

MONDIALE RALLY OGIER E LA TOYOTA FANNO FESTA IN AUSTRALIA

AUTO SPRI NT

n. 47

Anno LVI Settimanale 20-26 novembre 2018



Aut. Min. 6/100000/2018 - BE 6.00 € - AUT. Min. 6/100000/2018 - BE 6.00 €
MO. COTEDAZUR 9,60 € - PFE. CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH. CT. 7,70 CHF - CH. 8,00 CHF - USA 9,50 \$

3 Euro (Italy only)



BETTOL



ESCLUSIVO

Emanuele Pirro svela come e perché di tutte le decisioni "arbitrali" F1 nel controverso Gp Brasile



STRAORDINARIO

Gabriele Tarquini vince il Wtcr: a 56 anni è di nuovo campione del mondo. Una bella storia tricolore come quelle che vi raccontiamo su Alex Zanardi e Stefano Domenicali

GRANDE ITALIA

NOVITÀ!

Mobile 30 GB

Libero di comunicare ovunque.

30 GIGA
1000 MINUTI

M

L'OFFERTA MOBILE
COME LA VUOI TU

6^{,99}
€

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

SENZA VINCOLI, PENALI, LEGAMI

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

 **TISCALI**



Tarquini & altri stupendi Italiani

Storie d'italiani. Ve ne raccontiamo in abbondanza su questo numero di Autosprint che diventa un vero e proprio manifesto per tante belle imprese tricolori nel mondo del motorsport. Una delle più belle è quella che firma Gabriele Tarquini da Giulianova, terra di calcio e anche di un piede destro davvero pesante, che a 56 anni si riscopre nonno insuperabile nella prima edizione del Mondiale Turismo virato alle vetture Tcr. Di nuovo campione del mondo (a 9 anni di distanza dalla conquista dell'ultimo titolo nel Wtcc) e di un mondo che lui frequenta da una vita con la stessa fame e la stessa voglia di imporsi che solo i grandi posseggono. È la vittoria più bella artigliata quest'anno da un italiano nel mondo delle corse, una grandissima firma messa con inchiostro indelebile dal Cinghio pronto a regalarsi un surplus di gloria all'interno di una carriera davvero ricca di soddisfazioni.

Quelle soddisfazioni che racconta di essersi preso Alessandro Zanardi che al nostro Mario Donnini ha svelato retroscena e aneddoti sconosciuti andando a rispolverare la sua grande avventura americana ora che si appresta a tornare negli Usa per correre con la Bmw alla 24 Ore di Daytona.

Proprio da Daytona quest'anno era partita con una vittoria l'avventura della Lamborghini: siamo andati a trovare il presidente Stefano Domenicali per un faccia a faccia con il capo di un'azienda che sta mettendo insieme numeri e record sia sul fronte della produzione industriale che per quanto attiene al motorsport. Una

crescita esponenziale e risultati mai visti prima in tutta la storia della Casa di Sant'Agata Bolognese. E proprio con una vettura della Casa del Toro sta costruendosi una grande carriera Giacomo Altoé, 18 anni appena compiuti, e tre titoli artigliati in stagione assieme a Daniel Zampieri. Dopo la conquista del Tricolore Gt, infatti, il giovane veneto ha conquistato anche la vittoria del Trofeo Lambo Super Europa e Finale Mondiale. Una conclusione di stagione davvero da applausi.

Ma un'altra chicca di questo numero è anche l'intervista in esclusiva ad Emanuele Pirro dopo il controverso Gp del Brasile dove i commissari sono finiti nel mirino. Alla vigilia dell'ultimo Gp della stagione ad Abu Dhabi Pirro racconta come e perché certe decisioni sono state prese: è una chiave di lettura molto diversa da quella che può dare l'appassionato ma aiuta a capire qual è la ratio applicata a molti casi che continuano a far discutere. Indiscutibile, infine, è la bellezza del Mondiale Rally che in Australia ha mandato in scena un ultimo round davvero emozionante che ha consegnato a Sebastien Ogier il sesto titolo iridato consecutivo tra i Piloti e il quarto titolo Costruttori della sua storia alla Toyota a 19 anni dall'ultimo trionfo nel Wrc. Un'altra pagina davvero fantastica nel pianeta del controsterzo e la chiara conferma dello straordinario talento di Seb Ogier pronto ora a proseguire la sua grande avventura riportando il titolo anche a quella Citroen che per il prossimo anno sogna di tornare sul tetto del mondo. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 12** VERSO GP ABU DHABI IN CONTO TERZI
- 14** VERSO GP ABU DHABI PIRRO A PORTE APERTE
- 20** VERSO GP ABU DHABI SOTTO SOTTO C'È LIBERTY
- 24** VERSO GP ABU DHABI TECNICA DI FILISETTI
- 26** VERSO GP ABU DHABI KUBICA IDEA WILLIAMS
- 27** VERSO GP ABU DHABI ALONSO INDYAVOLATO

VELOCITÀ

- 30** FORMULA 2 SFIDA FINALE
- 52** WTCR MACAO TARQUINI LEGGENDARIO
- 56** FIA F3 TICKTUM CHE RIVINCITA!
- 58** FIA F3 FLOERSCH VOLO TERRIBILE
- 60** GT FIA FARFUS GIOIA BMW
- 62** WEC TOYOTA DA DITTATRICE
- 66** DOMENICALI IL BELLO DEVE ANCORA VENIRE
- 74** FINALI LAMBO ALTOÈ OLTRE OGNI LIMITE
- 76** MITJET ITALIAN SERIES TEMPO DI BILANCI
- 78** FORMULA E FUOCO SI ACCENDE

RALLY

- 42** WRC AUSTRALIA SEIBASTIEN

RUBRICHE

- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 10** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 28** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 32** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 80** LE CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT



IL CAPITOLO FINALE

DI QUESTA STAGIONE TI CONQUISTERÀ

**NON PERDERE AUTOSPRINT
E IL SUO EXTRA*, IN EDICOLA
DAL 27 NOVEMBRE**



**AUTO
SPRI
NT**

Per un anno ti abbiamo raccontato la Formula Uno, ti abbiamo fatto conoscere i suoi protagonisti e le loro imprese, ora ti conquisteremo con l'ultima emozione di questo campionato, con il numero extra di Autosprint. **Foto inedite, risultati e classifiche di tutti i GP rendono unico questo speciale.**



Veleni da cooking show

Reclami

Da dove sono partite le insinuazioni contro la Ferrari a proposito di una batteria irregolare che la faceva andare più forte nella prima parte del campionato? Da ambienti Mercedes. Da dove sono partite le insinuazioni contro la Mercedes i cui fori nei cerchi sarebbero stati concepiti per regolare le temperature delle gomme? Da ambienti Ferrari. Il tutto tramite giornalisti compiacenti o giornalisti istruiti in proposito e pienamente convinti di quello che hanno detto o scritto. Risultato: uno scambio incrociato di veleni un tantino disgustoso. Ma non c'era la possibilità di fare reclami e far decidere alla Fia che cosa era (o è) regolare e cosa no? Certo. Ma non si usa. Gunther Steiner, responsabile della Haas, si è inalberato per il reclamo fatto dalla Renault contro le sue macchine a Monza, per un fondo ritenuto irregolare. La Fia ha poi stabilito che effettivamente la cosa non era conforme e ha confermato l'esclusione di Grosjean dalla classifica. Ma Steiner ha sottolineato come quel reclamo abbia rotto un gentlemen's agreement tra i Costruttori. Il che dimostra che c'è un patto per non danneggiarsi a vicenda. Lasciando che i giudici siano i giornalisti. Sia chiaro: quelli che si prestano...

ORMAI LA F1 È UNA SORTA DI REALITY NEL QUALE CIASCUNO CERCA DI PREPARARE LA SUA BELLA POLPETTA PER IL RIVALE. PROVIAMO AD ANALIZZARE QUALCHE PORTATA NON PROPRIO PRELIBATA

Opinioni

Ma insomma, Verstappen è da biasimare o no, per quello che ha combinato due settimane fa a Interlagos? I pareri sono molto variegati e pieni di sfumature. Lewis Hamilton è probabilmente colui che ha centrato meglio la situazione, quando ha dato a Max un paio di dritte di cui far tesoro: «Ocon era doppiato ma non aveva niente da perdere mentre tu sì. Dovevi fare attenzione alla sua manovra». Ross Brawn è andato oltre l'episodio, ha commentato cioè quanto Verstappen ha fatto dopo la gara (due manate a Ocon con scambi vivaci di parole): «Un comportamento non giustificabile», aggiungendo poi che la penalità che Max si è preso lo maturerà. Poi c'è la versione Force India: «Ocon aveva chiesto di sdoppiarsi, noi gli abbiamo detto di sì, che poteva farlo». Insomma, un po' di caos e una vittoria (di Verstappen) buttata via. Ma i protagonisti, nonostante l'immane stretta di mano (il buonismo impera) sono rimasti delle rispettive opinioni.



PERCHÉ, COME DICEVA ENZO FERRARI, IL FLOBERT COLPISCE CON I GOMMINI SENZA FAR MALE. PAROLE IN LIBERTÀ FRA NOTIZIE, ANTICIPAZIONI, BUFALE, PARADOSSI



”

*CON ERA
DOPPIATO E NON
AVEVA NIENTE
DA PERDERE
MENTRE
VERSTAPPEN SÌ.
QUINDI DOVEVA
FARE PIÙ
ATTENZIONE*





Cinema

Pare che gli uomini del muretto Ferrari abbiano segretamente commentato con ironia il gesto plateale compiuto da Maurizio Arrivabene durante il Gp Brasile per indicare l'inversione dei due piloti in gara: Vettel che cede il passo a Raikkonen. Una scena in favore di telecamera che non ha precedenti. Anche perché questo tipo di comunicazioni si svolgono via radio senza alcun bisogno di essere sbandierate in tv.

Anticipi

Tra Max Verstappen e Sebastian Ocon c'erano delle vecchie ruggini mai spolverate che risalivano ai tempi della Formula 3, si è detto in riferimento alla collisione del Brasile. Ma anche tra Verstappen e Leclerc, nelle formule minori, non tutto è filato via liscio: «Tra me e Max - ha rivelato Charles - ci sono stati tanti scontri, però poi siamo cresciuti. Lui era molto aggressivo, penso che ora si sia calmato». Ovvero, prepariamoci a quello che accadrà fra pochi mesi, nel 2019. Fuochi d'artificio garantiti.

Ricordi

Frits Van Amersfoort è olandese e ha gestito il team con cui, anni fa, correva Max Verstappen in F3. In tempi più recenti, la sua scuderia ha fatto correre Mick Schumacher in F4. Ed ha fatto un paragone tra i due: «Mick è uno che assorbe molto dall'esperienza, impara, si applica duramente sul lavoro, usa il cervello. Max è un po' pazzo...». A proposito di anticipi di un domani che non conosciamo, Schumacher junior ha già prenotato il debutto in F1 nel 2020...

Corinna

Ennesima speculazione a proposito della famiglia Schumacher. L'ultima è stata divulgata dalla rivista tedesca "Bunte": una lettera di ringraziamento spedita da Corinna ad un musicista che le aveva inviato una canzone dedicata a Schumi. In realtà questa clamorosa lettera è una lettera standard che viene spedita gentilmente a tutti coloro che inviano a Gland, in Svizzera, dove gli Schumacher abitano, messaggi, composizioni di vario genere, fotografie, eccetera. Nello specifico la risposta di Corinna è vecchia di due anni. Insomma siamo alle solite.



In mancanza di notizie autentiche e buone, va bene tutto pur di sfruttare senza scrupoli il nome del grande campione tedesco.

Giovani

Pierre Gasly è uno di quei giovani che, senza troppo clamore, si sono messi in luce, e bene, nel 2018, non appena si è presentata l'occasione. E la Red Bull lo preleverà dalla Toro Rosso per metterlo accanto a Verstappen l'anno prossimo. Il francesino, comunque, sembra avere le idee chiare su quello che lo attende: «Voglio diventare campione del mondo».



UNA SEMPLICE LETTERA SPEDITA PER DIRE GRAZIE DA CORINNA FA SUBITO PARLARE. CERTE VOLTE SAREBBE MEGLIO TACERE





Nel 2019 tutti scopriranno chi sono!». Poche parole, molto chiare e categoriche. Non ci vorrà molto per scoprire se ha bluffato o se davvero una così alta considerazione di sé, sia supportata dal talento.

Amori

Dintorni di Monte Carlo. Pioggia. Giornata infrasettimanale. Ristorantino nascosto ma con vista mare. Parcheggio. La berlina tedesca si ferma un attimo. Gli occupanti non scendono subito, si prendono il tempo di scambiarsi quelle che i giornali di un certo tipo chiamano "effusioni". Poi finalmente scen-



FRITTO MISTO CON TANTI PROTAGONISTI

Sopra, Gasly, che già fa proclamare in chiave 2019, sotto, Verstappen e Leclerc, già rivali in F3, al centro, Arrivabene. Nell'altra pagina Alonso in dolce compagnia, Hamilton e, infine Corinna Betsch, la moglie di Michael Schumacher

dono e il cameriere li fa accomodare in un tavolino isolato, lontano dalla vista degli altri clienti. Lui è un noto team manager della Formula Uno. Lei una nota giornalista dell'ambiente. Entrambi sposati o con legami stabili. Flobert non può dire di più, ma qualcuno li aveva già visti (non credendo ai propri occhi) una mattina in Piazza Roma a Venezia...

Domanda

I tifosi di Raikkonen sono compatti come una falange di ultrà. E di fronte a questo finale di stagione si domandano malignando come mai solo ora il loro eroe vinca e fili più di Vettel. Ipotizzando la solita manfrina del povero secondo pilota boicottato e costretto a continui sacrifici. La domanda che circola è una soprattutto: perché Raikkonen adesso riesce ad esprimersi al meglio? Ecco, appunto. Cercando una risposta forse è possibile pensare che a Kimi, l'assenza di responsabilità pesanti faccia bene. Ma è meglio non farlo notare a chi lo ama.

Intelligenza

C'è chi, tra la gente delle squadre, piloti inclusi, viaggia da una parte all'altra del globo senza neppure guardare o chiedersi dove si trovi. E chi fa un minimo sforzo di pensare, di capire. Come Lewis Hamilton, che trovandosi in Brasile dove una grande parte della popolazione vive nella povertà, senza un futuro, si è proiettato sul discorso dei tanti piloti che non hanno mezzi per accedere a una ipotesi, anche remota, di Formula Uno. E ha lanciato una proposta molto bella, molto praticabile, ovviamente. Quella di creare delle borse di studio per piloti promettenti e senza possibilità, per aiutarli nella crescita. Flobert sposa appieno l'idea ed è pronto a collaborare.

Nostalgia

Sono tanti coloro che ci scrivono sostenendo che Tizio o Caio avrebbe vinto il mondiale con la Ferrari di quest'anno. Sì, ne siamo pienamente convinti. Il nome più...rimpianto dai ferraristi è quello di Fernando Alonso. E lui, che lo sa benissimo, senza entrare nel tema ha fatto una dichiarazione che comunque porta nei dintorni: «Io con la Ferrari, nel 2010 e 2012, sono stato campione del mondo sino a 10 giri dalla fine...». Eh si! ●





Quei **nodi** non sciolti

IL MONDIALE HA EMESSO TUTTI I SUOI VERDETTI, EPPURE A BEN GUARDARE DI MOTIVI STUZZICANTI NEL GRAN FINALE CE NE SONO

In questi giorni, post Brasile, diversi amici mi hanno detto o chiesto: finalmente è finita eh!? Ma ci sono ancora gare? Ancora una, ma davvero e dove? Etc Etc...

Situazione figlia dell'interesse perso dal popolo coinvolto solo dalla sfida più che dalla passione, dopo la conquista del titolo da parte di Lewis Hamilton con due gare ancora da disputare. A dire il vero la sensazione dell'interesse scemante l'abbiamo avuta già quando il divario era diventato ormai incolumabile. Tutto ciò mi ha fatto un po' riflettere su quanto, in effetti, sia anacronistico un campionato che non ha più niente da dire quando ancora ci sono dei chilometri da percorrere.

Qual è il senso?

Per carità, succede, ad esempio, anche nei campionati nazionali di calcio, nei quali non è prevista una finale, come è invece in Champions. In Italia la Juventus è "allegrement" campione con largo anticipo, ma nel calcio, si sa, l'interesse resta, per altre situazioni di classifica ancora da definire, come ad esempio le qualificazioni alle coppe.

Bisognerebbe trovare un modo per dare un peso diverso alle ultime gare, creando magari una sorta di race of champions per i top drivers, magari a parità di macchina. Ve lo immaginate che figata sarebbe? So che adesso state anche riproducendo la gara nella vostra mente e sta visualizzando il vostro podio ideale... Vedi funziona! Ma tranquilli nessuno ci sta pensando, troppo complicato.

Forse bisognerebbe ipotizzare qualche cambiamento, considerando soprattutto la lunghezza del mondiale con 21 appuntamenti, prossimi, per il malcontento generale, a crescere ulteriormente...

Ma non si stava così bene quando le gare erano 16? Sì, assolutamente sì. Ognuna di fatto decisiva e la scusante, "la stagione è ancora lunga", non era consentita. Ogni Gp aveva un valore immensamente superiore, non che non ne abbiamo oggi, ma quando sei alla sesta o settima tappa del mondiale sai che quel che stai vedendo probabilmente non sarà lo specchio

della stagione... E infatti il 2017 e il 2018 insegnano.

Stavo calcolando che anche reintroducendo gli scarti, come negli anni 80, le classifiche del mondiale non cambierebbero granché se non per Verstappen che sarebbe praticamente a pari punti con Bottas e Raikkonen. Quindi? Mah forse l'idea folle del doppio punteggio di Ecclestone non era poi così campata per aria. Non cambierebbe nulla oggi come oggi, ma se applicata a più gare storiche potrebbe portare

COLOMBO

ad avere un senso. Così come l'applicazione del punteggio stile Indy darebbe maggior equilibrio, ma anche questo caso l'esito degli ultimi due mondiali sarebbe invariato.

Io, anche se forse vado fuori tema, rimetterei i test liberi per i team, vieterei il simulatore che nessuno vede e costa un boato, taglierei il venerdì di prove ed eliminerei i team radio come successo nel 2016. Sono sicuro che oggi il mondiale sarebbe più combattuto. Forse basterebbe dire a Vettel di non commettere più errori e oggi saremmo qui a parlare di attesa mondiale.

Per chi è appassionato, come me, i motivi per seguire le corse anche quando è già tutto deciso comunque non mancano di certo, così come negli anni passati, quando i due campionati erano assegnati anzitempo. Ad esempio ho la curiosità di vedere cosa possono combinare ancora la Red Bull e Verstappen. Non dimentichiamo che il finale in crescendo è stato spesso sinonimo di inizio mondiale successivo, vincendo. Poi c'è ancora la pole da più gio-



” SAREBBE BELLO TROVARE UN MODO PER MOVIMENTARE L'ULTIMA CORSA DELLA STAGIONE... MA LE SFIDE IN CORSO DI CERTO NON MANCANO!

vane della F1 da fare, ma con quelle due lunghe rette sarà dura... Però Max non è Super mica per niente e di fatto se lo meriterebbe, o Abu Dhabi o mai più.

Arriviamo dalla lite con Ocon e dalla saggia ramanzina di Hamilton a Verstappen e poi ci sono piloti che hanno assolutamente bisogno di vincere:

1. VETTEL: non vince da agosto, da 7 gare. Ne ha vinte 3 nelle prime 7, 2 nelle seconde 7 e per ora 0 nelle ultime sette. Ha bisogno di farlo per andare verso un inverno già grigio per le mancanze 2018, un po' più azzurro, più sereno. Chiudere vincendo sarebbe la classica iniezione di fiducia, per evitarsi domande, dubbi incertezze che non fanno di certo bene.

2. BOTTAS: non ne ha vinta una quest'anno. Unico dei 6 dei 3 top team a fallire, per ora. Era sua a Baku ed è stato sfortunato, era sua in Russia e gli anno chiesto il sacrificio estremo. Insomma la meriterebbe per dedizione alla causa, anche se è stato troppo surclassato da Hamilton. Vincere darebbe un senso a un inverno pieno di pensieri.

3. RICCIARDO: perché chissà quando lo rivedremo tra i protagonisti di razza.

4. RAIKKONEN: perché sarebbe fantastico che Kimi chiudesse la sua era in rosso così.

Poi abbiamo i nuovi che avanzano, ormai sempre più proiettati nel futuro. Dai test post Gran Premio vestiranno i nuovi colori. Leclerc in rosso è l'accoppiamento cromatico più interessante e intrigante, ma anche Gasly in Red Bull non sarà da meno, per avere un'ulteriore dimensione di Max o viceversa un ridimensionamento.

Poi ci sono le questioni tecniche lasciate ancora in sospeso dalla FIA, in attesa di dimenticarlo.

Insomma non ci mancano gli stimoli a iniziare dalla speranza di assistere a un'altra grande gara all'arma bianca, perché nessuno ha davvero più nulla da perdere, o la va o la spacca.

Anche perché poi: Sai che cosa penso. Che se non ha un senso. Domani arriverà... Domani arriverà lo stesso... CIT Vasco Rossi, per dire, in soldoni, che oggi è già domani e guai a perdersi il futuro!!! ●

PROSSIMO GP ABU DHABI



25 NOVEMBRE
Partenza alle ore **18.10**
Yas Marina, 5554 metri, 55 giri

I PRIMATI

In qualifica: V. Bottas (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1'36"231 media 207,775 km/h

In gara: S. Vettel (Red Bull Rb5/ Renault, 2009) 1'40"279 media 199,387 km/h

Distanza: S. Vettel (Red Bull Rb5/ Renault, 2009) 1H34'03"414 Media 194,789 km/h

GIOVEDÌ 22 NOVEMBRE

SkySportF1	conferenza stampa piloti F.1	12.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 23 NOVEMBRE

SkySportF1	libere Gp3	7.10
SkySportF1	libere F.2	8.25
SkySportF1	libere 1 F.1	10.00
SkySportF1	qualifiche Gp3	12.05
SkySportF1	libere 2 F.1	14.00
SkySportF1	qualifiche F.2	16.00
SkySportF1	conferenza stampa Team Principal F.1 (differita)	17.15

SABATO 24 NOVEMBRE

SkySportF1	gara-1 Gp3	9.25
SkySportF1	libere 3 F.1	11.00
SkySportF1	qualifiche F.1	14.00
Tv8	qualifiche F.1 diretta	14.00
SkySportF1	gara-1 F.2	15.40
SkySportF1	qualifiche F.1 replica	17.00

DOMENICA 25 NOVEMBRE

SkySportF1	gara-2 Gp3	9.05
SkySportF1	Sprint Race F.2	10.30
SkySportF1	gara F.1	14.10
Tv8	gara F.1 diretta	14.10
SkySportF1	gara F.1 replica	17.00

IL GP CON **AUTO SPRINT**

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 23 a domenica 25 novembre** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

La programmazione è aggiornata a domenica 18 novembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

SIAMO VICINI ALLA CHIUSURA. EPPURE...

Una tipica scena da dopo corsa, a lato, quasi a preludio della fine stagione 2019, anche se a Abu Dhabi in pista sarà lotta dura come sempre





In conto terzi

Tutto è pronto per la chiusura del Mondiale 2018. Come ormai da tradizione, sarà il tracciato di Yas Marina, ad Abu Dhabi, a mettere la parola fine alla stagione F.1. Una chiusura in notturna, o meglio, tardo pomeriggio, che risulta essere sempre affascinante per la particolare "location" del tracciato in località Yas Marina, che dista da Abu Dhabi una trentina di chilometri dopo attraversamento del deserto via autostrada a cinque corsie. A Yas Marina non c'è soltanto il circuito, ma attorno è stata creata una intensa zona di hotel, attrazioni come il Ferrari World e una sorta di Mirabilandia in versione Emirati Arabi. Ma anche scuole professionali, centri commerciali e un

L'UNICO MOTIVO DI INCERTEZZA È DATO DALLA LOTTA PER LA TERZA PIAZZA NEL MONDIALE, CON RAIKKONEN FAVORITO

di Massimo Costa

tentativo di creare aree urbane. Si arriva ad Abu Dhabi con il titolo iridato piloti e costruttori già assegnati, la quarta piazza tra team oramai sicura per la Renault, così l'unico motivo di interesse è rappresentato dalla lotta per l'assegnazione della terza posizione.

Chi si piazierà per primo dietro a Lewis Hamilton e Sebastian Vettel? Con il terzo posto conquistato a San Paolo del Brasile, Kimi Raikkonen ha messo tra sé e Valtteri Bottas un divario piuttosto pesante di 14 punti (251-237) mentre il finlandese della Mercedes ha sole tre lunghezze di vantaggio su Max Verstappen, quinto in classifica generale. Sarà interessante vedere come finirà anche



se i diretti interessati hanno mostrato poco interesse per la medaglia di bronzo, almeno davanti ai microfoni.

La partita però, sarà molto interessante anche perché Hamilton è a rischio penalità e potrebbe partire dall'ultima fila. La gioia per la vittoria nel Gran Premio del Brasile, per il quinto successo nel mondiale costruttori da parte della Mercedes, nasconde infatti un piccolo giallo.

Hamilton ha conquistato San Paolo con una power unit che stava per esalare l'ultimo respiro. Più o meno. James Vowles, capo stratega della Mercedes, ha spiegato: «*Riguardo la gara brasiliana, dopo il primo pit-stop abbiamo notato sul-*

ICEMAN VUOL CHIUDERE IL MONDIALE TERZO

**Raikkonen, sopra,
a Abu Dhabi cercherà
di chiudere la sua militanza
con la Ferrari e il mondiale
2018 mantenendo la terza
posizione in classifica
generale**

la W09 di Hamilton un problema significativo che ha richiesto l'intervento da più fonti. A Brixworth, in Gran Bretagna, abbiamo una squadra di tecnici che lavora costantemente al nostro fianco con l'interfono e abbiamo ovviamente i tecnici in pista. Tutti assieme hanno operato per capire come intervenire sul motore di Hamilton mentre era in piena gara. Hanno fatto un lavoro fantastico, intervenendo sui vari componenti e permettere alla power unit di resistere fino al traguardo». Questo però, lascia capire che difficilmente tale motore potrà affrontare il weekend di Yas Marina e quindi Hamilton potrebbe ritrovarsi a partire dal fondo griglia se necessiterà la sostituzione della power unit. Ma Vowles ha gettato acqua sul fuoco: «*C'è un certo numero di danni, ma vedremo dopo l'ispezione quale decisione prenderemo».*

Vedremo se i tecnici Mercedes riusciranno a risolvere l'inconveniente, ma certamente non hanno nulla da perdere e Hamilton può anche permettersi di partire buon ultimo. Per Vettel invece, Yas Marina rappresenta l'ultima possibilità per ritrovare quel successo che gli manca da fine agosto quando a Spa aveva conquistato un brillantissimo primo posto. Poi, il buio o quasi. La Ferrari si è presa la soddisfazione di vincere con Raikkonen ad Austin, ma è il tedesco che per ritrovare la serenità e il sorriso deve puntare al gradino più alto del podio. Per eclissarsi poi, come al solito, per tre mesi con la sua famiglia. Yas Marina sarà l'ultimo Gran Premio di Daniel Ricciardo con la Red Bull, una svolta storica per l'australiano che ha iniziato il rapporto con Helmut Marko nel 2008, quando lo scelse come Junior per partecipare alla Eurocup Renault di quell'anno. Dal 2019, Ricciardo uscirà dalla famiglia Red Bull e sarà uomo Renault a tutti gli effetti dove cercherà di riportare il costruttore francese a livello dei top team.

Abu Dhabi rappresenterà anche l'ultima apparizione del 37enne Fernando Alonso nel Mondiale F.1, un'avventura iniziata nel 2001 e che lo ha portato a conquistare due campionati nel 2005 e 2006. uello di domenica sarà per Alonso il 311esimo GP, secondo di tutti i tempi nella classifica di chi ha disputato più corse. Davanti rimane Rubens Barrichello con 322.

Quella di Yas Marina sarà anche l'ultima gara per Esteban Ocon il quale non ha trovato un sedile per la prossima stagione e diverrà terzo pilota Mercedes in attesa di ritornare a tempo pieno nel 2020. Di certo, si fa da parte nel peggiore dei modi dopo l'incredibile errore commesso a San Paolo mentre tentava di sdoppiarsi dal leader della corsa Verstappen, mandato per prati.

Ultima corsa con la Ferrari per Raikkonen, che chiude con il team italiano un ciclo a due riprese di grandi soddisfazioni per abbracciare la Sauber mentre Yas Marina saluterà Marcus Ericsson, onesto lavoratore del volante, che nel 2019 vedremo in IndyCar, e Stoffel Vandoorne, che non ha mai potuto esprimere il suo vero potenziale con una McLaren non competitiva e lo vedremo al via della Formula E. Ancora da decidere il futuro di Brendon Hartley, il cui sedile in Toro Rosso è fortemente a rischio a vantaggio di Alex Albon. ●

di **Mario Donnini**

L'automobilismo non è il calcio neanche dal punto di vista normativo, quanto a comprensibilità e immediatezza nella percezione degli appassionati. Le regole, i meccanismi e i contesti applicativi del gioco del calcio stesso sono infatti arcinoti non solo ai tifosi ma anche a coloro che del pallone non sono patiti, dall'arbitro al fruttivendolo, mentre, al contrario, sui contesti decisionali e sul corpus normativo della Formula 1 i race fans non addetti ai lavori non vantano in realtà una cognizione vasta, approfondita e molto spesso in grado di comprendere perfettamente e valutare da casa l'opportunità delle decisioni dei giudici arbitri di ciascun Gran Premio.

E' quando un weekend di gara come quello del recente Gp del Brasile a Interlagos si fa fitto di casi interessanti, delicati e a vasta risonanza nell'opinione pubblica, ecco che poter attingere in esclusiva alla fonte diretta, ossia al Commissario Sportivo Emanuele Pirro, ex pilota di F.1, leggenda dell'Endurance e cinque volte vincitore della 24 Ore di Le Mans, membro esperto del collegio, con i suoi otto anni

di militanza in F.1, diventa occasione privilegiata per poter capire nel dettaglio come e perché si è giunti a certe decisioni. Non certo per giustificarle, in quanto non ve n'è alcun bisogno, ma, semplicemente, per avere la chance di meglio comprendere come si forma e su cosa si basa ogni volta il giudizio dei commissari sportivi.

«Il principio generale che regola il meccanismo è semplice - spiega Emanuele - . I regolamenti vanno rispettati, sennò scattano penalità appositamente previste, per far sì che nessuno venga avvantaggiato o penalizzato da comportamenti scorretti e che nessuno rischi più del necessario. Il regolamento



LA PRESSE

Pirro a porte aperte!

IN ESCLUSIVA IL COMMISSARIO SPORTIVO PIÙ ESPERTO E AUTOREVOLE SPIEGA LA FILOSOFIA DI TUTTE LE DECISIONI ADOTTATE A INTERLAGOS





MAX AGGRESSIVO IN MONDOVISIONE

Ovviamente la diatriba tra Ocon e Verstappen, sia in pista che nell'immediato dopo-gara, con tanto di sanzione per le spinte date al francese, è diventata il leit-motiv del weekend brasiliano, comunque ricco di casi e di spunti

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



stesso, però, risulta complesso, perché composto da diversi libri e parti specifiche, vale a dire l'International Sporting Code (ISC), che è un po' la costituzione, cioè la legge fondamentale del nostro sport, quindi il F1 Sporting Regulation, ossia il regolamento di gara, più vari annessi, e poi, di volta in volta, le note emesse per il weekend dal direttore di gara e ciò che si dice al briefing che riguarda la specifica competizione. In altre parole, per muoversi in questi contesti non basta buon senso e un po' di esperienza, ma ci vuole a tutti gli effetti il visuto del capitano di lungo corso e un approccio tecnico, serissimo e molto, molto rigoroso, rispettoso anche dei precedenti di casistica che finiscono per fare giurisprudenza in materia».

- Proviamo a capire cosa accade in prova o in gara, mettendoci nella vostra prospettiva.

«Da una parte c'è il Direttore di Gara Charlie Whiting che si trova, con i suoi collaboratori, in tutto una ventina di persone, in direzione gara. Per fare una sintesi visuale, sembra di trovarsi di fronte a un centro di controllo di un lancio spaziale, con strumenti molto sofisticati e un'ampissima possibilità di vedere e rivedere ogni parte dell'episodio che costituisce l'oggetto dell'indagine».

- E cosa accade quando in pista avviene un caso meritevole di approfondimento?

«Il Direttore di Gara, che ha più occhi di noi, generalmente segnala via interfono a noi quattro Commissari Sportivi le cose da esaminare e senza esprimere un suo parere. Il suo è un ruolo difficile, di grande impatto sulla sicurezza, pertanto non ha tempo per farsi subito un'opinione precisa ma solo per vagliare la rilevanza del caso. In altre parole, si affida a noi, in quanto ci si fida l'uno dell'altro, nel rispetto dei rispettivi ruoli. Da qui in poi parte il nostro compito di commissari sportivi, nel quale ovviamente si deve far sì che la testa resti ben separata da cuore e pancia, in quanto si sta svolgendo un ruolo importante ottemperando a un dovere particolare, che è quello di applicare i regolamenti, non certo quello di discuterli o stabilirli. Noi, in altri termini, abbiamo potere esecutivo e non legislativo. Faccio un esempio: in materia di doppiati io personalmente ho un approccio più ispirato alla cultura motoristica Usa, volto a far sì che colui che deve superare si guadagni la posizione, mentre in F1 la direttiva è che il doppiato stesso debba il più possibile farsi da parte, quasi scomparire, e non creare turbative alla corsa di chi si appresta a superarlo. In questo caso, al di là del mio punto di vista, il mio dovere è quello appunto di applicare perfettamente la regola, indipendentemente dal mio orientamento personale, perché il commissario in quel momento è mero strumento, un mezzo, non certo un legislatore. Vorrei anche aggiungere che alla situazione attuale si è giunti in

SI DOVREBBE
VEDERE LA F1
CON L'AMORE
CHE UN GENITORE
HA PER
UN FIGLIO

EMANUELE PIRRO



za del caso. In altre parole, si affida a noi, in quanto ci si fida l'uno dell'altro, nel rispetto dei rispettivi ruoli. Da qui in poi parte il nostro compito di commissari sportivi, nel quale ovviamente si deve far sì che la testa resti ben separata da cuore e pancia, in quanto si sta svolgendo un ruolo importante ottemperando a un dovere particolare, che è quello di applicare i regolamenti, non certo quello di discuterli o stabilirli. Noi, in altri termini, abbiamo potere esecutivo e non legislativo. Faccio un esempio: in materia di doppiati io personalmente ho un approccio più ispirato alla cultura motoristica Usa, volto a far sì che colui che deve superare si guadagni la posizione, mentre in F1 la direttiva è che il doppiato stesso debba il più possibile farsi da parte, quasi scomparire, e non creare turbative alla corsa di chi si appresta a superarlo. In questo caso, al di là del mio punto di vista, il mio dovere è quello appunto di applicare perfettamente la regola, indipendentemente dal mio orientamento personale, perché il commissario in quel momento è mero strumento, un mezzo, non certo un legislatore. Vorrei anche aggiungere che alla situazione attuale si è giunti in



LA PRESSE



UN WEEKEND DA LEGAL THRILLER

Sopra, Sirotkin si prende una bella paura per evitare Hamilton, a lato, in quel momento lento. Nell'altra pagina Vettel chiamato al controllo di peso e, sopra, i rappresentanti dei team di F1 accanto a Brawn e Carey di Liberty Media



COLOMBO



COLOMBO

accordo e con l'input di team e piloti che chiedono severità, chiarezza e continuità. Tutta questa premessa è fondamentale, perché comprenderla bene significa poter capire quanto segue senza cercare appigli o giustificazioni per alimentare atteggiamenti sensazionalistici, faziosi o polemici».

- Come definiresti il tuo compito e quello dei Commissari Sportivi in generale?

«È un lavoro molto più da legale di quanto si possa immaginare, perché ad ogni infrazione commessa in pista corrisponde un articolo. E bisogna scrivere e argomentare la propria decisione in modo giusto e attento, perché poi può essere appellata. Quindi, voglio dire che non basta utilizzare il buon senso del padre di famiglia col quale ho educato i

miei figli, ci sono regole chiare che vanno applicate alla lettera. E, a differenza del calcio, attenzione, molto spesso le cose non sono come sembrano. Io stesso da quasi dieci anni svolgo questo compito e mai avrei pensato di potere e dovere crescere come sono cresciuto, proprio come uomo, in termini di saggezza e equilibrio, a forza di sperimentare casistiche e capire la realtà da questa particolare prospettiva, con prerogative tutte sue».

- Direi che la premessa è stata ampia, circostanziata e esaustiva. Andiamo ora nei singoli casi che hanno un po' diviso l'opinione pubblica in Brasile. Cominciamo, sempre a proposito del weekend di Interlagos, dalla situazione limite che si è venuta a creare tra Hamilton e Sirotkin, in qualifica. Col primo decisamente lento tanto, da creare una situazione oggettivamente pericolosa.

«Hamilton andava piano, Sirotkin forte, da ciò ne è originato un malinteso che ha creato una situazione pericolosa, sì. E secondo diversi appassionati è stato ingiusto non aver dato una penalità allo stesso Hamilton. Ma cerchiamo di capire come invece ha ragionato il collegio dei commissari sportivi. Entrambi i piloti erano nell'outlap, ossia nel giro d'uscita, in pratica alla penultima curva prima di lanciarsi per il giro veloce. In quel momento i team informano dettagliatamente i piloti del traffico, specialmente su chi sta dietro se sta tirando nel giro cronometrato, è nel giro di rientro o si sta preparando per lanciarsi. Con queste informazioni l'interessato sa quanto c'è bisogno di guardare avanti e quando dietro per posizionarsi nel modo giusto per non trovare traffico e non ostacolare altri. Sirotkin aveva gomme

usate, quindi doveva scaldarle di più e stava guidando molto velocemente, ossia in modo inusuale per il giro d'uscita e questo ha appunto colto Hamilton, che era davanti, di sorpresa. Lewis quindi ha cercato di spostarsi, istintivamente, esattamente nella parte in cui l'altro stava cercando di passarlo. Da qui si è creato un rischio eclatante, rilevante, ma senza che nessuno abbia posto in essere un comportamento scorretto. Tanto che lo stesso Sirotkin non si è lamentato e non abbiamo ravvisato che ci fosse neppure bisogno d'investigazione, in quanto tutto era chiarissimo. Posso capire che magari da casa la realtà apparisse diversa, ma le cose sono andate esattamente come io le ho descritte. Con il senno di poi avremmo potuto convocarli per dare l'impressione agli appassionati meno esperti che il caso l'avevamo visto e valutato, ma il risultato non sarebbe cambiato di una virgola».

- Sempre restando su Sirotkin, insieme a Magnusen è finito nel mirino per essere stato troppo lento nel rientro dalla qualifica e questo ha pure suscitato qualche malumore e perplessità.

«Posso capire, ma anche in questo caso le regole

I COMMISSARI DEVONO GIUDICARE CON LA TESTA. MA A VOLTE DA CASA VENGONO GIUDICATI COL CUORE...
EMANUELE PIRRO



parlano chiaro e sono state applicate alla perfezione. Da un paio di anni le raccomandazioni del direttore di gara esortano a non rientrare a lumaca dopo il giro di qualifica, fissando un tempo massimo calcolato circa sul 145% sui cronometrici del venerdì. In altre parole i piloti hanno un margine comodissimo per rientrare, evitando tuttavia di restare in pista a intralciare. Tutto questo in realtà accade perché qualcuno rientrando al rallentatore ha così la possibilità di imbarcare meno benzina per la qualifica, anche se stiamo parlando di quantità infinitesimali, ma in F.1 tutto è esasperato e si tiene conto di ogni cosa che potrebbe far avere anche un lievissimo vantaggio. Da qui le infrazioni di Sirotkin e Magnussen nei rispettivi giri di rientro, rilevate in modo inequivocabile e che comunque hanno dato luogo a due semplici reprimende. Ma rispetto all'altro caso in cui Sirotkin era contrapposto a Hamilton, caso privo di irregolarità di chicchessia, come abbiamo visto, il contesto era completamente diverso».

- E adesso andiamo al caso Hamilton 2, ossia quello di Lewis in qualifica con Raikkonen.

«Be', guarda, questo io lo definisco un non-caso! Nel senso che in questa situazione lo stesso Raikkonen non ha perso nulla, quanto a tempo sul giro, perché c'era tutto lo spazio per passare Hamilton a destra. Kimi non si è fidato e ha preferito fare più strada superandolo quindi a sinistra, ma in realtà era in condizione di scegliere e ha preferito così. Per questo io lo definisco un non-episodio, non meritevole di alcun approfondimento. In altri casi in cui si ravvisa invece l'impeccabile, c'è invece una vera e propria negligenza di un pilota che fa buttare via il giro di qualifica all'altro conduttore. In questo caso non si è verificato niente del genere, quindi non v'era alcuna penalità da irrogare».

- Parliamo adesso dei malumori originati da quanto è accaduto a Sebastian Vettel in qualifica.

«Attenzione, in quel momento Vettel non viene chiamato alla verifica di peso utilizzando discrezionalità, ma random, secondo una casualità generata dal sistema. Questo è bene premetterlo, perché già sgombra il campo da tanti dubbi e possibili incomprensioni. Poi, lui, certo, non l'ha presa bene, perché la cosa è capitata in un momento cruciale delle qualifiche in quanto stava per venire a piovere - anche se poi non è successo, ndr - e lui avrebbe potuto avere svantaggi sensibili da ciò. Fatto sta che Seb si è agitato e ha anche fatto cadere un birillo. Ma il vero problema non era questo, quanto il fatto che lui gesticolando impediva al delegato Fia di poter scorgere una lettura precisa e costante del valore di peso sulla bilancia. Quindi l'operazione di pesatura sembrava prolungarsi più della norma, quasi che si volesse quasi tenerlo lì più del nor-



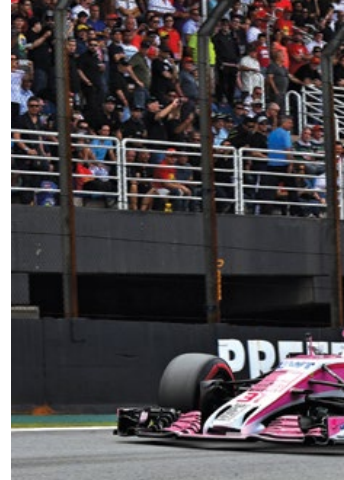
SUTTON-IMAGES.COM

I TANTI NODI DI QUESTA F.1

Sopra, i cerchi nel mirino perché forati, nel caso della Mercedes. A destra, Ocon e Verstappen e, sotto, Max fuori pista si gioca la vittoria nel Gp del Brasile per la gioia di Lewis Hamilton e della stessa Mercedes

male, quando era proprio la situazione generatasi a richiedere più tempo per provvedere alla verifica stessa del peso, peraltro poi risultato perfettamente regolare. Infine, Vettel ha quindi riaccessato la macchina a pulsante ed è ripartito, così facendo involontariamente sparando via la bilancia e danneggiandola. Da qui la punizione irrogata. Ecco, questa è la spiegazione dettagliata che fa capire ciò che è effettivamente successo. Una realtà che non genera alcun tipo di polemica o risentimento da parte di alcuno, ma, se visto da casa, l'episodio poteva non essere perfettamente compreso e dare luogo a fraintendimenti».

- Affrontiamo quindi il caso del 44esimo giro di



SUTTON-IMAGES.COM

A OCON
ABBIAMO
APPLICATO
LA SANZIONE
PIÙ FORTE
PREVISTA IN CORSA

EMANUELE PIRRO



GETTY IMAGES





gara con la toccata tra Ocon e il battistrada Verstappen.

«Abbiamo applicato uno stop and go più dieci secondi di penalty, perché è il massimo della sanzione che possiamo irrogare in corsa».

- E andiamo all'immediato dopo gara. Dare due giorni di servizi sociali a Verstappen per gli spintoni rifilati a Ocon non ha creato unanimi giudizi di consenso. Cosa rispondi?

«Il discorso merita una risposta ampia. Da uomo in tutta sincerità non amo le applicazioni indiscriminate del politically correct. Ti dirò di più. Il buonismo non mi convince. Per esempio quando si dice che gli handicappati non si devono definire tali, ma disa-



bili, rispondo che mi sembra una pura ipocrisia semantica. Ho fatto volontariato, sono stato sui treni bianchi, mi sono recato a Lourdes e provo profonda empatia per chi si trova in queste condizioni, ma certi formalismi mi sembrano fini a se stessi. Questo per dire che non soffro certo di eccessi di zelo politically correct, anzi non mi piace affatto una società che va verso l'appiattimento delle emozioni e che reprime chi vuole far capire come la pensa. Ma nello stesso tempo a Max, dopo quello che ha fatto, perdipiù in mondovisione, non gli si poteva non dare un buffetto sulla guancia, per spiegarli che non è quella la reazione giusta. Un'intemperanza finale, la sua, che non poteva né doveva andare completamente ignorata. È questo il senso di tutto».

- E cosa dici sulla querelle dei buchi nei cerchi in casa Mercedes?

«Il caso dei buchi nei cerchi Mercedes fa capire quanto, in alcuni casi particolari, il regolamento sia difficile da applicare, perché non sempre riesce ad anticipare la genialità dei progettisti. In Messico dai commissari questa è stata giudicata una soluzione finalizzata a diminuire il surriscaldamento degli pneumatici, quindi regolare, perché senza un effetto aerodinamico. Chi vuole pensare male, invece, lo considera un dispositivo aerodinamico mobile, cosa che non è. Alla fine la Mercedes non lo ha

usato e quindi non lo ha presentato neanche in Brasile, perché la Casa che ha vinto due mondiali comprensibilmente non ha bisogno di polemiche».

- In definitiva, Emanuele, cosa ti senti di dire, dopo l'intenso weekend di Interlagos?

«Che il nostro, l'automobilismo e la F1 in particolare, è uno sport di tecnologia, sottopo-

sto a forte evoluzione e con protagonisti sempre più scaltri e furbi - parlo in generale e senza riferirmi a qualcuno nello specifico - quindi c'è la continua necessità di adeguare e evolvere le regole in proporzione alla mutabilità dei contesti. E chi vuole avventurarsi nel compito di giudicare i giudici deve e dovrebbe leggere e aggiornarsi quanto noi, prima di farsi una sua idea. E a volte in Italia prendiamo le cose in modo focoso, con spirito neolatino, mentre all'estero gli stessi casi sono analizzati con un atteggiamento più asettico e meno dimostrativo. Ma credo molto nel dialogo e nella capacità di comprensione aumentata dalla buona fede degli appassionati. E ancora di più vorrei invitare chi ama veramente questo bellissimo sport a seguirlo con spirito più positivo e non certo con un atteggiamento bellicoso e ipercritico. Nella IndyCar il povero Robert Wickens è finito sulla sedia a rotelle a causa di un terribile incidente e tutta la comunità del Motorsport si è stretta attorno a lui invece di andare a cercare responsabilità facendo processi sommari a chicchessia». ●

ABBIAMO DATO UN... BUFFETTO DI RIMPROVERO A MAX PER LE SPINTE IN MONDOVISIONE

EMANUELE PIRRO



Sotto sotto c'è Liberty

LA MASS MEDIA COMPANY CHE DETIENE I DIRITTI DELLA F.1 HA BUONE IDEE MA TROPPO SPESSO SI FA PRENDERE LA MANO DAL POLITICALLY CORRECT. ECCO COME, QUANDO E PERCHÉ

di **Mario Donnini**

Passano i mesi e, piano piano, dalla nebbia dell'incertezza e dai brainstorm più segreti e scervellanti, emerge sempre più l'idea della F.1 che Liberty Media sta pensando per il futuro. Al di là dei regolamenti tecnici specifici - va ricordato che la F.1 medesima resta il fiore all'occhiello della Fia che è la massima e esclusiva autorità disciplinante ovvero sanctioning body - la mass media company proprietaria della F.1, usufruente dei connaturati diritti di sfruttamento commerciale e controllata in veste di chairman da John C. Malone, sta proponendo a spizzichi e bocconi quella che appare sempre più come una nuova filosofia politico-gestionale-promozionale. Improntata sperticatamente non solo alla massimizzazione dei profitti - e fin qui okay, perché Liberty non è mica Medici senza Frontiere -, ma anche e soprattutto al politically correct.

La direzione intrapresa

Limitazione dei costi, voglia di budget cap, snellimento della governance, power unit meno complesse, astruse e costose... Nei mesi gli stimoli forniti da Liberty sono tanti e molto ragionevoli, eppure a oggi i provvedimenti più efficaci, pratici e concreti hanno riguardato solo aspetti del tutto trascurabili quanto sorprendenti. Primo fra tutti, l'abolizione o comunque la secca limitazione delle grid girls, per evitare un messaggio di fondo divenuto ormai sconveniente nell'era del "me too#" e del nuovo impulso culturale che sta ottenendo la tutela dell'immagine della donna, da non mostrare nelle accezioni più sfruttate e malauguratamente sfruttabili di stampo sessista.

Fatto sta che in occasione del Gp di Austin - quindi, ironia della sorte, proprio nel Gp di casa, per Liberty -, le girls sono tornate trionfalmente, sotto forma di scosciatissi-

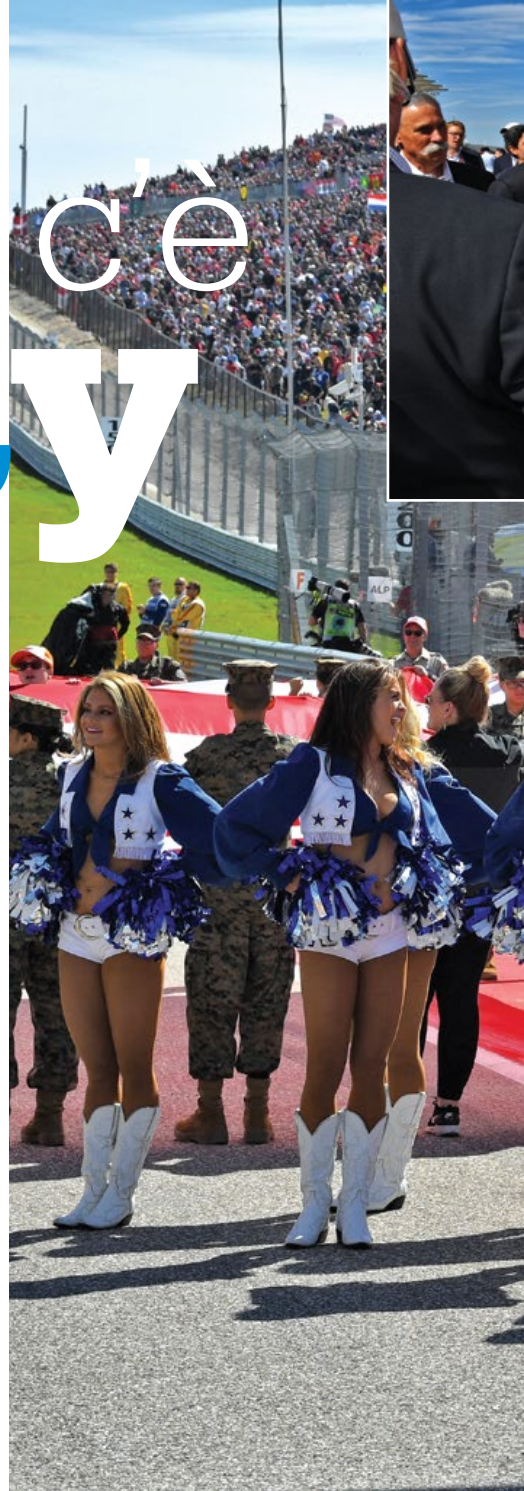
me e tette Cheerleaders, Dio le benedica, esattamente nella stessa scollacciata tenuta dell'anno prima. Prendi e porta a casa, tra hot pants e wonderbra.

Tanta voglia di nascarizzazione?

Poi c'è la storia dei Gp da portare a 25 l'anno, che rappresenterebbe una delle più grandi rivoluzioni nella storia della F.1, praticamente quasi raddoppiando le gare in programma rispetto alla seconda metà degli Anni '70 - che a sua volta era andata quasi al raddoppio rispetto all'inizio degli Anni '60 - in piena era dell'avvento della F.1 in Tv. In altre parole, così come accade per il pugilato, la televisionizzazione dei profitti porta come conseguenza diretta la moltiplicazione indiscriminata degli eventi iridati, che se nella boxe s'era ottenuta facendo precipitare la disciplina nella totale anarchia di sigle e categorie di peso, nella ben più irreggimentata F.1 viene raggiunta gonfiando a dismisura il calendario e creando una sorta di spettacolo ognitempo, privo di vere e proprie pause e d'un'interstagione preparatoria.

La follia della globalizzazione dei piloti

Ma non finisce qui. A proposito di calendario agli estrogeni e d'entusiasmi ecumenici, subito dopo essersi compiaciuto del ventilato arrivo in chiave 2020 del Gran Premio del Vietnam, Chase Carey, plenipotenziario di Liberty per la F.1, si fa prendere la mano e tra il silenzioso sconcerto di gran parte dei membri esperti del Circus, dichiara entusiasta: «*Vogliamo dare l'opportunità a piloti di diverse nazionalità, in tutto il mondo. Ci piacerebbe molto avere un pilota cinese, uno americano, un pilota donna, un pilota vietnamita, tutti far parte del nostro futuro*», ha commentato lo stesso Carey, all'agenzia di stampa Afp. Ecco, questa è una totale follia. La Formu-



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

la Uno ha il numero 1 accanto al concetto di Formula perché racchiude e richiama i più bravi del mondo in selezione indiscriminata e spietata. Il top del top. All'espersione assoluta e tendenziale della tecnica, degli uomini e dei mezzi. Il criterio della rappresentatività è opposto a questa filosofia, confliggente e collidente. In una sola parola, del tutto alieno.

Se vuoi avere più nazionalità possibili al via di un Gp e più colore possibile, facendo partire pure un maori, una donna e un alpino, non fai della F.1, ma tutta un'altra cosa. Per quel tipo di manifestazioni sportive in verità esistono ben altri contesti e filosofie. In sintesi, se vuoi questo, se vuoi



ECCO IL VERTICE DI LIBERTY MEDIA AD AUSTIN

Al centro della foto Greg Maffei, Ceo di Liberty, più a sinistra, l'uomo forte John Malone, Chairman, e, il baffuto Chase Carey, plenipotenziario per la F1. Sotto, le cheerleader tornate in azione a Austin



davvero posti assegnati d'ufficio e categorie semiprotette non devi comperarti la F.1, ma gestire un'Olimpiade. Allora sì che puoi fare discorsi del genere.

In F.1 possono e auspicabilmente devono correre solo i 20-25 piloti più veloci e bravi del mondo. E se i miglior 25 sono tutti nati a Bolzano o tutti nati a Soweto, si corre tranquillamente e serenamente con 25 biondi con gli occhi azzurri oppure con altrettanti neri, no problem. Basta che siano i più forti del globo. È questo il concetto e il senso di globalizzazione meritocratica. Il resto è solo una forma buonista e buon-sensaia che crea una sorta di sessismo e razzismo di ritorno e a rovescio, che non fa

bene e mina proprio i principi che vorrebbe tutelare. Ne consegue che non vorrei mai un pilota italiano garantito in F.1 come un panda tutelato dall'estinzione, ma gradirei altresì un ragazzo tricolore in griglia solo ed esclusivamente perché quel pilota merita effettivamente di star lì.

Tira un'aria strana e neanche buona

D'altronde nel paddock della F.1 tira una cattiva aria, a livello di filosofie ispiratrici che ormai, appunto, risentono sempre più d'un malinteso senso dell'apertura parademocratica e perbenino, che non c'entra niente con la radice intima della F.1. La quale nasce, è e dovrebbe restare uno

sport anzitutto per uomini veri e per donne vere. Per intenderci, per Vittorio Brambilla e Lella Lombardi, non per fighetti e bamboline che fendono Blanchimont con lo stesso aplomb col quale a nasino arricciato farebbero spesuccia in via Montenapoleone.

Illiberty Media?

La stessa attenzione totalizzante, ossessiva e moralizzatrice nei confronti degli atteggiamenti e dei comportamenti dei piloti è un'altra grave prova a carico dell'humus nel quale si sta muovendo la Formula 1. Un pilota da Gran Premio è un uomo che mentre lavora - piaccia o meno

VERSO IL GP ABU DHABI

-, rischia la pelle a trecento all'ora, con battiti cardiaci, adrenaline e surrenali a mille. Pretendere da lui un comportamento irreprensibile, sia nell'abitacolo mentre è sotto schiaffo della camera car, ovvero nell'immediato dopocorsa, quando e mentre apostrofa un collega che magari gli ha da poco fatto perdere la gara - vedi Verstappen con Ocon a Interlagos -, è una forma d'insopportabile ingerenza e di stravolgimento totale del concetto di disciplina comportamentale.

E la colpa non è poi di chi applica le regole, ossia degli steward del caso, verso i quali va nutrito il massimo rispetto misto a fiducia per la loro certificata credibilità, ma, sia chiaro, la responsabilità stessa va ascritta a chi i massimi principi li ispira, suggerisce e detta dall'alto.

Un pilota da corsa, anche al top, non è né mai potrà essere nei modi e nei comportamenti un attempato gentiluomo vittoriano a caccia nello Yorkshire ovvero un misurato campione del mondo di scacchi subacquei. In tutte le epoche pretendere l'irreprensibilità del comportamento del top driver avrebbe significato mettere sotto la gogna a turno Senna e Schumacher per tacer di Mansell, ricordando che a metà Anni '80 perfino quell'immenso, dolcissimo e correttissimo signore che fu Michele Alboreto s'attaccò col pure lui compianto Eugenio Zigliotto, con tanto di spiegazione successiva, abbraccio e commosso ripacificamento.

Per dire che tra galantuomini o persone dotate di comune educazione prima o poi le cose vanno a posto da sole, alla minima (e meritatissima) spintarella non v'è bisogno di spedire chicchessia ai servizi sociali. E poi cosa faremo al prossimo dito medio mostrato in fase di doppiaggio o al fuck Charlie che ogni tanto a qualcuno scappa,



foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

perfino a quelli tanto bravi? Vogliamo per caso introdurre nel circus il voto in condotta, l'esclusione dalla gita a Pompei e pure la quarantena dalla recita natalizia?

D'altronde anche la salmodiante giustificazione che viene ripetuta a motivare qualsiasi stravolgimento "Ormai il progresso detta questo, perché i tempi sono cambiati" in realtà è solo la scusa per fare strame di tutto senza reali ragioni. Se è vero, per esempio, che l'automobilismo di matrice puramente Usa, ossia quello Indycar e soprattutto Nascar, resta assai più rude, birbaccione e garibaldino (e pure figaiolo, tiè) di quello che in F.1 si sta maldestramente e perbenisticamente cercando d'imporre.

Rispetto per le radici della F.1

Per dirla in termini diversi, come è possibile notare da questa veloce e solo simbo-



UN EQUILIBRIO DIFFICILE

A lato Verstappen, nel mirino perché aggressivo nel dopo gara brasiliano con Ocon. Sopra, Schumi e Senna, due che non le mandavano a dire e, in basso, un tripudio di bandiere ai Gp

lica disamina, sono tanti e vari gli aspetti nei quali Liberty sta dimostrando di voler imporre un costume, un modus operandi e una precisa filosofia a una F.1 che vanta altresì una sua identità costruita nei decenni, scrivendo pagine ben più gloriose e eroiche di quelle che il più recente proprietario della F.1 s'augura di vergare.

Invece che muoversi senza soluzione di continuità inneggiando a turno all'appreciabilità della F.1, al rispetto della donna, all'instaurazione delle quote rosa e della rappresentatività etnico-sociale e globalizzante, il Circus Owner farebbe bene a imparare a rispettare tutto ciò che la F.1 ha ed è da mo'. Se volete il torneo aziendale del politically correct, andate in un circolo neoliberal di patentati, dategli una ventina di automobili da bimbi e organizzatevi la vostra garetta. I Gran Premi sono e devono restare un'altra cosa. ●



IL GIORNALE · BIBLIOTECA STORICA

STORIA MILITARE *Uomini, armi, battaglie* D'ITALIA



Il Giornale, con il contributo scientifico del Prof. Francesco Perfetti, presenta "Storia militare d'Italia". Saggi per tutti gli appassionati di storia, in divisa e non, libri indispensabili per il recupero della nostra memoria. In questo volume, lo storico inglese John Whittam prende in esame il ruolo e le vicende delle nostre forze armate dalla nascita del Regno d'Italia nel 1861 fino alla Seconda guerra mondiale: l'Armata sarda, la guerra di Libia dell'Italia giolittiana, la prima guerra mondiale, il fascismo, la conquista dell'Etiopia fino all'entrata in guerra al fianco di Hitler.

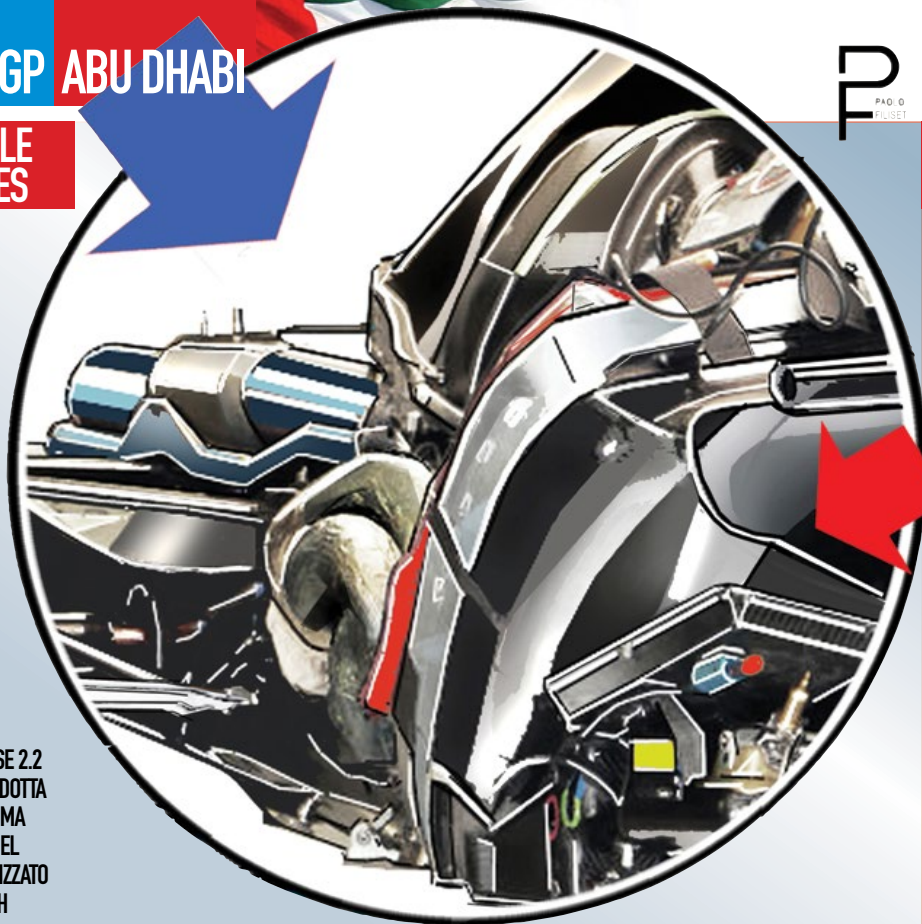


* Oltre al prezzo del quotidiano

IL 4° VOLUME DELL'OPERA IN EDICOLA A € 9,90*

il Giornale

EVO FINALE
MERCEDES



ECCO LA PU PHASE 2.2
MERCEDES INTRODOTTA
IN BELGIO, ULTIMA
EVOLUZIONE DEL
PROPULSORE REALIZZATO
A BRIXWORTH

EVO 3 ARRIVA
...BENE A SPA!

LA PU FERRARI 062 EVO 3
HA DEBUTTATO COME NEL
CASO DEL PROPULSORE
RIVALE A SPA, E LE
PRESTAZIONI MOSTRATE,
MESSE IN RISALTO DAL
SORPASSO DI VETTEL SU
HAMILTON SUL RETTILINEO
DEL KEMMEL, PROVOCÒ
LA REAZIONE STIZZITA
DI TOTO WOLFF, E
L'ENNESIMA RICHIESTA
DI CHIARIMENTI ALLA FIA
SULLA BATTERIA
DELLA FERRARI.

Quota 100

L'ERA IBRIDA
FESTEGGIA IL
SUO GP A CIFRA
TONDA, CON LA
MERCEDES
CHE CERCA LA
VITTORIA N. 80

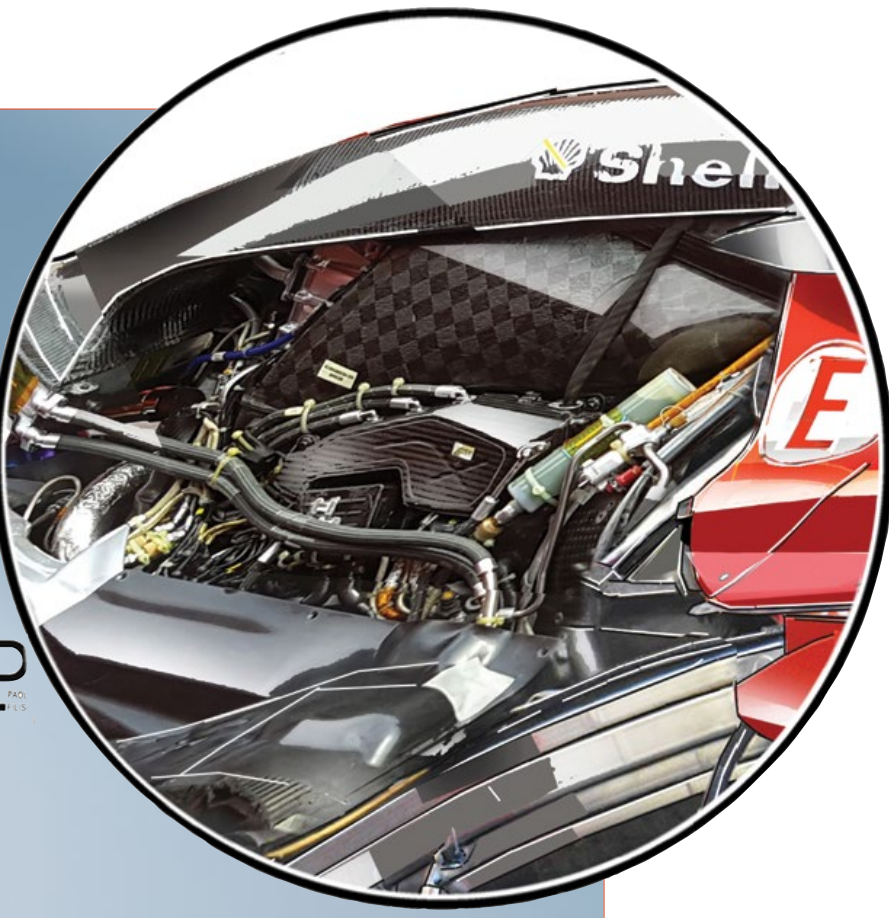
di [Paolo Filisetti](#)

Domenica, ad Abu Dhabi, non si disputerà solo l'ultima gara della stagione F1 2018, ma quello che si correrà sul tracciato di Yas Marina, sarà anche il centesimo Gp dell'era ibrida. Inevitabile compiere un'analisi delle ultime cinque stagioni, cioè da quando, a Melbourne nel 2014, debuttarono le attuali power unit. Per farlo, abbiamo attinto a piene mani ai risultati che, come prevedibile, mettono in risalto quanto la Mercedes sia stata dominante, aggiudicandosi sinora, 79 Gp su 99. Di fatto, in caso di vittoria di una delle sue vetture, domenica, la casa di Stoccarda avrebbe vinto l'esatto 80% delle gare disputate. Un dato macroscopico inconfutabile, che però merita di essere analizzato più a fondo. Nel 2014, primo anno delle PU, il campionato si disputò su 19 Gp, e la Mercedes ne vinse 16, cioè l'82,2%, totalizzano 701 punti nel mondiale costruttori. Potremmo definire, l'anno successivo, il 2015, una copia in carta carbone del primo, con ancora 16 vittorie su 19 gare ed un totale di 703 punti. In pra-

tica, questi dati dimostrano come nelle prime due stagioni ibride il vantaggio sugli avversari fosse incolumabile, e che il "vantaggio competitivo" rappresentato dalla Power Unit, non fosse stato scalfito, se non a livello superficiale.

In sostanza, il team di Brackley aveva potuto affrontare la seconda stagione, senza preoccuparsi della concorrenza, ciononostante migliorando il proprio pacchetto tecnico, riuscendo a mantenere inalterato il gap degli avversari. Il 2016, rappresenta però, il punto più alto di competitività della Mercedes. Alla terza stagione, i rivali (leggi Ferrari e Red Bull), nonostante i progressi, stentano ad imporsi, e su 21 gare, le vetture di Hamilton e Ro-





sberg ne vincono 19, vale a dire il 90,47%, un dato "mostre", che si riflette sul punteggio finale di 765 punti. Questa striscia, praticamente ininterrotta di successi, e altrettanto costante dominio in qualifica, dopo tre anni, faceva supporre che ci si sarebbe trovati anche negli anni seguenti in una condizione di assoluta prevedibilità dei risultati. Nella stagione 2017, debuttano le monoposto larghe, anche nei pneumatici, con l'intento palese di cercare un rimiscolamento delle carte altrimenti impossibile nella situazione di status quo tecnico vissuta nel triennio precedente. Lo scopo, potremmo dire sia stato raggiunto, ma è importante sottolineare, non solo grazie alle nuove norme aerodinamiche, dimensio-

ETERNO CONFRONTO MERCEDES FERRARI

Sotto, Vettel e Hamilton in azione, a simboleggiare l'eterna lotta tra Ferrari e Mercedes che ancora una volta ha visto prevalere quest'ultima, sia nel mondiale Piloti che in quello Costruttori

LA PRESSE



nali e alle nuove gomme. Nel 2017, infatti, Mercedes conquista 12 vittorie su 20 Gp pari al 60%, e 668 punti totali. La differenza con l'anno precedente è evidente, con una diminuzione dei successi pari al 30%. La Ferrari, infatti, conquista cinque vittorie con Vettel, tre la Red Bull. La Scuderia, nella prima parte della stagione si era infatti imposta mettendo in evidenza un progresso complessivo della vettura, la Sf70H, inaspettato, e soprattutto le performance della power unit, nelle prime due evoluzioni, erano riuscite a rivaleggiare con i propulsori costruiti a Brixworth. Su queste basi, si inizia a notare come il gap prestazionale a favore delle Mercedes, non solo si fosse ridotto, ma la sua composizione iniziava a non vedere più la power unit come elemento trainante. Quest'anno, la conferma. La Mercedes, non può contare più su prestazioni eccezionali del suo propulsore, e soprattutto la Ferrari schiera la Sf71H, profonda evoluzione della monoposto precedente, con un passo più lungo di nove centimetri. È spinta dalla power unit 062 Evo, che ha risolto brillantemente i problemi di affidabilità dell'unità precedente, e soprattutto mostra un progresso incredibile, (agli occhi dei rivali) nella gestione del recupero e rilascio di energia. In questa stagione, ad oggi, Mercedes ha totalizzato 10 vittorie, assicurandosi entrambi i titoli in palio con una percentuale di successi/Gp del 50%, 620 punti totali. Il team di Toto Wolff, ha di fatto perso per strada un ulteriore 10%.

La Ferrari, dominante nella prima parte della stagione (in termini di punteggio sino all'errore di Vettel ad Hockenheim) non è stata in grado di capitalizzare il vantaggio tecnico di cui ha disposto all'inizio, e in parallelo, la Mercedes ha colto ogni opportunità non sfruttata dai rivali. L'esito noto, non deve però prevalere nel giudizio sulla competitività e sugli elementi che hanno pesato nel bilancio prestazionale. È fin troppo evidente, che nessuno dei due team abbia potuto risparmiarsi, ovvero mantenere un margine di controllo, né a livello di prestazioni, nondimeno di sviluppi complessivi delle monoposto e di sfruttamento delle power unit. Mercedes, come Ferrari, ha fatto debuttare la sua ultima specifica in Belgio. Da quella gara in poi, non si è avuta l'impressione che le W09 disponessero ancora del famigerato bottone magico, degli anni precedenti. Mercedes ha vinto, con merito, mettendo sul campo, anche quelle risorse extra, necessarie per migliorare la gestione dei pneumatici, nella fase cruciale del campionato. La Ferrari, in realtà, disponeva dei mezzi, delle prestazioni, non solo per lottare sino alla fine (al netto degli errori commessi), ma per poter chiudere il ciclo vittorioso della Mercedes. Non le è riuscito di "mandare in pensione" i rivali, (malgrado il raggiungimento della quota cento) per decisioni strategiche sbagliate, per ripetuti errori di Vettel. Ciononostante, emerge un dato: le power unit di Brixworth non fanno più paura, neppure in chiave futura. L'apparente immutabilità dei risultati sportivi, infatti, mette in ombra un cambiamento che è già avvenuto. Ciò che nel 2019 costituirà il maggiore differenziale prestazionale, quasi certamente sarà altro rispetto al propulsore... lo sfruttamento dei pneumatici. ●

Kubica idea Williams

TRAMONTATO IL RINNOVO DI SIROTKIN E L'ARRIVO DI MARKELOV, IL NOME DI ROBERT TORNA PREPOTENTEMENTE IN BALLO

Un anno fa, di questi tempi, la candidatura di Robert Kubica al fianco di Lance Stroll nel team Williams per la stagione 2018 pareva cosa certa. Finché, ai test post Gran Premio di Abu Dhabi, è emerso con prepotenza il nome di Sergey Sirotkin e alla fine il sedile è andato al giovane russo con Kubica relegato al ruolo di terzo pilota. Ma il polacco non si è mai arreso e nel corso di questa stagione ha lavorato anche al di fuori delle piste per creare le condizioni necessarie a farsi trovare pronto non solo dal punto di vista fisico, ma anche economico, se fossero nate le chance per riprovarci. È così che Kubica è riuscito ad assicurarsi il sostegno della compagnia petrolifera del suo Paese che nel tempo lo ha sempre sostenuto ed ora che Sirotkin pare avere perso il supporto fondamentale di SMP Racing, il programma Junior per giovani russi istituito dall'oligarca Boris Rotenberg, ecco che la Williams ha rivolto il proprio sguardo sull'ex pilota BMW in F1.

SIAMO VICINI ALLA DECISIONE FINALE, NELLA MIA TESTA SO BENE QUELLO CHE VOGLIO FARE

ROBERT KUBICA



Preso George Russell, vicino alla conquista del titolo F2, grazie all'offerta Mercedes, il team inglese perso il ricco budget di Stroll, sperava nella riconferma economica da parte di SMP Racing per Sirotkin, tra l'altro autore di una buona stagione considerando le difficoltà della FW41, ma questa come detto sembra svanita. C'era poi un altro russo, Artem Markelov, il cui padre lo aveva sempre supportato a dovere creando per lui il team Russian Time in F2. Ma il ricco Marke-

lov senior è finito in carcere qualche settimana fa per storie di corruzione ed ecco che Artem, il quale coltivava il sogno di debuttare in F1 (quest'anno si è legato a Renault) ha dovuto abbassare la testa. Kubica si è così trovato nella posizione migliore. Nei test che ha svolto durante l'anno è sempre andato forte, ha sempre fornito le giuste indicazioni tecniche, e nelle riunioni nel corso dei Gran Premi ha sempre regalato valide indicazioni ai piloti ufficiali Sirotkin e Stroll. Kubica dopo un anno di purgatorio come terzo pilota, vissuto con grande professionalità, è ora il primo della lista Williams. Certo, c'era anche Esteban Ocon tra coloro tenuti in grande considerazione, ma ormai la Mercedes pare avere abbandonato l'idea di portare anche il francese, oltre a Russell, in seno al team diretto da Claire Williams, preferendo tenerlo caldo come terzo pilota per la stagione 2019 e come pungolo per Valtteri Bottas.

Kubica stesso ha ammesso a San Paolo che: «Siamo vicini alla decisione finale, la scadenza che mi sono dato è prossima e nella mia testa so bene quello che voglio fare». Di recente il nome di Kubica era stato accostato a quello della Ferrari che lo avrebbe voluto molto volentieri per rimpiazzare Daniil Kvyat, tornato in Toro Rosso, per il lavoro al simulatore. Ma è ovvio che per lui non vi sarebbero stati sbocchi agonistici una volta approdato a Maranello, cosa che invece la Williams è pronta a garantirgli su un piatto d'oro.

«Siamo vicini alla decisione finale, la scadenza che mi sono dato è prossima e nella mia testa so bene quello che voglio fare». Di recente il nome di Kubica era stato accostato a quello della Ferrari che lo avrebbe voluto molto volentieri per rimpiazzare Daniil Kvyat, tornato in Toro Rosso, per il lavoro al simulatore. Ma è ovvio che per lui non vi sarebbero stati sbocchi agonistici una volta approdato a Maranello, cosa che invece la Williams è pronta a garantirgli su un piatto d'oro.

Massimo Costa

LA PRESSE

GIORNI CRUCIALI PER ROBERT

Robert Kubica e colloquio con Lawrence Stroll: sono giorni importanti questi per il pilota polacco che deve decidere sulle diverse ipotesi che si stanno materializzando per il suo futuro



Alonso Indyavolato

FERNANDO AD ABU DHABI SALUTA LA F1. ORA SI CONCENTRA SULLA PROSSIMA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS CON LA MCLAREN



Dopo il debutto di quest'anno a Indy500 Alonso ci riproverà ancora nella prossima stagione

GETTY IMAGES

Non farà tutto il campionato Indycar, e questo lo aveva già fatto capire, ma si esibirà solamente nella 500 Miglia di Indianapolis. Fernando Alonso, prossimo a disputare il suo ultimo Gran Premio di F1 (a meno che non decida di ritornare nel 2020 o oltre) ha già riempito il primo tassello libero per quanto riguarda la sua attività agonistica 2019. Il due volte campione del mondo si appoggerà sempre al marchio McLaren per tentare di raggiungere quello che sembra essere divenuto il suo principale obiettivo: la triple crown. La vittoria nella 24 Ore di Le Mans dello scorso giugno, con la Toyota Hybrid, ha acceso ancora di più la sua voglia di entrare nella storia del motorsport divenendo il primo pilota dell'era moderna a mettere in bacheca le coppe delle vittorie nel GP di Monaco F1 (che lui ha conquistato nel 2006 e 2007), nella 24 Ore di Le Mans (2018) e nella mitica corsa sull'ovale di Indianapolis. Che già nel 2017 lo aveva visto tra i protagonisti assoluti e soltanto un problema al motore Honda nelle battute finali della corsa, mentre era quinto e in piena bagarre per il primo posto, lo aveva costretto alla resa.

Fino alla scorsa settimana poco si sapeva sulle intenzioni di Zak Brown e Alonso, su come avrebbero affrontato la 500 Miglia di fine maggio in quanto non avevano aggiunto altro al semplice annuncio della partecipazione alla gara che dura un mese considerando la serie di test che cominciano i primi giorni del quinto mese in calendario. Nel 2017, Brown si appoggiò al team di Michael Andretti il quale per tutta l'operazione McLaren allestì una Dallara-Honda appositamente per Alonso.



Questa volta non sembra essere possibile questa unione per il presunto veto del motorista giapponese, non propriamente felice di collaborare con il pilota spagnolo e con il marchio McLaren dopo la conclusione anticipata del rapporto in F1 tra mille polemiche e parole ritenute offensive per il prestigio del costruttore, considerando anche i milioni messi sul tavolo.

La scorsa settimana, a sorpresa, la McLaren Racing ha nominato Bob Fernley presidente della sezione Indycar del team di Brown. Fernley arriva dalla Force India, squadra nella quale ha vissuto per oltre un decennio ricoprendo anche il ruolo di team principal. La sua uscita dalla squadra con base a Silverstone è avvenuta col cambio di proprietà, da Vijay Mallya a Lawrence Stroll avvenuto alla vigilia del GP del Belgio dello scorso agosto. Fernley aveva fatto sapere di non gradire l'arrivo del businessman canadese e ha fatto le valigie. Il nuovo ruolo che Fernley andrà a ricoprire in seno alla McLaren lascia intendere che Brown non ha intenzione di associarsi a un'altra squadra già esistente per essere al via della 500 Miglia, ma di creare un proprio team, con personale qualificato dipendente direttamente da lui. Una operazione che sicuramente si allargherà alla creazione di una squadra con base in USA per gli anni a venire per iscriversi all'intero campionato Indycar, sogno di Brown che però non ha mai trovato d'accordo gli uomini McLaren. Un dispendio di energie che può togliere la concentrazione da quello che rimane il primo obiettivo della squadra con sede a Woking: la F1.

COLOMBO

Massimo Costa

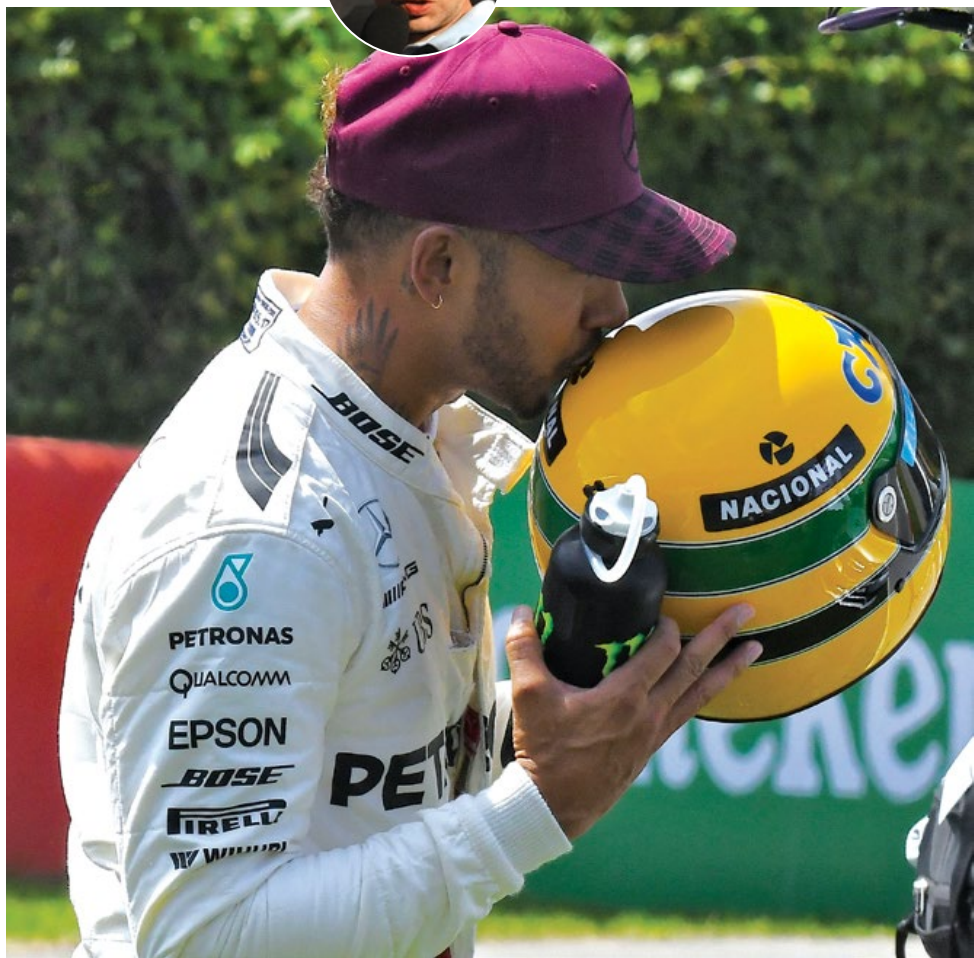


foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

Cuore di lettore

ORMAI IL PIÙ VERO, GRANDE E CALDO PERSONAGGIO DEL MOTORSPORT È L'APPASSIONATO. ECCO COME E PERCHÉ

Mi scrive un lettore di Autosprint, Angelo Polizzotto, raccontando la sua idea di far dipingere una bandiera brasiliana col nome di Senna sulla griglia di partenza del circuito di Imola, in vista del 2019, anno del 25esimo anniversario della scomparsa di Ayrton. Bella pensata, non c'è che dire. Espressa con tanto di lettera al sindaco imolese, smistata all'assessore competente, il quale eccetera eccetera. Ora l'ipotesi dovrà passare necessariamente tutta la trafila burocratico-politica-amministrativa volta a vagliarne l'effettiva fattibilità, prima di conoscere il suo destino. Ma non è questo il punto. Non desidero entrare nel merito tecnico.

Il mio discorso vuole essere un altro. Così, di colpo, senza un vero perché, mi punge vaghezza di prendere spunto da questa cosa per andare a parare altrove, in un posto caldo, vellutato e che fa bene al cuore. Sapete che c'è? Cari ragazzi di ogni età, noi fans del Motorsport siamo gli sport enthusiast più fortunati, empatici e romantici del mondo. Certo, non sarebbe giusto dividere le mille discipline sportive in serie A, B e C, arrogandoci il diritto d'appartenere alla prima lega, alla vip hospitality e tutti gli altri dietro e pedalare. No, non è mica questo, che ho in testa. Desidero comunicare una

sensazione che non vuole misconoscere, snobbare o beffare i sentimenti degli altri, ma solo rilevare che i nostri son speciali & preziosi assai. Perché il Motorsport resta, tra gli sport estremi, quello che possiede radici più forti, popolari, orizzontali, penetranti e antiche, con una storia grandiosa e eroi - aggiungo purtroppo, ma per fortuna, ben più prima d'oggi - molte, moltissime volte coraggiosi, sacrificati, immolati e rimpianti.

Sì, facciamocene una ragione, nel bene e nel male. La geopolitica sentimentale di un appassionato di Motorsport, di un patito di Goodwood, Minardi Days o Festival imolesi segue rituali, liturgie e epifanie ben diverse da quelle dell'appassionato di baseball, di calcio, freccette, badminton o curling. Da noi, piaccia o meno, giocando, sudando e correndo si rischia la pelle, mica bruscolini. A tasso di rischio esponenzialmente decrescente in proporzione all'era più presa in considerazione, ma pur sempre all'interno di un contesto che vede il pilota di due, tre, quattro o sei tyrelliane ruote, correre e cimentarsi puntando tutto sul tavolo da gioco, riconoscendo e controfirmando il concetto greco classico di agon, il carattere agonistico e antagonista della vita.

Con una concezione particolare dell'esistenza e pure, di conseguenza, del Rischio e, toccando tonnellate di ferro, della Nera Signora, di madama e sorella nostra, la Morte.

Il profondo appassionato, il malato di Motorsport vive la sua passione a trecentosessanta gradi, andando a spasso nel tempo appena può a bordo d'una personale De Lorean con la quale fende epoche e civiltà agonistico-tecnologiche.

Il race fan - e in particolare il Serial Reader di Autosprint -, esprime l'eroico afflato facendo avanti e indietro appena può con l'aldilà, che per lui ha un accesso a porta girevole, garantendo andate e ritorni dolcissimi, agevoli e struggenti.

Il race fan vanta un rapporto intellettualmente e filosoficamente equilibrato col concetto di vita e allo stesso tempo con la caducità della stessa e anche con l'importanza del lutto elaborato e trasformato serenamente in ricordo forte, stabile, che non s'abbandona mai, ma sempre s'onora. Creando piccole eternità pret a porter che ci migliorano la vita prolungando quella di tanti nostri amati campioni rimpianti.

Gilles, Ayrton e il Sic come emblemi d'una cultura di chi non scorda e ravviva mille altri esempi belli che non si dimenticano, a prescindere dal perfino dal blasone, dal motivo della scomparsa o da quello della lieve e carezvole permanenza nella nostra memoria, che non si vuole arrendere e sol per questo vince quei sofferti addii, così trasformati in spontanei arivederci.

Da Daijro Kato a Guido Daccò, passando per Bob Wollek, Joey Dunlop e Michele Alboreto, il concetto resta intatto, il culto sincero, il motivo profondo.

Il Salut Gilles sulla linea di partenza di Montreal vale quale segnale meraviglioso d'una cultura racing che non mai passa completamente ad altro, che non piange più, ma neanche cancella. A volte è triste, tanto. Ma che bello, il nostro mondo...

Vedo ovunque una civiltà onnivora in un clima incessantemente piovoso e serale alla Blade Runner, appeconata e scia-pa che divora un presente ipocalorico facendosi poi mangiare e digerire dal nulla di ciò che ha deglutito in un vicendevole e distruttivo annientamento, il quale tutto trasforma nel nulla acqueo, meccanizzato e insapore. Il Motorsport Boy d'ogni tempo, no. Non è così. Resta parte di un microuniverso che sa fare slalom eleganti, devoti e volteggianti sfiorando i nuclei esistenziali tragici della vita. Vivendo e convivendo con interrogativi revivescenti che danno un senso a affinità antiche mai rinnegate, ponendo domande evocative più

d'una seduta spiritica ma a differenza d'essa per niente tetre o truccate.

Perché Gilles Villeneuve non fu sostenuto come doveva dalla squadra, in quella maledetta primavera 1982? Se non si fosse fatto male nessuno, chi avrebbe vinto il titolo mondiale 1982, tra lui e Pironi? Quanti allora iridati avrebbe incamerato Sena, se a Imola 1994 non si fosse rotto niente sulla Williams? E in una dimensione fantascientificamente parallela, quanti Gp iridati è riuscito a vincere Chris Amon senza sfiga? E Jim Clark con

un pizzico di fortuna in più dove sarebbe mai arrivato? E quante piccole e belle soddisfazioni avrebbe potuto togliersi Riccardo Paletti con quell'Osella? E Ronnie Peterson, senza quel mai dimenticato via di Monza 1978? E Gunnar Nilsson, se fosse stato lasciato in pace dal male?

Con loro mille altri. David Purley per mille motivi tosti, Fabio Danti per le salite, ovvero Attilio Bettega o Henri Toivonen per i rally, nonché Sandro Corsini per la F.Junior. Nomi come segnali metaforici, uno per tutti e tutti per uno, alcuni a rappresentare simbolicamente tanti, tra gli spiriti che restano, accada quel che accada. Jules Bianchi, pure lui, certo.

Novembre è il mese dedicato a chi non c'è più e, i 2 ricorrono i morti. Be', i nostri cor-

rono e ricorrono tutti i giorni, in tracciati intracutanei paralleli a vene e arterie, nei circuiti permanenti comandati dai nostri cuori. Perché gli vogliamo un bene particolare. Un bene dell'anima.

Certo, mica dico di no, il rimpianto per il Grande Torino nel Calcio, per i gol mancati di Gigi Meroni, il nodo in gola per il calvario di Marco Pantani o la sfortuna di Davide Astori meritano egualissimo e totalizzante rispetto. Ma il fatto è che noi del Motorsport, non foss'altro che per maggior frequenza e forzata collateralità effettuale dei drammi alla pericolosità oggettiva del narrato, ormai sappiamo benissimo che tutto non deve ma può succedere. Perché it's racing.

E in una civiltà globale e sciattamente giuliva che ha rimosso il concetto di morte, che surrettivamente quasi non ne parla più, che evita il discorso, che diserta chiese e cimiteri, ma anche e perfino la laica e ineludibile drammaticità delle domande fondanti sui nuclei tragici esistenziali della vita, un mondaccio, dicevo, sempre più informato e sempre meno umanisticamente formato, assai abile ma progressivamente idiota, che non vuole porsi soverchi e ineludibili problemi rendendo consumistica, destrutturante, bulimica e distruttiva la consumazione di qualsiasi evento, notizia, esperienza, ecco, in un Pianeta generalmente, genericamente e mediamente freddo e frigido, il tifoso di Motorsport rappresenta ancora uno non infettabile, un vaccinato, un diverso, un immune, uno che ha l'anima nella quale s'agita ancora qualcosa che ha tanto a che fare con la pura, semplice e preziosa umanità.

Voler dipingere una bandierina brasiliana su un pezzo d'asfalto, in fondo è solo un pretesto. Ma è un piccolo, paradigmatico, nobilitante e commovente gesto - che riesca o meno -, dietro il quale opera, vive, pulsa una Civitas Meravigliosa, tanto e tutta nostra.

Per questo, invece che dire grazie a chi anche stavolta ha pagato il prezzo stampigliato in copertina, stavolta vado oltre e mando un abbraccio forte a te, lettore senza nome, che sei arrivato fino a questa riga, Dear Serial Reader di Autosprint, semplicemente perché sei e sei fatto così. ●



IL MALATO DI MOTORSPORT SA FARE AVANTI E INDIETRO CON L'ALDILÀ CHE PER LUI HA UN ACCESSO A PORTA GIREVOLE



**PASSIONE
COMMOVENTE**
Ayrton, Gilles e tanti altri: simboli caldi di una passione che s'aggrappa perfino all'asfalto di Montreal, a destra. Un caldo sentimento vivo anche in miti quali Hamilton, in alto a destra, eterno race fan di Senna



Formula 2

sfida finale

DOPO 11 ROUND AD ABU DHABI SI CHIUDE LA STAGIONE 2018 DELLA CATEGORIA CHE OFFRE DIVERSI SPUNTI DI RIFLESSIONE

di **Alessandro Gargantini**

Èarrivato il tempo di tirare le somme in F2 che, dopo 11 round, presenta valori ben definiti. Dopo una prima parte di stagione nella quale il pupillo di Trevor Carlin, Lando Norris aveva fatto la differenza e acquisito un buon margine, gara dopo gara sono emerse le qualità di George Russell e Alex Albon. I due hanno sempre maggiormente rubato la scena al teenager di Bristol, al punto che ad una corsa dalla fine del campionato la lotta per il titolo è ormai un discorso ristretto tra il nuovo pilota della Williams e il driver thailandese di Londra. Quanto a Norris, possiamo dire che l'annuncio del passaggio in McLaren al posto di Fernando Alonso nella mondiale 2019 non gli abbia portato particolarmente fortuna. Nel fine settimana di Sochi il driver britannico non è riuscito a conquistare nemmeno un punto e ha così perso ogni chance di rimanere in lotta per l'assegnazione del titolo nella finale di Abu Dhabi che si disputerà il prossimo fine settimana.

Norris in calando dopo un esordio shock

Si tratta certamente di una grossissima delusione per il campione europeo della terza serie, che aveva iniziato la stagione portando l'etichetta del fenomeno sulle spalle ed era visto dalla stampa inglese e da numerosi addetti ai lavori come l'erede naturale di Charles Leclerc. In realtà, il pronostico non poteva rivelarsi più sbagliato. Mentre il monegasco nello scorso campionato si è espresso con costanza su livelli assoluti fregiandosi del titolo già nel penultimo appuntamento stagionale di Jerez, la stella di Norris dopo un buon inizio si è progressivamente spenta. Per i più maligni è fin troppo facile sostenere che il diciottenne inglese abbia iniziato la stagione sulla scia di una lunghissima serie di test, che l'ha messo in condizioni tecniche di vantaggio rispetto ai rivali nelle prime uscite e gli ha consentito di stracciare tutti nella prima corsa di Sakhir quando, dopo aver conquistato la pole da rookie, si è aggiudicato la Feature Race e ha siglato anche il giro più veloce.

Trentun punti dopo la prima corsa apparivano un biglietto da visita davvero impressionante. Purtroppo per il pilota di Zak Brown, il successo colto sul tracciato ubicato alle porte della Capitale Manama è rimasto l'unico e la sua costanza nell'andare a punti si è rivelata un'arma assai sterile nei confronti dei due rivali: George Russell ha collezionato ben sei vittorie, mentre Alex Albon si è fermato a quattro. La categoria arriva così all'epilogo stagionale con

ben trentasette lunghezze che separano il capo-classifica Russell dall'alfiere di Jean-Paulriot.

I francesi dopo il dominio Prema

Dopo due campionati consecutivi nei quali il Team Prema aveva dettato legge, in questa stagione si sono risollevate le storiche scuderie francesi Art Grand Prix e DAMS, forti di un buon line-up. La squadra vicentina diretta da René Rosin ha trovato in Nyck de Vries una prima guida estremamente veloce, ma un po' discontinuo e non esente da errori. Il piccolo pilota dei Paesi Bassi è stato semplicemente sbalorditivo a Spa e Budapest, dove ha colto due successi che gli consentono di insidiare a Lando Norris la terza posizione nella classifica di campionato, con soltanto tredici lunghezze da colmare.

Si rafforza il legame con la F.1

I valori espressi da questa stagione sono senza dubbio convincenti. Tuttavia, i piloti in lotta per il titolo non sono riusciti a impressionare, a lasciare il segno quanto le migliori espressioni del recente passato.



CLASSIFICA PILOTI

1.	Russell	248
2.	Albon	211
3.	Norris	197
4.	de Vries	184
5.	Markelov	166
6.	Sette Câmara	164
7.	Fuoco	120
8.	Ghiotto	94

CLASSIFICA SQUADRE

1.	Carlin	361
2.	Art Gp	310
3.	Dams	302
4.	Prema	213
5.	Russian Time	212
6.	Charouz	182
7.	Campos	101
8.	MP	61



Gasly, Leclerc o lo stesso Giovinazzi avevano espresso picchi qualitativi che vanno al di sopra nuove leve. Il fatto che sia Norris che Russell abbiamo già un contratto in mano per la prossima stagione nel mondiale è certamente molto positivo per la categoria, che si pone sempre più come validissimo e insostituibile crocevia per raggiungere la Formula Uno. Si è parlato di chance reali in ottica Toro Rosso anche per Alex Albon, sul quale Helmut Marko è pronto a scommettere. Alle spalle dei "magnifici quattro" emergono i nomi di Sergio Sette Camara e

l'esperto Artem Markelov, in lotta per conquistare un posto nella top-five di fine stagione. Il sudamericano ex Red Bull proprio nei giorni scorsi è entrato a far parte del programma Junior McLaren, mentre il moscovita è da tempo legato al team Renault Sport F1. Tutto ciò, a conferma di quanto si stia realmente stringendo il legame con la massima serie.

Fuoco e Ghiotto fuori dalla top-five

Per quel che invece concerne i colori italiani, Antonio Fuoco e Luca Ghiotto hanno messo sul piatto della bilancia la loro esperienza e velocità per ritagliarsi un posto tra i primi otto della categoria. Il driver di Cosenza, che porta i colori della FDA, ha portato al debutto il team Charouz Racing System, consentendo alla scuderia ceca di cogliere il primo successo nella serie sulle strade del Principato di Montecarlo. Il pilota di Cariati in alcune circostanze è stato

rallentato da problemi di performance del suo propulsore, mentre altre volte ha pagato dazio al noviziato del suo team, che è cresciuto gara dopo gara e che per la prossima stagione ha siglato un accordo di collaborazione con il team Alfa Romeo Sauber F1. Passando a Luca Ghiotto, il sempre convincente pilota veneto occupa attualmente l'ottava posizione in campionato, con soltanto tre lunghezze di vantaggio sul rientrante Nicholas Latifi. Sul bilancio del pilota di Adrian Campos pesano ben dieci corse senza punti, mentre risalta la piazza d'onore nella Sprint Race di Budapest. Ghiotto ha spesso sofferto problemi di assetto e degrado, pur commettendo anche alcuni errori. In tema squadre, la Prema Racing è riuscita a conquistare un ottimo secondo posto nella Feature Race di Montecarlo con l'indonesiano Sean Gelael, che dallo scorso maggio non ha più conquistato punti e occupa la quindicesima posizione in graduatoria. Quanto a Nyck de Vries, sarebbe stato lecito attendersi maggior continuità e qualche errore di meno nei momenti decisivi, anche in prova. Il Team Trident si è presentato al via della stagione con Arjun Maini e Santino Ferrucci, sostituito da Alessio Lorandi a campionato in corso. Il pilota di Bangalore nella seconda parte della stagione non è riuscito a confermare i buoni progressi fatti a inizio stagione, mentre il rookie di Salò ha fatto qualche errore d'inesperienza, riuscendo comunque a conquistare sei punti in quattro partecipazioni. ●



L'ULTIMA FATICA STAGIONALE

Ultimo atto della F2 2018 ad Abu Dhabi anche per gli italiani Fuoco, a lato e Ghiotto, sotto. Nell'altra pagina Russell e Albon e in alto in azione Norris





Zanardi alla riscoperta dell'America

A VENTI ANNI DALLA FINE DEL SUO CICLO NELLA CART, ALEX PREPARA LA 24 ORE DI DAYTONA 2019 E TORNA INDIETRO A NARRARE LA SUA EPOPEA LEGGENDARIA A STELLE & STRISCE



di **Mario Donnini**

Prepara Daytona 2019, Alessandro Zanardi. Girando per tre giorni a Miramas, nel sud della Francia, con una Bmw M8 Gte dotata dei comandi speciali che gli consentiranno di prendere parte alla classica 24 Ore, in programma nei giorni del 26-27 gennaio. La nuova grande sfida targata Stars and Stripes inizia la fase di rullaggio a venti anni esatti dalla fine del suo ciclo d'oro americano, il periodo 1996-1997-1998: tre stagioni, 56 gare, due titoli Cart vinti e 15 vittorie. In pratica la sequenza più gloriosa di un italiano in monoposto dai tempi dei due titoli F.1 di Alberto Ascari, targati 1952-1953. In parole più sintetiche, zona leggenda allo stato puro. Non solo per la quantità di trionfi, ma, soprattutto, per la qualità di quanto mostrato in pista, ottenuto e guadagnato, all'interno di una delle epopee dai tratti narrativamente più avvincenti e cinematografici dell'intera storia del Motorsport. Certo, con sviluppi successivi non entusiasmati in F.1, nel 1999, e un esito drammatico nel ritorno in Cart, nel 2001, col crash del Lausitzring, preludio tuttavia a una nuova, entusiasmante e multiforma vicenda esistenziale che s'è trasformata in un immenso inno alla vita. Di cui Alex è l'amato corieo e allo stesso tempo protagonista volitivo, profondo, coraggioso e mai scontato.

- Venti anni fa esatti salutavi il tuo team owner Ganassi e adesso ti prepari a tornare a gareggiare negli Usa. Dalla velocità pura all'Endurance. Non potevamo non festeggiare questo giubileo che



SUTTON-IMAGES.COM

DAI TEMPI DI CICCIO ASCARI SU FERRARI MAI SI ERA VISTO UN ITALIANO VINCERE E FARE STORIA A BORDO DI UNA MONOPOSTO COME ALESSANDRO ZANARDI NELLA CART DI FINE MILLENNIO. SÌ, DA CASTELMAGGIORE AL DAVID LETTERMAN SHOW, IL PASSO PUÒ ESSERE BREVE... E ORA, A 20 ANNI DALLA FINE DI QUEL CICLO, ZANNA PREPARA L'AVVENTURA CON LA BMW M8 GTE IN CHIAVE DAYTONA 2019

IL MIO RAPPORTO
CON GANASSI
NASCE DA
UNA GRANDE
CONCATENAZIONE
DI EVENTI

ALESSANDRO ZANARDI

”



**DALLA REYNARD
ALLA BMW M8**

Alex, a sinistra, a Laguna Seca '97 con la Reynard di Ganassi e, in alto, nei test a Miramas al volante della Bmw, Casa per la quale correrà la 24 Ore di Daytona 2019

SUTTON-IMAGES.COM



contiene sia nostalgia che futuro d'alto livello.

«Comincio parlando del futuro. I test dal 5 al 7 novembre a Miramas sono andati molto bene, malgrado il tempo non proprio clemente. I comandi già sperimentati nel Dtm rispondono perfettamente e ora si tratta solo di perfezionare la messa a punto, ma per quanto mi riguarda siamo sulla strada giusta. I primi due giorni mi sono concentrato sulla macchina, il terzo ho fatto test di software ed è andato tutto bene, nei circa 700 chilometri complessivamente percorsi. Con me c'era l'altro pilota ufficiale Bmw, Jesse Krohn».

- La tua road map?

«Per il programma Daytona il piano è di tre test. Il primo l'ho ultimato, il secondo avrà luogo sulla pista della Florida a metà dicembre e il terzo, collettivo, a inizio gennaio. Sarà il provino ufficiale vero e proprio».

- Motivato?

«Altroché, tantissimo. Adesso che non gareggio a tempo pieno, ma con programmi spot, percepisco ancor più il mio impegno nell'abitacolo come un privilegio. E tutto ciò è bellissimo».

- Ormai sei un circo a tre piste. Auto, Handbike e triathlon.

«Le auto ci sono sempre state e ci saranno, perché sono la mia vita. L'impegno in Handbike è stata una grande scoperta, con una fase d'innamoramento che m'ha portato a diventare anche uno sperimentatore e un innovatore tecnico della categoria».

- Spiega il concetto.

«Be', all'inizio ho visto quello che facevano gli altri e ho copiato lo stato dell'arte. In fondo mio padre mi diceva: "Chi copia piglia 5, ma è comunque un buon punto di partenza". Poi son cresciuto, ho dato il mio contributo anche nello studio e nell'evoluzione del mezzo, per quanto riguarda la posizione in bici e l'ergonomia di spinta. Mi sono tolto le mie soddisfazioni. Oggi l'avventura paraciclistica è meno gioco e più impegno, ho perso il piacere della meraviglia, ma vado avanti».

- Di fronte c'è l'Olimpiade di Tokyo 2020. Parteciperai?

«Sì, ci sarò. Questo è sicuro. In fondo, anche se avrò 54 anni, sono ancora vicino al mio meglio, quanto a prestazioni e posso comunque ambire non dico a vincere l'oro, ma a un'altra medaglia certo che sì. Ci credo. E sarà quello il mio target».

- E quanto al triathlon da Iron Man?

«Be', ho entusiasmo, per me rappresenta quello che era all'inizio l'avventura paraciclistica. L'anno scorso a Barcellona sono finito sotto le nove ore e nella disciplina essere un "subniner" equivale a una patente di valore importante, così quando nella competizione di Cervia sono riuscito a scendere di parecchio sotto il fatidico limite, la gioia è stata immensa. In pratica sono al top mondiale in una com-

DI SICURO SARÒ
IN HANDBIKE
A TOKYO 2020,
NON PER VINCERE
MA PER PUNTARE
A UNA MEDAGLIA

ALESSANDRO ZANARDI



petizione per disabili disputata rigorosamente secondo i dettami di una gara ufficiale Iron Man. Ne sono felicissimo e non finirà certo qui».

- Fisicamente parlando, magari sarà un paradosso, eppure sei più in forma adesso di venti anni fa. «Per certi versi hai ragione. Anche se quando correvo in monoposto ero perfettamente a posto per ciò che dovevo fare».

- Torniamo al discorso Bmw, con la tua prodezza a Misano nel Dtm da guest star, con un quinto posto stupefacente in frazione due, nel cuore dell'estate. «Posso dire che in quest'occasione sono stato fortunato, ma è anche vero che a volte la fortuna sta



mato il team dicendo che non avrei effettuato la fermata preventivata, preferendo restare fuori con gomme da bagnato».

- Solita, vecchia storia: tra un computer e la realtà, guardi la realtà e segui quest'ultima. È una rara forma d'intelligenza, al giorno d'oggi.

«Be', sai, un computer si limita a rispondere a delle domande, mentre gli uomini sono in grado di farle. Per questo, ponendomi problemi in modo corretto e fidandomi più di me stesso che non dei protocolli di saggezza degli elaboratori, alla fine non ho sbagliato, traendone addirittura vantaggio. E gettando le basi per finire, tra la sorpresa di tutti, in top five. Però, se devo essere sincero, la mia grande goduria nel weekend di Misano è stata un'altra».

- Prego.

«Mi riferisco alle prove libere della domenica, quando con meteo regolare e pista asciutta sono finito quinto assoluto, più veloce tra i piloti Bmw, quindi in condizioni perfettamente normali: un exploit di pura prestazione. Queste son le soddisfazioni che contano e che restano».

- A proposito di cose che nessuno mai cancellerà, torniamo con la mente a vent'anni fa, quando finiva la tua epopea Usa con Ganassi.

«E allora cominciamo quella storia dall'inizio, dal 1995, quando a tutti gli effetti io sono un pilota finito. Reduce da situazioni negative, dopo la mia stagione 1993 (e mezza 1994) in F.1 con la Lotus, tra alti e bassi. E anche alcuni errori sciocchi, di quelli che ti fanno venire il braccino. Lo stato psicologico vulnerabile, a quel punto perché vorresti risalire la china, cancellare i

**POCHI CONOSCONO
LA STORIA DEL MIO
DEBUTTO
NELLA SERIE CART.
È QUALCOSA
DI INCREDIBILE...**

ALESSANDRO ZANARDI

”

dubbi su di te, invece finisci per fare altre scelte sbagliate. Ecco, io con la Lotus avevo perso alcune occasioni e poi la macchina aveva visto diminuire la sua competitività, fino al giorno del mio terribile crash di Spa, in prova a Eau Rouge. Game over. Bisogna proprio ricominciare da zero, a metà Anni '90. In avanscoperta. Partendo da mia moglie Daniela che mi vuole bene, due biglietti per un viaggio a Laguna Seca, ultima gara stagionale della Cart, la F.Indy d'allora, un amico alla Reynard, Rick Gorne e un pizzico di ottimistica speranza. Sembra un viaggio inutile. In banca ho giusto 4.5 milioni di lire, 2300 euro d'adesso, ma vado avanti, provo ad andare a vedere, non si sa mai. E, in effetti, in quel weekend attorno a me capita di tutto».

- La gara la vince Gil De Ferran con la Reynard-Mercedes del team Hall/Vds.

«Ma la cosa che mi cambia la vita succede di nascosto a tutto e tutti, quando dopo una sessione di libere Bryan Herta risponde male al suo team owner Chip Ganassi e questi gli dice furibondo: "Che tu vada piano posso anche accettarlo, ma che tu sia maleducato con me, no. Fuori! Sei licenziato". Colpo di scena. Si libera per il futuro una macchina di quel-



te crearla. In ogni caso, è stato un weekend bellissimo, nel quale sono stato accolto stupendamente dalla grande famiglia del Dtm. Tutti mi hanno sorriso e hanno avuto parole d'elogio per me. Poi si è cominciato a far sul serio e ho dato tutto me stesso, anche se, come comprensibile, non è stato mica per niente facile. Ho fatto quel che potevo in prova e in gara uno, poi il riscatto è arrivato nella seconda corsa, anche grazie alle alchimie tattiche. Col meteo a condizioni miste, confesso che mi hanno aiutato anche i capelli bianchi che ho in testa, perché a un certo punto in gara ho guardato un lampione, ho notato che ancora pioveva, così via radio ho chia-

**UN MODELLO
DI SPORT E DI VITA**
Sopra, Alex nel 2001 a Motegi, anno in cui ebbe il terribile incidente al Lausitzing, mentre correva col team di Morris Nunn. Nell'altra pagina, a sinistra è in veste di asso in Handbike e, in alto, nella foto grande, eccolo a Cleveland 1998, nella Cart



le buone, almeno in teoria. Ganassi approccia il mio amico Rick Gorne e gli dice: "Dai, trovami un altro De Ferran, ti va?" e Rick risponde: "Ne ho uno pure migliore, di De Ferran: Alessandro Zanardi. Ti ricordi? Te l'ho già presentato a Loudon". Chip non è che si ricordi granché, ma pazienza. Morale della favola, Rick Gorne mi cerca trafelato e quando, infine, mi trova, dice concitato: "Ti ho combinato un incontro al volo con Ganassi, devi assolutamente venire, è fondamentale". Vado e cominciamo a conoscerci. Chip mi studia ponendomi domande trabocchetto e quiz piuttosto surreali, ai quali rispondo in maniera spiritosa e sorridente, tanto che tra noi nasce un feeling, una chimica. Lui ride, sembra divertirsi, mi prende con buonumore. Buon segno. Ma nel nostro sport contano i fatti, mica solo le atmosfere e ci si dà appuntamento per metà ottobre 1995 a Homestead, ossia presso Miami, in Florida, per il grande provino. Nei giorni 15-16 ottobre il team Ganassi prova sull'ovale, mentre il 18 gira sullo stradale e lì sarà il mio turno, insieme a un pilota statunitense che svolge l'esame insieme a me, Jeff Krosnoff».

- Una specie di shootout, quindi.

«Sì, e considera che nel team Tom Anderson rivolgeva Herta, Mike Hall tifava Krosnoff, lo sponsor Target spingeva per avere un americano e la Honda non era molto favorevole a me. In più il guru tecnico Mo Nunn voleva l'argentino Norberto Fontana e mi vedeva come fumo negli occhi, perché da

sempre non ha mai creduto negli italiani. Non mi filava proprio, all'inizio, neanche mezza parola, come se fossi trasparente. Niente male, come punto di partenza, no? E pensa che io, fin dall'alba della mia carriera, da quanto ho sempre guidato pulito, ero stato soprannominato dai miei amici "Il Parigino", quindi pensa quanto quella valutazione pregiudiziale poteva essere lontana dal mio modo di essere... Va bene, il gioco si fa duro e bisogna ballare».

- Giri solo sullo stradale, vero?

- Giri solo sullo stradale, vero?

«Sì. E Nunn mi sta aspettando al varco, perché m'attende assieme a Ganassi all'esterno di una curva, dicendo: "Vedrai, l'italiano: arriverà con la macchina di traverso e il motore fuori giri, alle stelle, già emotivamente in disordine, perché è tipico di come di solito fanno loro". Okay. Pronti, via, passo e filo che è una meraviglia. Chip guarda Mo e gli fa: "Toh, non vedo fumo dalle gomme". Nunn tace e si fa ancora più attento. Cambia l'alchimia. Sto recuperando punti, nel suo personalissimo cartellino. Intanto, a pista sporca, il miglior tempo lo ha Jimmy Vasser: 1'19"6, ma io in pochi giri piazzo un bel 1'18 basso. Il tracciato si gomma, migliora ma con gente come Fittipaldi, Tracy e Andretti che sfrecciano risulta costantemente il più veloce e in modo sciolto, mai impiccato».

- E poi?



LAGUNA SECA TERRA DI BATTAGLIE

Sopra, Alex va nella sabbia, mentre lotta con Herta a Laguna Seca 1997, un anno dopo il suo sorpasso capolavoro. Sotto, Zanna 2° a Laguna Seca 1998, con lo stesso Herta stavolta vincitore e Kanaan, 3°.

«Mi fermo, faccio un ragionamento sulla geometria della sospensione anteriore, chiedo una modifica e Mo Nunn mi ascolta, poi guarda il capomeccanico e dice: "Facciamola". Wow, torno in pista e piazzo un crono di 1'17" basso, mentre tutti stanno sul 1'18"».

- Com'erano in pit-lane le facce di Ganassi, Nunn e degli altri del team?

«Sbalorditi, mi guardavano come se fossi la reincarnazione di Ayrton Senna, con rispetto parlando. Li avevo meravigliati e mezzi conquistati, ma ancora era presto. Perché stava per scendere in pista il mio competitor Jeff Krosnoff. Non piove, è pomeriggio inoltrato, la pista ora è in condizioni ideali





foto grafie SUTTON-IMAGES.COM

- E il minaccioso Morris Nunn?

«Sorridente, mi fa: "Ehi, ma sei sicuro che tra i tuoi avi non hai neanche un parente di sangue inglese?". Pensa te! Era il suo modo per dirmi che gli sto piacendo tantissimo».

- Ganassi t'ingaggia subito?

«Macché, me lo fa sospirare quanto mai. Tanto che avevo in programma anche un altro provino col team di Cal Wells, che utilizzava motori Toyota, perché non si sa mai. Avevo fatto solo una gran bella figura, ma di certezze per il futuro, nessuna».

- Quindi?

«Quindi la notte del 22 ottobre si decide tutto. Sono alla vigilia del mio test col team Wells, Ganassi mi telefona in albergo e continua a chiedermi referenze da Briatore, Todt

e chissà chi, perché ancora non è convinto. "Guarda che devi decidermi - gli dico io - o credi in me o non ci credi, più di questo io non posso fare. E se non pensi che sia io il tuo uomo, prendine un altro, perché se non partiamo male e al primo errore ti penti. Di certo io sono in pace con me stesso". Lui mi fa gli auguri perché a mezzanotte del 23 ottobre è il mio compleanno e quindi clic, buonanotte. Boh, forse è finita qui. Risquilla il telefono. È di nuovo Chip Ganassi: "Alessandro, devi prendere il primo fottuto aereo di domattina, perché qui c'è un contratto che attende solo d'essere firmato". Clic. Di aereo invece prendo il secondo, perché il primo lo perdo per andare a scusarmi col team Wells, perché a questo punto non ha più senso che provi anche per loro. La mia carriera proseguirà, ripartirà con Ganassi dalla prima gara del campionato Cart 1996, a Homestead. Tutto cambia per il team, che dal motore Ford passa al motore Honda e dalle gomme GoodYear alle Firestone. Eppure in quel momento è quella la macchina dotata della combinazione migliore».

- Con che tipo di contratto parti?

«Firmo un triennale, anche se dalla mia parte ho la certezza di correre solo per un anno, mentre Chip ha la possibilità di esercitare dopo la prima stagione l'opzione sulle altre due».

**CON GANASSI
FIRMAI
UN TRIENNALE,
MA IO ERO SICURO
DI CORRERE SOLO
IL PRIMO ANNO...**

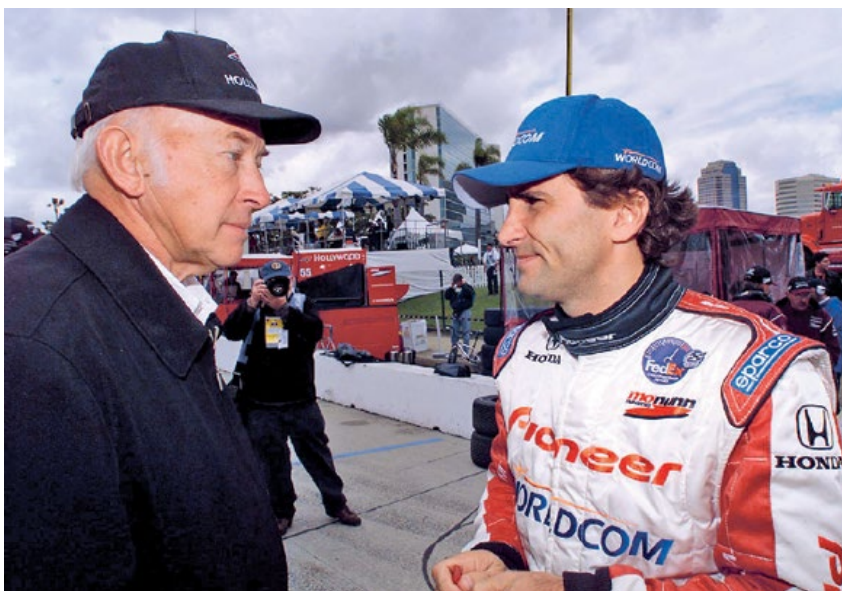
ALESSANDRO ZANARDI

”

e Jeff gira subito con gomme nuove in 1'16"9 ma vedi, al di là del tempo, è incostante, fa una tornata buona e l'altra no, con sbavature e aggressività, non si mostra pulito, costante, martellante. Fatto sta che a un certo punto Ganassi risoluto dice: "Zanardi back in the car". Non è finita, devo tornare in pista, perché alle 18 si chiude. Okay. Stacco un tempo di 1'16"4, quindi tre giri magici: 1'15"7, 1'15"5, 1'15"1, nuovo record ufficioso del tracciato, per la cronaca 4"5 al giro più veloce del pilota ufficiale Jimmy Vasser, peraltro destinato a vincere il titolo Cart 1996. Niente male, direi!!! Alla fine Krosnoff percorre una settantina di giri, io in tutto trentacinque ma i cronometri mi danno ragione».

**RAPPORTO STUPENDO
CON MORRIS NUNN**

Sotto, il tecnico e poi Team Owner Morris Nunn (già boss dell'Ensign F.1 dal 1973 al 1982), qui a Long Beach 2001, stagione in cui Alex torna nella Cart e corre per il team gestito dal suo guru tecnico ai tempi dei due titoli per Chip Ganassi





← **Certo, un accordo, come dire, all'inizio molto sbilanciato.**

«È vero, ma è comprensibile, perché l'incognita sono io, in fondo. Comunque Ganassi si rivela un vero signore, perché dopo pochi mesi, quando verifica che va tutto a meraviglia, mi chiama, dice che eserciterà l'opzione a mio favore, perché mi considera la nuova stella del campionato, e provvede anche a un ottimo ritocco economico del mio stipendio. "Anche se - puntualizza - visto che ti ho scoperto io ti pagherò un po' meno di quello che vali, perché me lo merito". Non fa una piega, così siamo contenti tutti».

- Certo che Ganassi è un tipo a modo suo. Roccoso, difficile, intelligente, volitivo, all'occorrenza aspro e spietato, ma pure buffo e non privo del senso dell'umorismo. Dai, racconta una cosa strana su di lui.

«Alla radio all'inizio pronuncio male il suo nome e lui invece che Chip capisce "cheap", che in inglese vuol dire "di scarso valore", "di basso prezzo". Allora, ogni volta che scandisco a suo parere non bene "Chip" lui in cuffia, anche se siamo in una fase importante di gara, cambia discorso e puntualizza fermissimo: "Ehi, io non sono cheap, sono Chip!"».

- In pista ti riveli grande già alla seconda gara, a Rio 1996.

«Pole position e una corsa tutta all'attacco, anche se la squadra non adotta le strategie migliori e alla fine sono quarto, dopo aver risalito la china dall'ultima posizione. Pazienza, siamo incanalati sulla strada buona. Mentre il mio compagno Vasser prende il largo nel campionato che vincerà, io cresco sempre più e colgo la prima vittoria della mia carriera americana a Portland. Gran giorno. La sera prima irrompo al box e dico di voler cambiare il rollo della sospensione anteriore, ma Morris Nunn mi guarda e sbotta: "Sono le 22 e adesso ce ne andiamo tutti a nanna. Poi domattina dopo le libere ti metto a posto l'assetto come vuoi, Pinapple". Lui mi aveva soprannominato così, cioè "Ananas", ossia testadura, capatosta, in poche parole cocciuto. Il giorno dopo mi presento con l'ananas disegnato sul casco col pennarello e vado a vincere. Da lì il soprannome e il disegno diventano permanenti entrando a far parte di me, portandomi fortuna, da simboli di quella meravigliosa avventura che sto vivendo».

- Vasser s'avvia a vincere il titolo 1996 meritandolo, ma si capisce che tu, dopo una stagione di rodaggio, sei in rampa di lancio, pronto a divenire inarrestabile.

«Comincio a vincere tanto e a convincere tutti. E, sai, fino a quel momento il team Ganassi aveva conquistato poco. Attenzione, la Reynard è ideale e su misura per le mie caratteristiche, la combinazione motore-gomme si rivela perfetta e la mia simbiosi



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

**FORMIDABILE
PURE SUI "CITTADINI"**

Sopra, Alex dietro a Gil De Ferran nella gara di Sufers Paradise 1997, dove giungerà quarto, davanti al brasiliano del team Walker. Sotto, i piloti Cart a Motegi 1997. Da sinistra, De Ferran, Fittipaldi, Tracy, Franchitti, Zanardi, Vasser, Fangio II, Ribeiro, quindi, seduti, Gugelmin, Unser Jr, Hearn, Papis, Moore e Matsushita

col tecnico Nunn spaventosamente efficace. Vivevamo Indy, lui la sera mi chiamava dalla sua abitazione, dall'altra parte del lago e io lo raggiungevo con la moto d'acqua. Si stava insieme, si parlava, s'andava al cinema. Un rapporto fantastico. In ogni caso i miei meriti furono evidenziati anche dal fatto che fin lì Ganassi aveva vinto poco. Se il mio ciclo vincente fosse iniziato con una squadra tradizionalmente al top come la Penske, la gente non si sarebbe stupita e sorpresa allo stesso modo, perché ci sta che il Capitano ti metta in condizione di vincere tanto. In ogni caso, in quel momento e per diverse stagioni il team Ganassi diventa davvero il numero 1 e questo merito, alla squadra e al package, va riconosciuto. Io certo, per parte mia, faccio quel che devo. In fondo non mi sono mai considera-

**LA MIA PRIMA
VITTORIA CART
ARRIVA
A PORTLAND 1996,
NONA GARA
DELLA STAGIONE**

ALESSANDRO ZANARDI



TWIN RING MO





to il migliore del mondo, ma penso d'essere uno capace di vincere e non poco in qualsiasi categoria. A conti fatti credo d'averlo dimostrato».

- A fine 1996 comincia a trafiggerti in pista e non solo l'odio di PJ Jones, che va troppo piano per essere considerato rivale ma è abbastanza coriaceo da causarti problemi e malumori, comportandosi da irriducibile antagonista e anche un tantino da sobillatore.

«Mi butta fuori a Vancouver mentre sono in testa e ancora in lizza matematicamente per vincere il campionato. Si crea nell'aria un clima ostile verso di me, del quale PJ è portabandiera».

- Anche un altro doppiato, Arnd Meier, il tedesco di Indy Project, non scherza mica.

«A sua volta mi fa perdere Rio 1997, rallentandomi

LA GRANDE AMICIZIA CON VASSER E GANASSI

Sopra a sinistra, Vasser e Zanardi si abbracciano sul podio di Laguna Seca 1997, anno del primo titolo Cart di Alex. A destra, il campione italiano con Chip Ganassi, a parlar dei vecchi tempi, a Indianapolis nel 2013

e favorendo Greg Moore che mi brucia con un sorpasso all'esterno della curva 1. Roba alla Zanardi, da brivido. Ma adesso, col senno di poi, sono contento per lo sfortunato Greg. Un caro ragazzo col quale ho lottato tanto, in quei tempi. Fatto sta che Meier - tornando a lui - intervistato nel dopo gara di Rio si dice tutt'altro che pentito d'avermi ostacolato...».

- Ci sono gare simbolo di una predominanza. Per il 1996 c'è Portland, la prima vittoria. Per ciascuno degli altri due anni, che entrambi ti vedono vincere il titolo, indicativamente citerei Cleveland 1997 e Long Beach 1998.

«A Cleveland mi ritrovo dietro, ultimo, a un certo punto, e mi metto a recuperare come un ossesso, tanto che faccio segnare i diciotto giri più veloci della gara, uno dopo

l'altro, e recupero tutte le posizioni, tornando in testa e andando a vincere. Sono inarrestabile, in trance agonistica, di fronte a qualsiasi problema compenso, ci metto del mio. Ricordo che Vasser quel giorno ha guai al quick shift e arriva piuttosto dietro. Quando nel dopogara me lo dicono, sorrido: io ho avuto lo stesso problema dal 3° giro, ma ho

fatto in modo tale da superare la cosa. Dai, sono in stato di grazia. Andiamo a Elkhart Lake, quelli del team mi vogliono far scoprire il circuito che - detto per inciso - è tosto, una sfida da paura, roba da uomini veri, e vorrebbero farmi insegnare le traiettorie da Vasser. Entro in pista nelle libere, penso lui sia davanti a me e sono a forza al primo giro per raggiungerlo, ma non lo trovo, perché in realtà lui si trova appena dietro e me. Così, per quel qui pro quo, senza saperlo mi metto a tirare dandogli tre secondi al giro, improvvisando. Alla fine Jimmy costernato chiama via radio il team e li prega di dirmi che è il caso che io lo aspetti, sennò non riuscirà mai a mostrarmi le traiettorie ideali... Dai, son robe anche un po' comiche, a raccontarle adesso. La verità è che ormai sono in quell'atmosfera magica in cui mi viene tutto facile. Anche cose che a viverle fanno venire i brividi».

- E vai forte pure sugli ovali, tanto che nel 1997

TEGI



IL MIO APPROCCIO
COL TERRIBILE
TRACCIATO
DI ELKHART LAKE
MERITA D'ESSERE
RACCONTATO...

ALESSANDRO ZANARDI





vinci nel superspeedway di Michigan dove l'anno prima la prestigiosa Us 500 t'era sfuggita solo per un guaio tecnico. Peccato che la Indy 500 fosse finita nella serie Irl, perché a reti unificate avresti potuto trionfare di sicuro anche lì. È il destino, evidentemente... Comunque, l'altro momento da leggenda, resta il sorpasso a Bryan Herta a Laguna Seca 1996. Cosa provi a pensare che adesso per una cosa del genere t'avrebbero penalizzato e redarguito?

«Penso che l'atteggiamento e la cultura delle corse in venti anni sono stati oggetto di un comprensibile cambiamento. Nel 1996 quella manovra è ancora regolare e non viene sanzionata. Dallench, ossia l'uomo che doveva prendere decisioni in merito, uno al quale non stavo per niente simpatico, mi dette ragione, perché coi tabulati alla mano dimostrò che la mia digressione non mi aveva fatto guadagnare in termini di tempo sul giro».

- Be' in termini di spazio, sì.

«Certo, ma per lui non era una violazione delle regole di sportività, quella. Avrebbe potuto farlo anche Herta, ecco. Sicuro, adesso non più. Ora vige il rispetto quasi sacro dei track limits e i piloti si comportano e pensano di conseguenza. Io dico solo che in quel momento era la cosa giusta da fare e resto felicissimo d'averla fatta».

- Hai ragione. Punto. Piuttosto, vien da pensare che in ogni momento premiante della tua saga Usa, c'è una sfiga di Herta a far da contraltare. Ti ingaggiano al posto suo, lo svernici a Laguna Seca 1996 e quindi è proprio e ancora Bryan il pilota che resta con un palmo di naso nella tua rimonta da mito di Long Beach 1998. Lui sembra Wil Coyote e tu Beep Beep.

«Cosa vuoi farci, le cose in effetti il destino le ha fatte andare proprio in questo modo, nessuno di noi due d'altronde s'è scelto la sua parte pensando di voler fare favori o torti all'altro. Tuttavia è vero che questa coincidenza è impressionante».

- A un certo punto col Charlie Whiting americano, il chief Steward e ex pilota Usac Wally Dallenbach, per te i rapporti diventano orrendi.

«Mid Ohio 1998. Mi tocco con JJ in rettilineo, vola un pezzo del suo alettone che prende PJ Jones, il quale tocca Michael Andretti, che a sua volta finisce per capottare e danno la colpa a me. Dai, è una concatenazione di eventi assurda, cervellotica, sembra la filastrocca della Fiera dell'Est del cantante Angelo Branduardi. Fatto sta che alla fine mi danno 50mila dollari d'ammenda e finisco in probation. In altre parole Dallenbach, che m'aveva salvato al Cavatappi di Laguna Seca 1996, poi picchia duro a Mid Ohio 1998».

- In quel momento ti senti un po' vittima del protezionismo sportivo Usa?

«Ma scherzi? Mai. Tutto il contrario. Sono qui per

DEVO DIRE CHE DALL'INIZIO ALLA FINE DELLA MIA AVVENTURA USA HERTA IN PRATICA C'È SEMPRE!

ALESSANDRO ZANARDI



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



DA STAR IN BMW PURE A GOODWOOD

Sopra, Alex in veste di quest star a Goodwood 2016, al volante della Bmw Z4 Gt3 e, in alto, nella foto ricordo della reunion avvenuta con il suo ex team boss Chip Ganassi a Indianapolis, il 24 maggio 2013 in posa accanto alla celeberrima Reynard rossa coi due lampi gialli

dire che a un certo punto mi sentivo al di sopra di tutto e tutti, volavo a mezzo metro da terra e qualche rognia, su, è meglio dirlo papale papale, magari quasi inconsapevolmente me la sono anche andata a cercare, quindi mi sta bene tutto. Nessun rimpianto e nessuna recriminazione. Ho un bellissimo rapporto con quel periodo e con tutte le persone che ne sono simbolo. Avevo un bellissimo rapporto anche con Kawamoto della Honda e un altro maggior ente della casa giapponese, Ichihiro Asaka il quale a ogni gara mi dava in prestito un amuleto che secondo lui raffigurava il dio della velocità. Questo amuleto unito a me sapeva propiziare vittorie e grandi imprese. Cioè in poche parole ogni volta costui arrivava, mi prestava il feticcio, io disputavo un weekend alla grande e lui se lo riprendeva. Poi dimmi se non è magia, questa!».

- Sono passati venti anni dalla fine di quell'av-



QUEL RITORNO IN F.1 NEL 1999 SU WILLIAMS

A destra, Zanna a Surfers Paradise 1998, altra gara vinta con la Reynard di Ganassi. Sopra, il pilota italiano al volante della Williams Fw21 a motore Supertec, nel Gp del Canada 1999, all'interno di una stagione in F.1 priva di sprazzi veri e di soddisfazioni. Peccato: il campionissimo di Castelmaggiore dal mondo dei Gp avrebbe meritato molto, molto di più...

ventura fantastica. Alessandro, rimpianti per la tua scelta di interrompere quell'esperienza anzitempo, per tornare in F.1 in chiave 1999 con la Williams?

«Sai, ciascuno di noi ha un ego che prima o poi salta fuori e in quel caso, nel mio caso, decisi di anteporre l'ambizione alla passione, decidendo di tornare in F.1. Ma non ho rimpianti veri. Semmai il solo rimpianto possibile riguarda ciò che segue, ossia mi dispiace di non aver trasformato la scelta di correre per la Williams in F.1 nel 1999 in un'opportunità. In realtà occorre desiderare di far funzionare le cose, a volte basta un semplice clic per sbloccare virtualmente una situazione non facile. A volte si tratta di un risultato, altre volte le logiche rispondono ad altri meccanismi. In realtà per quanto mi riguarda qualche colpa ce l'ho anch'io sul fatto che non ha funzionato il rapporto con la Williams».

- Cosa intendi?

«Evidentemente non ho saputo creare quel clima e quell'armonia che sarebbero stati strumentali per migliorare le cose tra me e il team inglese. Tornassi indietro, sinceramente con la Williams lavorerei in

modo diverso, proverei altre strade, magari essendo da subito più deciso e risoluto. Adottando soluzioni tecniche diverse e cercando d'essere più sostenuto dalla squadra. In ogni caso, sia chiaro, mi hanno trattato bene, ero considerato un top driver che s'era realizzato negli Usa e hanno provato a aiutarmi a ottenere bei risultati anche al mio ritorno in F.1. Sono

**FACCIO TESORO
DEL PASSATO
AL QUALE PENSO
CON NOSTALGIA,
MA GUARDO
ANCHE AVANTI**

ALESSANDRO ZANARDI



stato io a permettere di prendere strade tecniche non ideali, che non pagavano. Quando poi ho detto "Ora basta, adesso si fa in modo diverso", Patrick Head mi ha risposto in modo molto chiaro: "Non vedo come ciò possa risolvere il problema. Perché adesso il problema vero è che mediamente tu prendi mezzo secondo al giro dal tuo compagno di squadra Ralf Schumacher". Fine delle trasmissioni».

- Sai, la voglia del "what if" è troppo grande per non finire il tuo amarcord provando a giocarci su. A volte mi chiedo cosa sarebbe successo se ti fossi fermato in America, firmando, esattamente vent'anni fa, un altro pluriennale per Chip Ganassi.

«Chi lo sa? La vita è così e bisogna accettare la realtà. Le cose si concatenano e col senno di poi ogni interpretazione è possibile. Io so solo che sono stralucido di quello che ho ottenuto nei miei anni d'oro in America e resto contentissimo anche per le persone meravigliose che ho conosciuto ed ho avuto la possibilità di apprezzare. È stata un'esperienza di vita indimenticabile. Non so quanto abbia fatto storia, ma di sicuro ha fatto la mia, di storia. E festeggio il ventennale dalla fine di quel triennio con orgoglio, gratitudine e un po' di commozione. Come sempre, facendo tesoro del passato e guardando avanti». ●

AL TRAGUARDO

- 1 Latvala-Anttila**
Toyota Yaris Wrc
in 2.59'52"0
- 2 Paddon-Marshall**
Hyundai i20 Wrc
a 32"5
- 3 Ostberg-Eriksen**
Citroen C3 Wrc
a 52"2



rallysprint

Seibast

STREPITOSO OGIER CONQUISTA IL SESTO TITOLO IRIDATO DELLA CARRIERA. LATVALA ARTIGLIA LA VITTORIA E REGALA IL QUARTO TITOLO COSTRUTTORI ALLA TOYOTA

di Marco Giordo

COFFS HARBOUR - "Six is the magic number". È proprio così, perché dopo un Rally di Australia che ha regalato emozioni a gogo sino alla tappa finale, Sébastien Ogier e Julien Ingrassia si sono aggiudicati per la sesta volta consecutiva il titolo di campioni del mondo. Un titolo arrivato dopo una gara molto tirata, una gara in cui alla fine i suoi due avversari Neuville e Tanak si sono dovuti fermare, una gara che ha visto il campionissimo francese trionfare grazie ad un quinto posto finale e alla vittoria nella power stage. La sua corsa è stata tatticamente perfetta e da incorniciare, perché gestita con classe ed un incredibile self control. Questo grande successo di Ogier, che contribuisce a farlo diventare sempre più un'icona della specialità, ha fatto co-

si passare quasi in secondo piano il quarto titolo mondiale vinto dalla Toyota e la bella vittoria di Jari-Matti Latvala, la 18ª della sua carriera per il finlandese e la quinta della stagione per la casa giapponese. In Australia si è rivelata decisiva per l'aggiudicazione di entrambi i titoli piloti e marche la speciale di Coramba, la terzultima della tappa finale che resa insidiosa dalla pioggia è costata cara a Thierry Neuville, che li ha staccato la ruota posteriore sinistra della sua Hyundai, decretando il game over per il pilota belga. Poi subito dopo a Sapphire nel penultimo crono, anche Tanak che era secondo ha sbattuto contro un albero e si è dovuto ritirare, suggellando così con una prova di anticipo il titolo già praticamente conquistato da Ogier.

UN DOMINIO CHE DURA DA SEI STAGIONI DI FILA

E fanno sei: continua nel Mondiale Rally il dominio di Sébastien Ogier. Il francese in carriera ha centrato 4 titoli con la Vw Polo e due con la Ford Fiesta. Nella prossima stagione correrà per la Citroen

ien

La foresta di Sherwood

Ma il vero momento chiave dell'intera corsa c'era stato nella prima tappa, il venerdì pomeriggio nel secondo passaggio nella speciale lunga 26 km di Sherwood, quella che ha dato la fisionomia definitiva alla corsa australiana. Nella foresta australiana di Sherwood, dove mancava solo Robin Hood, Neuville prima è infatti arrivato lungo in una chicane e poi ha forato dopo un salto la gomma posteriore sinistra, perdendo la bellezza di 54"4 e retrocedendo così al decimo posto mezzo minuto dietro Ogier che era settimo. È stato quello il momento clou della stagione, quello che ha deciso il titolo piloti a favore del pilota transalpino, che nel frattempo si vedeva coperte le spalle da Evans e Suninen, che eseguendo gli ordini di scuderia avevano rallentato in quella speciale per far passare davanti il loro caposquadra. La prima tappa chiusa a sorpresa in testa dalle due Citroen C3 di Mads Ostberg e Craig Breen davanti a Latvala terzo a 8"7, con Paddon quarto a 12"5 e Tanak quinto a 16"9, ha poi dato la stoccata decisiva anche per l'aggiudicazione del titolo marche. Perché con lo stop di Mikkelsen al mattino nel primo passaggio sempre guarda caso a Sherwood, nel mondiale costruttori le cose si sono messe subito in salita per la Hyundai per poter recuperare il gap sugli scatenati piloti della Toyota. Con Latvala e Lappi davvero bravi a cogliere alla fine i punti decisivi per il titolo in questo rally australiano estremamente equilibrato, tant'è che a metà gara dopo 12 speciali in testa ben quattro piloti erano racchiusi in soli 12"8. E così per la marca giapponese è arrivato agli antipodi sugli sterrati del Nuovo Galles del Sud questo titolo davvero meritato. Un giusto riconoscimento per la casa capitanata da Akio Toyoda, il grande artefice con Tommi Makinen di questo fantastico ritorno della casa nipponica nei rally e di questo successo targato Yaris.

Ogier campione

A trionfare alla fine tra i piloti è stato così il più bravo, il più regolare, lo stratega che non sbaglia praticamente mai nulla, per questo addirittura qualcuno lo ha paragonato a un certo Napoleone Bonaparte. Sébastien Ogier ha portato così a casa dall'Australia insieme a Julien Ingrassia il sesto titolo mondiale consecutivo della sua carriera, un titolo che solo due mesi fa sembrava un miraggio, visti i 23 punti di distacco che aveva rispetto a Neuville dopo la Turchia. Questo è stato il titolo più difficile della sua carriera perché è stato il primo vinto in rimonta, una rimonta durata ben cinque mesi iniziata in Portogallo e durata ben sei gare sino alla Catalogna. Una rimonta conclusa in bellezza con la vittoria anche dell'ultima power stage della stagione, che è stata causata dall'involuzione della Fiesta, che dopo un brillantissimo inizio ha patito la maggior potenza motoristica delle rivali nella seconda parte della stagione. Il segno evidente che la MSport non ha mai ricevuto dalla Ford l'appoggio di cui necessita veramente una squadra ufficiale, e che rende ancor più meritato questo sesto alloro iridato del pilota di Gap. «È stato un week end difficile – ha detto alla fine Ogier a caldo – in cui le emozioni dopo una gara tiratissima sono arrivate alla fine, nelle speciali

BETTIOL

**È STATO UN WEEK
END DIFFICILE IN
CUI LE EMOZIONI
DOPO UNA GARA
TIRATISSIMA SONO
ARRIVATE ALLA FINE**

SÉBASTIEN OGIER

”

finali. La stagione è stata davvero intensa e poi tutto si è risolto incredibilmente in sole due prove, ci stavo pensando nel trasferimento verso la power stage. Sono molto contento ed orgoglioso per questo sesto titolo che dedico a mio figlio Tim, e sono felice di esserci riuscito al volante di questa vettura insieme al mio copilota Julien Ingrassia, a Malcolm Wilson e a questo fantastico team».

L'anno che verrà

Ora si gira pagina in vista di quel mondiale 2019 in cui la nuova sfida di Sébastien Ogier è già partita, quella di vincere il settimo titolo iridato consecutivo ma stavolta con una vettura di una nuova marca, la Citroen C3. Quella di vincere con tre brand diversi sarebbe un'impresa davvero storica, riuscita sinora solo a Juha Kankkunen nel lontano 1993 con la Toyota dopo esserci riuscito nel 1986 con la Peugeot e nel 1987 e '91 con la Lancia. Come finirà il nuovo ambizioso tentativo di scalata al trono di "Kaiser Sébastien" è però ancora troppo presto per saperlo, "lo scopriremo solo vivendo" come diceva il buon Lucio Battisti. ●





19 ANNI DOPO RIECCO IL TITOLO IRIDATO

L'ultima volta iridata nel Mondiale Rally della Toyota risaliva al 1999. A 19 anni di distanza con la vittoria di Latvala in Australia la Casa giapponese è tornata sul tetto del mondo tra i Costruttori dei rally al secondo anno di partecipazione nel Mondiale Rally della Yaris Wrc lus

**ABBIAMO VINTO
IL COSTRUTTORI AL
NOSTRO 2° ANNO
DI PARTECIPAZIONE
E VOGLIAMO
SUPERARCI**

AKIRO TOYODA



South Wales, dopo una prestazione perfetta della la squadra nippono-finlandese, un meritatissimo titolo iridato costruttori. «I nostri piloti hanno fatto una gara fantastica - ha commentato all'arrivo un entusiasta Tommi Mäkinen - un rally in cui siamo stati protagonisti e vincenti, in cui siamo stati bravi a portare a casa un titolo che mancava in Toyota dal 1999. Proprio qui quattro anni fa avevamo girato insieme io e Akiro Toyoda su queste speciali, ed ora è incredibile essere proprio qui a festeggiare».

Ovviamente al settimo cielo è anche Jari-Matti Latvala. «Pensavo che non saprei più riuscire a vincere un rally mondiale - ha detto all'arrivo - ma alla fine ce l'ho fatta proprio nel giorno più bello contribuendo a regalare alla Toyota questo titolo iridato».

All'arrivo c'era anche il boss del colosso nipponico, Akiro Toyoda. «Voglio anzitutto ringraziare i nostri tifosi che ci hanno seguito tutto l'anno - ha commentato - Abbiamo vinto il titolo costruttori al nostro secondo anno di partecipazione, un ottimo risultato ed ora faremo del nostro meglio per superarci nel prossimo futuro». ●

Toyota torna regina

LATVALA VINCE NELL'ULTIMO ROUND 2018 E LA CASA GIAPPONESE METTE LE MANI SUL TITOLO MARCHE PER LA QUARTA VOLTA NELLA SUA STORIA

Tommi Mäkinen è alle stelle, neanche lui sperava in cuor suo di riuscire così in fretta nell'obiettivo di vincere un titolo mondiale, già alla sua seconda stagione da team principal.

La Toyota ha mostrato gli artigli a Coffs Harbour e ha fatto vedere anche in Australia che la Yaris Wrc Plus era la vettura più competitiva del lotto in questa seconda parte della stagione, in cui Tanak

si è aggiudicato tre delle ultime sei gare (Finlandia, Germania e Turchia) e si è dovuto arrendere nelle altre (Galles, Catalunya e Australia) quando era in testa, mentre Jari-Matti Latvala è torna-

to finalmente agli antichi splendori vincendo in Australia.

E grazie anche alla grande regolarità di Lappi in tutta la stagione, alla fine è arrivato sugli insidiosi e difficili sterrati del New

Ogier sei stato davvero Ford

SEB RACCONTA: «ABBIAMO DATO TUTTO E GRAZIE AL LAVORO DI WILSON CE L'ABBIAMO FATTA, SPERIAMO DI NON SENTIRE LA SUA MANCANZA NEL 2019»

QUELLO CHE
ABBIAMO VINTO
CON WILSON NELLE
ULTIME 2 STAGIONI
È STATO QUALCOSA
DI SPECIALE. NE
VADO ORGOGLIOSO

SEBASTIEN OGIER

”



A fine gara il sei volte campione del mondo era un fiume in piena. «È stata una stagione incredibile - ha dichiarato - in cui siamo stati tutti vicini, con "up and down" continui in classifica, una lunga battaglia che alla fine abbiamo vinto insieme a questo incredibile team. Non abbiamo mai mollato e ce l'abbiamo fatta, anche se francamente poco tempo fa abbiamo pensato che sarebbe stato difficile riuscirci di nuovo quest'anno. Abbiamo dato tutto e grazie allo splendido lavoro di Wilson ce l'abbiamo fatta. Quello che abbiamo vinto insieme nelle ultime due stagioni è stato davvero qualcosa di speciale e ne vado davvero orgoglioso. Devo quindi dire grazie soprattutto a Malcolm, speriamo di non sentire la mancanza l'uno dell'altro nel prossimo futuro. Un grazie particolare poi va a mia moglie Andrea e al piccolo Tim che non erano qui in Australia a seguirmi». Anche Julien Ingrassia era ovviamente alle stelle. «Volevamo finire in questo modo la nostra partnership con Malcolm e con il team e ci siamo riusciti - ha detto il copilota provenzale -. Fortunatamente do-

po questa dura stagione coronata dal sesto titolo ho ancora un po' di energie per celebrare stanotte questa splendida vittoria». Dopo questo ennesimo alloro iridato messo in bacheca, Sébastien Ogier sa benissimo di essere diventato ancor di più un'icona di primissimo piano della specialità, visto che con i suoi sei titoli mondiali è ora lanciato all'inseguimento di Loeb che è in testa a quota nove, davanti a campioni del calibro di Juha Kankkunen e Tommi Makinen che seguono a quota quattro. E Ogier in cuor suo vuole continuare ad avvicinarsi sempre più all'alsaziano e sa di poterlo riuscire grazie alla Citroen, visto che oggi è nel pieno della maturità e dato che grazie alla sua concretezza ed esperienza è anche diventato un leader, il principale trascinatore della squadra. Un uomo felice anche nella vita, grazie alla grande storia d'amore che lo lega a sua moglie Andrea Kaiser e all'affetto per il piccolo Tim. Un pilota che però non ha perso la voglia di vincere e che, nonostante i continui rumors messi in circolazione, non ha ancora voglia di stare a casa e mollare i rally. ●



SONO SICURO CHE
SENTIREMO LA
MANCANZA DI
OGIER NEL 2019:
MA QUESTA È UNA
VITTORIA DI TUTTI

MALCOLM WILSON

”

Wilson finale da lacrime agli occhi

MALCOLM COMMOSSO: «OGIER VOLEVA VINCERE QUESTO TITOLO E CI HA MOTIVATO TUTTI CON DELLE PRESTAZIONI PAZZESCHE»

«**M**alcolm è oggi il *team manager più esperto e bravo del mondiale. È stato bello vincere insieme questi tre fantastici titoli iridati*». Ogier ha salutato con queste belle parole a Coffs Harbour il suo capo, che era emozionato ed ovviamente felicissimo per la vittoria di Sébastien e Julien. Malcolm Wilson aveva addirittura le lacrime agli

occhi quando Séb ha lasciato l'ultima assistenza, e la scena si è poi ripetuta anche durante la premiazione. Il boss inglese dopo la Turchia, anzi addirittura dopo la prima tappa in Galles chiusa in testa da Tanak, sapeva infatti che le speranze di riuscire a bissare il titolo piloti per il pilota di Gap sarebbero state poche. «Sébastien è stato autore di

un finale di stagione eccezionale - ha ricordato il capo della M Sport -. Lui voleva vincere questo titolo e ci ha motivato tutti con delle prestazioni pazzesche ed un'incredibile rimonta nelle ultime tre gare, decisive sono state soprattutto la sua vittoria in Galles ed il secondo posto in Catalogna e poi qui in Australia non ha sbagliato nulla. Voglio anche fare

i miei complimenti a Tanak e Neuville, hanno disputato entrambi un incredibile campionato rendendo la lotta aperta sino alla fine, sono stati davvero bravi. Sono sicuro che sentiremo la mancanza di Ogier l'anno prossimo, sono orgoglioso dei successi che abbiamo ottenuto insieme, ma permettetemi di ricordare che questa è stata la vittoria del gruppo e di tutta la M Sport». Al resto poi ci ha pensato proprio Malcolm, che è stato l'uomo ombra perfetto della situazione, da consumato protagonista dei campi di gara. Ha gestito tatticamente la gara dei suoi in Australia con una strategia azzeccatissima, facendo rallentare al momento giusto Evans e Suninen nella prima tappa. Poi via tutti a bere e festeggiare insieme ovviamente a Ogier e Ingrassia. Per quanto riguarda il futuro, presto sapremo se si avverrà il sogno di Wilson di vedere l'anno prossimo Sébastien Loeb al volante della Ford Fiesta Wrc grazie alla partnership con la Red Bull. Il 2019 per il team di Cocker-mouth è già alle porte. ●

2 ANNI E 2 TITOLI CON M-SPORT

Con la conquista del secondo titolo di fila al volante della Fiesta di M Sport è arrivata al capolinea l'avventura di Ogier e Ingrassia sulla Ford gestita da Malcolm Wilson: nella prossima stagione l'accoppiata francese 6 volte iridata correrà con Citroen



fotografie BETTIOL



UNA STAGIONE DA RECORD

2018 la grande bagarre

Toyota, Ford, Hyundai e Citroen sono state le vetture che hanno scritto la storia di questa stagione 2018, che ha confermato il grande valore di quelle Wrc Plus che dallo scorso anno hanno davvero rivitalizzato e dato lustro al mondiale rally. È stata una stagione questa che passa agli annali dopo aver visto solo cinque vincitori diversi in 13 gare (Ogier, Neuville, Tanak, Loeb e Latvala), che alla fine ha premiato il tatticismo perfetto di Ogier, ma in cui c'è stata più che in passato una grande bagarre. Come testimoniato, a conferma dell'equilibrio tra i vari contendenti, dal fatto che non capitava dal 2007 che il pilota campione del mondo non fosse lo stesso della casa vincitrice del mondiale costruttori (allora Loeb vinse il campionato piloti e la Ford quello marche), e poi soprattutto dai numeri in calo. Il campionissimo francese ha infatti chiuso la stagione 2018 con 219 punti in classifica contro i 232 della scorsa stagione e i 268 di due anni fa, mentre nel mondiale marche la Toyota ha vinto il titolo con 368 punti, contro i 428 della M Sport nel 2017 ed i 377 della Volkswagen nel 2016.

Neuville grande sconfitto

PER LA QUARTA VOLTA IN CARRIERA IL BELGA SFIORA IL TITOLO: «ABBIAMO DATO TUTTO E NELLA TAPPA FINALE DOVEVAMO RISCHIARE. È ANDATA MALE!»

Sconsolato alla fine era ovviamente Thierry Neuville, per la quarta volta vice campione del mondo alle spalle di Ogier, dopo il secondo posto del 2016 e 2017 in Hyundai e quello del 2013 quando correva in M-Sport. «Abbiamo dato tutto e nella tappa finale dovevamo prendere dei rischi per riuscire a vincere il titolo, non potevamo non provarci - ha detto il driver belga -. Nella 22ª speciale in una curva sono uscito largo e ho urtato un albero e così mi sono dovuto fermare. Non è così che volevo finire la mia stagione ma sappiamo bene tutti che fa parte del gioco. Voglio ringraziare il team e fare i complimenti a Sébastien e Julien per la loro vittoria. Adesso dopo una breve pausa riprenderemo ed inizieremo a pensare alla prossima stagione». Anche Michel Nandan la pensa allo stesso modo. «Thierry - ha dichiarato il team principal coreano - non

aveva scelta doveva andare al massimo per cercare di vincere il titolo. Non è andata come volevamo, è stato un campionato aperto e tiratissimo, ora non ci resta che fare i complimenti a Ogier e alla Toyota per i loro successi. E da parte nostra ringraziare Hayden Paddon, che con il suo secondo posto dopo una bellissima gara ci ha permesso di chiudere nel giusto modo sul podio questa stagione». Thierry Neuville quindi ancora una volta è uscito sconfitto insieme alla Hyundai, non c'è l'ha fatta ad aggiudicarsi il titolo dopo una stagione in cui sia la squadra coreana che il pilota belga avevano dato il massimo per riuscirci.

Che dire di Neuville, Thierry è stato bravo a vincere quest'anno in tre occasioni salendo sul gradino più alto del podio in Svezia, Portogallo e soprattutto in Sardegna. E poi soprattutto a saper tener testa al

**NON È ANDATA
COME VOLEVAMO,
È STATO UN
CAMPIONATO
APERTO
E TIRATISSIMO**

MICHEL NANDAN

”



foto grafie BETTIOL



la grande con la sua Hyundai ad Ogier e Tanak sino alla fine. Ma poi come già accaduto in passato, il pilota belga proprio nel momento decisivo è mancato all'appello. Stavolta il 30enne driver di Sankt Vith ha anche l'aggravante che aveva accumulato un buon vantaggio in classifica sui suoi avversari, che ha dissipato strada facendo. Ma se questi sbagli si ripetono anno dopo anno vuol dire che non è solo colpa sua, anche la squadra saprà dove e quando ha sbagliato nella gestione del suo primo pilota. E non solo, visto che il voler insistere a tutti i costi su un più che bollito Andreas Mikkelsen alla fine è costato al team coreano il titolo costruttori, considerato che i numeri tre del team Sordo e Paddon hanno sempre fatto il loro dovere. Ed il neozelandese, che ha chiuso con uno splendido secondo posto la sua stagione in Australia, non sa ancora se sarà confermato l'anno prossimo. Incredibile. ●

Citroen ora si guarda al 2019

L'ARRIVO DI OGIER E LAPPI CATALIZZA TUTTE LE ATTEZIONI. IL TEAM PRINCIPAL BUDAR: «PENSIAMO GIÀ ALLA PROSSIMA STAGIONE»

Alla fine della prima tappa con le due C3 a sorpresa in testa nella gara australiana, francamente Pierre Budar non si aspettava così tanto alla vigilia da questa trasferta agli antipodi. Poi però i suoi sogni si sono ridimensionati nella seconda giornata dove Breen si è girato danneggiando la sospensione posteriore sinistra perdendo posizioni, e Ostberg è stato rallentato soprattutto nel pomeriggio dal minor feeling con la C3 scivolando così al quinto posto. Ma alla fine il norvegese è stato davvero bravo cogliendo il terzo gradino del podio alla sua ultima gara con l'équipe transalpina. «È stato un bel weekend per noi - ha detto Ostberg all'arri-

vo - terminato nel migliore dei modi sul podio, dopo che all'inizio eravamo stati addirittura in testa alla gara. Ci abbiamo creduto e alla fine grazie ad una bella prestazione nella tappa finale ce l'abbiamo fatta». «La nostra gara ha dimostrato la competitività della nostra vettura - ha dichiarato il team principal transalpino Pierre Budar -

anche in quest'ultima gara del campionato. Da domani penseremo alla prossima stagione». Era questa l'ultima prova in Citroen per Breen ed Ostberg, che al momento non sono stati riconfermati nell'équipe di Satorry, dove tutti aspettano l'arrivo di Ogier e Lappi come una manna dal cielo.

La vittoria di Loeb in Catalogna ha infatti restituito entusiasmo nell'équipe transalpina dove il 2019 è già considerato da tutti come l'anno del riscatto. La vettura infatti c'è ed ora arriveranno anche due piloti molto forti, bisognerà ora solo saper aspettare con pazienza il Rally di Montecarlo per vedere l'inizio del nuovo corso della casa transalpina. ●

GRAN BELLA GARA PER NOI, TERMINATA NEL MIGLIORE DEI MODI SUL PODIO DOPO AVER COMANDATO

MADS OSTBERG

”

PADDON È SECONDO

Sopra, Paddon giunto secondo con la Hyundai nell'ultimo round iridato dei rally. Dove Neuville è andato ko, a sinistra. Sul podio ha finito anche Ostberg, nella foto





PER BRAZZOLI L'AUSTRALIA È DURISSIMA

Ecco com'è finita l'avventura di Brazzoli in Australia. La gara del piemontese già campione del Wrc3 è stata alquanto agitata. A lato, Lappi ha chiuso al 4° posto la sua ultima gara con la Toyota: nel 2019 sarà con Citroen



foto grafie BETTIOL

Così al traguardo

Gara 13 del Mondiale Piloti e Costruttori Coffs H. (Aus), 15-18 novembre 2018

	EQUIPAGGIO	VETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	in 2.59'52"0
2°	Paddon-Marshall	Hyundai i20 Wrc	NZL-GB	a 32"5
3°	Østberg-Eriksen	Citroen C3 Wrc	N-N	a 52"2
4°	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 1'02"3
5°	Ogier-Ingrassia	Citroen C3 Wrc	F-MC	a 2'30"8
6°	Evans-Barritt	Ford Fiesta Wrc	GB-GB	a 3'05"1
7°	Breen-Martin	Citroen C3 Wrc	IRL-GB	a 8'59"0
8°	Heller-Díaz	Ford Fiesta R5	CHL-ARG	a 22'28"5
9°	Glenney-Sarandis	Škoda Fabia R5	AUS-AUS	a 27'01"8
10°	Serderidis-Vanneste	Ford Fiesta Wrc	GRE-BEL	a 35'14"1

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 80-81

PROVE SPECIALI VINTE: Tanak 8 (1 a pari merito) su 24, Latvala 4, Paddon, Lappi 3, Ogier e Neuville 2, Evans (1 a pari merito), Ostberg e Breen 1. **RALLY LEADER:** Lappi ps 1, Lappi e Latvala (ex equo) ps 2, Ostberg da ps 3 a ps 10, Latvala da ps 11 a ps 13, Tanak da ps 14 a ps 19, Latvala da ps 20 a ps 24. **POWER STAGE:** 1. Ogier in 4'16"2; 2. Lappi a 0"1; 3. Ostberg a 2"7; 4. Evans a 3"0; 5. Latvala a 4"2. **I PRINCIPALI RITIRI:** Brazzoli (uscita di strada) ps 14, Neuville (ruota staccata) ps 22, Tanak (uscita di strada) ps 23, Suninen (uscita di strada) ps 23.

Mondiale Piloti

	MONTECARLO 25-28/1	SVEZIA 15-28/2	MESSICO 8-11/3	TOUR DE CORSE 5-8/4	ARGENTINA 26-29/4	PORTOGALLO 17-20/5	SARDEGNA 7-10/6	FINLANDIA 26-29/7	GERMANIA 16-19/8	TURCHIA 13-16/9	GALLIES 4-7/10	SPAGNA 25-28/10	AUSTRALIA 15-18/11	TOTALE PUNTI
1° Ogier	25+1	1+4	25	25+3	12+4	-	18+4	10	12+5	1+4	25+3	18+4	10+5	291
2° Neuville	10+4	25+2	8+3	15	18+5	25+4	25+5	2+2	18+1	0+5	10+2	12	-	201
3° Tanak	18	2+1	0+5	18+1	25+2	-	2+3	25+5	25+4	25+3	0+4	8+5	-	181
4° Latvala	15+2	6	4+4	-	-	-	6	15+3	-	18+2	18+5	4	25+1	128
5° Lappi	6	12+5	-	8+5	4	10+5	15	-	13+5	-	15+1	6	12+4	126
6° Mikkelsen	0+3	15+3	12+2	6	10+3	-	2	1	8	10	8	1	-	84
7° Evans	8	-	-	10	8	18+1	1	6	-	1	-	15-2	8+2	80
8° Paddon	-	10	-	-	-	-	12	12	-	15	6	-	18	73
9° Sordo	-	-	18	12	15	12+3	-	-	-	-	-	10+1	-	71
10° Ostberg	-	8	-	-	-	8	10	18+4	-	-	4	-	15+3	70

Mondiale Costruttori

1° Toyota Gazoo	33	20	14	26	31	16	21	40	40	43	33	14	37	368
2° Hyundai M.	14	29	41	27	33	31	37	16	26	25	18	22	22	341
3° M-Sport	33	21	18	35	22	33	22	18	22	20	29	33	18	324
4° Citroen AD	18	28	25	10	12	18	18	24	6	10	18	29	21	237

Wrc3 fine della storia

NEL 2019 QUESTO CAMPIONATO NON SI CORRERÀ PIÙ. BRAZZOLI KO IN AUSTRALIA

Enrico Brazzoli e Luca Beltrame dopo la vittoria del titolo mondiale Wrc3 ottenuta a Salou tre settimane fa, non hanno voluto rinunciare ad essere al via anche in Australia, a cui si erano iscritti con una Citroen Ds3 R3T recuperata in loco, all'ultima gara della

ne molto impegnative - ha commentato Brazzoli -. L'inizio è stato molto difficile perché venerdì abbiamo corso le prime tre speciali senza turbo, poi dopo averlo ripara-

WRC3
Classifica finale dopo la tredicesima prova: 1. Brazzoli 98 punti (campione del mondo); 2. Lario 97; 3. Bergkvist 86; 4. Rådström 80; 5. Franceschi 79.

Questo campionato, riservato alle vetture due ruote motrici con motore 1.6 litri aspirato, è stato deciso infatti nell'ultimo Consiglio Mondiale della FIA che non si correrà più in futuro. «Abbiamo trovato sin da subito un buon feeling ed un ottimo grip con la vettura su queste speciali australia-

sto all'assistenza siamo andati bene sulla quarta, ma sulla quinta in un guado la macchina si è spenta e ci siamo dovuti fermare. Nella 2ª tappa abbiamo ripreso grazie al Super Rally, ma purtroppo abbiamo capottato nella 14ª speciale di Welshs Creek Reverse e così ci siamo dovuti ritirare. Un vero peccato perché è stata davvero una bella esperienza, ma sappiamo bene come sono fatte le gare». ●

Wrc2 Linari chiude 2°

CON L'IMPREZA WRX STI SI PIAZZA ALLE SPALLE DEL CILENO HELLER CHE SI IMPONE AL VOLANTE DELLA FIESTA

Assente la Skoda Motorsport, l'ultimo appuntamento stagionale del Wrc 2 al quale hanno partecipato solamente quattro piloti è stato vinto dal cileno Alberto Heller, che navigato dall'esperto copilota argentino José Diaz (protagonista in passato in tante gare iridate al fianco del Coyote Villagra), ha chiuso la sua gara addirittura nella top ten classificandosi nono assoluto. «Sono davvero soddisfatto - ha detto alla fine - per-

ché qui era tutto difficile, per via del fondo spesso molto scivoloso sul quale abbiamo corso. Mi sono divertito e alla fine torno a casa con questo bel successo». Alle sue spalle ha chiuso al secondo posto la sua trasferta australiana l'esperto pilota toscano ex campione del mondo Produzione Gianluca Linari che, navigato da Pietro Ometto, era al volante di una Subaru Impreza WRX STi. Ora nel 2019 ci sarà un nuovo campionato, il "mondiale Wrc

WRC2

Classifica finale: 1. Heller-Diaz (Ford Fiesta R5) in 3.22'20"5; 2. Linari-Ometto (Subaru Impreza WRX STi) a 27'19"9.

Campionato Wrc 2 classifica finale dopo la tredicesima prova: 1. Kopecky 143 punti (campione del mondo); 2. Tidemand 108; 3. Rovanpera 90; 4. Greensmith 70; 5. Pieniazek 56; 6. Andolfi 54; 7. Veiby 47; 8. Huttunen 46; 9. P.Heller 41; 10. Kajetanowicz 40.

2 Pro" riservato a piloti, copiloti e costruttori di una casa ufficiale. L'attuale "campionato del mondo Wrc 2" resterà invece riservato ai piloti privati. Come avvenuto sinora, per entrambi i campionati Wrc 2, le vetture nel 2019 saranno le attuali R5. ●

COSE DELL'ALTRO MONDO

Un trattore in prova speciale: selfie estremi a bordo della strada: il Rally d'Australia non ha certo brillato per quanto concerne la sicurezza



Sicurezza sotto processo

FOLLIE AGLI ANTIPODI: UN TRATTORE IN PROVA E SPETTATORI SDRAIATI A TERRA A BORDO STRADA

Come d'abitudine Andreas Mikkelsen era partito in Australia a spron battuto. A Coffs Harbour aveva vinto due anni fa con la VW Polo Wrc, regalando l'ultima vittoria iridata alla casa tedesca, e l'anno scorso aveva chiuso saldamente in testa la prima tappa prima di venir eliminato nella seconda da una doppia foratura. Quest'anno invece il 29enne pilota di Oslo,

proprio quando stava iniziando a scaldarsi, ha visto rovinata nella terza speciale di Sherwood la sua prestazione nel Rally di Australia da un trattore. Dopo una chicane si è infatti trovato in strada un trattore, che fortunatamente non era in traiettoria ma sulla sua sinistra. «Un commissario - ha commentato Mikkelsen - ci ha indicato di rallentare e in quel momento ho visto

un trattore oltre la chicane. A quel punto mi sono deconcentrato, non ho seguito le note e più avanti sono finito fuori buttando al vento la mia gara. Sono veramente sconcertato e ovviamente molto arrabbiato». Mikkelsen ha ragione da vendere, non è possibile infatti che in una gara del mondiale e soprattutto in un paese all'avanguardia come l'Australia ai tempi d'oggi succeda qualcosa del genere, visto che è poi venuta fuori sul web una foto ripresa dalle immagini di WRC + Live, che ritrae due spettatori che sabato pomeriggio nella speciale di Welshs Creek erano intenti sdraiati a terra a bordo strada a scattare una foto a Neuville con il telefonino. Davvero pazzesco. ●

GALLAGHER E DUBY

Ultima gara in Fia per Haley Gallagher e Jean DUBY: a fine 2018 lasceranno i loro incarichi rispettivamente di "Media Delegate" e "Medical Delegate". Per oltre una decina d'anni sono stati entrambi un apprezzato punto di riferimento per gli addetti ai lavori, a loro vanno i ringraziamenti e i saluti di As.

YARIS AUSTRALIANA

La Toyota ha deciso di partecipare al campionato australiano 2019 con una Yaris AP4, una versione ad hoc per la serie d'oltreoceano, che sarà affidata al veloce pilota locale Harry Bates. Tra l'altro Bates ha partecipato sulla Yaris AP4 a Coffs Harbour alla prova valida per il campionato australiano ritirandosi nella 2ª tappa.

EVANS CAMPIONE

Il pilota australiano Eli Evans si è aggiudicato al volante di una Skoda Fabia R5 il campionato australiano, chiudendo la sua gara in 13ª posizione assoluta.

JUNIOR

Sono state svelate le 5 gare del Mondiale Junior 2019 il campionato riservato agli under 28 che verrà gestito dalla FIA con la partnership della Pirelli e della MSport, che fornirà agli iscritti le nuove Ford Fiesta R2 recentemente sviluppate in Sardegna su terra e asfalto. Il campionato inizierà come quest'anno in Svezia a febbraio, per proseguire a fine marzo in Corsica, poi a metà giugno in Sardegna, ai primi di agosto in Finlandia per terminare ad inizio ottobre in Galles.

NUOVA ZELANDA

La Wrc Promoter potrebbe inserire nel calendario iridato la gara degli antipodi, ma stenta a decollare l'idea di un'eventuale alternanza con l'Australia. Oliver Ciesla ha infatti sempre contatti con gli organizzatori "kiwi", che dopo la bocciatura dello scorso anno a favore della Turchia, hanno presentato al promotore un'interessante nuova bozza di percorso.

di Antonio Caruccio

MACAO - Gabriele Tarquini è il primo campione del Fia Wtcr. Il 56enne abruzzese ha vinto la battaglia in volata con Yvan Muller, che nel gran finale di Macao è riuscito a ricucire il gap con l'italiano fino a soli tre punti, un margine risicatissimo che però è stato sufficiente per portare al titolo la Hyundai i30 che lui stesso ha sviluppato nel corso del 2017. Tarquini campione del mondo, seppur di un vero mondiale non si tratta in quanto la presenza dei costruttori non è riconosciuta dal nuovo corso del campionato, ma poco conta ai fini del risultato finale, con un italiano sul tetto del mondo, come già Gabriele era riuscito a fare nel 2009, quando con la Seat si impose nel Wtcc conquistando la sua prima corona mondiale. «Nove anni fa pensavo di fermarmi perché dicevo "Che cosa si può volere di più dopo la vittoria di un Mondiale?" ma la voglia di correre e di vincere era ancora tanta, anche dopo il ritiro di Seat, prima con un team privato, e poi sotto l'ala di Honda», dice Tarquini, incredulo e provato dopo un finale di stagione che forse nemmeno lui s'aspettava così travagliato. Gabriele arrivava con un vantaggio di 39 punti, che si sono rapidamente dissipati nel corso del fine settimana. Il primo, grande colpo di scena è arrivato in qualifica 2, quando "il Cinghio" non è riuscito ad andare oltre il taglio del Q1 per un errore alla Lisboa, che lo ha portato a baciare il muro di gomme. Già nel corso della giornata di sabato, dei sette piloti che arrivano in lotta per la corona di campione, cinque sono finiti matematicamente fuori dai giochi. Ad inseguire l'italiano, che aveva concluso quarto, era rimasto solo Yvan Muller, secondo al termine della prima corsa. Domenica mattina all'alba, quando partiva gara-2, Gabriele ha rischiato grosso rimanendo coinvolto in un incidente nel corso del primo giro, sempre all'imbuto della curva Lisboa, compromettendo l'anteriore e lo scarico della sua Hyundai, riuscendo fortunatamente a rientrare ai box. I meccanici di casa BRC hanno fatto l'impossibile per sistemare la vettura e permettergli di essere in griglia per gara-3. Con Muller ancora più vicino, terzo al traguardo della corsa "sprint" del week-end, Tarquini si è dovuto sudare il titolo.

**ANCORA UNA VOLTA WORLD CHAMPION**

Tutta la gioia per un titolo sudato fino in fondo, sul volto di Gabriele Tarquini, tornato a mettere le mani sul Mondiale Turismo a 9 anni di distanza dall'ultimo trionfo iridato nel Wtcc con la Seat. L'italiano ha colto la vittoria con la Hyundai della Brc

Tarquini

leggendario

A 56 ANNI, GABRIELE CONQUISTA LA PRIMA EDIZIONE DEL WTCR E SI CONFERMA STELLA DI PRIMA GRANDEZZA. UN FINALE DA BRIVIDO GLI CONSEGNA IL TITOLO. BATTUTO IL SUO RIVALE MULLER



AL TRAGUARDO

Macao, 17-18 novembre 2018

Gara-1: 1. Vernay (Audi) 10 giri in 46'07"189 alla media di 145,5 km/h; 2. Muller (Hyundai) a 0"516; 3. Huff (VW Golf) a 0"881; 4. Tarquini (Hyundai) a 6"523; 5. Michelisz (Hyundai) a 8"488; 6. Guerrieri (Honda) a 9"297; 7. Oriola (Seat Cupra) a 9"923; 8. Scheider (Honda Civic) a 10"594; 9. Ferrara (Alfa Romeo) a 11"725; 10. Homola (Peugeot) a 12"373; 11. Bjork (Hyundai) a 12"968; 12. Vervisch (Audi) a 13"437; 13. Coronel (Honda) a 16"408; 14. Ehrlicher (Honda) a 17"058; 15. Bennani (VW Golf) a 17"671; 16. Panis (Audi) a 19"138; 17. Comte (Peugeot) a 21"048; 18. Souza (Audi) a 28"145; 19. Berthon (Audi) a 28"461; 20. Kai Fung (Audi) a 45"842; 21. Couto (Honda) a 1'32"801; 22. Dupont (Audi) a 1 giro; 23. Nagy (Seat Cupra) a 2 giri.

Giro più veloce: Huff 2'31"038 alla media di 145,8Km/h.

Gara-2: 1. Vervisch (Audi) 8 giri in 20'30"967 alla media di 144,5Km/h; 2. Scheider (Honda Civic) a 1"713; 3. Muller (Hyundai) a 2"132; 4. Cecon (Alfa Romeo) a 5"608; 5. Guerrieri (Honda) a 6"422; 6. Ehrlicher (Honda) a 7"944; 7. Bennani (VW Golf) a 8"484; 8. Berthon (Audi) a 19"927; 9. Ferrara (Alfa Romeo) a 20"396; 10. Panis (Audi) a 37"106; 11. JohnFilippi (Seat Cupra) a 40"188; 12. Comte (Peugeot) a 41"708; 13. Quin Hua (Honda) a 42"714; 14. Shedden (Audi) a 45"334; 15. Dupont (Audi) a 45"692; 16. Coronel (Honda) a 47"090; 17. Homola (Peugeot) a 47"495; 18. Wing Kin Kevin (Audi RS3) a 1'13"820; 19. Souza (Audi) a 1'16"374; 20. Couto (Honda) a 1'23"257; 21. Kai Fung (Audi) a 1'38"484; 22. Szabo (Seat Cupra) a 1'45"726; 23. Huff (VW Golf) a 1 giro; 24. Nagy (Seat Cupra) a 1 giro.

Giro più veloce: Rob Huff 2'31"280 alla media di 145,6Km/h

Gara-3: 1. Guerrieri (Honda) a 13 giri 37'53"401 alla media di 144,8 Km/h; 2. Huff (VW Golf) a 2"368; 3. Michelisz (Hyundai) a 3"354; 4. Muller (Hyundai) a 4"488; 5. Ehrlicher (Honda) a 5"367; 6. Oriola (Seat Cupra) a 5"702; 7. Cecon (Alfa Romeo) a 6"036; 8. Bjork (Hyundai) a 7"130; 9. Berthon (Audi) a 7"524; 10. Tarquini (Hyundai) a 8"220; 11. Quin Hua (Honda) a 9"298; 12. Homola (Peugeot) a 10"184; 13. Vervisch (Audi) a 12"262; 14. Coronel (Honda) a 12"781; 15. Dupont (Audi) a 13"425; 16. Comte (Peugeot) a 13"908; 17. Kin Kevin (Audi RS3) a 15"293; 18. Couto (Honda) a 16"101; 19. Souza (Audi) a 19"377; 20. Nagy (Seat Cupra) a 20"342; 21. Kai Fung (Audi) a 21"329; 22. Vernay (Audi) a 3 giri; 23. Filippi (Seat Cupra) a 3 giri; 24. Szabo (Seat Cupra) a 3 giri.

Giro più veloce: Ehrlicher 2'31"999 alla media di 144,9 Km/h.

Il campionato: 1. Tarquini 306 punti; 2. Muller 303; 3. Guerrieri 267; 4. Michelisz 246; 5. Vernay & Oriola 245.



lo. Scattato bene da centro gruppo, ha gestito al meglio il traffico del primo giro, sfilando ottavo. Ci hanno pensato prima Thed Bjork e poi Nathanaël Berthon ad impensierirlo, facendolo scivolare decimo, conquistando tuttavia i punti necessari, tre più di Muller giunto quarto, per assicurarsi il titolo. «Yvan è stato il mio più grande avversario, come già lo era stato nove e dieci anni fa, e ricordo che quando voleva ritirarsi gli chiesi "Perché così giovane? Abbiamo tempo per divertirvi" e lo abbiamo fatto», conclude Gabriele, orgoglio tricolore nel Fia Wtcr, che legittima un titolo arrivato con 5 vittorie quest'anno, nessuno come lui, grazie alla Hyundai che vede i suoi team Yvan Muller Racing e BRC primeggiare su tutti, 562 punti per i francesi, con i 559 degli italiani. ●



Huff e Muller il sale nella coda

L'INGLESE E IL FRANCESE SONO I GRANDI PROTAGONISTI NELL'ULTIMO ROUND DELLA SERIE. SOTTO AI RIFLETTORI ANCHE LA GIULIETTA



La vittoria del mondiale di Tarquini non è stato l'unico elemento che ha animato il fine settimana di Macao. Su tutti il ritorno, dopo un anno di assenza, delle vetture TCR tra le strade di Guia, dopo che il progetto di Marcello Lotti è tornato a far parte del pacchetto promozionale di Eurosport, con le vetture che si sono dimostrate più rapide sin dalle prime battute di circa tre secondi. Due sono stati i padroni indiscussi del fine settimana: Rob Huff ed Yvan Muller. L'inglese, già accreditato come il più veloce sulla carta quando ancora il Wtcr accendesse i motori, non si è fatto attendere ed ha conquistato entrambe le pole position portando ad otto il totale di volte in cui nella sua carriera è scattato davanti a tutti su questo circuito.

La conferma è arrivata anche dal giro più veloce ottenuto in gara-1 in 2'31"038, ricevendo anche il premio Tag Heuer, pur fallendo l'obiettivo di vincere per la decima volta a Macao. Ma un altro orologio





A VERNAY E GUERRIERI LE ULTIME VITTORIE

Pista da mucchio selvaggio quella di Macao ha regalato due vittorie a Vernay, sotto a sinistra con l'Audi, e una a Guerrieri, in basso a sinistra. In basso a sinistra nell'altra pagina Cecon



l'ha conquistato Yvan Muller, che nel fine settimana ha ottenuto il maggior numero di punti, ben 51, portandosi a casa anche il titolo relativo alle squadre grazie al supporto di Thed Bjork, campione del mondo 2017 con Volvo, costretto però ad abdicare a favore di Tarquini. I due nel 2019, insieme al nipote di Yvan, Yann Ehrlacher, correranno con la new-entry Geely, marchio cinese che andrà alla caccia di Hyundai. Animata è stata la battaglia per il terzo posto, che al termine di sabato sembrava essere alla portata di Jean Karl Vernay, ma il transalpino alla guida dell'Audi di casa WRT non ha preso punti domenica. Così, grazie al successo di gara-3 arrivato in partenza ai danni di Huff, Esteban Guerrieri coglie un podio nella classifica finale di campionato che, guardando come era iniziata la stagione, sembrava impensabile.

Il tutto però a conferma di una Honda seconda forza, che proprio nella prima parte dell'anno grazie ad Ehrlacher ed ovviamente al supporto di JAS che sviluppa il progetto a supporto del team Munnich, erano in lotta per il titolo. Tante le wild card intervenute per questo round, tutte di piloti locali, che hanno portato a 31 il numero di iscritti, seppur nessuna di loro è stata in grado di competere alla pari dell'indiscutibilmente alto livello dei partecipanti dell'intera stagione. Competitiva continua a dimostrarsi l'Alfa Romeo Giulietta TCR by Romeo Ferraris, tanto da far iniziare a sussurrare ai più all'interno del paddock quanto bello sarebbe vedere la

PARTONO LE GRANDI MANOVRE

Tante novità per il futuro

Il 2018 ha segnato in maniera indiscussa il rilancio sulla scena globale delle competizioni turismo. Il pacchetto tecnico TCR, abbinato alla vecchia gestione del Wtcc, ha così dato vita ad uno dei campionati più belli e movimentati della stagione. Ma tante novità sono attese per il futuro. Un nuovo marchio, Geely, è atteso con un investimento che pare superi il già mastodontico lavoro fatto da Hyundai quest'anno per rendere competitivo il pacchetto i30. Honda non starà certo a guardare, perché nonostante un motore castrato, il telaio della Civic è indubbiamente quello migliore nel lotto. Si parla addirittura di quattro vetture per costruttore, condizione che porterebbe, ad esempio, Audi a perdere due macchine, ma anche Peugeot ed Alfa a raddoppiare. Ma se per Golf questa problematica non si porrebbe, vista la forza dei tedeschi, è in forte dubbio la presenza di Cupra, con Campos e Zengo già in sofferenza in questo finale 2018. Grandi nomi, come quello di Augusto Farfus che ha lasciato il DTM aleggiano nell'aria, ed anche Andy Priaulx si starebbe guardando in giro, per rimettere un piede nel mondo del turismo, dove vinse con BMW già un europeo e tre mondiali consecutivamente dal 2004 al 2007.

Casa del Biscione più coinvolta all'interno del progetto del costruttore di Opera. Con Cecon messo a muro in gara-1, ci ha pensato Gigi Ferrara a portare i primi punti del fine settimana grazie ad un nono posto, replicato nella seconda corsa, quando anche il bergamasco, nonostante un confronto molto duro con Timo Scheider in prima fila, è riuscito a chiudere quarto. Team Mulsanne ha così riportato dopo la Slovacchia, entrambe le vetture in zona punti, condizione che grazie anche al settimo posto di Cecon in gara-3, ha permesso alla squadra italiana di consolidare il decimo posto in classifica con 142 punti. ●



Ticktum che rivincita!

MACAO - L'anno scorso Daniel Ticktum, diciannovenne londinese dal carattere ribelle, vinse la più importante corsa della stagione della terza serie un po' a sorpresa. Nelle ultime fasi di gara compì un fantastico doppio sorpasso su Lando Norris e Maxi Gunther, per poi approfittare del crash contro le barriere all'ultima curva della coppia di testa composta da Ferdinand Habsburg e Sergio Sette Camara e aggiudicarsi una delle più avvincenti edizioni della rassegna asiatica. La vittoria colta in questo fine settimana ha invece il sapore della rivincita ed è il corretto risultato di un week-end integralmente dominato.

Schierato come l'anno scorso dalla tedesca Motopark Academy di Timo Rumpfkeil, il portacolori Red Bull è stato il migliore in entrambi i turni di qualifica, ha dominato la prima manche e si è ripetuto in quella decisiva, nella quale ha preceduto il compagno di scuderia Joel Eriksson e il francese Sacha Fenestraz.

BATTUTO DA MICK SCHUMACHER NEL FIA F3, IL RIBELLE LONDINESE SI RISCATTA E COGLIE LA SECONDA VITTORIA DI FILA SUL CITTADINO ASIATICO

di **Alessandro Gargantini**

Per Ticktum si tratta di una vera e propria rivincita al termine di una stagione nella quale è stato sconfitto da Mick Schumacher. Il teenager tedesco della Prema Racing grazie a un finale di stagione travolgente aveva soffiato al pupillo di Helmut Marko il titolo continentale della categoria, facendogli letteralmente saltare i nervi al punto che Ticktum aveva perso anche il ruolo di riferimento nella sua squadra. Inoltre, l'inglese si era letteralmente smarrito in una stucchevole polemica lanciata sui social network, dove aveva ripetutamente dichiarato che il figlio d'arte tedesco era stato agevolato da un sistema che lo voleva a tutti i costi vincitore. Ma quella che voleva essere una strategia per disorientare l'alfiere della Prema Racing, si era rivelata per lui un autentico boomerang. Perso il campionato, Ticktum ha dedicato anima e corpo alla corsa di Macao, che rappresentava l'occasione giusta per ristabilire le gerarchie con il rivale tedesco. «La vittoria nel 2017 è arrivata un po' a sorpresa, mentre que-



Per il secondo anno di fila Ticktum si è imposto nel Gp di F3 a Macao e ha messo la sua firma anche nella gara di qualifica. Sotto, Mick Schumacher che ha chiuso al 5° posto



sta volta me la sono davvero goduta! – ha raccontato Ticktum – La squadra mi ha ben supportato in questo fine settimana da incorniciare. Nella prossima stagione sarò impegnato in Giappone nella Super Formula, anche se mi piacerebbe disputare anche il campionato di Formula 2. Sarà molto difficile, ma cercheremo di trovare un accordo con una buona squadra». Secondo voci raccolte a Macao, il teenager inglese dovrebbe debuttare già il prossimo fine settimana nella seconda serie a Abu Dhabi,

LA VITTORIA NEL 2017 ERA ARRIVATA A SORPRESA. QUESTA, INVECE, ME LA SONO DAVVERO GODUTA!

DANIEL TICKTUM

”

bi, dove in seno al Team Arden International potrebbe sostituire Maximilian Gunther. Nel 2019, “Dan” sarà invece presente nella serie del Sol Levante con i colori del Team Mugen, con il quale ha già disputato due corse quest'anno. Nella stessa categoria ritroverà anche Motopark Academy, che ha siglato un accordo con il locale team B-Max e dovrebbe schierare Lucas

Auer, con i colori Red Bull, e Harrison Newey. Non è andato oltre la quinta posizione finale Mick Schumacher che, dopo aver capeggiato il primo turno di prove libere, non ha retto alla forza d'urto delle scuderie equipaggiate con il propulsore Volkswagen. Il tedesco, in procinto di passare alla Formula 2 con la scuderia italiana, ha chiuso alle spalle di Jake Hughes. ●



AL TRAGUARDO

Macao,

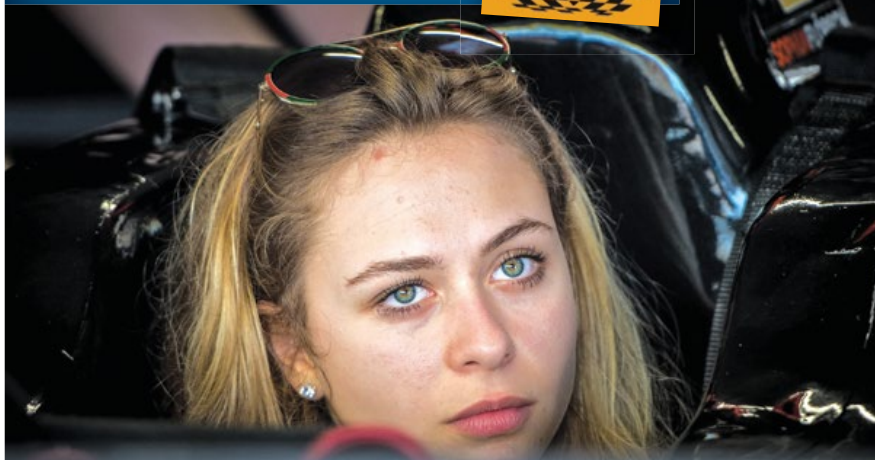
17-18 novembre 2018

Gara di qualifica: 1. Ticktum (Dallara F317-VW) 10 giri in 23"41"034 alla media di 164.600 km/h; 2. Eriksson (Dallara F317-VW) a 1"563; 3. Ilott (Dallara F317-VW) a 3"165; 4. Fenestraz (Dallara F317-VW) a 3"948; 5. Hughes a 1"098; 6. Schumacher a 11"878; 7. Vips (Dallara F317-VW) a 12"518; 8. Armstrong a 13"713; 9. Aron a 14"199; 10. Shvartzman a 16"535; 11. Sato (Dallara F317-VW) a 18"374; 12. Palou (Dallara F317-VW) a 19"602; 13. Habsburg (Dallara F317-VW) a 20"235; 14. Sekiguchi (Dallara F317-VW) a 21"445; 15. Ahmed a 22"161; 16. Tsuboi (Dallara F317-Toyota) a 24"244; 17. Daruvala (Dallara F317-VW) a 24"763; 18. Leong a 27"513; 19. Flörsch a 29"159; 20. Soori Andres a 30"851; 21. Oyu (Dallara F317-Toda) a 32"442; 22. Sasahara (Dallara F317-Tomei) a 33"995; 23. Kumita (Dallara F317-VW) a 1'58"193; 24. Zhou (Dallara F317-Mercedes) a 1 giro (gli altri su Dallara F317-Mercedes).

Giro più veloce: Ticktum in 2'10"281 alla media di 168.600 km/h.

Gara: 1. Ticktum (Dallara F317-VW) 15 giri in 1h46"22"108 alla media di 164.600 km/h; 2. Eriksson (Dallara F317-VW) a 1"208; 3. Fenestraz (Dallara F317-VW) a 2"505; 4. Hughes a 3"521; 5. Schumacher a 4"542; 6. Aron a 6"406; 7. Ilott (Dallara F317-VW) a 8"34; 8. Armstrong a 9"597; 9. Shvartzman a 11"84; 10. Habsburg (Dallara F317-VW) a 12"793; 11. Zhou a 13"461; 12. Daruvala (Dallara F317-VW) a 13"985; 13. Miyata (Dallara F317-Toyota) a 16"934; 14. Sekiguchi (Dallara F317-VW) a 18"697; 15. Vesti a 19"773; 16. Oyu (Dallara F317-Toda) a 23"348; 17. Katayama (Dallara F317-VW) a 32"873; 18. Sakaguchi (Dallara F317-Toda) a 35"245; 19. Vips (Dallara F317-VW) a 46"952* (gli altri su Dallara F317-Mercedes).

Giro più veloce: Ticktum in 2'10"246 alla media di 169.100 km/h.



DOPO 4 GIRI SI INNESCA UN'INCREDIBILE CARAMBOLA. LA 18ENNE TEDESCA ALL'OSPEDALE. BILANCIO IMPRESSIONANTE

Floersch

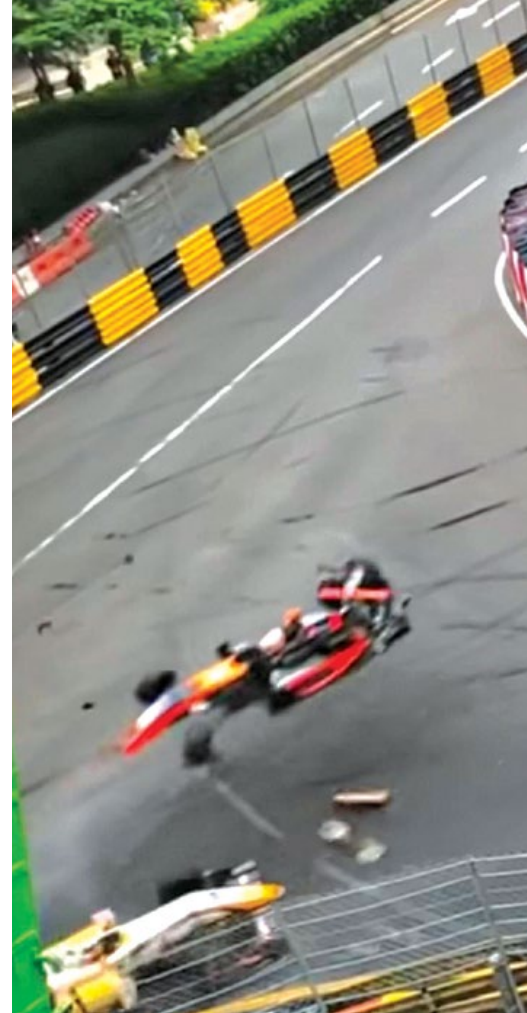
volo terribile

Dopo 4 giri di corsa, su Macao è caduto il silenzio. Un'atmosfera irreale, considerando il chiassosissimo pubblico che riempie le tribune del tracciato cinese. Gli occhi di tutti, puntati sugli schermi, che inquadravano la vettura della diciottenne tedesca Sophia Floersch al di là delle barriere della curva Lisboa. Una staccata che segue una parte velocissima di oltre 2 km, nella quale le vetture F3 arrivano anche a superare, grazie al gioco delle scie, i 280km/h. Alle spalle della rossa vettura schierata dalla olandese Van Amersfoort Racing, il bunker che ospita i fotografi di una delle pieghe più famose e insidiose del motorsport vistosamente segnato dall'impatto della Dallara pilotata dalla teenager tedesca. Si tratta di un vero e proprio rifugio, simile a quelli mostrati nei documentari di guerra, data la pericolosità del punto. Una sorta di cubo ricoperto di barriere metalliche, esattamente quelle che delimitano il resto della pista, che lasciano spazio a una piccola feritoia necessaria per consentire ai fotografi di infilare e orientare i loro teleobiettivi. Uno spazio assai limitato e che molto spesso ha generato diverse lamentele degli addetti ai lavori, che per recarsi nella postazione devono ricevere dagli organizzatori un specifico slot e lavorare in uno spazio molto angusto. Ma che stavolta ha evitato conseguenze davvero drammatiche. An-



CINQUE PERSONE COINVOLTE NEL CRASH

L'incidente che ha visto coinvolta Sophie Floersch si è innescato in un punto velocissimo. La giovane tedesca è volata al di là delle barriere della curva Lisboa. Cinque le persone coinvolte nel crash





che questa struttura, seppur apparentemente progettata per resistere a delle vere cannonate, è rimasta evidentemente danneggiata dalla violenza dell'impatto.

Oltre le barriere a 267 km/h

La vettura della Floersch, la cui velocità rilevata dallo speed-trap di metà rettilineo era pari a 267km/h, è volata oltre le barriere dopo un impatto contro la monoposto dell'indiano Jehan Daruvala. Molto probabilmente, alla base dell'incidente, c'è un errore di una postazione di commissari, che hanno lasciato le bandiere gialle, necessarie per rimuovere le vetture di Marino Sato e Alex Palou rimaste incidentate nei giri precedenti, nonostante la pista fosse stata sgomberata e fosse stato dato il via libera. Alla vista delle bandiere, Daruvala ha alzato il piede dall'acceleratore, mentre la Floersch ha continuato a tavolletta avendo scorso la luce verde del via libera. La vettura della tedesca ha così colpito quella del rivale, è finita in testacoda contro le barriere ed è letteralmente decollata al passaggio sopra il cordolo interno. La monoposto della tedesca, dopo aver travolto quella del nipponico Sho Tsuboi, ha oltrepassato in volo le protezioni esterne, ha divelto le reti di contenimento e si è schiantata contro il bunker, colpito con la parte posteriore della monoposto a quasi due metri di altezza. La struttura ha cer-

tamente salvato la via a diversi fotografi e cineoperatori, ma ha rappresentato un ostacolo terribile per la monoposto della pilotessa di Grunwald, che nell'impatto ha riportato una frattura spinale dopo essere rimasta per lunghissimi minuti immobile nella sua vettura. Immediatamente condotta all'Ospedale Conde S.Januario, gli specialisti hanno stabilizzato le sue

condizioni e hanno programmato un intervento chirurgico nella giornata successiva all'incidente. La stessa Floersch ha inviato un messaggio per fornire un aggiornamento sulle sue condizioni. Serviranno giorni, per comprendere l'evoluzione del quadro clinico. Insieme alla Floersch è stato ricoverato il pilota nipponico schierato dal Team Tom's Tsuboi, che ha subito contusioni lombari. Stessa sorte è toccata al commissario di pista Chan Cha In, che ha subito una frattura allo zigomo, lacerazioni al volto e una contusione alla cassa toracica. Il "bollettino di guerra" comprende anche i due fotografi Chan Weng Wang, cinese, con una lacerazione addominale, e Minami Hiroyuki, giapponese, che ha subito un trauma facciale e cranico. L'incidente è stato estremamente drammatico ed il suo bilancio è certamente impressionante, ma gli standard di sicurezza della pista cittadina cinese sono stati determinanti nell'evitare delle conseguenze ben peggiori soprattutto per gli addetti a bordo pista. Anche su un circuito permanente un impatto di tale violenza avrebbe potuto provocare conseguenze drammatiche. La vettura della Floersch si è arrestata contro il bunker, ma avrebbe potuto benissimo scavalcare le barriere di numerosi circuiti permanenti e finire nel pubblico data la dinamica dell'incidente. Quello che invece servirà comprendere meglio, se la dinamica dell'incidente verrà confermata, è perché sia stato dato il via libera alla gara mentre una postazione di commissari ancora sventolava le barriere gialle. Le contrastanti indicazioni sono di fatto alla base del terribile volo della Floersch e delle relative conseguenze. La corsa è ripresa dopo circa un'ora d'interruzione. ●

DUE LE IPOTESI ALLO STUDIO: FIA F3 INTERNATIONAL O F3 REGIONAL?

Futuro pieno d'incertezze

C'è ancora grande incertezza in merito al futuro del Gran Premio di Macao riservata alla terza serie. A seguito della dismissione delle attuali monoposto, ci sono due ipotesi allo studio. La prima è quella di ospitare le vetture della neonata FIA Formula 3 International, che sarà presentata giovedì prossimo ad Abu Dhabi. La serie disputerebbe tutto il campionato nei fine settimana della F1 ad eccezione dell'ultimo round, che sarebbe a Macao invece che a Yas Marina. Non è escluso che Macao ospiti una corsa extra campionato e la stagione si possa chiudere a Sochi. Nel caso di utilizzo delle vetture della F3 Internazionale, sarebbe necessaria una differente omologazione del tracciato cittadino macaense: sono in atto alcune simulazioni per definire l'entità dei lavori di aggiornamento, che si attende siano comunque piuttosto limitati. L'altra possibilità, che ci appare maggiormente in linea con la filosofia della gara, è di utilizzare le monoposto della Regional F3 attualmente utilizzate in Asia e, dal 2019, nel campionato organizzato da ACI Sport e WSK. Il World Council d'inizio dicembre definirà i punti sulla Super Licenza attribuiti dalla neonata categoria supportata dalla Federazione Italiana, che ci si attende siano almeno venti. La serie asiatica ne assegna invece quindici. Per quel che invece concerne la F3 Regionale by Renault, ci si attende che assegni non più di dieci punti.



Con la Bmw del team Schintzer, Augusto Farfus ha artigliato una gran bella vittoria nel Fia Gt World Cup a Macao. Il brasiliano ha preceduto Marciello, in alto a destra. Quarta piazza per Mortara, in azione nell'altra pagina



Farfus gioia Bmw

PER LA PRIMA VOLTA LA CASA TEDESCA
CONQUISTA LA VITTORIA TRA LE GT SUL CITTADINO
DELL'EX PROTETTORATO PORTOGHESE. ECCO COME

di [Alessandro Gargantini](#)

MACAO - Si è conclusa con le lacrime di commo-
zione di Charly Lamm la quarta edizione della
FIA GT World Cup, per la prima volta conquista-
ta dalla BMW. Il famoso capo del Team Schintzer
non è riuscito a contenere le sue emozioni quan-
do il brasiliano Augusto Farfus ha portato al suc-
cesso l'unica vettura della Casa Bavarese schierata
sul tracciato cittadino asiatico. Per il 63enne Team
Principal tedesco si tratta dell'ultima corsa della
carriera, dato che dal prossimo primo gennaio ce-
derà le redini della squadra a Herbert Schnitzer ju-
nior. Charly avrà certamente pensato anche al ge-
mello Dieter, scomparso nel 2014 a seguito di una
lunga malattia e per oltre trent'anni inseparabile
compagno di avventura nella storica scuderia con

LA NOSTRA
VETTURA
SI È DIMOSTRATA
MOLTO
COMPETITIVA
SUL VELOCE

AUGUSTO FARFUS

”

sede a Freilassing. Quanto ad Augusto Farfus, il
brasiliano è stato magistrale nel non commettere
errori e determinatissimo nel tenere a bada l'insi-
diosissimo tridente Mercedes composto da Raffae-
le Marciello, Maro Engel e Edoardo Mortara. Dopo
aver lungamente capeggiato il turno di qualifica,
proprio al fotofinish Farfus si è fatto beffare dal pi-
lota di Caslano. L'alfiere BMW ha conquistato la
leadership della corsa di qualificazione allo start,
mantenendo il comando delle operazioni sino al ter-
mine. Nella finale, Farfus è ben scattato dalla pole e
si è ben difeso dagli attacchi di Raffaele Marciello fi-
no a quando il pilota di Uli Fritz è finito lungo alla Li-
sboa. Negli specchi del leader della gara nel finale
di gara si è quindi fatta minacciosa la sagoma della

Mercedes GT del vincitore della prima edizione del FIA GT World Cup Maro Engel, che non è mai stato in grado di provare l'attacco e ha colto la piazza d'onore precedendo Mortara.

«Abbiamo fatto un ottimo lavoro di squadra, nonostante avessimo un team molto piccolo qui. 29 anni fa mio padre mi regalò la prima moto, e nella stessa giornata ho conquistato questo trofeo iridato! – ha commentato nel dopo-gara Augusto Farfus – La nostra vettura si è rivelata molto competitiva sul veloce. La manche del sabato è stata importantissima per avere alcuni dati che ci hanno permesso di migliorarci in vista della finale. Penso che il balance of performance stabilito dalla Federazione non ci abbia particolarmente aiutato, ma sia stato semplicemente quello corretto». Farfus ha anche spiegato la sua scelta di lasciare il DTM a fine stagione, per dedicarsi al WEC con la M8. «Non è stato semplice decidere di lasciare la famosa serie tedesca, che ritengo la categoria per vetture turismo più impegnativa al modo – ha spiegato Augusto – Nel DTM si ha un approccio simile alla F.1. Lì ho imparato molto e sono andato vicino a vincere il titolo di Meister. Ma penso che adesso sia arrivato il momento di aprire un nuovo capitolo della mia carriera». Ai piedi del podio, Earl Bamber ha portato al traguardo la prima delle Porsche 911 GT3 dopo aver causato al via della manche di qualificazione l'incidente che ha costretto al ritiro il team mate Laurens Vanthoor. Robin Frijns, quinto, è stato il migliore tra i piloti Audi, in difficoltà con il bilanciamento. ●



MARCIELLO È 2°, MORTARA CHIUDE 4°

Italiani ad alta quota

Il più diretto rivale di Augusto Farfus è stato certamente il nostro Raffaele Marciello, autore della pole position come nel 2013 nella terza serie e in lizza per il successo nella finale fino a quando, nel corso dell'ottavo giro, è finito lungo alla staccata della Lisboa. Il driver di Caslano, rientrato in pista, non è andato oltre la nona posizione. Edoardo Mortara non ha ripetuto il successo della passata stagione, ma ha comunque portato i colori italiani sul podio. L'italiano di Ginevra ha fornito una chiave di lettura per l'errore di Marciello. «Oggi la Mercedes era in chiara difficoltà tecnica. Abbiamo corso molto scarichi ed era quasi impossibile restare in pista. Io ho rischiato di finire contro le barriere un paio di volte alla curva della Police. Posso garantirvi di aver spinto al massimo sin dal primo turno di prove libere, ma la nostra vettura oggi non era abbastanza veloce per contrastare la BMW M6 di Augusto Farfus». Il pilota della Mercedes ha spiegato di non essersi fatto troppe illusioni in vista della corsa. «Sapevo benissimo che non avrei potuto mantenere il titolo nelle mie mani in condizioni di gara normali. Penso che questo terzo posto rappresenti il miglior risultato possibile, ma non sono certamente soddisfatto!».



AL TRAGUARDO

Macao, 17-18 novembre 2018

Gara qualifica: 1. Farfus (BMW M6) 12 giri in 29'35"782 alla media di 159.600 km/h; 2. Marciello (Mercedes) a 3"812; 3. Engel (Mercedes) a 5"022; 4. Mortara (Mercedes) a 5"706; 5. Bamber (Porsche 911) a 6"296; 6. Frijns (Audi R8 Lms) a 13"102; 7. Haase (Audi R8 Lms) a 13"652; 8. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 14"232; 9. Jaminet (Porsche 911) a 21"393; 10. Imperatori (Nissan Nismo Gt-R) a 25"067; 11. Fong (Porsche 911) a 28"790; 12. Jarvis (Nissan) a 32"084; 13. O'Young (Porsche 911) a 41"794.

Giro più veloce: Farfus 2'17"987 alla media di 159.600 km/h

Gara: 1. Farfus (BMW M6) 18 giri in 41'45"992 alla media di 158.700 km/h; 2. Engel (Mercedes) a 0"981; 3. Mortara (Mercedes) a 1"823; 4. Bamber (Porsche 911) a 3"283; 5. Frijns (Audi R8 Lms) a 4"549; 6. Haase (Audi R8 Lms) a 6"588; 7. Jaminet (Porsche 911) a 20"504; 8. Vanthoor (Audi R8 Lms) a 21"449; 9. Marciello (Mercedes) a 23"009; 10. Imperatori (Nissan) a 31"147; 11. Fong (Porsche 911) a 41"960; 12. Jarvis (Nissan) a 43"391; 13. Matsuda (Nissan) a 1'03"531; 14. O'Young (Porsche 911) a 1'08"268.

Giro più veloce: Mortara 2'18"276 alla media di 159.300 km/h.



Toyota

da dittatrice

CONWAY-KOBAYASHI-LOPEZ RIESCONO DI NUOVO A BATTERE ALONSO-BUEMI-NAKAJIMA ANCHE SE PER UN SOLO SECONDO E MEZZO, MINACCIANDOLI ANCHE NELLA GENERALE



di **Diego Fundarò**

Dopo il successo al Fuji, Kobayashi-Conway-Lopez hanno concesso il bis alla 6 Ore di Shanghai, riuscendo a portare la Toyota #7 alla vittoria al termine di una gara segnata da condizioni meteo proibitive. La pioggia e le basse temperature hanno creato diverse fasi critiche, con l'avvio dietro la safety car e la prima delle 2 bandiere rosse immediatamente esposta per l'incidente della Rebellion di Laurent. La pioggia battente ha poi costretto ad una seconda interruzione dopo soli 18 minuti, mentre una lunga safety car si è avuta con la By Kolles ferma in pista vittima di un principio d'incendio, così da far chiudere la prima metà gara con solo una ventina di giri in corsa libera. La safety car è entrata in pista globalmente in 7 occasioni, di cui l'ultima a soli 12 minuti dal termine. Con una gara così frammentata l'equipaggio della #7 è riuscito a sfruttare al meglio le circostanze, con Lopez autore solo di una sbavatura nella sua parte iniziale di gara, Kobayashi bravo nell'aprire un gap su Alonso nel turno centrale e Conway impeccabile nel finale, dove ha gestito meglio di Nakajima le condizioni meteo sempre più difficili: "Gran parte del merito è di Kamui - ha commentato l'inglese a fine gara - mi ha consegnato la macchina con un vantaggio che ho solo dovuto amministrare. Nei giri finali la pioggia aumentava ed è diventato buio in pochi minuti, le gomme faticavano a rimanere in temperatura. Ma è andato tutto per il meglio ed ora festeggiamo un successo meritato". Solo 1"419 ha separato le due Toyota sotto la bandiera a scacchi ed ora Alonso-Buemi-Nakajima guidano la classifica con soli 5 punti sui compagni di squadra. Solo alla quinta prova della Superstagione Wec l'equivalenza (EoT) tra prototipi ibridi e privati ne ha ridotto il divario sul giro secco, con Lotterer capace di arrivare in qualifica a soli 0,161" da Kobayashi ed addirittura più veloce del giapponese in 2 settori su 3; ciò grazie ad un ulteriore incremento della quantità di benzina disponibile per stint avuta dalle Lmp1 tradizionali, dopo che i 26 kg di zavorra extra dati alle Toyota al Fuji non avevano spostato gli equilibri. In gara la pioggia ha poi favorito i prototipi giapponesi, che grazie alla trazione integrale hanno subito allungato; ma al termine delle 6 ore il divario con la

AL TRAGUARDO

Shanghai (Cina),
17-18 novembre 2018

Assoluta: 1. Conway-Kobayashi-Lopez (Toyota TS050 Hybrid) 113 giri in 6.01'46"414 alla media di 102,157 km/h; 2. Buemi-Nakajima-Alonso (Toyota TS050 Hybrid) a 1"419; 3. Aleshin-Petrov-Button (BR1-AER) a 1 giro; 4. Jani-Lotterer-Senna (Rebellion-Gibson) a 1 giro; 5. Beche-Laurent-Menezes (Rebellion-Gibson) a 3 giri; 6. Allen-Hanley-Vander Zande (BR1-Gibson) a 3 giri; 7. Sorensen-Thiim (Aston Martin Vantage) a 4 giri; 8. Tung-Aubry-Richelmi (Oreca-Gibson) a 4 giri; 9. Lietz-Bruni (Porsche 911) a 4 giri; 10. Christensen-Estre (Porsche 911) a 4 giri; 11. Lynn-Martin (Aston Martin Vantage) a 4 giri; 12. Gonzalez-Maldonado-Davidson (Oreca-Gibson) a 4 giri; 13. Pierguidi-Calado (Ferrari 488) a 4 giri; 14. Lapierre-Negrao-Thiriet (Alpine-Gibson) a 4 giri; 15. Rigon-Bird (Ferrari 488) a 4 giri; 16. Mucke-Pla (Ford GT) a 4 giri; 17. Gavin-Milner (Corvette) a 4 giri; 18. Tomczyk-Catsburg (BMW M8) a 4 giri; 19. Priaulx-Tincknell (Ford GT) a 4 giri; 20. Blomqvist-Da Costa (BMW M8) a 5 giri; 21. Ried-Andlauer-Campbell (Porsche 911) a 5 giri; 22. Bergmeister-Lindsey-Perfetti (Porsche 911) a 5 giri; 23. Al Qubaisi-Peracairola (Porsche 911) a 5 giri; 24. Jaafar-Tan-Jeffri (Oreca-Gibson) a 5 giri; 25. Flohr-Castellacci-Fischella (Ferrari 488) a 5 giri; 26. Dalla Lana-Lamy-Lauda (Aston Martin Vantage) a 5 giri; 27. Ishikawa-Beretta-Cheever (Ferrari 488) a 6 giri; 28. Mok-Sawa-Griffin (Ferrari 488) a 6 giri; 29. Yoluc-Adam-Eastwood (Aston Martin Vantage) a 8 giri; 30. Wainwright-Barker-Preining (Porsche) a 13 giri; 31. Van Eerd-Van der Garde-De Vries (Dallara-Gibson) a 14 giri; 32. Creed-Ricci-Guibbert (Ligier-Gibson) a 38 giri.

Giro più veloce: Nakajima in 2'01"381 alla media di 161,669 km/h.

Campionato: 1. Buemi-Nakajima-Alonso 102 punti; 2. Conway-Kobayashi-Lopez 97; 3. Beche-Laurent-Menezes 73; 4. Lotterer-Jani 63; 5. Senna 45.

Lmp2: 1. Tung-Aubry-Richelmi 112; 2. Negrao-Lapierre-Thiriet 102; 3. Jeffri-Jaafar-Tan 98.

GT: 1. Estre-Christensen 111; 2. Pla-Mucke 68, Bruni-Lietz 68; 4. Pier Guidi-Calado 65,5; 5. Sorensen-Thiim 55,5.

Gt Am: 1. Perfetti-Bergmeister-Lindsey 84 punti; 2. Lauda-Dalla Lana-Lamy 64.

PREDOMINANZA SCHIACCIANTE

Ancora un monologo Toyota nel Wec a Shanghai, con Conway, Kobayashi e Lopez, sopra, che sono riusciti a battere Alonso, Buemi e Nakajima, a destra, in una corsa caratterizzata, come si può notare, da pioggia e basse temperature. Nell'altra pagina, il podio della classifica assoluta, con Alonso secondo da sinistra e... secondo pure in gara!



WEEK-END ESTERO WEC SHANGHAI

Br1 by Dallara di Button-Petrov-Aleshin, al primo podio dell'anno, si è ridotto ad un solo giro contro i 4 pagati dalla Rebellion in Giappone. Button, fresco campione del Super Gt, ha anche comandato la corsa approfittando di un pit stop simultaneo delle Toyota. Petrov nel finale ha poi dovuto scontare un drive through per velocità eccessiva in pit lane e dopo l'ultima safety car si è ritrovato Lotterer negli specchietti, ma ha subito ripreso margine chiudendo con oltre 16" sulla Rebellion #1. Solo tra 4 mesi sapremo se un'ulteriore correzione al EoT consentirà alle diverse LmP1 di giocarsi realmente la vittoria nell'inedita 1000 Miglia di Sebring, gara con punteggio a coefficiente 1.25 che darà il via al tritico di gare decisivo della Superstagione 2018/19, il cui epilogo si avrà alla 24 Ore di Le Mans. ●

L'OUVERTURE PREVISTA A BARCELONA

2019 a prologo spagnolo

Si va sempre più a definire il calendario della stagione Wec 2019/20, con l'annuncio ufficiale di alcune date importanti: il Prologo non sarà come consuetudine al Paul Ricard ma si terrà per la prima volta al Montmelò di Barcellona, nelle giornate di mercoledì 24 e giovedì 25 luglio 2019. I test collettivi arriveranno con oltre un mese di anticipo sul via del campionato, confermato con la 4 Ore di Silverstone del 1° settembre. Fissata anche la data del Rookie Test dei giovani piloti nominati dalla Fia, che si svolgerà domenica 15 dicembre 2019 sul circuito di Shakir, il giorno successivo la 8 Ore del Bahrain, quarto round stagionale. I debuttanti dovranno percorrere un minimo di 30 giri per essere valutati e durante le cinque ore di test la pista sarà disponibile anche per gli altri concorrenti del WEC che avranno la possibilità di testare nuovi potenziali driver. Ancora da fissare invece la data ufficiale della 1000 Miglia di Sebring 2020, prevista per marzo ma ancora in bilico. Fondamentale sarà la Prima prevista per il prossimo 15 marzo, nel giorno precedente la classica 12 Ore della Florida: se unire in un unico evento Imsa e Wec si rivelerà un esperimento azzeccato verrà ripetuto, altrimenti ballerà per un solo anno.

VANTAGE DA URLO CON FESTA SUL PODIO

A lato, l'Aston Martin Vantage al top in Gte-Pro, con Thiim e Sorensen, nell'altra pagina, sul podio. Solo al 5° e al 6° posto di categoria le Ferrari di Af Corse, sotto, mentre la Porsche di Bruni, in basso a sinistra, è giunta seconda di categoria. A destra, la Ferrari di Flohr, Castellacci e Fisichella, al 25esimo posto assoluto



MARTIN RACING



Gte-Pro prima gioia in Vantage

ARRIVA LA VITTORIA PER IL NUOVO MODELLO ASTON MARTIN. SECONDA LA PORSCHE DI BRUNI, QUINTA LA MIGLIORE FERRARI

Primo centro assoluto per le nuove Aston Martin Vantage, che con Marc Sorensen e Nicky Thiim avevano già segnato la pole al Fuji. I Campioni del Mondo Gte-Pro 2016 hanno preso il comando della categoria dopo 42 giri, cedendolo ai compagni di squadra Martin-Lynn solo durante le fasi di pit stop: "Abbiamo avuto la miglior strategia e sfruttato al massimo le numerose safety car - ha detto a fine gara Thiim - era da troppo che non andavamo in cima al podio. La macchina è migliorata tantissimo dall'inizio della stagione, grazie al gran lavoro fatto dal team. Regalargli la prima vittoria della nuova Vantage mi riempie di orgoglio". Le Aston sono apparse inavvicinabili in rettilineo e Sorensen è addirittura riuscito a superare nei giri finali la migliore delle LmP2, l'Oreca di Tung-Aubry-Richelmi che in crisi di gomme ha ceduto la 7° posizione assoluta allo scatenato danese. Alle spalle della Vantage #95 hanno chiuso le Porsche 911Rsr di Bruni-Lietz e Christensen-Estre, entrambe a podio e leader in campionato con questi ultimi a 111 punti contro i 68 dei compagni. Lietz nel finale è stato autore di una bella rimonta che lo ha portato fino ad insidiare Sorensen, ma il danese è stato bravissimo nel riuscire mettere tra se e la Porsche l'Oreca del Jackie Chan, impedendo

all'austriaco l'attacco.

Se in casa Aston e Porsche si ride, in Ford e Ferrari ci si lecca le ferite. In condizioni di asciutto Mucke e Pla avevano confermato quanto le Ford Gt si adattino alla pista cinese segnando la pole position, mentre Andy Priaulx e Harry Tincknell, vincitori nelle ultime due gare a Shanghai, erano 7° per problemi di pressione benzina. I poleman hanno poi comandato nella prima ora, fino al tamponamento subito dalla Porsche di Estre che ha spedito indietro la #66. Mai efficaci sul bagnato, le Gt americane hanno poi chiuso al 7° e 10° posto di classe. In Af Corse si recrimina invece per i grossi problemi patiti con le gomme full wet, dove sulla Rossa #51 di Pier Guidi-Calado, 5° al traguardo, hanno mostrato differenze prestazionali da un set all'altro nell'ordine di 3", mentre Rigon nell'ultima mezz'ora ha subito un degrado anomalo, che lo ha fatto scendere dal 3° fino al 6° posto finale.

In Gte-Am tripletta Porsche e riscatto del Dempsey-Proton, dopo l'azzeramento di tutti i punti per squalifica. Ried-Campbell-Andlauer hanno preceduto la Project 1 di Bergmeister-Perfetti-Lindsey e Cairoli-Perali Qubaisi, con l'ottima prova del diciannovenne lucchese, subito a podio al debutto nel Wec. ●

SECCO PROVVEDIMENTO DISCIPLINARE

Dempsey perde i punti

Alla vigilia della 6 Ore di Shanghai il Dempsey-Proton Racing, leader nel campionato GTE-Am, ha perso tutti i punti dalla stagione a seguito di un'infrazione trovata nel data logger delle sue vetture. Le Porsche 911 RSR della squadra tedesca al Fuji non avevano rispettato il tempo di rifornimento minimo di 45" e subito penalità nel post-gara sulla #88, con 76" aggiunti al tempo finale e conseguente perdita del 2° posto di Cairoli-Roda-Hoshino. L'indagine successiva a poi ha concluso che i data logger fornivano trasmissioni imprecise in un "processo fraudolento", dove risultava modificato un codice che aggiungeva artificialmente 2" ai tempi effettivi di rifornimento; è inoltre stato appurato come il sistema fosse attivo già alla 6 Ore di Silverstone. La FIA ha quindi notificato la squalifica delle due vetture, ma squadra tedesca si è difesa dicendo che la modifica era opera di un "consulente esterno", sconosciuto sia al titolare del team Christian Ried, che al direttore tecnico Michael Ried ed ora intende presentare ricorso in quanto entrambi erano all'oscuro dell'operato del fantomatico "consulente esterno". Ma questa mancanza di collaborazione potrebbe aggravare la posizione del team, mettendone a rischio anche la vittoria di classe ottenuta alla 24 Ore di le Mans.



Il bello deve ancora venire

FACCIA A FACCIA COL PRESIDENTE DELLA LAMBORGHINI STEFANO DOMENICALI: «DALLA PRODUZIONE DI AUTO AL MOTORSPORT, LA CRESCITA È ESPONENZIALE. MA GUAI A CULLARSI SUGLI ALLORI»





di Andrea Cordovani

SANT'AGATA BOLOGNESE - C'è sempre un gran traffico lungo via Modena. Camion, auto, scooter e trattori si rincorrono su questa lingua d'asfalto tutta dritta che accarezza il vanto di Sant'Agata Bolognese, quasi una nuova città. È quella della Lamborghini. Là dove c'era l'erba ora ci sono nuove catene di montaggio e numeri record nella produzione di vetture in tutta la storia del Toro. La realtà rurale riconvertita in industria con posti di lavoro e sfide che ogni giorno diventano sempre più grandi, sempre più difficili, sempre più intriganti, mai banali. Un'asticella che si è alzata vertiginosamente negli ultimi due anni, «anche se adesso non bisogna adagiarsi sugli allori», ripete come fosse un mantra il presidente Stefano Domenicali dal marzo del 2016 al timone di un'azienda in continua trasformazione, sempre tesa all'evoluzione.

Ed eccoci qui, ora, faccia a faccia con il manager imolese, 23 anni di Ferrari alle spalle e una nuova avventura altrettanto bella e coinvolgente non lontano da Maranello, in quella San'Agata Bolognese che cresce insieme alla sua fabbrica simbolo e si trasforma anch'essa con nuove rotonde e anche in questo caso nuove sfide. ----->

PRESIDENTE LAMBO DAL MARZO DEL 2016

Il presidente della Lamborghini Stefano Domenicali a colloquio col direttore di Autosprint Andrea Cordovani. Il manager imolese è al timone dell'azienda di Sant'Agata Bolognese dal marzo del 2016, dopo 23 anni trascorsi alla Ferrari

←

Sottolinea Domenicali: «Questi miei primi anni da presidente della Lamborghini sono stati vissuti in apnea sotto tutti i punti di vista. Sia per quanto riguarda l'aspetto industriale sia per quello che attiene alla crescita del marchio: diciamo che abbiamo una Lamborghini per così dire in grandissima forma e la sfida è sempre molto stimolante. È stato davvero un bel periodo fatto di risultati e, come sempre quando raggiungi dei grandissimi traguardi, anche un periodo di preoccupazioni sane per stabilizzare questa crescita perché, quando si cresce e si cresce tanto come stiamo facendo noi, il vero tema diventa come stabilizzare questa crescita e rendere più solide le fondamenta di un'azienda che pochi anni fa non era certamente a questi livelli di prodotti, di dimensioni, di competenze e di sfide. Quindi io ho la responsabilità di guardare oltre, di cercare di anticipare quelli che possono essere i temi di discussione ed affrontarli nella maniera giusta. Quello che vogliamo adesso è cercare di rispondere alle esigenze dei nostri clienti e anche di avere le competenze idonee per fare i prodotti giusti nel futuro in una fase dove il settore automobilistico di prodotto sta attraversando un cambiamento epocale. Di conseguenza noi dobbiamo essere in grado, nel nostro segmento e nel nostro settore, di porre il risalto giusto che in questo momento tutti si attendono».

- A Sant'Agata Bolognese l'insediamento Lamborghini sta diventando una città nella città...

«È stato un periodo straordinario di grandi riconoscimenti soprattutto per la gente che lavora qui però anche un periodo dove dobbiamo essere bravi a continuare questo trend mantenendo l'approccio giusto con grande umiltà e sapere che il giocattolo adesso è molto più complesso e molto più grande: questa è la nostra sfida futura».

- La sfida Urus è stata vinta?

«Nessuno avrebbe mai pensato di portare a casa la sfida della Urus in un tempo così corto e con un successo così importante. È chiaro che sono molto soddisfatto e molto contento: devo ringraziare tutte le donne e gli uomini che qui in Lamborghini hanno fatto in modo che questo avvenisse. Proprio adesso abbiamo chiuso il mese ottobre 2018 che è il mese record di produzione nella storia della Lamborghini: è un qualcosa che deve riempirci di grande orgoglio ma che dall'altra parte ci impegna per capire che ormai le regole del gioco sono diverse. Non ci si può più accontentare. Quello che veniva fatto, in una maniera che andava bene per gli anni precedenti, non va più bene per il futuro. Io, fondamentalmente, devo fare in modo che la macchina funzioni qui a Sant'Agata. Adesso c'è bisogno di fare uno scatto per guardare avanti in maniera diversa. Questo è il focus su cui dobbiamo lavorare. Però è una sfida bellissima che abbiamo portato a casa e che ha dimostrato una volta di più la fiducia che i nostri azionisti hanno avuto in noi perché quando scommetti in una sfida su investimenti, su prodotti, su determinate tempistiche e la vinci, beh, insomma, la tua credibilità nei loro confronti è davvero riconosciuta. Se prima Lamborghini era sicuramente un brand importante all'interno del gruppo adesso è diventato un brand di grande visibilità, rilevanza

SC18 ALSTON ESEMPLARE UNICO

SC18 Alston è la prima one-off nella storia del reparto motorsport Lambo. L'esemplare unico, progettato in sinergia con il cliente e il Centro Stile Lamborghini, è omologato stradale ma concepito per un uso prevalentemente in pista. SC18 apre la strada a ulteriori progetti di sviluppo personalizzati destinati a clienti motorsport, targati Squadra Corse. Ha un'aerodinamica estrema. Gli elementi racing partono dal cofano anteriore, con prese d'aria nello stile della Huracán GT3 EVO; sulle fiancate e al posteriore spiccano parafanghi, pinne e aircoop ispirati alla Huracán Super Trofeo EVO. Il sistema aerodinamico è completato da una grande ala in carbonio con tre regolazioni meccaniche. La propulsione è affidata al V12 aspirato da 6.498 cm3 eroga 770 CV a 8.500 giri e sviluppa una coppia di 720 Nm a 6.750 giri, da gestire attraverso il cambio ottimizzato a sette velocità ISR (Independent Shifting Rod). La grande potenza è abbinata a un peso ridotto, grazie all'utilizzo di materiali ultraleggeri come l'inedita carrozzeria in carbonio, e a un'altezza da terra di soli 109 mm. La parte posteriore è caratterizzata dagli scarichi e terminali specifici dal design e sound unici.



e lo vedo personalmente e sempre di più quando sono alle riunioni di gruppo: noto che oramai Lamborghini è vista con grande rispetto e grande interesse perché credo che siamo stati anche in grado di fare dei progetti pilota per anticiparli in una scala più grande come le aziende del nostro gruppo».

- Presidente pare di capire che adesso, nonostante risultati formidabili, non bisogna rilassarsi, anche se non deve essere facile mantenere questo passo...

«No, non è facile ma è la bellezza di questa sfida. Io sotto questo profilo mi porto in dote un po' la "cattiveria" di chi ha sempre vissuto in ambito sportivo; il non essere soddisfatto. Le cose possono andare bene o possono andare male, ma la motivazione deve essere sempre la cosa più forte di tutte. Quindi per me è importante che tutte quante le persone che lavorano in questa azienda lo capiscano. Non c'è il tempo per sedersi un minuto perché adesso se uno guarda indietro, si incensa per dire vedi che cosa abbiamo raggiunto, dopo in un attimo rimane

” OTTOBRE 2018
È STATO IL MESE
RECORD DI
PRODUZIONE
NELLA STORIA
LAMBORGHINI





sportive è un qualcosa che ci riempie di grande soddisfazione. Queste sono gare storiche che per chi è nel motorsport nell'ambito del GT. Mi ricordo ancora una delle foto che era nel corridoio di presidenza quando ero alla Ferrari: la foto della vittoria di Daytona con quell'arrivo in parata delle Rosse. È un qualcosa che rimane e che la Lamborghini ha raggiunto. Il fatto di averlo raggiunto in America ovviamente per un brand come il nostro è fondamentale perché è il nostro mercato principale. Quindi è un consolidare un posizionamento vincente su cui il mercato americano è particolarmente sensibile. E poi in ogni modo certe gare rappresentano delle classiche che, se vogliamo, hanno un valore maggiore rispetto ad altre e che hanno fatto sì che ci sia stata ancora più attenzione nei nostri confronti, visto che poi abbiamo lanciato la nuova vettura. Anche in questo caso nella sfida continua di guardare avanti noi non ci sediamo. Credo che in ogni modo parlando di Gt3 abbiamo combattuto; abbiamo vinto il campionato italiano, quello dell'Asia e quello americano: tutti risultati importanti. Ma non ci fermiamo: anche qui il prodotto deve essere all'altezza. Noi abbiamo una vettura che sarà un'evoluzione di quella che ha vinto quest'anno, così come c'è stato nella logica della continuità per crescere una nuova SuperTrofeo che è diventata una macchina straordinaria dal punto di vista proprio della "facilità" di guida e del fatto di aver offerto ai nostri clienti un pacchetto sicuramente molto competitivo. Quindi anche questa logica bisogna sempre cercare di migliorarsi per andare avanti».

- 50 vetture impegnate nel SuperTrofeo Lamborghini Europa. Altri numeri importanti...

«Sì, sono numeri importanti. La progressione che si è avuta da quando è iniziata l'avventura nelle competizioni con la Gallardo è stata impressionante. Adesso la curva di questa progressione è clamorosamente alta. E devo dire che, proprio sotto il profilo dei numeri e delle auto vendute, è un successo che dobbiamo mantenere anche in questo caso senza sederci sugli allori. Stesso approccio. Mai essere contenti, ovvero: essere contenti di quello che si fa, ma dopo essere stati contenti dire va bene adesso guardiamo ad altre sfide da fare...».

- Un cammino passo dopo passo. Qual è il prossimo step di Lamborghini nel motorsport?

«Io credo che sia piuttosto semplice dal punto di vista della visione: noi in questo momento abbiamo, se vogliamo, due piattaforme. Una è quella delle corse clienti legati al Super Trofeo e quindi dobbiamo consolidare i campionati in cui siamo impegnati: Stati Uniti, Europa, Asia, Middle East con delle griglie adeguate e un livello di campionato e di ospitalità sempre più coinvolgente. La macchina l'abbiamo fatta l'anno scorso quindi per i prossimi tre anni siamo a posto. È una macchina che deve essere divertente, accattivante e mantenere lo spirito racing per il brand Lamborghini. È un'estensione dell'esperienza che i clienti Lamborghini debbono avere anche nell'ambito motorsport. Poi c'è la seconda piattaforma e riguarda l'ambito del Gt3 che rimarrà e, questo lo confermo dal punto di vista della gestione, attraverso team privati. Nel 2019 avremo la macchina nuova e vogliamo conti-

dietro. E questo non possiamo permettercelo: il mio compito è anche quello che nessuno possa neanche pensarla una cosa del genere».

- Per quanto riguarda il motorsport, il 2018 Lamborghini si è aperto con una splendida vittoria della Huracan al debutto in Gtd alla 24 Ore di Daytona. Un successo poi seguito da un'altra vittoria a Sebring. Anche a livello sportivo ci sono stati dei bei risultati. Tu come l'hai vissuto?

«Sono stati risultati molto belli. Anzitutto anche in questo caso i record sono fatti per essere sempre battuti: però bisogna farli! E il fatto che abbiamo raggiunto quest'anno come unico costruttore ad aver vinto con team privati e con il supporto del gruppo gestito da Giorgio Sanna per le attività

UN 2018

GRANDI SORRISI

Sopra la SC18 Alston, presentata venerdì 16 novembre a Roma. Sotto il nostro direttore con Giorgio Sanna che esibisce la coppa per la conquista della vittoria in classe Gtd al debutto Lambo nella 24 Ore di Daytona, e il presidente Domenicali





nuare a essere competitivi. Però questa competitività passa anche attraverso la necessità di trovare team che siano sempre più professionalmente in grado di gestire un prodotto che sicuramente è molto competitivo. Così come nell'ambito della produzione il rapporto tra dealer e Casa madre è fondamentale, nell'ambito delle corse è determinante avere un rapporto sempre più stretto e sempre più importante tra i team privati e la Casa madre. Questo è lo step che dobbiamo continuare a fare se vogliamo ancora crescere nei risultati. Sappiamo che il mondo del Gt3, nei vari componenti, ha un elemento che dal punto di vista tecnico, quello del Bop un elemento necessario per mantenere tutti sullo stesso livello, sappiamo che, nel mix tra piloti amatoriali e piloti pro, bisogna trovare il bilanciamento giusto per avere un livello adeguato dal punto di vista della performance del pilota, sappiamo che, soprattutto in alcune gare, avere delle squadre forti che sono attente a determinati dettagli possono far vincere, ma questa è la combinazione classica degli elementi nel motorsport in cui l'obbligo di chi al nostro interno li segue deve essere quello anche di non essere mai contento. Ovviamente al nostro interno siamo felici dei campionati vinti, guarda lì su quel mobile le coppe vinte a Daytona, è un momento bello però quello che ho detto a Giorgio Sanna, ai suoi uomini e al coordinatore generale Maurizio Reggiani è stato ma perché in determinati campionati siamo arrivati secondi? Quali sono stati i problemi su cui non siamo stati in grado di migliorarci? Ancora una volta il focus deve essere quello. Non essere abbastanza soddisfatti di risultati straordinari perché si può sempre fare meglio. Questo è un aspetto che deve caratterizzare chi nel motorsport ha fame di continuare a trovare l'anno dopo nuove sfide anche se hai vinto tanto».

- Si nasce con questa fame o ci si deve abituare?

«Secondo me bisogna abituarti a capire che non bisogna essere mai contenti, ma nel senso positivo perché altrimenti uno passa per quello che non è mai felice. È il contrario. Io sono una persona di na-



**PER ME
LA FERRARI
RAPPRESENTERÀ
SEMPRE UNA COSA
UNICA, SU CUI NON
SI PUÒ DISCUTERE**

SUPERTROFEO CHE BEI NUMERI!

Il Supertrofeo Lamborghini ha continuato a esibire numeri importanti. Sotto la Huracan evoluzione che debutterà nella prossima stagione in Gt3

tura, come dire, positiva e contenta, però non puoi mai pensare di sederti anche quando avresti voglia. Se uno ha un approccio di questo genere deve anche avere la sensibilità e la responsabilità di segnalarlo e di individuare chi invece ha la giusta voglia per continuare a vivere in pressione. Mi rendo conto che vivere sempre sotto questo stress positivo non è facile, però la bellezza è anche quella di arrivare a sera e dire: "cavolo domani posso fare ancora meglio!". Questo deve essere lo spirito della gente



che ha fame di crescita. Con l'approccio giusto. Non deve essere qualcosa che ti fa del male perché altrimenti non sei costruttivo, deve essere uno stimolo positivo sia che riguardi il motorsport sia la gestione industriale. Non deve essere vissuto in maniera negativa altrimenti ti fai del male».

- Un uomo come Stefano Domenicali al timone di un'azienda in crescita esponenziale quante ore lavora al giorno?

«Tante. Nel senso che io sono qui: il primo ad arrivare in ufficio e l'ultimo ad andare via quando non sono in giro per il mondo. È un'attività totalizzante: con la testa devi sempre pensare alle cose da fare per crescere e alla stabilizzazione delle fondamenta. Perché quando cresci in fretta come stiamo facendo noi la palificazione delle fondamenta bisogna che sia robusta. Altrimenti ci si fa del male. Non dimentichiamo che noi quest'anno saremo intorno alla produzione di oltre 5300 vetture, l'anno scorso erano 3800, quattro anni fa erano 2000: voglio dire parliamo di una dimensione esponenzialmente cresciuta. Il prossimo anno arriveranno intorno alle 8000 auto prodotte qui a Sant'Agata Bolognese. Parliamo di numeri che onestamente così in fretta devono essere gestiti bene. Da fuori sembra facile: ma non lo è! Basti pensare alle persone che sono arrivate in azienda. Abbiamo dovuto integrare con nuovi prodotti e nuove competenze circa 700 persone in meno di due anni. Sono cose che viste sul tavolo sembrano delle banalità, invece, non lo sono affatto».

- Quando guardi la nuova Huracan Gt3 che cosa pensi, che considerazioni trai?

«Ti dimostra una cosa. Ovvero che l'evoluzione della performance sembra che da prima non possa esistere. Poi dopo, alla fine dello sviluppo, ti rendi conto che guardando indietro hai recuperato valori importanti (quasi un secondo e mezzo). E allora pensi al gran lavoro di squadra che ha portato a un risultato straordinario. Quello che a me fa piacere è che adesso nel mondo del Gt, la Lamborghini sia vista non dico come riferimento, sarebbe presuntuoso, ma come una vettura e un'organizzazione da rispettare ed è già un qualcosa in più perché prima



non era così. Questo lo so perché sono nel mondo del motorsport da tanto tempo...».

- Dai tempi della Ferrari...

«Per me Ferrari rappresenterà sempre una cosa unica su cui non si può discutere. Però il fatto che un'azienda straordinaria come la Ferrari veda Lamborghini e possa essere per la Ferrari stessa uno stimolo per crescere per me è già un qualcosa di stupendo. Parliamo di due aziende con due storie di dimensioni totalmente diverse e già il fatto che possiamo essere visti come stimolo per me già un qualcosa di bello per la gente che lavora qui a Sant'Agata Bolognese. Quello che abbiamo fatto negli ultimi due anni è stato anche cambiare l'immagine di questa azienda da un brand troppo polarizzante (che tra virgolette poteva essere amato o odiato) a un brand che in ogni modo piace e viene rispettato. Questo tipo di prodotto viene visto come qualcosa di aspirazionale e unico, un'icona di supernicchia dove potersi proiettare quindi non è uno strumento che devi usare tutti i giorni per andare a scuola o a lavorare. In tutto il mondo i nostri clienti stanno



diventando sempre più giovani».

- A proposito di giovani: ce ne sono tanti che corrono con la Lamborghini dove Mirko Bortolotti continua a essere la vostra punta di diamante...

«Mirko ha maturato un'esperienza e un attaccamento al nostro marchio sicuramente importante e anche in questo caso, nella logica di crescere al di là del fatto che il prossimo anno bisogna cercare di vincere, come pilota Mirko deve sentire anche la responsabilità di essere un esempio per i giovani che entrano e fanno parte della squadra Lamborghini. Su questo devo dire proprio perché Lamborghini sta crescendo puntualizzo anche che non accetterò certi comportamenti o certe situazioni che non fanno bene alle persone e al brand. Chi fa parte di questo gruppo deve crescere anche sotto l'aspetto generale del rispetto dei valori sportivi e dei valori che il nostro marchio deve essere capace di dare sia che si vinca e ancora di più se si perde».

- Dopo tanti anni nel 2019 in F1 ritorna final-

mente un pilota italiano. Con Antonio Giovinazzi all'Alfa Sauber un driver tricolore torna stabilmente in griglia. Tu come giudichi la cosa? Finalmente qualcosa si è mosso...

«Sono contentissimo perché il fatto che l'Italia da un po' di anni non avesse un pilota italiano per un paese come il nostro, così appassionato di F.1 era veramente distonico. Sono contento che la Ferrari abbia fatto questo tipo di politica e credo che, a questo punto, ci siano tutti gli elementi per ripartire. Poi è chiaro che trovare altri piloti dopo Giovinazzi non sarà semplice, ma intanto godiamoci questo momento che serve per il restart. Adesso ci sono delle opportunità che bisogna portarsi a casa e sono convinto che anche dal punto di vista tecnico ci sono le condizioni per fare una bella figura. Faccio un grosso in bocca al lupo ad Antonio per quello che deve fare e poi sono convinto che nel momento in cui c'è la possibilità, in maniera continuativa, di tornare a essere protagonisti in un ambito dove, se dobbiamo fare una critica e su cui dobbiamo lavorare tutti quanti, è necessario far tornare un po' più i piloti protagonisti e più conosciuti perché il vero tema è questo: se tu chiedi ai non super esperti quali sono le facce dell'80% dei piloti di F.1 nessuno lo sa. Perché a parte tre o quattro piloti (non parlo di 15-20) gli altri sono tutti bravissimi ragazzi ma manca un elemento trainante per la passione che è il fatto che i piloti debbono essere delle personalità forti, personaggi che attirino l'attenzione, non debbono essere degli elementi a contorno che non conosci».

- Ma secondo te perché avviene questo?

«Per tanti motivi. I ragazzi di oggi sono sicuramente molto più professionalmente preparati, perché sono dei super atleti, super concentrati, sono dedicati in maniera maniacale a fare il massimo della loro professione: straordinari. Sinceramente molto di più di quelli di una volta. Quello che però deve essere aggiunto è quel pizzico di personalità dei personaggi. In questo mondo dove la nicchia di attenzione dei superappassionati si sta invecchiando c'è bisogno di andare su dimensioni che attirano dei giovani. Quindi senza andare in atteggiamenti sbagliati bisogna fare in modo che da come si presentano, da quello che fanno, al di là dell'attività dietro al volante, si possa parlare di loro perché è importante per i giovani per farli avvicinare alla F.1 che poi è quella che fa da traino a tutto il resto. Con il mio incarico nella commissione single seater della Fia, vedo che i giovani stanno aumentando in maniera considerevole l'interesse di correre di nuovo. È molto interessante quello che sta succedendo. Ad esempio quest'anno tra i campionati di Formula 4, F.3 Regional, serie internazionali che si presentano e che stiamo discutendo adesso a livello di commissione e di federazione c'è stata una ripresa che è un elemento interessante. Siamo in una fase dove sono positivo nel pensare che questo possa avvenire. Per questo ancora di più serve che ci sia un approccio diverso da parte di chi è al vertice di essere un po' più protagonista, più personaggio perché accelera il volano che sta crescendo».

- L'Italia è stata progetto pilota per la F.4, adesso c'è un altro progetto pilota importante con la



UNA BELLA FAVOLA AMERICANA

Il successo ottenuto a Daytona al quale ha fatto seguito quello conquistato a Sebring ha regalato alla Lamborghini grandi soddisfazioni in un mercato che per il Toro continua a essere il principale

F.3 Regional.

«Essendo italiano sono molto contento che sia così. Per quanto riguarda la F.4 dobbiamo riconoscere ad Acisport la visione di essere stato il primo a investire e credere su quella serie. Adesso è un successo in tantissimi paesi e sta crescendo. Il fatto che il progetto presentato dall'ACI sia stato quello che il Consiglio Mondiale ha votato per essere il progetto pilota è sicuramente un altro segnale di grande attenzione ed è per questo che c'è bisogno di italiani che continuino a crescere, correre perché l'impegno che ACI ci sta mettendo e si sta prendendo è sicuramente importante». ●



UN MOSTRO DA PISTA E STERRATO

Alle World Finals 2018 è stata presentata la Urus ST-X Concept, versione da corsa del primo Super SUV nella storia del marchio. Si tratta di una visione di una vettura concepita per un innovativo campionato monomarca, capace di unire pista e sterrato. L'inedito format debutterà nel 2020 in Europa e Middle East su circuiti omologati FIA e preparati appositamente, con una formula "arrive and drive", per offrire ai piloti-clienti un pacchetto completo comprensivo di auto e supporto tecnico durante i weekend in pista. Rispetto al modello di serie la Urus ST-X Concept è stata ridefinita nella meccanica e dotata di tutti gli elementi di sicurezza omologati FIA: roll-over cage in acciaio, impianto di estinzione e serbatoio FT3. Urus ST-X Concept è caratterizzata dalla livrea verde Mantis matt, su cui spicca il cofano in fibra di carbonio a vista con prese d'aria maggiorate, per ottimizzare il raffreddamento del motore V8 biturbo in grado di erogare 650 CV e una coppia di 850 Nm. Completano il panorama l'ala posteriore, gli scarichi racing laterali dall'inedito design esagonale e cerchi monodado in lega d'alluminio da 21", che montano pneumatici Pirelli. Lo sviluppo in configurazione racing ha portato ad una riduzione del peso del 25% alla stradale. La massa contenuta, unita all'assetto rialzato e all'irrigidimento torsionale grazie al roll-over cage integrato nel telaio, contribuiscono a rendere Urus ST-X Concept una vettura da competizione.

Urus ST-X Concept un'altra nuova sfida

DOMENICALI: «LANCIAMO UN PRODOTTO DI GRANDE COERENZA RISPETTO AL BRAND. SAREMO I PRIMI FARE UN CAMPIONATO CON UN SUPERSUV. NOI FACCIAMO RUMORE!»

Questa è la nostra risposta all'elettrico». L'urlo del motore della Urus "da corsa" è impressionante e qualcuno lancia la battuta. Dentro a un capannone ai confini del regno Lamborghini, sta nascendo un progetto nuovo, un gioco d'anticipo, una nuova sfida di quelle che appassionano gli uomini di un Toro sempre più scatenato. Racconta il presidente Domenicali: «A Valledlunga abbiamo lanciato un prodotto di grande coerenza rispetto al brand che abbiamo e al prodotto che noi facciamo. Ovvero ci siamo posti la domanda: l'Urus è un SuperSuv, una supersportiva "carrozzata" da Suv. E allora nella tradizione sportiva di quello che è Lamborghini lanceremo un progetto che coinvolgerà le Urus in attività di motorsport, un campionato supertrofeo dove ci sarà una versione supersportiva, con tre s, con l'obiettivo di fare una gara propedeutica nel 2019 e lanciare poi la stagione dal 2020. Perché lo abbiamo fatto? Perché questa è una dimensione che ad oggi nessuno offre e quindi vogliamo essere i primi ad offrirla ai nostri clienti per dare una dimensione sportiva di una vettura che lo è ma che gli altri non hanno ancora capito come può essere sviluppata. Vogliamo essere i primi a lanciare questa idea senza aspettare le calende greche. Quando tanti e tanti anni fa nacquerò i campionati turismo si correva con le vetture di tutti i giorni e da lì quindi perché non dare una dimensione sporti-

va anche alla Urus. Oggi il Suv nei vari segmenti di mercato cresce dappertutto e quindi con questa logica mi chiedo perché non dobbiamo essere i primi e offrire un qualcosa di unico e straordinario, posizionato molto in alto, diverso rispetto agli altri e non lo vogliamo fare confrontandoci con gli altri per adesso ma offrire un pacchetto unico che solo Lamborghini può offrire. Questa è la ragione per la quale siamo andati avanti con la nostra idea. Sentire il suono del motore di questa macchina per chi ama il motorsport è affascinante: noi continuiamo a fare rumore. Questa è l'altra dimensione da aggiungere all'approccio del motorsport che vogliamo avere nei prossimi anni. Dico questo perché non mi sono certo dimenticato di quello che abbiamo già discusso di un nostro possibile sbarco nel Wec come sviluppo futuro. In questo momento vogliamo essere prudenti, dobbiamo cercare di capire quale sarà l'evoluzione di questo campionato perché nella fase attuale riteniamo che gli investimenti necessari per fare un salto in questa nuova dimensione rispetto ai risultati che dobbiamo portare a casa, richiedono un ulteriore approfondimento e analisi. E quindi ragionando al presente non dico che è stato cancellato quel programma, però stiamo in stand-by per capire qual è l'evoluzione giusta. Non è una storia chiusa ma sicuramente non è un qualcosa che accadrà domani». ●

**IL POSSIBILE
SBARCO NEL WEC
PER IL MOMENTO È
IN STAND-BY. NON
È UNA STORIA
CHIUSA MA...**

STEFANO DOMENICALI



Altoè oltre ogni limite

GIACOMO CONQUISTA LA VITTORIA NELLA SERIE EUROPEA E NEL MONDIALE. UN SUCCESSO OTTENUTO CON DANIEL ZAMPIERI

di **Dario Lucchese**

VALLELUNGA - Con oltre 60 Huracán Super Trofeo in pista, la sesta edizione della World Final Lamborghini ha decretato a Vallelunga tutti i campioni di una stagione (la decima del monomarca della Casa di Sant'Agata Bolognese) ricca di novità. Dal debutto della nuova vettura nella versione Evo, alla presenza di nomi nuovi. Come quello di Giacomo Altoè. Due titoli in meno di un mese, anzi tre, per il giovane veneto. Dopo essersi laureato campione Pro 2018 della serie Europea, il neo-diciottenne pilota del team Antonelli Motorsport si è imposto anche nel Mondiale. Un successo ottenuto assieme a Daniel Zampieri, con il quale alla fine di ottobre aveva portato in trionfo nel Tricolore Gran Turismo la Huracán Gt3. Una vittoria quasi a sorpresa, quella ottenuta nella finale iridata, frutto del primo posto messo a segno in gara-2 dopo la doppia pole delle qualifiche e una prima gara (in cui si è imposto l'equipaggio asiatico formato da Kei Cozzolino e Afiq Yazid) condizionata dal drive through che hanno dovuto pagare per non avere rispettato il tempo minimo di sosta nel pit-stop, e poi da una penalità di 20" per il sorpasso di Zampieri con le bandiere gialle.

Quasi una fotocopia della vittoria ottenuta venerdì nella serie continentale: pole di Altoè, in gara-1 autore di un primo "stint" privo di errori, con Zampieri che è poi rimasto davanti anche dopo le soste. Niente da fare nella circostanza per Vito Postiglione e Karol Basz, che alla vigilia di quest'ultima trasferta avevano dieci punti in più. Un drive through per un contatto che ha avuto protagonista il potentino ed il ritiro di gara-2 ha cancellato in un sol colpo il loro vantaggio. Sul circuito romano "eroi" della Pro-Am sono stati Loris Spinelli e Juan Perez. Il binomio della P1 Motorsport ha bissato il titolo nordamericano conquistato lo scorso settembre a Laguna Seca, centrando con due secondi posti anche il successo europeo.

Non è bastata viceversa a Emanuele Zonzini (autore del terzo tempo e della pole di

classe nel primo turno di qualifica) e Lorenzo Bontempelli la vittoria messa a segno in gara-1 per avere la meglio sul binomio italo-colombiano. Poi Perez e Spinelli hanno centrato anche la vittoria nella Finale Mondiale, grazie ad un primo ed un terzo posto. Ancora dietro, seppure di tre punti, Bontempelli e Zonzini, due volte secondi, con Dennis Lind e Simon Larsson autori dell'ultima successo con il team Target Racing. Nella serie europea finale a sorpresa nella classe Am, che ha visto Manuel Lauck e Florian Scholze centrare due successi e recuperare i 24 punti che li dividevano nei confronti di Andrej Lewandowski. Il titolo mondiale è andato invece all'americano Ryan Hardwick. Nella Lamborghini Cup, per il terzo anno di fila a laurearsi campione europeo è stato infine l'olandese Gerard Van der Horst, mentre Joseph Collado ha conquistato la corona iridata. Segno "più" per gli italiani anche nelle altre serie continentali. Oltre a Spinelli, è il caso di Andrea Amici, che sulla sua pista di casa ha conquistato assieme al polacco Artur Janosz il titolo asiatico della classe Pro ed il secondo con l'Fff Racing, dopo essersi laureato campione



del Gt Asia nel 2015 con una Huracán Gt3 della squadra cinese. Gabriele Murrone ha concluso secondo nella Lamborghini Cup, mentre nella serie nordamericana Edoardo Piscopo ha chiuso ancora secondo tra i Pro assieme a Taylor Proto. ●





GRANDE FINALE DI STAGIONE

Sulla pista di Vallelunga Giacomo Altoé, assieme a Daniel Zampieri, ha chiuso alla grande la sua stagione. Dopo il titolo nel Tricolore Gt, il neo 18enne veneto ha conquistato la vittoria anche nel SuperTrofeo Lamborghini Europa e nella finale Mondiale. Sotto, Bontempelli-Zonzini



IN 5 ATTI LA SERIE EUROPEA ASSIEME AL BLANCPAIN GT

2019 sfida in sei round

Come da tradizione, in occasione della World Final Lamborghini è stato rivelato il calendario europeo della prossima stagione. Anche nel 2019, in cinque dei sei appuntamenti verrà riproposto l'abbinamento con il Blancpain Gt. Tante le novità, iniziando dal round inaugurale che sarà quello di Silverstone (12 maggio) e non più Monza, che esce viceversa dalla rosa dei circuiti designati. Confermato invece Misano (30 giugno). Il 14 luglio, per la prima volta la serie continentale approderà a Zandvoort, in Olanda. Seguirà a distanza di due settimane la classica tappa di Spa, nello stesso weekend della 24 Ore. A inizio settembre si tornerà al Nürburgring, mentre la World Final si disputerà per la prima volta sul circuito spagnolo di Jerez, dal 24 al 27 ottobre. Sei gli appuntamenti anche per le serie Asia e Nord America, mentre il campionato Middle East si articolerà su due prove e non tre, in programma a Dubai e Abu Dhabi rispettivamente il 16 e 23 febbraio, con i vincitori ammessi di diritto alla Finale Mondiale.

AL TRAGUARDO

Vallelunga (Rm), 17-18 novembre 2018

Pro/Pro-Am. Gara-1: 1. Altoé-Zampieri 30 giri in 50'01"682, alla media di 146,978 km/h (1. Pro); 2. Bontempelli-Zonzini a 21'929 (1. Pro-Am); 3. Lagrange-Schandorff a 24'034; 4. Perez-Spinelli a 24'305; 5. Linossi-Colombo a 27'472; 6. Boguslavskiy-Shaitar a 35'231; 7. Jefferies-Vettel a 35'944; 8. Kasai-MacBeth a 40'042; 9. Postiglione-Basz a 42'623; 10. Ortiz-Tujula a 43'274; 11. Koller-Liberati a 54'376; 12. Abkhazava-Afanasiev a 1'05'506; 13. Mantovani-Venditti a 1'29'082. Giro più veloce: il 6° di Zampieri in 1'32"060, alla media di 159,744 km/h.

Gara-2: 1. Abkhazava-Afanasiev 30 giri in 50'28"161, alla media di 145,592 km/h (1. Pro-Am); 2. Lagrange-Schandorff a 0"554 (1. Pro); 3. Boguslavskiy-Shaitar a 1'977; 4. Jefferies-Vettel a 2'113; 5. Perez-Spinelli a 6'492; 6. Kasai-MacBeth a 6'975; 7. Koller-Liberati a 22'404; 8. Altoé-Zampieri a 55'524; 9. Bontempelli-Zonzini a 1 giro; 10. Larsson-Lind a 5 giri; 11. Mantovani-Venditti a 5 giri; 12. Pull-Snoeks a 6 giri. Giro più veloce: il 4° di Altoé in 1'32"035, alla media di 159,787 km/h.

Am/Lamborghini Cup. Gara-1: 1. Scholze-Lauck 29 giri in 50'48"582, alla media di 139,893 km/h (1. Am); 2. Giannoni a 0"330; 3. Solieri a 15"357; 4. Brück-Schreiner a 27"368; 5. Cedric Leimer-Jenny a 28"178; 6. Rattenbury-Schjerpen a 28"799; 7. Mikrut-Urbanski a 42"867; 8. Freymuth a 43"435; 9. Gomar-Damiani a 43"897; 10. Padovani a 44"358; 11. Cyril Leimer a 57'401; 12. Collado a 58"175 (1. Lamborghini Cup); 13. Van der Horst a 1'07"804; 14. Fabri a 1'09"523; 15. Van Deyzen a 1'09"962; 16. Weeraborwornpong a 1'11"682; 17. Harmsen-Aka a 1'34"068; 18. Aronson a 1 giro; 19. Barde a 8 giri. Giro più veloce: il 3° di Scholze in 1'33"264, alla media di 157,681 km/h.

Gara-2: 1. Scholze-Lauck 31 giri in 50'39"076, alla media di 150,008 km/h (1. Am); 2. Giannoni a 3"137; 3. Solieri a 7"413; 4. Brück-Schreiner a 22"013; 5. Rattenbury-Schjerpen a 22"119; 6. Ange a 27"691; 7. Lewandowski-Necchi a 28"138; 8. Gomar-Damiani a 50"597; 9. Freymuth a 55"025; 10. Padovani a 1'06"411; 11. Mikrut-Urbanski a 1'11"396; 12. Cedric Leimer-Jenny a 1'18"140; 13. Van der Horst a 1 giro (1. Lamborghini Cup); 14. Van Deyzen a 1 giro; 15. Cyril Leimer a 1 giro; 16. Supachai Weeraborwornpong a 1 giro; 17. Fabri a 1 giro; 18. Harmsen-Aka a 1 giro; 19. Aronson a 2 giri; 20. Roda a 7 giri. Giro più veloce: il 7° di Necchi in 1'33"848, alla media di 156,700 km/h.

Pro/Pro-Am. Gara-1: 1. Cozzolino-Yazid 29 giri in 50'38"777, alla media di 140,344 km/h (1. Pro); 2. Gerssekowski-Muscat a 10"965; 3. Lagrange-Schandorff a 11"741; 4. Lewis-Snow a 17"145; 5. Boguslavskiy-Shaitar a 21"669; 6. Ortiz-Tujula a 22"876; 7. Bartholo-

mew-Breukers a 23"675; 8. Janosz-Amici a 26"627; 9. Perez-Spinelli a 32"381 (1. Pro-Am); 10. Hindman-Cecotto a 40"379; 11. Altoé-Zampieri a 44"077; 12. Bontempelli-Zonzini a 44"898; 13. Eskelinen-Puhakka a 50"171; 14. Kasai-MacBeth a 50"508; 15. Mantovani-Venditti a 57"895; 16. Matsumoto-Ochiai a 1'00"867; 17. Popow-Hubbell a 1'05"408; 18. Abkhazava-Afanasiev a 1 giro; 19. Linossi-Colombo a 7 giri; 20. Larsson-Lind a 9 giri; 21. Prabakaran-Wiser a 9 giri. Giro più veloce: il 18° di Zampieri in 1'32"275, alla media di 159,371 km/h.

Gara-2: 1. Altoé-Zampieri 30 giri in 51'08"949, alla media di 143,756 km/h (1. Pro); 2. Pull-Snoeks a 19"983; 3. Janosz-Amici a 30"147; 4. Hindman-Cecotto a 30"472; 5. Larsson-Lind a 37"297 (1. Pro-Am); 6. Bartholomew-Breukers a 37"399; 7. Bontempelli-Zonzini a 38"674; 8. Boguslavskiy-Shaitar a 39"343; 9. Lagrange-Schandorff a 39"865; 10. Jefferies-Vettel a 48"832; 11. Perez-Spinelli a 51"283; 12. Abkhazava-Afanasiev a 51"993; 13. Chen-Sai a 55"952; 14. Linossi-Colombo a 1'00"195; 15. Cozzolino-Yazid a 1'02"633; 16. Eskelinen-Puhakka a 1'03"236; 17. Piscopo-T. Proto 1'10"034; 18. Lewis-Snow a 1'10"386; 19. Lewandowski-Liberati a 1'13"796; 20. Matsumoto-Ochiai a 1'41"341; 21. Galbiati-De Narda a 1'57"148; 22. Gerssekowski-Muscat a 1 giro; 23. Popow-Hubbell a 3 giri; 24. Kasai-MacBeth a 4 giri. Giro più veloce: il 7° di Altoé in 1'31"900, alla media di 160,022 km/h.

Am/Lamborghini Cup: 1. Hardwick 31 giri in 50'33"201, alla media di 150,299 km/h (1. Am); 2. Scholze-Lauck a 1"431; 3. Giannoni a 4"706; 4. Roda a 9"506; 5. Ockey a 18"127; 6. Solieri a 26"952; 7. Holbrook-Barkey a 31"783; 8. Barde a 33"239; 9. Cedric Leimer-Jenny a 35"939; 10. Price a 50"324 (1. Lamborghini Cup); 11. Collado a 1'29"275; 12. Cassels a 1 giro; 13. Van der Horst a 1 giro; 14. Van Deyzen a 1 giro; 15. Thienes a 1 giro; 16. Murrioni a 1 giro; 17. Cyril Leimer a 1 giro; 18. Harmsen-Aka a 1 giro; 19. Gomar-Damiani a 1 giro; 20. Wong a 1 giro; 21. Sellari a 2 giri; 22. Meredith a 3 giri; 23. Weeraborwornpong a 3 giri; 24. Aronson a 3 giri; 25. Matsuda-Yoshihara a 4 giri. Giro più veloce: il 9° di Roda in 1'33"874, alla media di 156,657 km/h.

Gara-2: 1. Ockey 29 giri in 50'56"072, alla media di 139,550 km/h (1. Am); 2. Scholze-Lauck a 1"158; 3. Hardwick a 1"502; 4. Roda a 1"894; 5. Holbrook-Barkey a 4"672; 6. Barde a 9"925; 7. Cassels a 10"680; 8. Collado a 24"283 (1. Lamborghini Cup); 9. Gomar-Damiani a 26"083; 10. Matsuda-Yoshihara a 29"626; 11. Murrioni a 29"987; 12. Van der Horst a 33"215; 13. Brück-Schreiner a 33"586; 14. Price a 34"742; 15. Meredith a 42"109; 16. Weeraborwornpong a 1'00"227; 17. Sellari a 1 giro; 18. Wong a 1 giro; 19. Aronson a 1 giro; 20. Solieri a 7 giri; 21. Cedric Leimer-Jenny a 7 giri.

Giro più veloce: il 15° di Lauck in 1'33"750, alla media di 156,864 km/h.



Mitjet tempo di bilanci

Per la **Mitjet Italian Series** è tempo di bilanci. Nel gran finale di Barcellona, che ha visto Davide Di Benedetto laurearsi due volte campione, la serie di MQ Corse (quest'anno in abbinamento con il campionato francese) ha confermato numeri e qualità. Quattro trasferte all'estero ed una tappa a Monza ne hanno caratterizzato il calendario, con l'ultima gara del conclusivo round ad assegnare i titoli. A Montmeló è stato il siciliano del team The Club Motorsport a festeggiare, centrando il successo tra i Pro e primeggiando nella classifica cumulativa valida per l'Europeo. Protagonista anche Francesco Malvestiti, secondo nel Tricolore e primo sempre assieme a Di Benedetto nella gara Endurance che si è disputata sul circuito catalano. A inaugurare il weekend spagnolo è stato proprio Di Benedetto, che ha messo a segno la sua quarta pole della stagione. Terzo responso nella classe Am per Malvestiti, a tre decimi dal leader Sebastien Baud e subito dietro a Victor Weyrich, che correndo in equipaggio singolo avevano l'opportunità di effettuare una doppia qualifica. Poi, a dettare il ritmo è stato nuovamente Di Benedetto, che nella gara Endurance si è involato senza alcun problema al comando seguito da Weyrich,

**A BARCELONA
SI È CHIUSA
L'EDIZIONE 2018
DELLA SERIE
DI MQ CORSE CHE
HA CONFERMATO
NUMERI E
QUALITÀ.
SCOPRIAMO
PERCHÉ**

di [Dario Luchese](#)

Baud e Roberto Benedetti, allungando progressivamente. Dopo le soste, a rilevarlo al volante è stato appunto Malvestiti, che ha mantenuto la posizione di testa fino al traguardo.

A completare il podio sono stati nell'ordine Weyrich e Couhaup. Quindi, l'impossibilità di disputare la gara Sprint per la mancanza di visibilità, ha definitivamente congelato la classifica del Campionato Europeo, consolidando ancora il successo di Di Benedetto, che fino alla vigilia di quest'ultimo evento era saldamente davanti a Weyrich e al suo compagno Malvestiti (a Barcellona quarto nella gara riservata agli Am), questi ultimi due distanziati da una manciata di punti.

Nell'Italiano, a chiudere alle spalle di Di Benedetto, sono stati invece Malvestiti e Francesco Blanco. Ma a Barcellona a mettersi in evidenza sono stati anche gli altri italiani.

Tra questi Marco Ampolo sesto nella gara Am, con Luca Engolli (sempre con il The Club Motorsport) quattro posizioni dietro, dopo avere lottato a lungo a centro gruppo. Lo stesso Engolli, in equipaggio con Dario Caso, ha in seguito concluso ottavo nella Endurance, proprio davanti ai compagni di squadra Benedetti e Ampolo. ●

UN'ALTRA STAGIONE VA IN ARCHIVIO

Sulla pista di Montmelò è andata in archivio un'altra stagione di Mitjet Italian Series che quest'anno si è svolta in abbinamento con la serie francese.

IL SICILIANO GRAN PROTAGONISTA

Di Benedetto che bis!

Due campionati e tre titoli conquistati quest'anno per Davide Di Benedetto. Il siciliano del team The Club Motorsport è riuscito in un'impresa quasi impossibile. Tre settimane dopo essersi laureato campione della classe Gt Cup nel Tricolore Gran Turismo con la Porsche della Island Motorsport, Di Benedetto ha concesso il bis e poi anche il tris. Un trionfo che si aggiunge a quello messo a segno proprio nella Mitjet Italian Series due anni fa. «Prendere parte a due campionati differenti è stato un impegno difficile, vincerli la gratificazione più grande - ha commentato - Ho conquistato almeno un successo in ciascuno dei cinque appuntamenti della stagione. Al Paul Ricard e Barcellona ho vinto la gara Endurance, a Magny-Cours e Hockenheim quella Sprint ed entrambe e Monza. Il livello quest'anno era abbastanza alto, con un numero di vetture sempre di poco inferiore alla ventina ed avversari importanti come Baud e Weyrich. Dopo tanti anni, ho avuto inoltre la possibilità di tornare su alcuni tra i circuiti più belli d'Europa». Il prossimo impegno per Di Benedetto sarà quello del test premio al volante di una Ligier Lmp3 ufficiale in palio per il vincitore.





Fuoco si accende

ANTONIO DIVENTA 3° PILOTA DEL TEAM DRAGON: «NON CREDO DI CORRERE ANCORA IN F.2 ORA MI CONCENTRO SULLA F.E»

Le voci giravano, ma comunque trovare Antonio Fuoco alla presentazione di Milano del team Dragon griffato Geox è stata una piacevole sorpresa. Che permette di continuare a sognare di avere nuovamente un pilota italiano al via della gara di Roma. Certo, per ora è ancora presto, ma cambi per una singola gara se ne sono visti nella stagione passata e quindi sperare rimane lecito. Quando è arrivato l'annuncio del suo ruolo da terzo pilota, tutta la stampa specializzata nel motorsport presente si è subito gettata a cercare di parlare col calabrese, che a fine novembre ad Abu Dhabi concluderà la sua stagione in Formula 2 col team Charouz.

Sei salito per la prima volta sulla Formula E a Valencia, in mezzo a gente che ci correva o testava da molto tempo. Com'è andata?

«Credo che i test pre-stagione siano andati bene, anche se sono stati un po' difficili perché ci sono stati dei problemi con la macchina il primo giorno e non siamo riusciti a girare. Mentre il secondo

Fulvio Cavicchi

Grandi novità

Sopra Gunther (titolare) e Fuoco (terzo pilota) due grandi novità alla presentazione del team Dragon che nella prossima stagione sarà sponsorizzato dalla Geox

giorno pioveva ed io e Max Gunther ci siamo divisi la macchina. Ma comunque sono andati nella maniera giusta, e da lì credo che sia arrivata la "promozione" a fare il terzo pilota».

Com'è stato il passaggio dalla F.2 a questa monoposto elettrica?

«Sono abbastanza differenti. Le sensazioni di guida ed anche dalla macchina sono un po' diverse rispetto ad una F.2, ovviamente. Anche per il peso, visto che la Spark Gen.2 pesa un po' di più rispetto alla Dallara. Ma il feeling è bello e divertente, ed anche interessante. Per il sistema di rigenerazione dell'energia, per le batterie, per la gestione della potenza. Tutte cose che potrebbero fare la differenza durante una gara, e credo che proprio per questi motivi le corse siano così coinvolgenti».

Con le gomme come ti sei trovato, visto che sei passato dalle slick a queste scanalate che vengono usate in ogni condizione?

«Credo questo tipo di gomma sia quella giusta

per questa macchina, visti i posti dove si guida. Infatti si corre in città e la pista è quasi sempre sporca, quindi credo che la gomma sia adatta a quelle condizioni. In più hai un numero limitato di meccanici e quindi, ci fosse ad esempio una doppia miscela, potrebbe esserci troppa confusione nei pit stop».

Le piste non le puoi ovviamente conoscere, essendo tutti dei tracciati cittadini su cui non si può provare. Quindi si passa tanto tempo al simulatore. Hai già iniziato?

«Sì, stiamo cominciando a lavorarci, e c'è tanto da fare. La parte del software è molto importante e poi speriamo che quello studiato a casa funzioni anche in pista. Per ora stiamo concentrandoci sulla prima gara, e dopo Riad avremo finalmente dei dati anche dalla pista per confrontare realtà e simulazione. Poi cercheremo di migliorare ogni volta».

La conferma di Günther come secondo pilota pareva certa da molto tempo, e praticamente sicura dopo l'annuncio di non conferma di Jérôme

d'Ambrosio. Come mai ci hanno messo così tanto? Possiamo sognare che siano state le tue prestazioni a Valencia ad averli messi in crisi?

«Lo spero! Però credo abbiano preso del tempo per decidere. Max è arrivato molto prima di me ed ha fatto anche i Rookie Test di Marrakech a gennaio e tutto lo sviluppo della macchina, quindi immagino che il team abbia preferito partire con un pilota con più esperienza. Ovviamente il mio ruolo, adesso, è di cercare di aiutare la squadra il più possibile, e dopo... vedremo!».

Facendo un passo indietro, come è nato il dialogo con la Dragon?

«C'erano stati già prima dei contatti col mondo della Formula E, grazie al mio management che ha lavorato molto bene. In più ha aiutato la collaborazione con Geox, che essendo un marchio italiano penso sia importante per loro l'averne un pilota italiano in squadra».

Insomma inizia già adesso la tua stagione 2019...

«In realtà è già iniziata a Valencia, in quanto già allora si vociferava qualcosa. Ma adesso c'è l'ufficialità».

Ed accanto agli impegni da tester di F.E non aggiungerai nient'altro? Tipo ancora una stagione in Formula 2, oppure gare Gran Turismo, visto che hai provato a Vallelunga la 488 Gt3...

«Non credo farò un'altra stagione di formula cadetta. Per ora mi concentrerò sulla Formula E, poi si vedrà».



Geox firma Dragon

L'AZIENDA ITALIANA ENTRA NELLA SERIE GRIFFANDO LE MONOPOSTO DEL TEAM USA

MILANO – È stato direttamente il Presidente e fondatore Mario Moretti Polegato ad annunciare l'entrata in F.E di Geox, segno che la collaborazione che unirà l'azienda lombarda a Dragon non è una semplice sponsorizzazione per fare vedere il marchio in chiave internazionale, bensì di una vera integrazione strategica. E difatti alla Torre Allianz a Milano è stato presentato il team Geox Dragon, dato che con un accordo pluriennale la società italiana di calzature e capispalla è diventata lo sponsor principale del team Usa. Che giusto qualche giorno prima aveva annunciato che a fianco del confermato José María López sarà schierato il tedesco Maximilian Günther. Ma il colpo di scena è stato l'annuncio di Antonio Fuoco come test driver e pilota di riserva. Quindi la Dragon diventa così la formazione che più rappresenterà l'Italia nella categoria, e che a Roma difenderà il tricolore dopo l'uscita di scena di Luca Filippi dalla Nio. Difatti Polegato ha spiegato, una volta terminata la presentazione, che «è una grande responsabilità per noi perché porteremo la bandiera italiana in F.E, e gareggeremo coi marchi automobilistici più prestigiosi al mondo. Ce la metteremo tutta. Si fa un investimento per vincere. Il primo anno servirà per capire, e si comincerà già il 15 dicembre a Riad. Dove anche io sarò presente».

Nonostante l'ottimo risultato di Roma, ancora in Italia la F.E non è molto seguita. Come mai la scelta di entrare in maniera così importante in questa serie?

«L'audience della F.E non è ancora pari a quella della F.1, ma è in crescita. E qui ci sono i ragazzi, quelli che usano lo

smartphone, che se sono appassionati di auto e di corse sono concentrati qua. In più la F.E non inquina. E dato che la sostenibilità ed il rispetto per l'ambiente sono valori di importanza fondamentale per Geox, è stato del tutto naturale per noi avvicinarci a questo mondo, che può essere considerato il futuro delle corse automobilistiche. Infatti unisce grandi competizioni, tecnologie d'avanguardia ed un approccio sostenibile globale».

E quale sarà il vantaggio per Geox di entrare in F.E?

«Sarà un laboratorio di collaudo per noi e le nostre tecnologie. Quelle che già abbiamo e le nuove. Lavoreremo su cose che poi porteremo nella vita industriale. Un nostro team che seguirà le gare e studierà le varie situazioni, per perfezionare le nostre tecnologie».

E cosa porterete alla Dragon, un team che è attivo nel campionato sin dalla sua nascita ed a cui quindi non manca l'esperienza?

«Noi cerchiamo, attraverso le nostre tecnologie come la scarpa che respira e la tuta che respira, di rendere più confortevole la guida per il pilota. Che è soggetto a due momenti critici: il calore prodotto dalla macchina e lo stato psicologico della persona quando è sottoposta a stress. Perché qualsiasi emozione innalza la nostra temperatura, accentuando la sudorazione di mani e piedi. Con i nostri sistemi il pilota può sentirsi più a suo agio e tranquillo».



Rally Australia

Resoconto della gara a pag. 42
Coffs Harbours (Aus),
15-18 novembre 2018

Assoluta: 1. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) in 2.59'52"0; 2. Paddon-Marshall (Hyundai i20 Coupe WRC) a 32'5; 3. Østberg-Eriksen (Citroën C3 WRC) a 52'2; 4. Lappi-Ferm (Toyota Yaris WRC) a 1'02"3; 5. Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta WRC) a 2'30"8; 6. Evans-Barritt (Ford Fiesta WRC) a 3'05"1; 7. Breen-Martin (Citroën C3 WRC) a 8'59"0; 8. Heller-Diaz (Ford Fiesta R5) a 22'28"5; 9. Glenney-Sarandis (Škoda Fabia R5) a 27'01"8; 10. Serderidis-Vanneste (Ford Fiesta WRC) a 35'11"5; 11. Mikkelsen-Jæger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 43'21"9; 12. Linari-Ometto (Subaru Impreza STi N15) a 49'48"4; 13. Evans-Searcy (Škoda Fabia R5) a 1.05'11"5; 14. Bates-McLoughlin (Toyota Corolla TRD S2000) a 1.13'46"8; 15. Gill-Macneall (Ford Fiesta R5) a 1.14'28"0.

TAPPE

1. giornata: 1. Ostberg in 53'37"4; 2. Breen a 6'8; 3. Latvala a 8'7; 4. Paddon a 12'5; 5. Tanak a 16'9; 6. Lappi a 28'3; 7. Ogier a 38'2; 8. Evans a 45'2; 9. Suninen a 47'2; 10. Neuville a 1'11"9.

2. giornata: 1. Tanak in 2.07'52"; 2. Latvala a 21'9; 3. Paddon a 26'3; 4. Ostberg a 46'6; 5. Lappi a 50'4; 6. Ogier a 1'44"8; 7. Evans a 2'04"6; 8. Neuville a 2'35"2; 9. Suninen a 2'49"; 10. Breen a 6'16"8.

LE PROVE SPECIALI

PS1 Orara East (8,77 km): 1. Lappi in 4'45"5; 2. Tanak a 0"8; 3. Latvala a 1"2; 4. Mikkelsen a 1"8; 5. Neuville, Ostberg a 2"1; 7. Evans a 2"5.

PS2 Coldwater (14,12): 1. Latvala in 7'56"3; 2. Breen a 0"5; 3. Lappi a 1"2; 4. Ostberg a 1"5; 5. Paddon a 1"6; 6. Suninen a 2"2.

PS3 Sherwood (26,68): 1. Ostberg in 12'49"0; 2. Breen a 5"9; 3. Paddon a 6"6; 4. Tanak a 6"8; 5. Lappi a 7"8; 6. Latvala a 8"2.

PS4 Orara East 2: 1. Tanak in 4'43"5; 2. Lappi a 0"1; 3. Ogier, Ostberg a 1"1; 5. Latvala a 1"3; 6. Neuville, Paddon a 1"9.

PS5 Coldwater 2: 1. Neuville in 7'51"1; 2. Suninen a 0"1; 3. Latvala a 0"5; 4. Breen a 0"6; 5. Paddon, Ostberg a 0"7.

PS6 Sherwood 2: 1. Breen in 12'35"6; 2. Ostberg a 1"8; 3. Latvala a 1"3; 4. Paddon a 2"5; 5. Lappi a 3"3; 6. Tanak a 13".

PS7 Destination NSW (1,27): 1. Ogier in 1'23"4; 2. Tanak a 0"7; 3. Lappi a 1"7; 4. Evans a 1"9; 5. Neuville, Ostberg a 2".

PS8 Destination NSW 2: 1. Tanak in 1'23"0; 2. Ogier a 0"2; 3. Neuville a 0"8; 4. Breen a 0"9; 5. Lappi a 1"3; 6. Evans a 1"6.

PS9 Argents Hill (13,13): 1. Paddon in 7'20"9; 2. Latvala a 0"4; 3. Mikkelsen a 1"4; 4. Ostberg a 2"1; 5. Tanak a 2"3; 6. Breen a 4".

PS10 Welshs Creek (28,83): 1. Tanak in 15'12"6; 2. Latvala a 3"8; 3. Paddon a 4"5; 4. Mikkelsen a 6"4; 5. Ostberg a 7"1; 6. Lappi a 8"4.

PS11 Urunga (21,28): 1. Tanak in 11'32"3; 2. Latvala a 1"7; 3. Mikkelsen a 6"4; 4. Lappi a 6"5; 5. Paddon a 10"; 6. Ostberg a 13"5.

PS12 Raleigh (1,99): 1. Evans e Tanak in 1'33"1; 3. Lappi a 0"2; 4. Ogier, Mikkelsen a 0"4; 6. Suninen a 0"7; 7. Paddon, Ostberg a 1"3.

PS13 Argents Hill 2: 1. Paddon in 7'16"8; 2. Tanak, Latvala a 0"1; 4.

Mikkelsen a 0"4; 5. Ostberg a 1"3; 6. Breen a 1"4.

PS14 Welshs Creek 2: 1. Tanak in 15'01"4; 2. Latvala a 4"; 3. Mikkelsen a 5"8; 4. Gill a 8"6; 5. Paddon a 8"9; 6. Ostberg a 9"2.

PS15 Urunga 2: 1. Lappi in 11'32"5; 2. Tanak a 0"7; 3. Paddon a 1"; 4. Breen a 6"7; 5. Latvala a 7"3; 6. Mikkelsen a 8"5.

PS16 Raleigh 2: 1. Tanak in 1'32"2; 2. Evans a 0"6; 3. Ogier a 0"8; 4. Lappi a 0"9; 5. Breen a 1"1; 6. Neuville a 1"4.

PS17 Destination NSW 3: 1. Tanak in 1'23"1; 2. Paddon a 1"6; 3. Neuville a 1"7; 4. Ogier, Lappi a 2"; 6. Evans, Suninen a 2"4.

PS18 Destination NSW 4: 1. Neuville in 1'24"1; 2. Suninen a 0"3; 3. Evans a 0"9; 4. Heller a 3"1; 5. Serderidis a 3"8; 6. Glenney a 4"4.

PS19 Coramba (15,55): 1. Latvala in 9'38"1; 2. Mikkelsen a 5"2; 3. Neuville a 9"1; 4. Tanak a 9"3; 5. Paddon a 13"9; 6. Ogier a 14"3.

PS20 Sapphire (19,27): 1. Paddon in 11'30"2; 2. Latvala a 0"7; 3. Ostberg a 3"2; 4. Neuville a 3"4; 5. Evans a 3"7; 6. Mikkelsen a 4".

PS21 Wedding Bells (7,16): 1. Lappi in 4'14"9; 2. Neuville a 0"4; 3. Latvala, Tanak a 0"6; 5. Ostberg a 1"5; 6. Paddon a 2"6.

PS22 Coramba 2: 1. Latvala in 10'05"1; 2. Lappi a 0"5; 3. Tanak a 1"3; 4. Ostberg a 2"1; 5. Suninen a 6"4; 6. Paddon a 9"7.

PS23 Sapphire 2: 1. Latvala in 11'48"1; 2. Paddon a 2"8; 3. Ostberg a 4"; 4. Lappi a 7"8; 5. Suninen a 30"7; 6. Ogier a 31"4.

PS24 Wedding Bells 2 (Power Stage): 1. Ogier in 4'16"2; 2. Lappi a 0"1; 3. Ostberg a 2"7; 4. Evans a 3"; 5. Latvala a 4"2; 6. Paddon a 4"6.

NAZIONALE RACEDAY

Rally delle Marche

Cingoli (Mc), 17-18 novembre 2018

Assoluta: 1. Smiderle-Bordin (Ford Fiesta) in 30'08"1; 2. Fanari-Stefanelli a 9"7; 3. Trevisani-Muffolini a 18"5; 4. Marchioro-Dall'Olmo (Peugeot 207) a 25"6; 5. De Luna-Pozzo (Ford Fiesta) a 42"0; 6. Versace-Caldart a 42"9; 7. Guerra-Ceci (Subaru Impreza Sti) a 46"3; 8. Bruschetta-Zortea (Ford Fiesta) a 55"4; 9. Peljhan-Matic (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 59"9; 10. Vintalaro-Buscemi a 1'08"4 (gli altri su Skoda Fabia).

GRUPPO A

Classe A5: 1. Morgantini-Oretti (Peugeot 205 Rallye) in 35'27"9; 2. Ruoso-Pescador (Rover Mg Zr105) a 4"3.

Classe A7: 1. Moretti-Graffieti (Opel Astra Op) in 35'40"9; 2. Gallinaro-Sassoli (Peugeot 205 Gti) a 1"1; 3. Mattiuz-Mattiuz (Renault Clio Williams) a 1'33"6.

Classe A8: 1. Romagna-Lamona-to (Lancia Delta 16V) in 31'43"8; 2. Succi-Biordi (Bmw M3 E30) a 1'47"4.

Classe S2000: 1. Marchioro-Dall'Olmo in 30'33"7; 2. Giampiccolo-Coletti a 2'26"7; 3. Madella-Ruzzon a 3'17"2 (tutti Peugeot 207).

Classe Wrc: 1. Smiderle-Bordin (Ford Fiesta) in 30'08"1; 2. Bruschetta-Zortea (Ford Fiesta) a 55"4.

GRUPPO N

Classe N2: 1. Chiesura-Lovisa (Honda Civic Ek4) in 34'17"6; 2. Comini-Gravaghi (Citroen Saxo 16V) a 1"6; 3. La Ferla-Piazzini a 54"0; 4. Trevisiol-Poloni a 1'05"9; 5. Pierulivo-Pierulivo a 4'15"6 (gli altri su Peugeot 106).

Classe N3: 1. Bucci-Barbieri (Re-

Raceday la prima firma è quella di Smiderle

CINGOLI - Una due giorni all'insegna del meteo invernale ha contrassegnato la 12ª edizione del Rally delle Marche a Cingoli. Alla fine dei 46 km competitivi (165 inclusi i trasferimenti) per i 72 concorrenti che hanno preso parte alla sfida, è stato il vicentino Andrea Smiderle, su Fiesta Wrc e navigato da Alberto Bordin, ad aggiudicarsi la vittoria. Al 2º posto ha chiuso l'umbrò Francesco Fanari, al via del "Marche" con la Fabia R5 con cui ha mancato di un soffio la vittoria al recente "Nido dell'Aquila". Fanari, affiancato dall'esperto Silvio Stefanelli, anche in questa occasione ha chiuso a soli 9" dalla vittoria, nella quale aveva creduto fino alla 4ª ps. Terzo posto per il sorprendente 24enne bresciano Jacopo Trevisani, per la prima volta su una vettura come la Fabia R5, affiancato da Alessia Muffolini. I tre primatisti sono anche i vincitori della speciale classifica riservata al Challenge Raceday Rally Terra 2018-19, che al "Marche" ha visto corrersi la prima di 5 avvicinati gare tutte su terra. Smiderle ha da subito voluto imprimere un ritmo notevole alla corsa, imponendosi con il miglior tempo nelle prime due speciali; a rendere concreta per Fanari la possibilità di raggiungere il leader, ha inciso anche la debacle dell'altra Wrc in gara, quella di Alex Bruschetta, solo 19ª nella terza ps, nella quale ha ammesso di non aver brillato, complice una scelta poco adatta di pneumatici. Fanari, prendendo progressivamente familiarità col percorso di gara, ha fatto suo il miglior tempo nella 3ª e nella 5ª speciale (la Panicali), mantenendosi costantemente inarrivabile per il terzo. Intensa la lotta per il terzo posto: Trevisani ha iniziato a brillare a partire dalla seconda metà gara, quando ha cominciato a fermare i cronometri sul terzo e secondo posto di speciale (nella Panicali) e due volte addirittura sul primo (nella speciale "Dei Laghi"). Alle sue "costole" un buon quarto

posto a sorpresa per Christian Marchioro e Silvia Dall'Olmo (Peugeot 207), maturato grazie a uno "sprint" finale che ha visto il duo sammarinese chiudere in terza posizione le ultime due prove.

Oltre alle WRC in gara, tra le vetture di classe R5 è stato proprio Fanari il miglior interprete degli sterzati marchigiani; tra le S2000 si è aggiudicato la vittoria invece Christian Marchioro con la sua bella performance assoluta. In N4, la Subaru Impreza STi di Guerra-Ceci è stata la più performante, mentre in N3 è stata la Clio di Bucci-Barbieri a firmare la vittoria; Chiesura-Lovisa hanno ottenuto il successo su Honda Civic Ek4 in classe N2, mentre tra le A8 la "regina" è stata la Lancia Delta 16v di Romagna-Lamona. Moretti-Graffieti hanno detto la loro nel Gruppo A7 su Opel Astra OPC, mentre in A5 la Peugeot 205 di Morgantini-Oretti si è aggiudicata il miglior risultato. Nella speciale classifica dedicata al Peugeot Competition Raceday la vittoria è andata ad Angi-Zanchetta (Peugeot 208), nonostante un'uscita di strada che ha danneggiato la loro vettura, seguiti da Morgantini-Oretti (Peugeot 205 Rallye) e Selvestrel-Michelotto (Peugeot 106 Rally). Hanno detto all'arrivo: Smiderle: «Una gara dura, ma veramente bella. Ho combattuto per tutta la giornata con avversari veloci ed è una gioia poter essere sul gradino più alto del podio. Continuerò a correre nel Challenge Raceday Rally Terra». Fanari: «Sembra che io mi sia abbonato al 2º posto, ma è andata bene così. Vedremo come andrà nelle prossime gare di Raceday». Trevisani: «Una gara che non dimenticherò. Sono anche riuscito a vincere due prove speciali ed è stata una grande soddisfazione farlo proprio in una gara Raceday, campionato con il quale ho iniziato a correre. Ovviamente la mia intenzione è di proseguire il Raceday e fare sempre più esperienza».

Smiderle-Bordin vincitori del Rally delle Marche



Dovesicorre

VELOCITÀ

24-25 novembre

GP ABU DHABI
Mondiale F1 a Yas Marina
www.autosprint.it

FORMULA 2

a Yas Marina
www.fiaformula2.com

GP3 SERIES

a Yas Marina
www.gp3series.com

V8 SUPERCARS

a Newcastle
www.v8supercar.com.au/

RALLY

23-25 novembre

RALLY TUSCAN REWIND
CIRT a Montalcino
www.tuscanrewind.com

RALLY CASTIGLIONE TORINESE

RallyDay a Castiglione Torinese
www.matracing.it

RALLY DELLA PROVINCIA

DI FROSINONE
RallyDay a Frosinone
rallyfrosinone.hpsport.it

nault Clio) in 34'06"2; 2. Nannetti-Tasi (Opel Astra Opc) a 2'02"6; 3. Rosini-Piras (Opel Astra Gsi 16V) a 2'41"7; 4. Nicolini-Fedel (Subaru Impreza) a 2'44"3; 5. Fornalè-Faettini (Opel Astra Opc) a 4'07"0.

Classe N4: 1. Guerra-Ceci (Subaru Impreza Sti) in 30'54"4; 2. Peljhan-Matic a 13"6; 3. Bentivogli-Cecchi (Subaru Impreza) a 47"0; 4. Rigo-Angeli a 1'00"1; 5. Silvestri-Guerretti a 1'20"2; 6. Gabbarrini-Galli (Subaru Impreza Sti) a 1'34"9; 7. Sandel-Scussat (Mitsubishi Lancer Evo X) a 1'51"1; 8. Bruccoleri-Rapisarda (Mitsubishi Lancer Evo X) a 2'04"9; 9. Covi-Maddalozzo (Mitsubishi Lancer Evo VIII) a 2'51"0; 10. Pioner-Ugolini a 3'12"6 (Mitsubishi Lancer Evo IX).

GRUPPO R

Classe R1b: 1. Micheli-Marchetti (Suzuki Swift) in 42'42"1.
Classe R2b: 1. Fantini-Ercolani (Opel Adam) in 32'44"0; 2. Martinis-Mirabella a 22"3; 3. Uliana-Mirolo (Ford Fiesta) a 47"5; 4. Zanini-Fachin a 1'39"8;

5. Ciato-Budoia a 1'44"3; 6. Battilani-Manfredi a 2'17"3; 7. Galluzzi-Montagnani (Ford Fiesta) a 2'24"9; 8. Nicolini-Gabrielli (Ford Fiesta) a 2'52"9; 9. Francesconi-Bertelloni (Renault Twingo) a 3'06"9; 10. Montagna-Montagna (Citroen C2 Vts) a 3'17"4; 11. Epis-Crosilla a 3'33"7 (gli altri su Peugeot 208).

Classe R3c: 1. Vagnini-Zoanni (Renault Clio) in 32'22"6.

Classe R3t: 1. Betti-Zanotti (Citroen Ds3) in 33'18"8.

Classe R4: 1. Maspoli-Menchini (Mitsubishi Lancer Evo Ix) in 31'59"7.

Classe R5: 1. Fanari-Stefaneli (Skoda Fabia R5) in 30'17"8; 2. Trevisani-Muffolini a 8"8; 3. De Luna-Pozzo (Ford Fiesta) a 32"3; 4. Versace-Caldart a 33"2; 5. Vintaloro-Buscemi a 58"7; 6. Laurencich-Floean (Ford Fiesta) a 1'13"2; 7. Barbero-Barbero a 2'10"0; 8. Fiorile-Arena a 2'25"5; 9. Cazzaro-Gorza (Peugeot 208) a 3'17"8; 10. Squarcialupi-Squarcialupi (Ford Fiesta) a 3'18"2; 11. Angi-Zanchetta (Peugeot 208) a 26'27"9 (gli altri su Skoda Fabia).

L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI



TALENT SNP: DIVENTA PILOTA E CAMPIONE

Se hai la passione per la guida e desideri diventare un pilota e magari anche un campione, partecipa al nostro Talent. Si tratta di una Selezione, ma non fine a se stessa. Difatti tutto viene strutturato come un vero e proprio corso di pilotaggio, utile a formare e migliorare la guida di tutti i partecipanti. I più bravi potranno andare avanti e proseguire nelle Selezioni, che decreteranno i vari vincitori di una stagione in Sn2. Per saperne di più, si può richiedere il regolamento a: selezionenazionale@alice.it.

Vuoi seguire meglio la Snp? Iscriviti al canale YouTube "Selezione Nazionale Piloti TV". Snp è anche su facebook/selezionenazionalepilotti.

ACCESSORI



SCOPRI LA GAMMA completa Arai, NOS Helmets Forcefield e Unik al BER Store di Modena o su BERstore.it, il negozio dello Storico distributore Arai in Italia e Penisola Iberica. Servizio Controllo e Pulizia permanente e gratuito personalizzazione degli interni, ricambi ed accessori.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2014 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattroruote 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. Tel. 333-2493694.

Trofeo alla memoria di Fabrizio Frizzi

In occasione della 6 Ore di Roma a Vallelunga è stato attribuito ai vincitori assoluti, i fratelli svizzeri Adrian e Manuel Zumstein (Mercedes GT AMG GT3), il Trofeo intitolato alla memoria di Fabrizio Frizzi e Tonino Persiani, primi classificati nella GT3 della 6 Ore di 22 anni fa con una Nissan ZX 300. Si è voluto in questo modo ricordare, per iniziativa del Club Amici di Vallelunga (di cui Frizzi era socio) i due indimenticabili protagonisti dell'edizione 1996 della classica 6 Ore, da sempre organizzata da Sergio Peroni. Sul podio, insieme ai vincitori, le figlie di Tonino Persiani (Giorgia e Valentina) e il fratello Luciano, in rappresentanza anche di Fabio Frizzi, il fratello musicista del popolare conduttore televisivo scomparso lo scorso marzo



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 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.abbonatweb.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 BPIITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.
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'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A1 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs. 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono.
Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.
Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
Accertamenti Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8212 del 3/2/2017



La toccata tra Ocon e Verstappen è stata il vero leit motiv del Gp del Brasile



SUTTON-IMAGES.COM

MENTRE IL MONDIALE 2018 ORMAI STA ANDANDO IN ARCHIVIO

Leclerc dà tanta speranza

Lo sappiamo, il mondiale, anzi i mondiali 2018, la Ferrari li ha persi per errori propri. Errori di Vettel e del team tutto, ma la "politica", si proprio lei, ha avuto un ruolo determinante. E veniamo al Verstappen 2018: tanto veloce quanto antipatico ci è parso quando ha compromesso la gara di Sebastian: in Brasile avrebbe probabilmente vinto senza quella stupida resistenza di Ocon che, forse frustrato forse maliziosamente intenzionato a fargli perdere tempo, mentre Lewis sopraggiungeva, lo ha mandato in testacoda danneggiandogli il fondo piatto. Beh! Il dopo gara di Max ricorda quello di Schumi quando speronato da Coul-

thard andò a "chiarire" ai box McLaren nel dopo gara, ed anche tenendo conto della forse eccessiva sicurezza di Max nel dare per scontata la manovra, l'arrabbiatura ci sta. Anche se la scena "nuoce allo sport ed alla F.1". E anche nel "caso" Verstappen-Ocon voglio vedere il fantasma della politica: Ocon, uomo Mercedes, lo ricordiamo essersi fatto letteralmente da parte al passaggio della argentea monoposto di Lewis almeno in una occasione in questo mondiale. Verstappen in testa ad Interlagos invece, valeva una resistenza? Mah! (...) No, non è per questi motivi che l'annata F.1 mi ha deluso. Certamente ho sperato come milio-

ni di tifosi in una battaglia fino all'ultima curva dell'ultimo GP per in mondiale alla portata di una Rossa più che competitiva. Non è per questi motivi inoltre che non vedo bene Hamilton in rosso nel 2021. In quel tempo avrà forse eguagliato l'immenso Schumi per titoli vinti e probabilmente sarà pure sazio anche senza averne vinto sette. Credo invece nel nuovo che avanza. È infatti Leclerc che, chiamato a dare nuovo slancio alla Rossa, ridarà certamente vigore e mordente anche allo spento Vettel di questo ultimo Gp del Brasile. Ebbene, accenderò la tv nel 2019, sperando ardentemente che Leclerc vinca i Gp, che Vettel vinca, massi che Verstappen vinca col motore Honda, che il coriaceo Riccardo dia spettacolo pure in Renault, che il nostro Giovinazzi faccia ricordare quel Michele Alboreto 1985, massi che anche il "vecchio" Raikkonen dica ancora "fatemi guidare in pace" e ruggisca. E infine, che questa F.1 ritrovi soprattutto il vigore di una Rossa che abbia voce in capitolo là dove i bottoni vengono pigiati e le decisioni strategiche vengono prese.

Giovanni Bonarrigo Roccalumera (Messina)

Giusto e bello l'auspicio su Leclerc. Sul caso Ocon, invece, l'ombra del complotto proprio non c'è. Poteva semplicemente usare un pizzico di buon senso in più e avrebbe evitato tutto il pasticcio che è seguito, spintoni inclusi.

UN APPASSIONATO DI LUNGO CORSO MOSTRA LE SUE PERPLESSITÀ SUL CIRCUS DI OGGI

Quando la F.1 non avvince

Vostro lettore dal 1968. Quindicenne. Chi ha avuto la fortuna, come me, di vedere correre insieme da Stewart, Hill, Brabham, Surtees, Gurney, McLaren in poi, fino al fantastico finale di avere assieme in gara Lauda, Piquet, Prost, Mansell, Senna, oltre a ringraziare il cielo, può parlare di onore e gloria. Di questo sono pregni i campionati dal 1950 di Farina al 1993 di Prost. Poi iniziano le anomalie, che ne svuotano il senso. Cosa intendo? Anomalia Ferrari 2000-2004; anomalia Red Bull 2010-2013; anomalia Mercedes 2014-2018; 14 anni di sbadigli. Gloria e onore a 0. Esempio ultimo 2014-2018: Hamilton 50 Gp vinti, Rosberg 20, Bottas 3, Vettel 13, Raikkonen 1, Riccardo 7, Verstappen 5, Alonso 0. Anche per Hamilton è negativo. Dov'è la competizione? Dove e quando qualcuno è stato veramente in gara? Quale anno? I campionati decisi in O3 so-

no sbadigliosi; ergo, confesso: dal 2010 seguivo in circuito ed in TV molto più volentieri prima la Formula Abarth e ora la Formula 4. Eccellenti campionati che hanno riportato il profumo e gli odori delle fantastiche Formula Italia e formula Fiat Abarth degli Anni '70 e '80. Dal 2019 seguirò sicuramente anche la Formula Regional. Abbiamo un arsenale tra Acì Sport, Tatuus e Dallara che semplicemente il mondo ci invidia, un vero antidoto antisbadigli.

Giampaolo Marchini

Se qualcuno domina legittimamente un'era, non è negativo. Il problema è che se questo avviene su tracciati nella maggior parte dei casi resi poco selettivi e quasi insignificanti e con regolamenti cervellotici e non sempre limpidi (anzi, raramente), alla fine l'appassionato si stufa. O quasi. E di sbuffare ne ha ben donde.

AUTO SPRINT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

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

Foto F.1: **Erocole Colombo, Alberto Crippa**
Fotografie: **Sutton-Images, Bettiol, 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, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fungarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto MOTO SPRINT **IN MOTO**

AM **GUSTINI SPORTIVO** **SPORT STYLE**

RIVIVI TUTTE LE EMOZIONI DI QUESTO CAMPIONATO
IN UN UNICO NUMERO.

NON PERDERE MOTOSPRINT PIÙ IL SUO EXTRA*,
IN EDICOLA DAL 20 NOVEMBRE.



Fine stagione, fine delle corse ma non delle emozioni che continuano nel numero extra di Motosprint che trovi in edicola dal 20 novembre insieme alla rivista. In questo speciale puoi ripercorrere le immagini, le storie e i protagonisti che hanno caratterizzato questo “anno di sport della moto”.

**MOTO
SPRINT**