ringraziare le tantissime persone che hanno scritto per manifestare il loro cordoglio per Marco sui social. E inviamo un particolare e sentito abbraccio a Emanuele Piro e Eddie Cheever jr, che con uno stupendo atto di galantomismo hanno partecipato di persona alle esequie.



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Sergio Remondino
(caporedattore)
s.remondino@autosprint.it
06.49.92.393

Cesare Maria Mannucci
(inviato)
c.mannucci@autosprint.it
06.49.92.289

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249
Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Marketing e comunicazione:
Marco Angrisani mkt@autosprint.it

Foto F.1: **Ercolo Colombo, Alberto Crippa, Mario Chiarappa**
Fotografie: **Sutton-Images, Bettioli, Getty Images, Fuggiano**

Ricerca fotografica: **Chicco Rimondi**
Humour: **Giorgio Serra**

Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, 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, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPORT** **INMOTO**

AM **CLASPER** **Cotto e mangiato** **SPORT STYLE**

ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.



Abbonarsi è semplice e veloce!

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
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
puoi visitare il sito www.abbonatiweb.it

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.
Per abbonamenti all'estero, visita www.abbonatiweb.it
o contattaci ai recapiti sopraindicati
per ulteriori info.

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
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data

Firma

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2018.

**MI ABBONO
PER UN ANNO A**

**AUTO
SPRI
NT**

**AL PREZZO SPECIALE
DI € 80,00**