INCHIESTA L'ITALIA CHE VINCE: DALLARA E LAMBORGHINI REGINE A DAYTONA

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

AUTO SPRINT

n. 5

Anno LVIV Settimanale - 4-10 febbraio 2020

3 Euro (Italy only)



IN EDICOLA
AUTOSPRINT GOLD COLLECTION
SUI BOLIDI DALLE MILLE VITE

Poste Italiane Sped. in A.P. - D.L. 353/03 (conv. in L.46/04) art.1, c.1, DCB Bologna



SEB, CHARLES E LA NUOVA FERRARI

ORA SPOGLIATELA!

La Rossa 2020 sta per svelare forme e contenuti ma sullo sfondo rimane l'interrogativo della convivenza Leclerc e Vettel. Ecco il diktat di Maranello

UNO DEI DUE HA APPENA PRESO APPUNTAMENTO ANCHE CON NOI.



Grazie a **BMW Service Check-in**, puoi prenotare online la manutenzione della tua BMW, scegliere il tuo Consulente Service di fiducia, prenotare la Courtesy Car e organizzare il Pick-Up & Delivery. A qualunque ora del giorno e della notte.

BMW Service: gli unici orari che abbiamo sono i tuoi.

Scopri di più su bmw.it/servicecheck-in

BMW Service

DOMENICA NOTTE

di Andrea Cordovani



Ferrari, più altre belle storie italiane

Ogni volta è sempre lo stesso: il primo vagito del motore di una nuova Ferrari destinata al Mondiale di Formula Uno provoca un effetto particolare. Senti quel suono e pare musica celestiale nelle orecchie di chi non vede l'ora di ricominciare una nuova stagione, col solito carico di speranza che di questi tempi contraddistingue l'animo del popolo che ama la Rossa. Ebbene sì, stiamo finalmente entrando nel cuore della vicenda che per chi ama la F.1 riguarda la ripresa dell'attività, le presentazioni e poi i primi test in pista. Completata anche l'operazione del cosiddetto fire-up, la Rossa 2020 si prepara a svelare forme e contenuti il prossimo 11 febbraio a Reggio Emilia sul palcoscenico del teatro municipale Romolo Valli. Sarà proprio la Ferrari, quest'anno, a mostrare per prima la monoposto con la quale dare un nuovo assalto alla Regina Mercedes e a un campionato del mondo che non ha altro padrone se non la belva famelica con la Stella che ha vinto tutti i titoli da quando è stata varata la Formula Hybrid. Speranze e punti interrogativi. Silenzi. Sogni e piedi per terra. C'è soprattutto questo a pochi giorni dal lancio della Rossa 2020. Lo scenario rimane sempre lo stesso. Il sogno, ovvio, è quello di mettere in pista una vettura che da subito possa giocarsela ad armi pari con la concorrenza. Ma la sensazione è che stavolta i proclami e i pronostici non avranno diritto di cittadinanza a Maranello. Almeno fino a quando non si inizierà a fare davvero sul serio. E oltre a quello che concerne competitività e affidabilità della vettura, c'è anche un altro punto interrogativo e riguarda la convivenza tra Vettel e Leclerc dopo un 2019 che ha avuto momenti turbolenti e difficili all'interno di una coppia dove non tutto è andato come previsto. La sensazione è che certe frizioni della passata stagione non saranno più tollerate con l'unico obiettivo da raggiungere che è quello di provare il più possibile a fare squadra nella piena accezione del termine. Intanto mentre la Formula Uno si sta pian piano rimettendo in moto su questo numero vi raccontiamo dettagliatamente anche di un'Italia che vince e ogni anno fa parlare di se. È l'Italia ottimamente rappresentata da Dallara e Lamborghini pronte ancora a prendersi tutta la scena alla 24 Ore di Daytona. Un grandissimo spot per il motorsport tricolore e belle storie da corsa da raccontare e delle quali andare orgogliosi. ●

Data	Team	Luogo
11 febbraio	Ferrari	Reggio Emilia
12 febbraio	Renault	Parigi
12 febbraio	Red Bull	Silverstone
13 febbraio	McLaren	Woking
14 febbraio	Mercedes	Silverstone
14 febbraio	AlphaTauri	Salisburgo
17 febbraio	Racing Point	Mondsee
17 febbraio	Williams	Barcellona
19 febbraio	Haas	Barcellona
19 febbraio	Alfa Romeo	Barcellona

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

6 VERNISSAGE IN ROSSO
22 ESCLUSIVA INTERVISTA RUSSELL
32 ASTON MARTIN LASCIA RED BULL
34 STROLL IL BENEFATTORE
36 KVYAT A TESTA ALTA
38 JUNIOR TEAM RED BULLE E RENAULT

VELOCITA'

54 12 ORE BATHRUST
58 INCHIESTA L'ITALIA CHE VINCE

RALLY

40 NEUVILLE PIETRA DI PARAGONE
48 RALLY ITALIA SARDEGNA È PRONTO

RUBRICHE

4 FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
14 LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
16 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
30 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
40 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT



di Giorgio Terruzzi



Nella testa di Leclerc

È IL PILOTA PIÙ ATTESO, MA ANCHE L'UOMO MENO CONOSSCIUTO. LA PERSONA CHE È OGGI DEVE ESSERE MOLTO DIVERSA DA QUELLA CHE ABBIAMO OSSERVATO FINO A QUALCHE MESE FA

Charles Leclerc. E' lui il pilota più atteso. E' lui l'uomo meno conosciuto. Motivo: semplice. La persona che è oggi deve essere molto diversa da quella che abbiamo osservato, intravisto e raccontato sino a qualche mese fa. E in questa evoluzione, tanto necessaria quanto ancora misteriosa, risiedono molti ingredienti decisivi della ricetta Ferrari 2020.

Stiamo parlando di un ex ragazzo costretto per molte ragioni a diventare un uomo fatto in tempi rapidissimi, scanditi da una sequenza di accadimenti non proprio consueti. Roba capace di scuotere qualunque personalità, dunque bisognosa di un trattamento arduo e adatto, vista la mole di responsabilità connesse. Charles era sino a poco tempo fa un giovanissimo pilota dall'ottima reputazione e di bellissime speranze. Il suo sogno si è avverato in fretta: debutto in F.1, passaggio dall'Alfa Sauber alla Ferrari, una stagione eclatante se pensiamo agli exploit, errori compresi. Abbastanza per trasformarlo in pochi mesi nel campione sul quale ogni investimento pare lecito. La sua popolarità ha segnato un picco di rara intensità, il suo viso da bravo figlio, i suoi gesti da agonista feroce, l'hanno sca-



SECONDO ANNO CON LA ROSSA
Terza stagione in F.1 e secondo anno alla Ferrari: Charles Leclerc quest'anno è sicuramente il pilota più atteso nel Mondiale che sta iniziando a rimettersi finalmente in moto

raventato nel cuore e nella testa di una platea vastissima e internazionale. Appassionati che ormai considerano Leclerc l'uomo del destino rosso. Tutto questo abbinato ad un contratto Ferrari lungo cinque anni - un evento assoluto - ad un ruolo di prima guida non ufficializzato ma implicito vista la situazione contrattuale di Sebastian Vettel (in scadenza a fine 2020), vista soprattutto la reputazione del pilota tedesco, come minimo ridimensionata proprio nel confronto con quella di Leclerc.

Cosa abbiamo? Una star assoluta, una persona che ha cominciato a guadagnare parecchio e che guadagnerà molto denaro nel prossimo futuro. Mentre Charles passava dai 21 ai 22 anni (17 ottobre), transitava da un tempo in cui ogni spensieratezza era lecita e persino dovuta, in una dimensione che richiede una maturità profonda, un senso di responsabilità pieno, un cambiamento di stile, di vita (privata più che pubblica) radicale.

Il punto sta qui. Non sappiamo in che modo questa raffica di avvenimenti sia stata digerita ed elaborata durante un inverno molto diverso da ogni altro. Possiamo soltanto sperare che una riflessione complessa e profonda abbia spostato più di una manopola, abbia generato una diversa carburazione in luogo di una euforia, di una percezione di onnipotenza peraltro comprensibile. Di certo, in questi mesi qualcosa deve essere accaduto perché nessuna persona, tanto meno un giovane, può subire una rivoluzione così rilevante. Il problema è capire come questi cambiamenti sono stati trattati intimamente. Rigore e maturità in luogo di euforia e godimento? Lo vedremo. Senza sapere se e in che termini qualcuno, al fianco di Leclerc, sia stato capace di aiutarlo, di guidarlo attraverso un passaggio così delicato e importante. Senza sapere se proprio Leclerc sia intimamente disposto a rinunciare ai piaceri connessi alla propria condizione, in luogo di una disciplina tanto ardua quanto indispensabile.

Il tempo del rodaggio è finito. Charles non ha di fronte soltanto avversari da battere. Ha a che fare soprattutto con una parte di se stesso che, al pari del talento, deve e dovrà sostenere una sfida molto, molto complessa. E che, per questo, richiede dedizione e pratica; allenamento, silenzio, nuove regole. Sarà la sua condizione mentale ad essere straordinariamente sollecitata in un contesto che considera il talento come elemento scontato ma non sufficiente. Questo gli tocca. E per questo, speriamo, avrà lavorato. Trasformando la vivacità di un ragazzo fortunatissimo e dotatissimo in un concentrazione da monaco disposto a crescere – paradossalmente - in un regime di povertà e sobrietà assoluto. La sfida di Leclerc, al netto di ogni elemento tecnico, passa attraverso l'uomo che è diventato. Una persona profondamente cambiata da quella che abbiamo osservato sino a pochi mesi fa. ●



di Pino Allievi

Vernissag

che gran passione



SIMBOLI DI DIVERSE EPOCHE
A lato, Enzo e Piero Ferrari alla presentazione della B3 del 1973 e, in alto, l'era Montezemolo con Todt, Schumi e Barrichello, oltre al tester Badoer



ANDIAMO A RIVIVERE FASCINO, RISVOLTI E ANEDDOTI DELLE PRESENTAZIONI NELLA F.1 DEGLI ANNI RUGGENTI, COGLIENDONE ANCHE MOTIVI E PRESUPPOSTI PER IL CAMBIAMENTO, CHE DI FATTO HA POI RESO QUESTO MOMENTO IMPORTANTE COSÌ DIVERSO NELLE SUE DINAMICHE E ANCHE... NELL'APPETIBILITÀ!

Le presentazioni delle nuove Ferrari erano un'occasione ambitissima dai giornalisti degli anni Sessanta non solo per l'importanza dell'evento ma per il risvolto culinario, perché Enzo Ferrari sceglieva sempre ristoranti o trattorie tipicamente emiliane, con menu da sogno. A fine pranzo (mai la cena) era consuetudine che, insieme alla stringata brochure con le caratteristiche tecniche, il già celebre costruttore regalasse agli invitati una boccettina di preziosissimo aceto balsamico, sottolineando a mo' di lezione che si trattava di un balsamo, non di un banale aceto. Più avanti, la Ferrari concentrò la sua cerimonia in una miriade di ristoranti, tutti buonissimi, nei dintorni di Maranello, tra Casinalbo, Formigine, la strada per Serramazzoni. Più frequentemente, però, la scelta finì per cadere sul Cavallino, il ristorante di sua proprietà, davanti alla fabbrica. E spessissimo, tra gennaio e febbraio, c'era il coreografico contorno della neve, che contrastava con il caldo che la nuova Ferrari avrebbe incontrato nell'imminente debutto in Argentina, Brasile, Sudafrica o California.
La scenografia delle conferenze di Enzo Ferrari era ridotta all'osso: un tavolo con i dirigenti, la macchina accanto o appena fuori dalla sala, a disposizione dei fotografi. Conferenza, presentazione della vettura, due parole dei tecnici, poi il rituale delle domande e risposte, alcune delle quali abilmente concordate nei giorni precedenti con la mediazione del responsabile dell'ufficio stampa Franco Gozzi. Un clima casereccio fatto di cordialità, battute, prudenti promesse.
Con la presidenza di Luca Montezemolo l'evento si è allargato, trasferendosi nella protetta area della pista di Fiorano dove, con l'intervento di architetti ed esperti di spettacoli, si è proceduto ad allestire persino delle tribune a ridosso del palco o del circuito, per regalare visibilità ed emozioni agli ospiti. Pian piano, la cerimonia di presentazione della nuova F.1 si è trasformata in uno show con una platea di sponsor, autorità, personaggi della Confindustria, vip di vario genere. E anche l'avvocato Gianni Agnelli, socio di maggioranza della Ferrari, ha cominciato a farsi vedere con blitz in elicottero e frasi ad effetto che hanno sempre fatto titolo sui giornali. È stato in questi casi che la Rai ha cominciato a trasmettere l'evento in diretta (lo farà anche stavolta), con servizi, interviste,

approfondimenti, risvolti tecnici, opinioni. Momenti che sono diventati pezzi di storia, grazie all'intuizione diabolica e illuminata di Enzo Ferrari, il quale prima di tutti ha capito che il momento in cui la nuova macchina veniva mostrata era un'attrattiva giornalistica unica, tale da suscitare interesse, stupore, curiosità. Per cui meritava di avere un suo spazio, una sua cornice, con un ritorno immediato d'immagine su tutti i giornali del mondo, oltre che sulle tv che sono arrivate dopo.

La presentazione della F.1 di Maranello, poi, rompeva la lunga stasi invernale e dava idealmente l'avvio alla nuova stagione a ridosso della prima gara, calamitando sulla Ferrari una importanza davvero fuori dal comune. Gli altri, i rivali, sono arrivati a capirlo qualche decennio dopo. Col tempo le "prime" delle macchine sono diventate degli spettacoli colossali, basti pensare alle grandiose cerimonie della Benetton al Teatro greco di Taormina o in Piazza San Marco a Venezia, con la regia di Flavio Briatore e Patrizia Spinelli. Poi, con l'avvento di Internet, si è fatto l'opposto: brevi show sul piccolo schermo (molto disturbati all'inizio), però di immediatezza mondiale. E soprattutto particolarmente economici. Pure la Ferrari vi si è adeguata nel recente passato, salvo tornare – fortunatamente – a origini che le appartengono.

La novità del maestoso Teatro Valli di Reggio Emilia – dove il giorno 11, davanti a mille invitati, sarà svelata la nuova Ferrari - è suggestiva e insolita, perché parliamo di una struttura costruita nell'Ottocento, con statue e logge lontanissime dall'atmosfera dei circuiti. Proprio per questo il contrasto sarà ancora più denso di fascino. Perché Reggio Emilia? Qualcuno ha insinuato che ci sia stato il campanilistico intervento di Mattia Binotto, che risiede a due passi dalla città. In realtà la Ferrari aveva cercato una location a Modena, in un teatro o in un altro palazzo storico, ma non è stato possibile: tutto occupato. Neppure l'intervento del sindaco è riuscito a smuovere le cose.

Reggio Emilia rappresenta quindi una grande novità. Come sarà la scenografia? Come si svolgerà la serata (si comincia alle 18, molto tardi per giornali e televisioni)? Che novità saranno annunciate? E, soprattutto, quali slogan giornalistici, da vendere il giorno dopo, ispirerà la macchina?

«Mio papà era sempre molto prudente e io ho preso da lui: impossibile giudicare una Formula 1 dalle forme che vengono mostrate. Perché è quello che non si vede





DIVERSE ERE IN CASA FERRARI

Dai tempi di Enzo Ferrari, Forghieri, Piccinini, Villeneuve e Scheckter, a sinistra, a quelli di Gianni Agnelli con Schumi, Irvine e Larini (tester), a destra. Quindi, sotto, siamo ai giorni nostri, con Elkann, Binotto, Leclerc e Vettel...







PRESENTAZIONI DA LEGGENDA
Sopra e nelle immagini pubblicate nella pagina a fianco, la presentazione della Ferrari 312 T2 per il 1976, quindi, a destra, Lauda a bordo della B3 per il 1974

PER IL 1984 AVREI SCHIERATO TRE F.1, METTENDO UN ALTRO ITALIANO SULLA TERZA
ENZO FERRARI

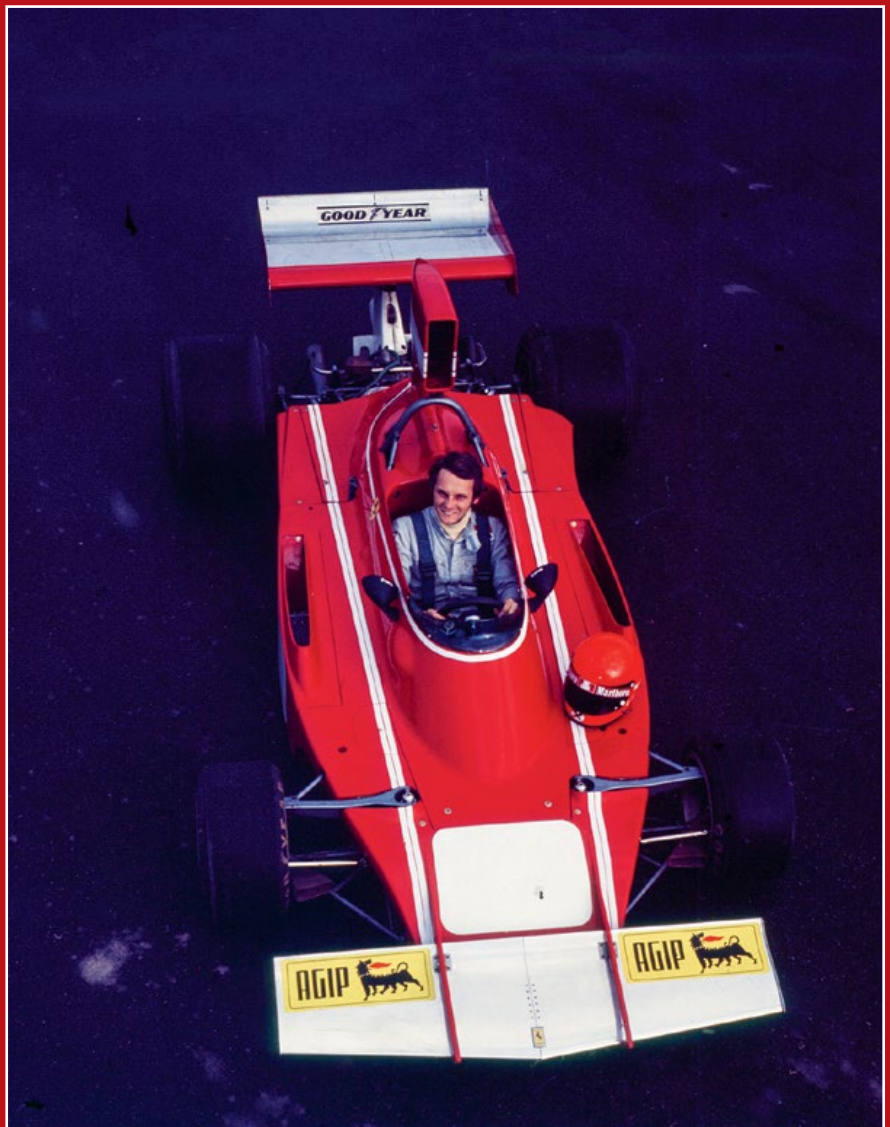
che la fa andare forte. E poi c'è sempre il dubbio che gli altri si siano spinti più in là. Solo la pista, anche in questo caso, può dare il valore di una monoposto»: Piero Ferrari, il vice-presidente che in fabbrica ci vive da sempre e, pur muovendosi nell'ombra, conosce ogni dettaglio di qualsiasi macchina, nutre in questo momento le speranze teoriche di tutti gli appassionati, ossia una Ferrari costantemente vincente e in grado di puntare al titolo.

Enzo Ferrari, che voleva avere da subito il polso della situazione, pretendeva che le sue macchine debuttassero immediatamente sulla pista di Fiorano – quando i regolamenti ne concedevano l'utilizzo – per avere un riscontro cronometrico che lo facesse poi dormire tranquillo. I piloti lo sapevano e tiravano fuori l'anima da subito, i giornali stavano al gioco e immancabilmente la mattina successiva era tutta un fiorire di titoli identici: *«Questa Ferrari è da mondiale!»*.

Ferrari dopo la conferenza scompariva. Solo a pochi era riservato il pranzo, nascosto, con lui. Era in quelle occasioni che venivano svelate le vere notizie. Come quando nel 1987 ingaggiò Berger e la trattativa non fu facile, tanto che il Grande Vecchio confidò: *«Avrei preso Alessandro Nannini se non si fosse liberato Gerhard. Giancarlo Minardi me ne ha parlato molto bene e la sua prima stagione in F.1 è stata brillante. Ma mi hanno detto che c'è un altro giovane particolarmente bravo, Stefano Modena…»*.

La nouvelle vague degli italiani di quel tempo piaceva a Ferrari, tanto che un paio d'anni prima, alla presentazione della Ferrari C4 a Fiorano, a pochi giorni dal suo ottantaseiesimo compleanno, Ferrari rivelò che nel 1984 aveva pensato di schierare tre macchine invece delle due per Alboreto e Arnoux: *«Avrei messo un italiano sulla terza»*, disse. La cosa non fu possibile perché ci sarebbe stato un eccessivo dispendio di energie e quattrini. Proprio in quella occasione Ferrari fece la storica dichiarazione sulla Marlboro che, arrampicandosi su vetri, aveva definito uno «sponsor tecnico», dandone poi una colorita spiegazione: *«Abbiamo un accordo triennale con la Philip Mor-*


Niki Lauda
GOODYEAR
MAGNETI MARELLI
1


GOODYEAR
AGIP
AGIP


1
Agip
GOODYEAR
Agip





NON CONTA CHE QUESTA MACCHINA SIA BELLA O MENO. L'IMPORTANTE È CHE VINCA!

LUCA DI MONTEZEMOLO



MOMENTI MEMORABILI

A lato, Berger e Alboreto a Imola con la Ferrari F.1 87, nell'altra pagina Surtees, iridato nel 1964, sorride con al fianco Borsari. Al centro la T3 del 1978 per Reutemann e Villeneuve. Infine, in basso a sinistra, la sfortunata B3 in chiave 1973





ris che ci mette a disposizione (ovvero paga, ndr) i piloti scelti da noi, quindi i nostri amici di Losanna sono dei partner che definirei tecnici». Il tutto perché anni prima, quando qualcuno gli accennò alle industrie del tabacco che stavano entrando in Formula 1 con forti investimenti, Enzo Ferrari, beffardo, fece una battuta delle sue: *«In questo sport io conosco solo il fumo che esce dagli scarichi delle macchine, non quello delle sigarette...».*

La Philip Morris, anche se oggi non compare con alcun logo, è poi diventata "padrona" (ancora lo è) dell'intera superficie visibile delle Ferrari di F.1, per cui le spetta per diritto la scelta degli spazi e della posizione di cui possono beneficiare gli altri sponsor.

«Negli anni della presidenza di Luca di Montezemolo – racconta Antonio Ghini che ne fu il capo della comunicazione -, *il tardo pomeriggio della vigilia era dedicato alla vestizione della carrozzeria con le etichette degli sponsor. Era una operazione che si chiamava "stickering". C'era Maurizio Arrivabene, come esponente della Philip Morris, che la gestiva. Dopo di che, a cose fatte, arrivava Montezemolo il quale decideva dove mettere il tricolore sulla vettura. C'era ovviamente anche Piero Ferrari, il clima era familiare, si scherzava. Ovviamente i tecnici venivano imboccati su quelle che sarebbero state le prevedibili domande della stampa e Jean Todt suggeriva gli argomenti da evitare rigorosamente, in quanto era gelosissimo dei nostri segreti. Michael Schumacher era sempre accanto a Todt e non parlava mai, guardava e basta: a lui interessavano le prestazioni della macchina, non le colorazioni che cambiavano di gradazione ogni anno per motivi di sponsor e ragioni televisive. Il giorno dopo tutti finivano per dire la stessa cosa: non importa se questa vettura sia bella o meno, l'importante è che vinca».*

Sì, l'importate è che vinca anche la Ferrari che vedremo tra pochi giorni a Reggio Emilia. Cambiano le persone, passano gli anni, ma l'ossessione è sempre quella. ●



di Carlo Vanzini Sky F.1



Aspettando la signora in rosso

KARMA... E SANGUE FREDDO! ADESSO BISOGNA DAVVERO EVITARE D'ESALTARSI! IL RITO DELLA PRESENTAZIONE DELLA NUOVA FERRARI SI PRESENTA ATTESISSIMO E SUGGESTIVO EPPURE SARÀ BENE ATTENDERE I RISCONTRI DELLA PISTA E I FATTI DI MELBOURNE!

Mettetevi il cuore in pace, fin da subito. La Ferrari che vedremo la prossima settimana sarà un progetto completamente sbagliato! La SF20 o come si chiamerà, mancherà di carico aerodinamico, soffrirà di sottosterzo, sarà poco affidabile e soprattutto non consentirà a Leclerc e Vettel di lottare per il mondiale.

La Mercedes non avrà rivali, se non nella Red Bull! Ecco giriamola così!

I facili entusiasmi invernali, quelli che nel calcio si identificano con lo scudetto d'estate, vinto a più riprese da Napoli, Milan, Inter etc etc, negli ultimi anni di marca bianconera, quest'anno lasciano spazio al pessimismo o presunto tale.

Parola d'ordine: GUAI AD ESALTARSI!

L'Australia 2019 è un dolore ancora troppo forte per i tifosi in rosso!

Il dominio dei test aveva portato a una generale euforia, precipitata di colpo in uno stereofonico tonfo, al primo Gran Premio. Per questo nulla, assolutamente nulla, è trapelato dagli ambienti del Cavallino, se non solo indiscrezioni negative. Poche soffiate a chi sai che le riporta e il gioco è fatto!

Anche i giornali stranieri hanno ripreso l'allarme lanciato da pochissimi in Italia ed è diventato il classico cane che si morde la coda con alcuni siti a riportare quelli stranieri, quelli stranieri a ripendere quelli italiani e così via…

Ho letto anche di una Ferrari pronta con due versioni per le due sessioni di test. Fin qui non c'è nulla di strano, l'errore c'è quando qualcuno dice: come la Mercedes lo scorso anno. No, la Mercedes un anno fa, fu costretta a modificare la macchina, perché quella dei primi giorni proprio non andava. Sarà per questo forse che quest'anno si presenta a porte chiuse. Quindi… CALMA!

Una volta tanto, lo dico anche a me stesso, facciamo scorrere il tempo per quello che è, senza anticiparlo. Sappiamo che vedremo una Ferrari più simile alla Mercedes e una Merce-



UN AVVENIRE TUTTO DA SCOPRIRE
Le sinuose fiancate della Ferrari sono sempre cariche di promesse per il futuro, che diventerà realtà dal Gp di Melbourne, dove la nuova Rossa debutterà in F.1

des più simile alla Ferrari, nelle pance ad esempio, insomma i due opposti che si studiano e si copiano fino a quando saranno di fatto uguali. Se andiamo a vedere i risultati delle ultime gare c'è poco da stare allegri in casa Ferrari, ma il fatto che Mercedes si sia messa a copiare alcune soluzioni di Maranello fa pensare che il potenziale della SF90 c'era. L'idea era buona, la sua realizzazione no, si è complicata strada facendo.
Ci sarà un incontro a metà strada, dove conta di trovarsi anche la Red Bull. Quindi, martedì 11 febbraio, tutti noi amanti del motorsport, figli di quella frase, "fate disegnare una macchina a un bambino, la farà rossa", dovremo tenere a freno le pulsazioni, non dovremo farci affascinare dalle sue forme e guai a sognare come quella rossa sempre irresistibile potrebbe farci perdere la testa. No, la guarderemo con distacco, come se fosse una PRINZ VERDE (ma che ne sanno i Duemila). Lei proverà a sedurci da lontano. Cercherà di avvicinarsi, durante i test, approfittando della diretta di entrambe le sessioni (prima volta nella storia) su SKYSPORTF1 (dalle 14 alle 18 ndr), magari strizzando gli occhi con delle mosse da esibizionista o lo farà al contrario, restando nascosta, intrigante e indecifrabile. Comunque ci proverà a farci pensare allo "scudetto d'inverno"… Non rispettando ciò che ho appena scritto, dico con una buona dose di fiducia che questa rossa farà impazzire tutti, in questo 2020, proprio per questi segnali, per queste mani messe avanti per respingere l'entusiasmo. Come a dire: se va male già tutti avvisati, ma se va bene quelle mani serviranno a contenere il soffocante abbraccio di chi, da 13 anni, seconda striscia più lunga di sempre senza titoli piloti per la rossa, aspetta! Di chi una Ferrari campione non l'ha mai vista, i nati dopo il 2008 ad esempio e di chi inizia a "perdere colpi" e dei coriandoli che sommergevano Raikkonen, a San Paolo, inizia ad averne solo uno sbiadito ricordo.KARMA! ●



di Mario Donnini

Presentazioni F.1? L'è tutto da rifare!



IL CONCETTO STESSO DI UNVEILING È FOLLE BUGIARDO, FINTO E INUTILE. E, VISTO CHE BISOGNA ESSERE COSTRUTTIVI, ECCO UNA PROPOSTA PER RIVOLUZIONARE IN FUTURO LA FILOSOFIA DEI VERNISSAGE

Questi, negli anni, hanno falciato, calmierato e formattato i circuiti seri, i personaggi veri, la combattività dei piloti, la creatività dei progettisti e financo il chilometraggio dei test, quand'invece per fare una cosa intelligente e sana basterebbe dare una sforbiciata a una sola, mortifera e pestilenziale cosa della F.1 di oggi: le presentazioni delle nuove monoposto.

E dire che i vernissage equivalevano ai momenti più carini, rilassati, umanizzanti e sorprendenti nell'intera storia del Circus. Occasioni d'incontro, socializzazione, magnate e sacrale disvelamento, all'interno d'un clima non ancora avvelenato dai rombi, dai rimba e dai rambi dei Gran Premi.

Della serie, per dirla alla Pierangelo Bertoli, "riempirò i bicchieri del mio vino, non so com'è, però v'invito a berlo".

La macchina sarebbe questa, guardatela pure, ammiratela e fotografatela, tanto conta quando va, mica quando sta ferma. I piloti sono quest'altri, parlateci pure, tanto sul futuro ne sanno quanto voi e noi, ossia il domani è tutto da scrivere. Chissà.

Infine, quanto agli obbiettivi, be', ecco, lì ciascuno diceva il suo. Senza stare a sparare tante castronerie, perché poi a fare una figuretta era un attimo. Perché c'era una cosa, anzi, un valore, che fungeva da palo a tener su tutto il tendone di quel circo: si chiamava dignità.

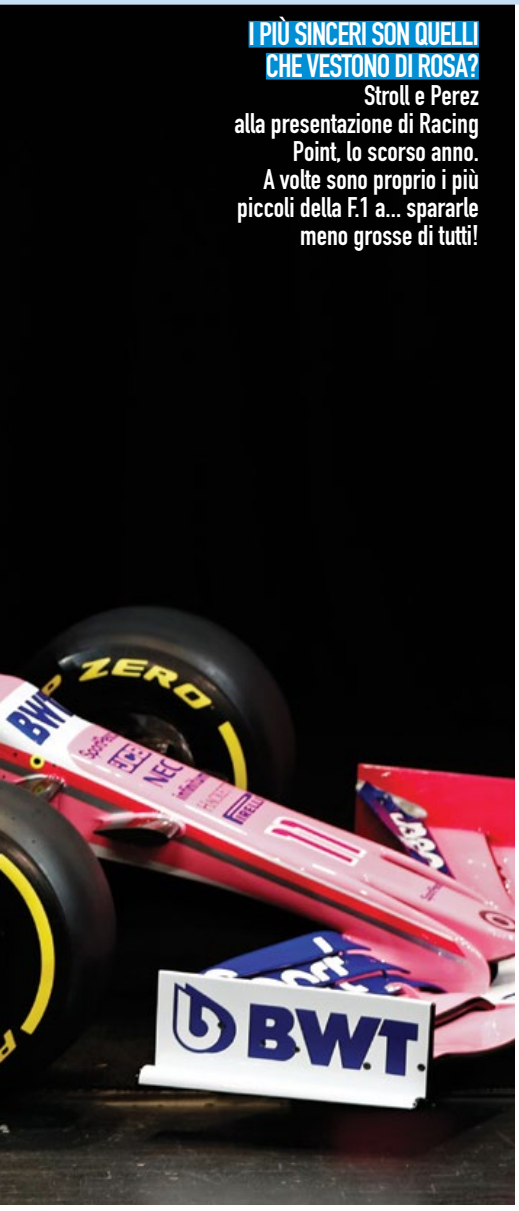
Della serie, se il mondiale non potevi vincerlo, manco provavi a dire che ci puntavi. Se non avevi uno straccio di sponsor e il tuo budget faceva schifo, lo dicevi eccome, senza vergogna, non si sa mai, magari un mecenate se ne accorge, s'intenerisce, sta in campana e chiama, si fa vivo.

Se per piloti avevi due paracarri paganti, o poco più o poco meno, come quando abbordi una strafiga ma sei sovrappeso e senza una lira, la buttavi sulla simpatia.

Adesso no. Eh, no.

Tutto è notizia, perfino la data dell'... no, aspetta, com'è che lo chiamano? L'unveiling. Wow, lo scoprimento. Sì, di 'sto cavolo. No, no, no, sai che facciamo? In queste righe, così per gioco, per scherzo e per spirito di contraddizione, mo' mi diverto io a fare l'unveiling dell'unveiling, ossia a mostrare di lor signori - peraltro sempre in smoking, splendidi, fenomeni, tutti belli, ricchi e snelli - i tacchi dodici dialettici per nascondere una certa non rara tappitudine argomentativa, gli spirituali elastici delle mutande sbracati assai, le mediatiche canotte lise e i calzini telegenici olfattivamente letali.

Punto primo, le presentazioni delle monoposto di F.1 ormai si son trasformate in campagne elettorali concentrate. Hanno le telecamere di tutti piantate in faccia, così i team di F.1 - quasi nessuno escluso - colgono il momento opportuno per comportarsi esattamente come altrettanti partiti politici all'italiana.



I PIÙ SINCERI SON QUELLI CHE VESTONO DI ROSA?
Stroll e Perez alla presentazione di Racing Point, lo scorso anno. A volte sono proprio i più piccoli della F.1 a... spararle meno grosse di tutti!

Nell'unveiling, cioè, illustrano dettagliatamente programmi che non hanno la benché minima idea se li rispetteranno o meno, individuano target ineludibili consapevolissimi che verranno elusi, colorano la cerimonia con toni da bilancio trionfale, trattando il futuro come fosse passato, l'incertezza come un diritto acquisito e l'alea quale dettaglio domabilissimo.
E poi c'è la cosa più spassosa della festicciola tutta.
Lei. La monoposto nuova. Prima era uguale a quelle rivali, ora è pure tale e quale al modello precedente. Mediamente, una pena.
Che poi - e parlo a quasi tutti voi lettori appassionati (nel senso di noi, neh), che nel baretto di Xvideos o yourporn una capatina qualche sera ce la si fa eccome -, i signori della F.1 dicono tutti che vi stanno per mostrare - senza veli, ué di unveiling si parla -, una bellezza prodigiosa alla sua prima apparizione assoluta (ahahahaha), invece, bene che va, trattasi d'una milfaccia, una cougarona o una granny goes crazy col ragazzo delle pizze.
Fuor di metafora, altro che nuovissime panterone da pista. Maddeché.
L'aerodinamica è tutta vecchia, già vista, stracca, finta, oh yes, milfata, gilfata e grannyvora, siliconata e pure dentierata.
A mascherare quella vera, che arriverà nei test spagnoli, se non, addirittura, in Fp1 a Melbourne.
L'anno scorso, m'ero trovato in un posto in cui a un certo punto a tre quarti di cerimonia è uscito fuori che la macchina in realtà era quella dell'anno scorso e nuova in realtà doveva essere considerata solo la livrea.
Della serie, applicato il concetto a uno di noi, è come convocare stampa, datore di lavoro & parenti, perché abbiamo deciso di dare una svolta alla nostra vita, facendoci le meches o indossando un parrucchino platinato a sette tirabaci - di cui due sciancrati, chioserebbero gli attenti esperti della ipertecnica Filisetti & Granato, qui in rigoroso ordine alfabetico -.
Dai, su, qui c'è qualcosa che non va.
Poi a 'ste festicciole la selezione per gli ammessi è spietata, i toni solenni, l'assegnazione dei posti di rimpetto ai potenti una micidiale certificazione di status symbol, che in confronto gli intrighi del Trono di Spade son più sereni del ballo dei cacciatori a Monteridolfi. E poi spazio alla solita, esilarante, impeccabile intemerata di colossali, corporate e illustrissime panzane.
La Mercedes si dice spaventatissima dagli avversari ma nello stesso tempo speranzosa che tutti i terribili sforzi prodotti possano contribuire a mantenere un accettabile livello di competitività. Ecco. Quando dicono così, vuol dire che stanno per rompere come sempre il mulo a tutti. E se trovare un refuso, scusate, ma scrivo di fretta.
Red Bull, per conto suo, è certa di poter tornare a competere per il titolo, il che in genere vuol dire che ci sono buoni motivi per pensare che se ne guardarà bene dal farlo.
Poi c'è la Ferrari, la sola entità del pianeta che dal 1951 è obbligata a vincere almeno il mondiale piloti. Oltre che puntualmente costretta a mostrare positività, ottimismo, immensa fiducia nei propri mezzi - ci mancherebbe altro -, e che dal 1979 a oggi, il Piloti l'ha fatto suo una con Scheckter, le altre con Schumi e l'ultima con Raikkonen, ossia sette volte su quarantuno.
In altre parole, costoro, stando alla statistica secca, dicevano e dicono la sacrosanta verità solo nel 17% dei casi, negli ultimi 40 anni e lo 0% negli ultimi dieci.
Perché? Perché dal 2009 a oggi - salvo il 2008 perché il finale bastardo di Interlagos col povero Felipe Massa merita ancora rispetto e raccoglimento -, qualsiasi proclama, volto sorridente, annunzio roboante o frasona d'attacco e bella entrante, non ha mai trovato riscontro nella realtà iridata, puntualmente a qualcun altro ben più favorevole, a fine campionato.
Ma ci può stare. In fondo il team con Binotto è in crescita, ha lanciato Leclerc e comunque alla Rossa le si perdona tutti tutto. Quando si ama è così che si fa.
E poi c'è la Williams. La quale da millenni annuncia che il momento peggiore è passato e ci sono tutte le premesse per tornare a galla. Sì e come no, a fare il morto.
Alla Haas ormai alle frasi che dicono alle presentazioni ci stanno attenti peggio che alla dichiarazioni dei redditi o a un gufo se gufa. Alla Renault avevano detto che erano felici di mostrarci il marchio dietro le quinte, poi in gara l'abbiamo visto spesso dietro le seste.
In Alfa Romeo ci si sente orgogliosissimi d'essere italiani, è tutta un'esplosione d'orgoglio e vigore tricolore, poi, vai e senti, annusi l'aria ancora saubereggiante, e ti sembra di stare in uno sketch di Aldo, Giovanni e Giacomo nei boschi svizzeri, quando girano le scenette del signor Rezzonico.
Alla McLaren sono molto temute le incitazioni belluine di Zak Brown, il quale l'anno scorso era restato stranamente cauto sulla F.1 - rivelatasi invece un successone con Sainz e il meraviglioso rookie Norris -, salvo mostrarsi very aggressive su Alonso a Indy, poi desolatamente non qualificato.
Quanto alla Scuderia AlphaTauri Honda, fu Toro Rosso, di solito parla poco e fa i fatti, quindi nulla da dire.
Infine, Racing Point - nei suoi mille nomi da Force India ad andare in su, fino al prossimo di Aston Martin - dice ogni anno che fa il campionato con cento milioni di dollari o poco più, provenienti dai diritti televisivi più due caldarroste di sponsor, ma tanto metterà dietro di sé almeno tre o quattro squadrone coi dollaroni.
E, in questo caso, la vera tragedia per tutti gli altri è che costoro sono i soli sinceri.
Da qui la mia proposta.
Per ribilanciare e depurare il sistema, bisogna cambiare regime, del tutto.
E sentite come.
Le presentazioni delle nuove F.1 bisogna farle, certo che sì, con tanto di interviste roboanti, proclami e solite panzane. Ma per dieci mesi e mezzo tutto viene segretato, nascosto e non mostrato.
La sera dell'ultimo Gp, a Abu Dhabi, a stagione finita, finalmente vengono trasmessi in differita gli unveiling, come finalone comico, demistificante e rivelatore della stagione, col senno di poi: non più come furbo e millantatore inizio, ecco.
Così, per farsi due risate su chi quella volta pensava di farsele alle spalle nostre.
Poi voglio proprio vedere.
Che dite, 'o famo? ●

Buona la prima

MENTRE CRESCE LA CURIOSITÀ E CON ESSA L'EMOZIONE PER L'ARRIVO DELLA NUOVA FERRARI, LA POWER UNIT IN CHIAVE 2020 HA GIÀ EMESSO I PRIMI RUGGITI. A RAPPRESENTARE IL CHIARO SEGNALE CHE NULLA SARÀ LASCIATO INTENTATO, A MARANELLO, CON UN LINE UP DI PILOTI IN CRESCITA E UN LIVELLO TECNICO POSSIBILMENTE DA AGGANCIO ALLA MERCEDES



di Alessandro Gargantini

Il silenzio è rotto. Mercoledì 29 gennaio, proprio nella giornata centrale di una settimana soltanto apparentemente avvolta dal torpore della pausa invernale, è echeggiato per la prima volta nel 2020 il suono del nuovo propulsore sei cilindri turbo della Scuderia Ferrari che animerà il prossimo mondiale e che ci si attende possa costituire uno dei punti di forza della nuova monoposto a disposizione di Leclerc e Vettel, che sotto la guida di Mattia Binotto avranno l'obiettivo di interrompere l'egemonia della Mercedes che si protrae da sei anni. Il primo ruggito, cupo e fragoroso, è apparso ancora più penetrante nei timpani perché prodotto tra i muri della factory di Maranello. Faremo velocemente l'abitudine alla nuova sinfonia quando il propulsore scaricherà a terra i suoi cavalli sull'asfalto di Montmelò, poco dopo la metà di febbraio, in occasione del "filming day" e dei pre-season test che apriranno il sipario della nuova stagione. Pur trattandosi della prima accensione, per la quale è stato ampiamente sdoganato il termine anglosassone di "fire-up", il momento ha portato con sé parecchia tensione, visto che era estremamente importante che tutto filasse per il verso giusto. Obiettivo dei motoristi della Rossa nel confezionare la nuova unità motrice, aggiornata nella sua architettura e caratterizzata da testate nuove di zecca, è di mantenersi il punto di riferimento del mondiale in termini di prestazioni e di garantire la massima affidabilità, riducendo i consumi. La mimica dello staff tecnico della Scuderia Ferrari radunato accanto alla nuova power-unit al momento dello start è parsa molto eloquente nel frame circolato dall'ufficio stampa della Rossa: problemi non ne sono emersi, l'assemblaggio, il pescaggio della benzina dal serbatoio e il sistema di alimentazione in toto non hanno eviden-



ziato malfunzionamenti sancendo quel "buona la prima" tipica dei più bravi registi.

Una roadmap molto serrata

Ora che il primo ingranaggio si è mosso, il passaggio successivo riguarda la presentazione della monoposto 2020, che per ora porta soltanto il nome di "progetto 671". L'appuntamento è fissato per martedì 11 febbraio, alle ore 18:30, nel corso di un evento in programma al Teatro Romolo Valli di Reggio Emilia. Sette giorni dopo la presentazione, il circuito di Catalunya ospiterà il "filming day", una sorta di shakedown in vista dei pre-season test, previsti 24 ore più tardi sempre sulla pista ubicata alle porte di Barcellona. Le sessioni di test in terra catalana, ridotte da quattro a tre giornate per ricavare qualche energia in più nel contesto di un mondiale che annovera un gran premio in più, consentiranno ai protagonisti del nuovo mondiale di studiarsi più da vicino, pur fornendo dei riscontri dalla valenza relativa. Come emerso dodici mesi fa, le prime indicazioni reali si avranno a Melbourne e, ancor di più, al rientro del mondiale in Europa nel mese di maggio. A quel punto, le squadre avranno tutte (o quasi) scoperto le proprie carte. Nel Vecchio Continente il mondiale potrebbe però approdare senza aver disputato il gran premio di Cina, tenuto sotto scacco dal Coronavirus. La sorte della corsa che si disputa alle porte di Shanghai al momento appare compromessa, in assenza di un netto rintracciamento della pandemia. Le scelte sul campo sono al momento due: cancellare definitivamente la corsa o spostarla nella seconda parte della stagione. Si stanno anche valutando alternative in suolo asiatico, mentre sono scarse le possibilità che la corsa venga recuperata in suolo europeo. Nel qual caso, Hockenheim potrebbe essere la location più adatta.

Vettel ha fatto il sedile e...

Tornando in quel di Maranello, l'ultimo giorno di gennaio Vettel ha trascorso la mattinata in sede.

Il quattro volte iridato tedesco ha partecipato ad alcuni meeting con gli ingegneri e con lo staff tecnico, prima di vedersi con Mattia Binotto.

Al termine della sessione con il Team Principal della Rossa, Vettel si è portato nell'area assemblaggio per preparare il nuovo sedile e definire la sua posizione di guida nella nuova monoposto, che avrà un passo più corto e l'obiettivo di essere più performante in curva, anche a discapito della competitività sul dritto.

Il tedesco ha così potuto familiarizzare con il look della nuova macchina, farsi le prime opinioni e fornire alcuni feed-back all'area tecnica.

Vettel si è infilato per la prima volta in quella che è la sua sesta Ferrari: dopo Michael Schumacher e Niki Lauda, il trentaduenne pilota di Heppenheim con le sue 14 vittorie (su un totale di 53) è il terzo pilota più vincente nella storia della Casa di Maranello.

Promettente trend di crescita

Le attese del pilota tedesco e della squadra sono chiaramente legate al potenziale che saprà esprimere la nuova monoposto. Dal punto di vista tecnico, l'evolversi della passata stagione non può che portare a una comprensibile fiducia, visto che la SF90 nel corso della scorso campionato è stata in grado di recuperare il divario, evidente sulle pista che richiedono un elevato carico aerodinamico, che la separava dalla Mercedes W10 a inizio stagione. La monoposto italiana

BINOTTO E I SUOI DUE GIOIELLI LECLERC E VETTEL
Una massa di tifosi fedelissimi e due campioni su cui puntare: il 2020 può essere benissimo sintetizzato in queste du eimmagini per Binotto con Leclerce Vettel





ha poi letteralmente dominato la prima fase della seconda parte della stagione, sfornando pole position a raffica e cogliendo i successi di Spa, Monza e Singapore. E non è un caso che la W10 che ha portato il sesto mondiale in sequenza a Stoccarda sia la Mercedes che ha conquistato il numero minore di pole-position, dieci contro le venti del 2016, e di giri veloci, nove. A partire dalla corsa di Austin, dove solo 12 millesimi separavano Vettel dalla pole position di Bottas in qualifica, è arrivata la reazione delle Frecce d'Argento, ma la fotografia della seconda parte del 2019 mette Mercedes e Ferrari sullo stesso livello. Ed è da lì che si dovrà ripartire.

Un line-up più consapevole

Anche dal punto di vista umano, il 2020 inizia sotto l'insegna di una maggiore esperienza e consapevolezza. In primis, non ci saranno equivoci per quel che concerne le gerarchie all'interno del line-up. I piloti partiranno alla pari con l'obiettivo comune di vincere nel pieno interesse della Scuderia che rappresentano. Dodici mesi fa esistevano, e non poteva essere diversamente, tanti lati da scoprire di Leclerc. A cominciare dalla sua capacità di affermarsi in un top-team e di gestire la pressione che inevitabilmente subiscono i piloti che vestono il brand più leggendario del mondiale.
Leclerc è subito partito a razzo e, anche grazie a una monoposto leggera sul posteriore che esaltava le sue doti di guida mandando in crisi Vettel, già dopo un paio di corse ha iniziato



ad allargare i gomiti e pretendere il suo spazio. A Vettel, che ha iniziato la stagione da leader in pectoris, è servito un po' di tempo per metabolizzare e accettare una situazione probabilmente inattesa.
In pochi, e lui per primo, si aspettavano che Leclerc avrebbe chiuso all'esordio in Australia nei suoi scarichi e che in Bahrain avrebbe colto la pole, senza poi mostrare alcuna esitazione nel riprendersi la leadership della gara proprio ai danni del tedesco nel corso del sesto giro di gara. Nel 2019 Leclerc sorprese un po' tutti, e forse anche lo stesso Vettel.
Quest'anno, il pluri-iridato ha avuto tutto il tempo per analizzare la situazione e a prepararsi, soprattutto sul piano mentale, adeguatamente. Non ci sorprenderemmo per nulla se nel nuovo mondiale dovessimo assistere a una versione molto convincente del pilota tedesco. Quanto a Leclerc, il monegasco si presenterà ai banchi di partenza più maturo, con una maggior conoscenza della squadra e conscio di poter contare il supporto di tutto l'ambiente al cento per cento.
Se il line-up appare più affiatato e reattivo nell'esecuzione delle strategie della squadra, anche l'ambiente Ferrari nel suo complesso sarà più esperto e spietato, guardingo nello svelare le proprie carte e nel valutare le mosse delle dirette avversarie. Perché questa volta vuole essere la Casa del Cavallino a sorprendere le Frecce d'Argento e la Red Bull al via del mondiale a Melbourne. ●

Montagne Russell

OLTRE I NUMERI E UNA CLASSIFICA CHE NEL 2019 L'HA VISTO CHIUDERE SENZA NEANCHE UN PUNTO LA SUA PRIMA STAGIONE IN F.1, GEORGE HA MESSO IN MOSTRA UN OTTIMO POTENZIALE. ORA È PRONTO A RISALIRE PER COSTRUIRSI UN GRANDE FUTURO. CE LO RACCONTA IN ESCLUSIVA

di Alessandro Gargantini

Qalche volta, succede che i numeri non dicano tutto. O, almeno, proprio tutto. Se si prende la classifica del mondiale 2019, ci ritroviamo con George Russell in ultima posizione: unico pilota a non aver conquistato nemmeno un punto, perennemente relegato al di fuori della top-ten. Addentrandosi nelle statistiche, emerge il fatto che il miglior risultato di gara è l'undicesima posizione nel Gran Premio di Germania, caratterizzato da un numero straordinario di ritiri causati dalle tante uscite di pista su pista bagnata. Bocciatura totale e anno da buttare per l'inglese, sarebbero portati a pensare i più sbrigativi. E, invece, no. Assolutamente no. Quello che viene indicato come pilota del futuro della Mercedes i suoi obiettivi li ha centrati tutti, ma proprio tutti. Ha mantenuto saldo il suo volante in Williams, è diventato il pilota di riferimento della storica squadra di Grove in vista della nuova stagione ed è pure salito nella graduatoria delle preferenze di Toto Wolff, che lo ha voluto nel vivaio della Casa della Stella sin dai tempi del passaggio da Carlin alla Hitech in Formula 3 e lo considera tanto valido da rinunciare, anche se non sapremo mai fino a che punto a cuor leggero, a un certo Esteban Ocon, che non è certamente l'ultimo arrivato.

A dispetto dell'ultima graduatoria iridata, prosegue dunque a vele spiegate la carriera del giovane di Kings Lynn che spegnerà le ventidue candeline tra pochi giorni, il 15 di febbraio, alla vigilia del primo round di tre giorni dei pre-season test, previsti dal 19 al 21 del prossimo mese. Solo dopo le prime indicazioni della pista iberica, George avrà certamente un'idea più rifinita su quale mondiale lo attende: se dovrà ancora una volta lottare a fondo gruppo o potrà finalmente guardare la classifica con un minor senso d'imbarazzo. Dopo aver staccato il biglietto per la massima serie al termine della stagione 2018 che lo ha visto dominare in Formula 2, ed aver di conseguenza messo piede nel circus della F.1 da primo della classe nella seconda serie, Russell al fianco di Robert Kubica ha vissuto una stagione molto complicata e per certi versi anche mortificante al volante della Williams FW42. Non è mai stato di competere ad armi pari con gli altri rookies di scuola inglese Albon e Norris, che si sono presi ben altre soddisfazioni ed hanno chiuso il mondiale rispettivamente con un bottino di 92 e 47 punti. Pur non avendo nemmeno mosso la sua classifica, George è comunque riuscito a mantenere immutata nei suoi confronti la stima e la considerazione della persona alla quale più deve nel Motorsport, ovvero Wolff, ma anche di un numero non proprio ristretto di addetti ai lavori che lo considera, in netto contrasto con i numeri, il miglior debuttante del 2019. La sensazione è che il pilota di Norfolk piaccia realmente molto al Team Principal austriaco e all'ambiente della Mercedes sia per le sue doti al volante che per il suo profilo, sempre molto elegante e composto nei modi, che lo caratterizza sin da quando ha mosso i primi passi con nelle corse per inseguire il mito del suo idolo Michael Schumacher. E' proprio il pilota di Kerpen il riferimento indiscusso di George, che ha avuto anche nel fratello Benjy, kartista di buon livello, un precursore in famiglia. Papà Steve e mamma Alison, imprenditori di successo nel settore agricolo, alcuni anni fa avevano deciso di liberarsi di una parte di attività legate agli affari per seguire più da vicino la carriera del figlio, pur accompagnandolo con molta discrezione sui campi di gara e limitandosi a rarissime presenze nei garage delle squadre nelle quali il ragazzo inglese ha militato. Per molti versi la carriera nelle serie minori di Russell è speculare a quella di Charles Leclerc. George fa parte dello junior team di una squadra di prima fascia nella massima serie, ha corso in Formula 3 senza vincere il titolo, ma ha poi dominato la GP3 Series e la Formula 2 con le medesime modalità del pilota della Scuderia Ferrari. La differenza sta però nella chance che Maranello ha voluto dare al monegasco, promuovendolo dopo una sola stagione in Sauber Alfa Romeo. Wolff ha invece deciso di dare ancora fiducia a Bottas, lasciando per un'altra stagione il britannico a maturare presso la squadra basata a Grove, che ci si attende abbia maggiori capacità di investimento



LA STAGIONE SCORSA È STATA DEPRIMENTE A LIVELLO DI RISULTATI. NON È STATO IL DEBUTTO CHE SOGNAVO. MA CI SONO STATI ANCHE ASPETTI POSITIVI



e una monoposto più competitiva rispetto a dodici mesi fa. Due stagioni da fanalino di coda, pur con tutte le dovute considerazioni di Wolff, non farebbero bene a nessuno. In attesa che si riaccendano i motori, in un'intervista esclusiva Russell ha raccontato ad Autosprint di voler ripartire da tutto quello che di positivo gli ha lasciato il mondiale 2019. L'ultimo fotogramma lo vede davanti a tutti in occasione della seconda giornata di post-season test di Yas Marina il quattro dicembre scorso, quando ha potuto salire sulla Mercedes W10 che gli ha concesso di tornare ad essere eroe, anche se solo per un giorno. Esattamente come era successo nei rookie test di Budapest nell'agosto di un anno prima.

- Non avresti potuto avere un debutto più complicato nella massima serie. Ma spesso le difficoltà rendono più forti. Cosa salvi del mondiale 2019?

«La scorsa stagione è stata deprimente in termini di risultati, non è stato certamente il debutto nel mondiale che avevo sognato. Nonostante ciò ci sono aspetti positivi dai quali voglio ripartire, perché penso di avere imparato moltissimo e ci sono parecchie cose che mi saranno utili e che senza le difficoltà incontrate non avrei appreso. Ho potuto correre in tranquillità, senza troppe luci addosso, al di sotto dei radar e imparare passo dopo passo. Sono certo che nel 2020 avremo una macchina molto più competitiva e potremo lottare a diretto contatto con i nostri rivali. Sono un pilota migliore anche io rispetto a 12 mesi fa. Cerco sempre di trovare, anche nei momenti difficili, degli aspetti positivi dai quali ripartire. E se guardo a dodici mesi fa, mi sento più forte e maturo. Quindi anche da una stagione dura come la scorsa ho tratto forza e insegnamenti».

- Quali sono stati i momenti nei quali pensi di essere riuscito a farti apprezzare di più?

«Ci sono state situazioni appaganti, delle piccole ma importanti soddisfazioni. Dopo una prima parte di stagione terribile, riuscire a siglare il sedicesimo posto in Q1 in Ungheria mi ha dato una gioia incredibile. È stato come rimettere la testa fuori dall'acqua dopo tanto tempo, un segnale di vita molto importante che mi ha dato una felicità che mai avrei potuto pensare di avere da una posizione in ottava fila. Ma così è stato, per noi si trattava di qualcosa di straordinario, anche molti non se ne saranno nemmeno accorti. È stato un piccolo passo fondamentale per l'ambiente e per la fiducia all'interno della squadra. E certamente anche per me».

- Nel 2018 hai vinto la F.2 e sei stato promosso in F.1 insieme a Norris e Albon, ma il tuo ingresso nel Circus si è rivelato molto più duro. Non hai mai avuto il timore che qualcuno mettesse in dubbio le qualità e non interpretasse nel modo giusto la tua stagione?

«Le persone che sono state decisive, che hanno fatto la differenza nella mia carriera, erano perfettamente a conoscenza della situazione. In Williams e Mercedes avevano tutti la consapevolezza di quelli che erano i limiti del nostro pacchetto: di conseguenza, sono sempre stato tranquillo. Non ho mai avuto il timore che le persone chiave rimanessero deluse o non leggessero correttamente la situazione. So benissimo che, vista dall'esterno, la mia stagione in termini di risultati e visibilità non sia stata nemmeno paragonabile a quella straordinaria di Norris e Albon. Ma per me era sufficiente che le persone giuste avessero la corretta chiave di lettura e fossero dalla parte».

- Ti senti in diretta competizione con Norris e Albon? Chi è il miglior talento nel Regno Unito?

«Non sono dei diretti competitor, siamo amici che stanno percorrendo la stessa strada. Eravamo rivali in Formula 2, ma ora la situazione per noi è molto diversa. Alex aveva una macchina per vincere delle corse nella seconda parte della stagione, Lando ha avuto la miglior macchina a centro gruppo, e poi c'ero io a fondo gruppo a rincorrere sempre tutti. Mi viene da sorridere pensandoci. Ma ognuno di noi ha fatto il suo meglio nel contesto nel quale si è trovato. Penso che tra di noi ci sia un buono spirito, non c'è una competizione nel senso cattivo, nel senso che ciascuno di noi è contento se gli altri vanno bene, e te lo dico in totale sincerità. Se loro fanno bene, visto che abbiamo combattuto ad armi pari in Formula 2, indirettamente fa anche il mio gioco. Perché il

LECLERC È UN PILOTA FORTISSIMO E STA FACENDO UN LAVORO STRAORDINARIO ALLA FERRARI. ANCHE IO VORREI LA CHANCE DI CORRERE CON UNA TOP F.1

GEORGE RUSSELL



LA WILLIAMS 2020 SARA SVELATA IL 17 FEBBRAIO

Nella sua prima stagione di Formula Uno, George Russell non ha raccollto neanche un punto al volante della Williams. Quest'anno si aspetta molto di più dalla FW43 che verrà presentata il prossimo 17 febbraio

nostro livello è stato comparabile in passato e tutti conoscono il mio valore rispetto agli altri. Ci siamo cimentati in contesti molto diversi, non ha senso fare i paragoni che si fanno nelle serie minori quando tutti hanno la stessa monoposto».

- L'anno prossimo sarai il pilota senior della Williams, senza avere più Kubica al tuo fianco. Ti senti pronto a prenderti la squadra sulle spalle?

«Nella mia mente non la vivo come se fossi il leader o il punto di riferimento in squadra. Il mio approccio non sarà diverso rispetto al 2019. Non mi sento superiore a nessuno, voglio lavorare alla pari con Nicholas Latifi per fare il bene della squadra, esattamente come ho fatto dodici mesi fa con Kubica. Era questo il mio obiettivo l'anno scorso e lo è anche quest'anno. Il mio obiettivo è che i piloti e il team diano il cento per cento e sfruttino al massimo il potenziale del team».

- Si può dire che tu stia alla Mercedes come Leclerc sta alla Ferrari. Siete il prodotto dei rispettivi vivai, avete vinto la GP3 Series con la stessa squadra e la Formula 2 con il medesimo numero di vittorie. Insomma, due carriere sovrapponibili fino all'arrivo in F.1. Charles ha però conquistato la Ferrari in dodici mesi, mentre tu ripeterai la stagione in Williams. Ti senti, per certi versi, simile a Leclerc e speravi di avere l'opportunità di entrare in Formula 1 in un ambiente un po' più competitivo?

«Sì, ed è un accostamento percepito anche in Mercedes. La stessa cosa che dicevo parlando di Norris e Albon, la posso affermare parlando del pilota della Ferrari. Se lui vince, io sono molto contento perché il mio background è sovrapponibile al suo. Se messi nelle stesse condizioni, otterremmo risultati simili. Charles è un pilota fortissimo e sta facendo un lavoro straordinario alla Ferrari, dimostrando che i giovani possono essere competitivi come lo sono i piloti più esperti. Ovviamente, vorrei anche io avere la chance di correre su una macchina in grado di vincere, ma in questo momento il cento per cento delle mie energie è focalizzato su di me e sulla Williams. Devo solo fare il mio lavoro nel conte-







sto nel quale mi trovo adesso senza distrazioni.»

- Se paragoni l'ambiente Williams con 12 mesi fa, come la vedi?

«Io personalmente sono più forte e maturo rispetto all'anno scorso. Conosco molto meglio l'ambiente Williams e so cosa devo fare per essere un pilota più forte. Il mio obiettivo non può essere che personale, di dare il meglio di me stesso e alzare ogni giorno l'asticella qualitativa delle mie performance. Così aiuterò la squadra, che si è certamente rafforzata».

- In termini di piloti junior la scuola inglese è molto forte. In aggiunta a te, Norris e Albon ci sono tanti piloti cresciuti nel Regno Unito che si stanno mettendo in mostra nelle serie minori. Pensi che Hamilton abbia avuto un ruolo trainante in tutto questo fenomeno?

«Lewis è un'ispirazione fantastica per tutti i noi. Lui è il nostro riferimento è ha alzato il livello di competizione in generale. Si è creato una sorta di circolo virtuoso nel nostro Paese che ha effetti molto positivi sul Motorsport britannico in generale, su tanti livelli. Ma non dimentichiamoci che, negli ultimissimi anni, la Formula 1 ha espresso anche talenti di valore assoluto come Verstappen o Leclerc: di ragazzi come loro non ne nascono tutti gli anni. Anche loro penso abbiano tratto esempio, direttamente o indirettamente, da Hamilton. Inoltre, il fatto di trovarsi in pista con tanti piloti forti fa sì che ci si spinga l'un l'altro, con la conseguenza che il livello cresca ulteriormente, e quello che era speciale diventi poi normale».

- In questo momento tu sei il pilota inglese più prossimo al mito di Hamilton. Come Lewis, sei in orbita Mercedes e hai la stima di Toto Wolff. Ora che l'austriaco ha rinunciato a Ocon, rappresenti la prima scelta alle spalle dei piloti titolari. Ti crea pressioni pensare che potresti essere tu, in futuro, il pilota chiamato dalla Casa di Stoccarda a prendere il suo testimone o a correre al suo fianco al posto di Bottas?

«No, assolutamente. Il mio ruolo in Mercedes non è cambiato dopo l'uscita di Ocon. Sono concentrato sul presente e non voglio guardare troppo avanti. Non voglio distrazioni e non voglio pensare a cosa potrebbe accadere un futuro, perché non sono ancora là e devo concentrarmi su quello che faccio in Williams, sulla qualità del mio lavoro, su come crescere e migliorarmi. Ho imparato che bisogna mai vivere nel futuro e che lo si co-

> IL MIO RUOLO IN MERCEDES NON È CAMBIATO CON L'USCITA DI SCENA DI OCON. SONO CONCENTRATO SOLO SUL PRESENTE
>
> GEORGE RUSSELL



STELLA DI RIFERIMENTO
Sopra a sinistra, Russell in azione con la Mercedes W10 sulla quale ha effettuato i test ad Abu Dhabi che a dicembre hanno chiuso la stagione 2019. L'inglese ha chiuso davanti a tutti. In alto, ecco George in azione sulla pista di Lonato in kart

struisce con il lavoro nel presente. Sono conscio che potrebbe essere una possibilità quella di andare prima o poi in Mercedes o correre con Lewis, ma non ci voglio proprio pensare. Ripeto, devo solo focalizzarmi su me stesso e dare il mio meglio».

- Nel corso dei fine settimana di gara, essendo pilota Mercedes, hai interazioni frequenti con Hamilton e Bottas?

«No non ci sono molti contatti con loro. Abbiamo piani e ambienti di lavoro diversi. Parlo con persone della Mercedes nel corso dei week-end di gara, ma non spendo tanto tempo con i piloti. Però c'è una addetto della Casa di Stoccarda che sta con me in ogni momento e mi segue direttamente. Ma il mio lavoro in Williams non prevede particolari contatti con i piloti della Mercedes durante i Gp».

- Hai corso al fianco di un pilota amatissimo come Kubica, che aveva molta più esperienza di te. Sei riuscito a rubargli qualche segreto?

«E' stato un compagno fantastico, una gran persona sotto tutti i punti di vista. Mi ha dato un grandissimo aiuto disputare una stagione al suo fianco, da lui si può solo imparare. Siamo stati certamente rivali in pista, abbiamo avuto anche duelli duri, ma corretti. Fuori dalla pista abbiamo trascorso parecchio tempo insieme, siamo andati a cena fuori e abbiamo visto spettacoli. Sono stato molto bene con Robert!».

- Prima mi dicevi che nei fine settimana di gara non hai molte occasioni di confronto con i piloti della Mercedes. Per quel che invece concerne Toto Wolff, alla fine ti passa qualche suggerimento?

«Ogni volta che parlo con Toto ai Gp non avviene su basi formali. Non abbiamo dei momenti specifici nei quali, da programma, ci incontriamo e ricevo feed-back da parte sua durante i gran premi. Abbiamo invece degli meeting fissati più o meno ogni due settimane, andiamo a cena e ci raccontiamo tante cose. Ma non parliamo solo di corse. Mi supporta a 360 gradi nel mio lavoro, mi dà consigli quando lo ritiene opportuno, ma mi lascia molta autonomia nelle cose che faccio».

- Ti ricordi l'ultima volta che ti ha dato un buon consiglio? Ce lo puoi raccontare?

«Dovete chiederlo a lui, di consigli me ne dà spesso, ma li tengo gelosamente per me, sono personali e pi magari si arrabbia.»

- Hamilton è certamente un riferimento per tanti piloti, ovviamente non solo inglesi. Ma qual è il pilota che ti ha spinto a metterti il casco e salire



per la prima volta e salire su di un kart?
«Inizialmente è stato Michael Schumacher il mio mito assoluto. Mi ricordo quando da piccolo lo guardavo affascinato correre. Lui è stato una grande ispirazione, è stato il primo pilota che mi ricordo di aver visto correre insieme alla mia famiglia e a mio fratello Benyj, che ha undici anni più di me e che è sempre stato molto forte sui kart».
- Qual è stato, fino a questo momento, il compagno di squadra che ti ha dato più filo da torcere, quello più difficile da battere?
«Onestamente, la stagione più difficile della mia carriera è stata il 2015, quando era al mio primo anno in Formula 3 e correvo in squadra con Antonio Giovinazzi. Il pilota pugliese aveva più esperienza di me e lottava per il campionato ed ero impressionato di quanto fosse forte. Nella prima parte della stagione era assolutamente inavvicinabile ogni volta che scendevamo in pista, incredibilmente più veloce. Nella seconda parte del campionato mi sono un po' avvicinato a lui, ma Antonio aveva davvero qualcosa di speciale. Ho avuto nel karting compagni come Verstappen e Leclerc, ma la stagione nella quale ho faticato di più è stata quella in F.3 al Team Carlin al fianco di Antonio. Lui era semplicemente diverso nel modo di guidare, io ne ho sofferto all'inizio, ma penso che quella sia la stagione nella quale ho imparato di più da quando corro dal punto di vista personale e tecnico. Come lo è stato l'anno scorso in Williams. Sono le difficoltà a renderci più forti e ad insegnarci di più».
- Alla fine di quella stagione passasti al Team Hitech, una squadra nuova e surclassata dalla Prema. Pensi che di aver compiuto la scelta giusta a lasciare Carlin?
«Sì penso che alla fine sia stata la scelta giusta, perché si è creato e rafforzato il rapporto con la Mercedes, anche se non sono riuscito a battere la Prema e Stroll. Ho vinto solo due corse e finito al terzo posto la mia stagione in campionato. Nonostante ciò, la Casa della Stella ha continuato a investire su di me anche l'anno dopo in GP3 Series. Sono andati oltre il risultato, di per sé non esaltante, nel valutare il mio potenziale».
- Quale pensi sia stata la tua migliore corsa e qual è la pista che preferisci in assoluto?
«Per quel che concerne la pista, certamente Macao, senza esitazioni! Le mie corse più belle sono state a Baku e Le Castellet in Formula 2. Nella prima ho compiuto tanti sorpassi in rimonta, nella seconda ho corso bene con le slick sul bagnato con la pista iperscivolosa. Spero tra qualche mesi di poterti raccontare anche la migliore in Formula 1!».







SI TIENE IN FORMA GIRANDO IN KART

A sinistra ancora Russell in kart a Lonato. Per tenersi in forma ha girato sulla pista bresciana a metà gennaio e insieme a lui era presente anche Alexander Albon. Sopra, eccolo in difficoltà con la Williams nella passata stagione

DUE CARRIERE IN FOTOCOPIA CON UN ANNO DI DISTANZA PER I RAGAZZI DEL FUTURO DI MERCEDES E FERRARI

GEORGE RUSSELL 15 02 1998

2018 FIA Formula 2:
ART Grand Prix, Campione, 287 punti (7 vittorie, 11 podi, 5 pole positions, 5 giri più veloci)
2017 GP3:
ART Grand Prix, Campione, 220 punti (4 vittorie, 7 podi, 4 pole positions,
5 giri più veloci)
2016 FIA F3 Euro
FIA F3 Euro: Hitech GP, 3°, 274 punti (2 vittorie, 10 podi, 3 pole positions, 5 giri più veloci)

CHARLES LECLERC 16 10 1997

2017 FIA Formula 2:
Prema Racing, Campione, 282 punti (7 vittorie, 10 podi, 8 pole positions,
4 giri più veloci)
2016 GP3:
ART Grand Prix, Campione, 202 punti (3 vittorie, 8 podi, 4 pole positions,4 giri più veloci)
2015 FIA F3 Euro:
Van Amersfoort Racing, 4°, 363.5 punti (4 vittorie, 13 podi, 3 pole positions, 6 giri più veloci)



di Paolo Filisetti

Red Bull RB 16: sottili modifiche e volute certezze...

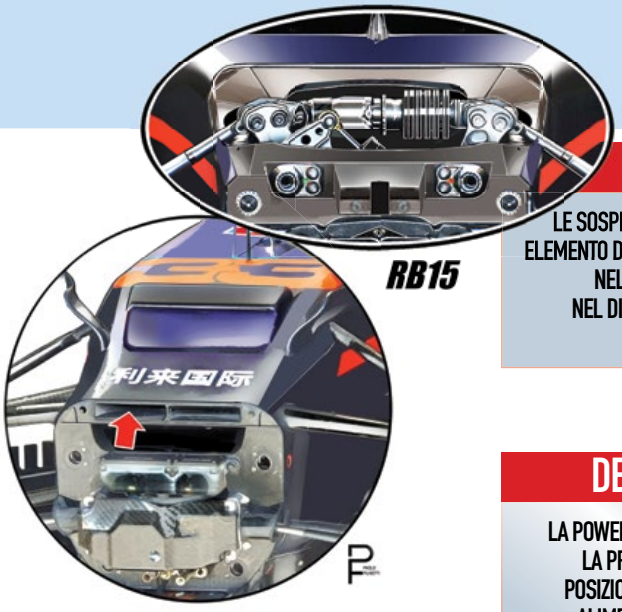
ANDIAMO A SCOPRIRE NEI DETTAGLI FONDAMENTI E BASI TECNICHE DEI PROCLAMI DI MARKO, CHE VEDE IL SUO TEAM ORMAI IN GRADO DI RIVALEGGIARE CON LA MERCEDES IN CHIAVE TITOLO



ECCO LA VISTA FRONTALE IN ANTEPRIMA DELLA POMPATISSIMA RED BULL RB16

SI NOTA UN'AERODINAMICA ANTERIORE CARATTERIZZATA DA UN'ALA BASATA SULL'ULTIMA EVOLUZIONE TESTATA NEL 2019 AD AUSTIN E POI IN BRASILE. IN PRATICA SEGUE IL CONCETTO OUT WASH CON MAGGIORE ENFASI RISPETTO ALLA RB15, SEGUENDO LE ORME DELLA FERRARI. IL MUSETTO DOVREBBE MANTENERE LA SUA CONFORMAZIONE PRECEDENTE, NONOSTANTE SIA POSSIBILE UNA DIVERSA CONFIGURAZIONE INTERNA DEI CANALI CHE ALIMENTANO LA S- DUCT, E CONFORMAZIONE DEI TURNING VANES SOTTO IL TELAIO.

Helmut Marko lo ha dichiarato senza giri di parole: *«Nel 2020 sarà la Red Bull l'avversario principale di Mercedes nella lotta per il titolo, non la Ferrari»*. Il team di Milton Keynes, in effetti ha chiuso la stagione 2019 in netto crescendo, con la RB15 che ad inizio stagione non sembrava poter impensierire Mercedes e Ferrari. In verità dopo il primo terzo di campionato, dal GP d'Austria, con una sequenza di tre gare, ha mostrato inequivocabilmente la sua reale competitività. Il tallone di Achille della RB15, poi corretto, era stata la gestione degli pneumatici che ha condizionato in numerose occasioni le performance della vettura disegnata da Adrian Newey, a tal punto che Red Bull, era stata tra i più accesi fautori di un ritorno, nel corso del 2019, alle gomme dell'anno precedente, abortito dopo un voto negativo espresso dalla maggior parte dei team prima dell'estate. La RB15 era di fatto uno sviluppo dellaRB14, caratterizzata da un angolo di rake (assetto picchiato) elevato come impostazione base, ma includeva elementi ispirati ai due team rivali, per incrementare da un lato, l'efficienza in rettilineo, (Ferrari) e per massimizzare il carico aerodinamico nelle curve medio-veloci (Mercedes). Palese il fatto che a tutti gli effetti, abbia trovato la perfetta combinazione di entrambi i fattori, grazie anche ad una sospensione anteriore che, con quella posteriore, garantiva un equilibrio ideale, ma soprattutto un elevato grip agli pneumatici. La RB16 dovrebbe seguire, a livello di impostazione generale, lo stesso solco con una più estesa integrazione di elementi che amplifichino l'effetto out wash, che la RB15 ha solo accennato a seguire, senza mai propriamente adottarlo. Sulla RB16, infatti, la conformazione dell'ala anteriore e della S- duct, seguirebbero le ultime evoluzioni di questi elementi introdotte sulla monoposto dello scorso anno. A partire da Suzuka, è stata infatti adottata in più gare una feritoia d'uscita di sezione ridotta, che implicava una differente gestione dei flussi passanti al di sotto del muso. In pratica, pare che la conformazione dei turning vanes nella parte inferiore del telaio dovrebbe differire in modo visibile rispetto alla RB15. La sospensione ante-

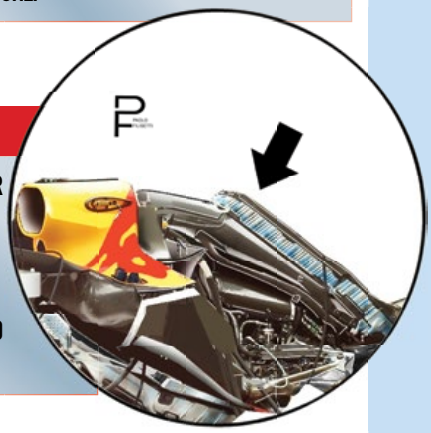


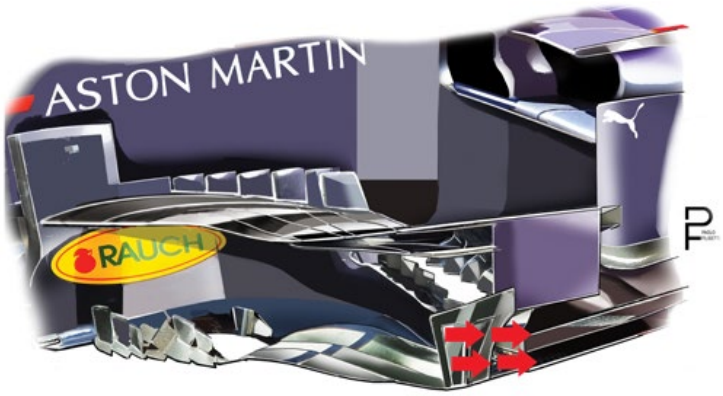
SOSPENSIONI ANTERIORI E PRESA S- DUCT

LE SOSPENSIONI DELLA RB16, DOVREBBERO MANTENERE LO STESSO SCHEMA DELLA RB15, CON TERZO ELEMENTO DOTATO DI MOLLE A TAZZA. (VD.OVALE) E PUNTI DI ATTACCO SUPERIORI AL PORTAMOZZO, SDOPPIATI. NEL CORSO DELLA STAGIONE È VARIATA LA SEZIONE DELLO SFOGO SUPERIORE DELL'S- DUCT. NEL DISEGNO SI NOTANO I CANALI SEPARATI DI ALIMENTAZIONE. SULLA RB16, LA CONFIGURAZIONE POTREBBE SUBIRE UN'EVOLUZIONE.

DETTAGLIO POWER UNIT HONDA

LA POWER UNIT HONDA RA6 19H, HA MOTORIZZATO NEL 2019, PER LA PRIMA VOLTA, LA RED BULL. MOLTO INTERESSANTE IL POSIZIONAMENTO SOPRA L'AIRBOX DEL RADIATORE DELL'ERS, ALIMENTATO DL FLUSSO D'ARIA PASSANTE ATTRAVERSO IL CONDOTTO. IL LAYOUT DELLA VERSIONE 2020, (RA6 20H) NON SUBIRÀ SOSTANZIALI MODIFICHE, MA BENEFICERÀ DI UNO STUDIO APPROFONDITO DELLA FLUIDODINAMICA INTERNA.





RETROTRENO SLIM E SOSPENSIONE RINNOVATA

LA CARROZZERIA POSTERIORE MANTERRÀ UNA SEZIONE MOLTO STRETTA A FAVORE DELL'EFFICIENZA AERODINAMICA DI QUESTA ZONA DELLA RB16. CELERÀ GLI ELEMENTI DELLA SOSPENSIONE RIVISTI A LIVELLO DI CINEMATICHE INTERNE, ACCOPPIATI A DIVERSI PUNTI DI ATTACCO SUL CAMBIO E SUI PORTAMOZZI, IN MODO TALE DA GARANTIRE IL MICRO EFFETTO STERZANTE AL RETROTRENO.



QUEI BARGE BOARD ASSAI COMPLESSI

I DEVIATORI DI FLUSSO MANTERRANNO UNA TANGIBILE COMPLESSITÀ DOTATI DI AMPI BOOMERANG, E PROFILI SEPARATORI. CRUCIALE, INFATTI ANCHE IN QUESTA STAGIONE LA LORO FUNZIONE DI GESTIONE DEI FLUSSI CHE LAMBISCONO LE FIANCATE INFERIORMENTE, L'ALLONTANAMENTO DELLE TURBOLENZE E L'ENERGIZZAZIONE DEL FLUSSO INFERIORE CHE ALIMENTA IL DIFFUSORE.

riore era caratterizzata da una semplicità apparente, con un terzo ammortizzato dotato di molle a tazza Belleville, ma sofisticata nei punti di attacco al portamozzo, sdoppiati. In pratica costituivano una versione di multilink (con un quadrilatero superiore), ha permesso una precisione di inserimento dell'avantreno ed agilità nei tratti misti. Lo schema sarà mantenuto sulla nuova monoposto. Stesso dicasi per quella posteriore dove però, grazie anche agli input ottenuti con il passaggio di alcuni tecnici Mercedes a metà dello scorso anno, dovrebbero esserci novità che ricreino nel rispetto dei limiti regolamentari, un "pseudo effetto sterzante", patrimonio esclusivo del team di Brackley, nel 2019. In ogni caso un elemento caratterizzante, seppur retaggio del modello precedente resta l'adozione di smorzatori inerziali (inerter) davanti e dietro. Il retrotreno, che appunto celerà le novità descritte, manterrà una sezione decisamente minimalista, grazie anche all'ulteriore efficientamento della fluidodinamica interna alle fiancate. Al centro del progetto, la nuova power unit Honda, la cui ultima specifica 2019, da Austin in poi, costituiva una sua fedele prefigurazione. È stato evidente, la scorsa stagione, il salto a livello prestazionale del propulsore giapponese, sebbene sia corretto ricordare siano state utilizzati cinque esemplari superando di due il limite massimo imposto dal regolamento. Ciò nonostante, è chiaro come l'installazione in vettura sia stato l'elemento che maggiormente abbia influito sul tangibile incremento dell'affidabilità contestuale alle migliori performance. La nuova unità motrice RA6 20H, che equipaggerà la RB16, beneficerà di una stretta collaborazione tra i progettisti di Milton Keynes e i tecnici Honda. Non dovremmo assistere a variazioni sostanziali del suo layout, che nel 2019 era stato rivoluzionato, mantenendo la collocazione del radiatore dell'ERS sopra l'airbox. Come detto, però, lo studio della fluidodinamica interna garantirà ancora una volta allo staff tecnico diretto da Newey, di mantenere la leadership delle "miniposto" caratterizzate da una sezione frontale del corpo vettura assai ridotta. ●

Aston c'è!

ASTON MARTIN GRANDI MANOVRE: LASCIA RB ED ENTRA DIRETTAMENTE IN F.1 LA MANO DI STROLL IN UNA MOSSA, ORA UFFICIALE, CHE PARE GIUSTA SOTTO TANTI PUNTI DI VISTA

di Alessandro Gargantini



È arrivata proprio l'ultimo giorno del mese di gennaio l'ufficialità della conclusione, che avverrà a fine 2020, della partnership esclusiva tra Red Bull Racing e Aston Martin Lagonda. La squadra di Milton Keynes ha risposto positivamente alla richiesta della Casa Inglese che aveva la necessità di liberarsi e attirare nuovi investimenti che le consentissero di sistemare il proprio bilancio e pianificare attività alternative. La Red Bull Advanced Technologies continuerà a lavorare sul progetto Valkyrie Hypercar, con le prime auto previste in consegna a fine anno. Nelle scorse quattro stagioni la Red Bull Racing, portando i colori della leggendaria casa britannica, ha colto dodici vittorie, cinquanta podi e sei pole position. A conferire fresche energie finanziarie è un pool d'investitori guidato da Lawrence Stroll che ha pianificato un progetto estremamente chiaro che porterà la Casa di Gaydon ad iscriversi direttamente al mondiale 2021 come squadra direttamente coinvolta nella massima serie attraverso la Racing Point, che sarà il suo team ufficiale. Di fatto, è come se la Aston Martin uscisse dalla finestra della massima serie e rientrasse dalla porta principale.

Da un'iniziativa di Laurence Stroll

Dalla stagione 2021 la Racing Point si chiamerà uffcialmente Aston Martin Formula 1 Team.
Un investimento (per il momento) da 182 milioni di Sterline Inglese, ovvero circa 216 milioni di Euro, ha consentito a Stroll Senior di scalare il capitale della leggendaria Casa del Regno Unito, della quale detiene ora il 16,7%.
L'Aston Martin, essendo quotata sui listini del London Stock Exchange, ha oneri di trasparenza che le hanno imposto di dare trasparenza a quella che è una vera e propria ricapitalizzazione con relativa ripianificazione degli obiettivi, un'attività definita essenziale di fronte agli investitori. Il legame tra Aston Martin e Racing Point è per dieci anni. Nel dettaglio, la Casa inglese riceverà annualmente ritorni economici dalla squadra iscritta al mondiale e la finanzierà dal 2021 al 2025.



Line-up ok con Perez e Lance Stroll

In tema line-up, la Racing Point ha un contratto con Sergio Perez fino al 2022, con il messicano che viene visto come il compagno ideale per Lance Stroll, essendo veloce, esperto e non direttamente in competizione con il ventunenne nato a Montreal. Un abbinamento che pare dunque eterogeneo e ben equilibrato in vista dell'inizio della stagione a Melbourne.

In tema motori, la Racing Point ha un accordo di medio – lungo termine con la Mercedes, anche se nei mesi scorsi era circolata la voce nel paddock che avrebbe potuto diventare la terza squadra Honda.

Una soluzione vantaggioso per tutti

E' davvero controverso il destino della scuderia inglese con sede in Dadford Road a Silverstone, che diventerà squadra ufficiale Aston Martin nell'ambito di un progetto certamente molto ambizioso.

Non dimentichiamoci che a metà 2018 la Force India, ora Racing Point, era in bancarotta, al punto che la corsa di Spa era fortemente in discussione e il personale veniva stipendiato con gravi ritardi.

Con il passaggio delle redini della squadra nelle mani di Laurence Stroll è iniziato un nuovo percorso, che porta ora il team del Northamptonshire a guardare il proprio futuro a lungo termine con grande fiducia. Oltre che alla squadra, l'ingresso in forma diretta in Formula 1 è fondamentale per il marketing e per il marchio Aston Martin, che dispone di un importante fattore per rilanciarsi.

Il passo indietro dalla Red Bull, sempre più connessa alla Honda, che ha scelto Verstappen come uomo immagine supportando il suo lungo rinnovo contrattuale (fine 2024), chiude una partnership certamente prestigiosa che ha portato a risultati positivi.

Ma ora si apre un nuovo scenario frutto di scelte imprenditoriali lucide che paiono certamente ben congegnate. ●

IN F.1 DA SPONSOR A VERO E PROPRIO CONCORRENTE!

Da partner Red Bull a vero e proprio concorrente, rivvovando i fasti della sua presenza in F.1: la Aston Martin sta per dare vita a un clamoroso ritorno nei Gran Premi, in chiave 2021, dopo lattività diretta svolta nel 1959 e (saltuariamente) nel 1960, nei Gp iridati e non





Stroll il benefattore

CONSIDERARLO SOLO PADRE E PIGMALIONE DI LANCE SAREBBE ASSAI RIDUTTIVO. IN REALTÀ IL MECENATE È UN GRANDE AGITATORE DI UOMINI, IN F.1 E NON SOLO, COSTANTEMENTE NEL RUOLO DI COLUI CHE CREA OPPORTUNITÀ E NUOVI SCENARI

di Massimo Costa

Ha salvato dal fallimento la Force India proponendo un progetto concreto di risanamento e presentando una cordata di uomini dal portafoglio pesante che ha permesso l'acquisizione della squadra nel corso del campionato 2018. Era il mese di agosto e poco più di 400 persone non hanno perso il lavoro. Nei giorni scorsi invece, ha aumentato il proprio coinvolgimento nella Aston Martin prendendosi il 16,7 per cento delle azioni insieme alla solita cordata amica, un'operazione da 200 milioni di euro che ha tolto dai guai lo storico costruttore di auto inglese e fatto tirare un sospiro di sollievo ai tanti dipendenti che vi lavorano. Ma chi è questo benefattore, questo Superman che è sbarcato nel mondo delle quattro ruote proponendosi come un faro insostituibile? Non è un personaggio della DC Comics, ma esiste per davvero e si chiama Lawrence Stroll, canadese, padre del pilota Lance. Molti storceranno il naso alla lettura di tale nome perché Stroll (per chi non lo conosce) rappresenta soltanto il papà ricco di un pilota per il quale ha fatto di tutto per permettergli di vincere nelle formule propedeutiche e di arrivare rapidamente in F1. Tutto qui? Proprio no. Stroll ha un patrimonio pari a 2,6 miliardi di dollari costruito negli anni grazie ad investimenti nel mondo della moda con marchi come Tommy Hilfiger e Michael Kors (ma non solo) e si è gettato a capofitto nell'avventura del motorsport. Stroll non fa le cose a casaccio, non è un padre istintivo come tanti, ma è un sapiente programmatore. Capito che la squadra più forte in formula era la Prema, non solo vi ha piazzato il figlio in uscita dal karting per partecipare al campionato italiano di F4 del 2014, ma ne è di fatto divenuto il proprietario con la



LAWRENCE, IL GRANDE MOTORE MICA TANTO IMMOBILE...
Lawrence Stroll, papà di Lance, guarda avanti sapendo il fatto suo, dopo tutta una serie di operazioni che ne fanno uno dei grandi play-maker della F.1 d'oggi

maggioranza delle azioni. Non ha badato a spese Stroll senior, test su test per il giovane Lance che subito al debutto ha vinto il campionato. Per farlo, aveva chiamato al fianco del figlio un pilota esperto, Brandon Maisano, col compito di essere un punto di riferimento. Una caratteristica che lo ha accompagnato anche nei due anni di F3 europea prendendo Felix Rosenqvist nel 2015 e Nick Cassidy nel 2016, piloti prossimi alla deriva, ma che grazie a Stroll (e alla Prema) si sono rilanciati in campo internazionale. Lance Stroll, vinto il titolo della F3 2016, è salito direttamente in F1 con la Williams. Per la cronaca, il padre Lawrence non ha lasciato la Prema (e vi è tuttora). Il passaggio in F1 nel 2017 e 2018 di Lance ha assicurato qualche decina di milioni al team diretto da Claire Williams. E anche in questo caso si può parlare di un vero e proprio salvataggio perché la squadra inglese aveva iniziato il proprio declino economico. Poi, si è presentata la grande occasione di divenire il proprietario della Force India, chiamata Racing Point. Vijay Mallya, l'ex proprietario, aveva accumulato debiti per 20 milioni di dollari nei confronti di vari creditori e la Force India era prossima a fermarsi in piena stagione. Stroll ha assicurato subito 20 milioni, poi con altri 118 milioni di dollari si è preso il team. Ovviamente, nel 2019 vi ha messo il figlio a fianco di Sergio Perez, ma attenzione, il progetto Racing Point, che poi diverrà Aston Martin dal 2021, va oltre quello che si potrebbe banalmente e superficialmente definire un semplice regalo all'erede. Qui si va molto oltre. Lawrence non sta giocando, ma come sempre fa le cose con il piglio del grande uomo d'affari che è. La sede della Racing Point, che si trova difronte all'ingresso del circuito di Silverstone, verrà allargata e resa ben più moderna dell'attuale. L'operazione Aston Martin è da leggere in tal senso ed è sicuramente un gran favore a Liberty Media che si ritroverà con un grande brand nel Mondiale senza colpo ferire. Aston Martin, così si chiamerà il team, un marchio certamente accattivante e che andrà a cancellare lo scialbo Racing Point che pare l'insegna di una qualsiasi officina per auto del Sussex (e in effetti su questo punto Stroll e la sua cordata potevano avere una idea migliore). Prema, piloti sostenuti, Williams, Force India/Racing Point, Aston Martin: potrà risultare arrogante, antipatico, superbo, ma Stroll è un personaggio che il motorsport deve solo ringraziare. Chi si sta dibattendo come fosse in gabbia perché vuole fare altrettanto è Dmitri Mazepin, padre del pilota Nikita (certamente meno dotato di talento di Lance), il quale si è legato da tempo al team Hitech di F3 e che quest'anno porterà in F2. Pensate un po': il limite del numero delle squadre nella serie cadetta era di 10 e nessuna di queste aveva voluto Mazepin junior dopo un desolante 2019 con il top team ART. Mercato piloti chiuso. Ebbene, il promotore Bruno Michel ha allargato a undici il numero dei team che possono gareggiare in F2, così la Hitech potrà schierare due monoposto di cui una indovinate per chi sarà? Mazepin ha cercato sempre di mettere al fianco del figlio un pilota di valore a zero budget, e questo gli va dato atto, proprio come Ricardo Gelael per il figlio Sean, per anni finanziatore di Antonio Giovinazzi e poi di tanti altri ragazzi che non avrebbero avuto i soldi per correre. Tornando a Mazepin, proprio con Stroll nell'estate del 2018 ha avuto uno scontro legale in quanto pure lui aveva provato ad acquistare la Force India e non aveva accettato la sconfitta. In compenso si è preso una Mercedes F1 con la quale il pargolo Nikita si allena. Insomma, saranno anche ricchi e magari arroganti ed eccessivi nel proporsi, ma non si può non dire che non facciano girare l'economia nel motorsport, che non aiutino altri piloti a proseguire la carriera permettendo alle squadre di poter contare su solide basi. ●

Kvyat a testa alta

MESSO ALLE SPALLE UN PASSATO TURBOLENTO, RICONQUISTATO UN SEDILE IN F.1, DANIIL HA MOSTRATO AL MONDO DI POSSEDERE ANCORA GRANDI ATTRIBUTI. E ORA VUOLE ALZARE L'ASTICELLA IN VISTA DEL MONDIALE 2020

di Massimo Costa

Era praticamente in mezzo ad una strada, i suoi obiettivi, i suoi sogni, si erano infranti. Un po' per colpa sua, un po' per volere del generale di ferro Helmut Marko che tanto può concedere e tanto può togliere in un nano secondo. Daniil Kvyat era ormai un ex pilota, rifugiatosi nel simulatore Ferrari, uscito dal gruppo Red Bull che lo aveva allevato fin da quando era sbocciato. Viveva corse virtuali, lui che aveva scalato con successo le categorie propedeutiche arrivando in F.1 con la Toro Rosso e rapidamente promosso in Red Bull dove nel 2015 era stato più efficace di Daniel Ricciardo, battuto per tre lunghezze nella classifica finale del campionato di quella stagione, 95 punti contro 92. Poi, tutto è andato a pezzi nel 2016, con la retrocessione in Toro Rosso per far posto al dilagante Max Verstappen. La rabbia, gli errori, la sensazione di essere sul punto di una crisi di nervi. Confermato con qualche dubbio in Toro Rosso nel 2017, ha fatto ancora peggio, fino a ritrovarsi appiedato anche dal team faentino a favore di Pierre Gasly sul finire di quell'anno. Doveva, poteva, essere il primo pilota russo a fare la storia in F.1, si è ritrovato senza un domani nel mondo per cui aveva lavorato sodo per anni e anni. Marko è uno che non si fa problemi a rivedere le pro-



> *HO SEMPRE CERCATO DI PORTARE A TERMINE E NEL MIGLIORE DEI MODI IL LAVORO CHE DOVEVO SVOLGERE. PER RED BULL O TORO ROSSO HO DATO IL MEGLIO DI ME*

prie decisioni e quando per la stagione 2019 non riusciva a riempire il sedile della seconda Toro Rosso, in quanto il suo programma Junior non presentava piloti ancora in grado di debuttare nella massima formula, è arrivato il testacoda che nessuno poteva immaginare. Marko ha richiamato Kvyat il quale, intelligentemente, ha subito stretto la mano a colui che lo aveva buttato nel cestino dei rifiuti. Ed ecco che il Daniil apparso in sella al Toro di Faenza è fin da subito sembrato una persona diversa. Sarà stato l'anno sabbatico, sarà stato il fatto che la compagna Kelly Piquet era in dolce attesa di Penelope (nata a fine luglio 2019), chissà Kvyat si è rimboccato le maniche, ha finto di essere un debuttante e non un pilota che di Gran Premi ne aveva già disputati 72. Ed ha ricominciato a fare quel per cui era nato. Nove volte a punti, il settimo posto a Montecarlo, poi la magia della terza posizione conquistata nel difficile e imprevedibile Gp di Hockenheim con la pioggia. Rivedere Daniil sul podio, e con la Toro Rosso, è stata una emozione fortissima per tutti coloro che ne avevano seguito passo dopo passo la carriera, il crollo, la rinascita. Di podi, Kvyat ne aveva ottenuti altri due, ma con la Red Bull: nel 2015 a Budapest, secondo, e nel 2016 a Shanghai, terzo, poco prima di essere bocciato da Marko. Dopo Hockenheim, ecco un altro settimo posto a Spa e vari piazzamenti che gli hanno permesso di meritarsi la fiducia di Franz Tost e la riconferma per il 2020. *«Ho sempre cercato di portare a termine nel miglior modo possibile il lavoro che dovevo svolgere. Dovevo farlo per la Red Bull, per la Toro Rosso o per altri, ho sempre dato il meglio di me* - racconta Kvyat - *Il 2019 è stato un anno positivo. La squadra è cresciuta, è stata fin dall'inizio competitiva ed abbiamo colto bene ogni opportunità che si è presentata per andare oltre alle nostre reali possibilità. Con la strategia, sempre ben orchestrata, abbiamo preso punti in gare dove pensavamo di non riuscirci»*. Quest'anno la Toro Rosso cambia nome in Alpha Tauri, nelle statistiche il nome italiano avrà una fine al Gp di Abu Dhabi 2019. Un vero peccato. Si apre quindi l'era Alpha Tauri, brand di moda del gruppo Red Bull, ma in realtà poco cambierà a Faenza. Le aspettative sono sempre quelle, cercare di fare il meglio con il budget che non è certo quello dei cugini di Milton Keynes, aiutare la Honda a crescere ancora di più. Tost non ha avuto dubbi sul finire della stagione scorsa nell'imporre a Dieter Mateschitz sia Kvyat sia Gasly. E sì, perché questa volta Daniil è stato spettatore della storia che ha vissuto lui nel 2016. Il francese che lo aveva rimpiazzato sul finire del 2017, bocciato da Marko e Christian Horner nel corso del 2019, retrocesso alla Toro Rosso. Nulla è cambiato, il metodo è sempre quello, si sarà detto Kvyat. Di certo, l'Alpha Tauri si ritrova con due piloti veloci e di esperienza, cosa inedita considerando che nella sua storia ha sempre allevato i nuovi pulcini del gruppo. Ma il programma Junior aveva subìto una battuta di arresto, si era creato un vuoto soprattutto dopo la cacciata di Daniel Ticktum (che era il candidato per salire in F1) per comportamento scorretto nella giapponese Super Formula. E allora, avanti con Kvyat e Gasly. Sarà una sfida intensa perché entrambi covano il desiderio di tornare nel team principe Red Bull. Tutto potrà accadere con mister Marko, Alexander Albon tenga le orecchie ben dritte.



Junior a tutto campo

UFFICIALIZZATI I PROGRAMMI SPORTIVI RELATIVI AI GIOVANI DA PARTE DI RED BULL E RENAULT. ANDIAMO A SCOPRIRE ALCUNI DEI RIVALI DEI BOYS DELLA FDA

di Massimo Costa

La settimana scorsa, Renault e Red Bull hanno ufficializzato i piloti che faranno parte nel 2020 dei loro programmi sportivi Junior. Come la Ferrari, il costruttore francese e il gruppo di Dieter Mateschitz da anni sono impegnati in prima persona nel costruire carriere. La Renault, che per un breve periodo aveva interrotto la propria attività Junior, dal 2016 è ripartita nel suo intento di allevare i migliori giovani presenti nel mondo delle formule a livello internazionale. Chi gestisce la Academy è Mia Sharizman, malese con un passato alla Caterham, ex team di F1 che aveva tra le proprie file Cyril Abiteboul, divenuto team principal Renault. Tutto torna. Sharizman ha confermato per la stagione entrante Guan Yu Zhou, 20enne cinese rivelatosi tra i migliori rookie in F2, il quale correrà nuovamente per il team Virtuosi. In F2, la Academy Renault sarà rappresentata anche da Christian Lundgaard, 18enne danese entrato nel progetto di Sharizman dal 2017 e seguito da Frederic Vasseur. Sesto nella F3 2019 al debutto, Lundgaard non ripeterà la categoria cadetta salendo in F2 con il team ART.

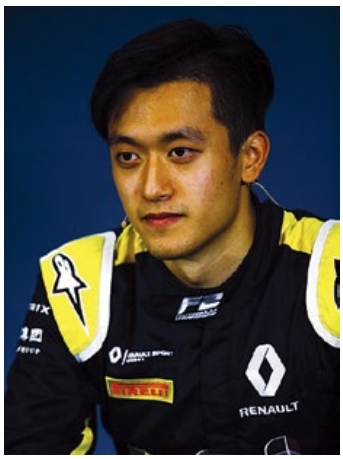
In F3 invece, vi sarà nuovamente Max Fewtrell, entrato nella Academy dopo aver vinto la F4 britannica nel 2016. La scorsa stagione, al debutto in F3 con ART come Lundgaard, ha deluso le attese, ma con grande sorpresa Sharizman lo ha confermato mettendolo nel team Hitech per ripetere la F3. In questa categoria ci sarà anche Oscar Piastri che si è guadagnato l'accesso nella Academy Renault conquistando al termine di un brillantissimo campionato, la Eurocup Renault F3. L' australiano di origini italiane sarà al via della F3 con il team Prema. Altro giovane nel portafoglio di Sharizman è Caio Collet, miglior rookie 2019 nella Eurocup Renault con R-Ace. Il brasiliano rimane nella serie promossa e organizzata dal costruttore francese con il chiaro intento di puntare alla vittoria finale, sempre con il team R-Ace. Nella Eurocup Renault vestirà la tuta gialla per la prima volta Hadrien David, campione francese in carica della F4 che salirà sulla Tatuus F3 di MP Motorsport. La Academy Renault non ha confermato Jack Aitken, da lungo tempo nel programma e quinto nel campionato F2 al secondo anno, suo miglior risultato. Ma non è bastato. E con grande, grandissima sorpresa, non è stato confermato Victor Martins,











GIOVANI PROSPETTI CRESCONO

Edgar, sopra a sinistra, Tsunoda, sopra, Fewtrell, a fianco, Lawson, sotto a sinistra, Zhou e nella pagina d'apertura Hauger: ecco alcuni dei giovani prospetti di Red Bull e Renault

reduce da un eccezionale 2019 nella Eurocup Renault, protagonista di un bellissimo confronto con Piastri risoltosi all' ultimissima gara di Abu Dhabi. Eppure, Martins, tra l'altro pure francese, non farà più parte della Academy Renault.

Inspiegabile. Lo scorso anno, nel paddock della serie, si vociferava di qualche contrasto tra Martins e Bruno Besson, ex pilota e uomo di fiducia di Sharizman. Ma in ogni caso i risultati conseguiti da Victor non giustificano di certo l'abbandono di un talento del genere, soprattutto alla luce della riconferma di Fewtrell, che ha deluso in F3. Non confermato anche Leonardo Lorandi, che però era un Affiliate della Academy francese. Da sottolineare come nel 2019 il gruppo abbia subìto un grande trauma con la perdita di Anthoine Hubert sul quale Sharizman nutriva grandi speranze.

Ai sei piloti della Academy Renault, la Red Bull risponde con uno schieramento di sette ragazzi. La punta è Juri Vips, quarto nella F3 2019, che Helmut Marko ha dirottato in Giappone, nella Super Formula col team Mugen ufficiale Honda. Il 18enne estone è anche molto vicino ad ottenere la Super Licenza, riempiendo così quel vuoto che si era creato negli ultimi due anni nel parco piloti Red Bull, impoveritosi come mai prima, tanto che Marko per la Toro Rosso aveva dovuto rispolverare Brendon Hartley e Daniil Kvyat, due ex. A dire la verità, in dirittura di arrivo vi era stato Dan Ticktum che già aveva provato la Red Bull F1, ma l'inglese ha dimostrato una volta di più di avere un pessimo carattere meritandosi l'espulsione dal programma Junior mentre correva nella Super Formula. Marko ha dato piena fiducia a Yuki Tsunoda, parte anche del progetto Honda Junior. Il giapponese, campione F4 del suo Paese nel 2018, è sbarcato in Europa dodici mesi orsono finendo subito tra i pupilli Red Bull: nonostante il notevole salto in termini di cavalli motore, in F3 con Jenzer ha ottenuto notevoli risultati così come nella Euroformula Open svolta con Motopark. Due campionati in un anno, non male per conoscere in fretta piste mai viste prima. Nono nella F3 e quarto nella Euroformula, Tsunoda nello stile di Marko viene ora lanciato in F2 con Carlin. Forse un po' troppa fretta, ma lo stile del boss Red Bull è questo. In F3, ripeterà invece l'anno Liam Lawson, undicesimo al debutto nella categoria con MP Motorsport e vice campione della Euroformula con Motopark.

Per lui infatti, Marko aveva allestito lo stesso doppio programma di Tsunoda. Lawson, neozelandese di 17 anni, passerà nel team Hitech dove troverà come compagno di squadra il rookie Dennis Hauger, brillante vincitore della F4 italiana 2019 con il team Van Amersfoort e secondo nella serie tedesca. Norvegese, 16 anni, Hauger ha mostrato di possedere grandi qualità, vedremo come affronterà il salto in F3. Al debutto in F3 anche Jack Doohan, australiano di 17 anni (figlio del grande campione delle due ruote Mick). Sarà col team HWA Racelab e nel 2019 ha corso nella Euroformula Open (undicesimo) e nella F3 Asia dove è stato il vice campione. Il ragazzo appare più acerbo dei suoi colleghi sopra citati, e si attende un salto di qualità. Tra i giovanissimi parte della Red Bull Junior, l' inglese Jonny Edgar, che con Van Amersfoort ripeterà la F4 italiana e tedesca dopo un 2019 in grande crescita, e il fresco di ingresso alla corte di Marko, Jak Crawford, americano che farà la F4 italiana e tedesca anche lui con Van Amersfoort. Crawford si è piazzato settimo nella USF2000 della scorsa stagione. ●

Dave Morgan

da pilota e tecnico di



di Mario Donnini

Signore e signori, è ora di riaccendere un faro sulla vita, sulla carriera e sull'esistenza stessa del britannico Dave Morgan. Perché a oggi rischia di restare un personaggio assolutamente fantastico del mondo delle corse, ma dalla storia ingiustamente dimenticata.
Eppure vanta traguardi tendenzialmente unici e complesivamente talmente originali da renderlo specialissimo, in Formula Uno e non solo.
E, vedrete, una volta scoperto e assaporato, non riuscirete mai più a dimenticare ciò che Dave Morgan incarna e rappresenta per sempre, dopo oltre quarant'anni di militanza nel motorsport, fino al giorno della sua morte improvvisa, avvenuta per cause naturali il 6 novembre 2018 a Leatherhead, nel Surrey.

L'eclettismo quale forma d'eccelenza

Parliamoci chiaro, di self-made men nel mondo delle corse ne esistono a bizzeffe.
Semplici meccanici diventati col tempo team manager e capitani d'industria, vedi Ron Dennis, ovvero piloti in grado di trasformarsi in valenti costruttori, portando al successo i propri bolidi riservandosi anche, di fatto, competenze tecniche. Gli esempi di Bruce Mclaren e Jack Brabham restano fondanti ed emblematici, ma anche John Surtees, nei suoi "anta", era capace di progettare, dirigere e guidare una delle sue F.1 concentrando in sé competenze e capacità specialissime.
Eppure il caso di Dave Morgan resta particolarissimo e raro, perché in grado di farsi ingaggiare in F.1 prima da pilota e poi da ingegnere di pista.

QUESTA È LA VICENDA ORIGINALE DI DAVE MORGAN, PROMETTENTE PILOTA DI F.3 E F.2 A INIZIO ANNI '70, APPRODATO AI GRAN PREMI GODENDOSELI DALL'ABITACOLO PER UN SOLO WEEKEND, NEL 1975 SU SURTEES. E LA SUA STORIA PROSEGUE, IMBOCCANDO SORPRENDENTEMENTE LA CARRIERA DI TECNICO DI PISTA PER TORNARE NEL CIRCUS, AL SEGUITO DI VAN DE POELE E DELLA LAMBO

in F.1
i pista

UNA CARRIERA MOLTO SINGOLARE
Dave Morgan su Surtees nel Gp di Gran Bretagna 1975. Poi, sotto e a destra, da tecnico nei Gp, con la Lambo







DAI PUGNI CON HUNT IN F.3, AL COMPUTER DEL CIRCUS DI SOLITO UN BAMBINO QUANDO SOGNA S'IMMAGINA PILOTA NEI GP O INGEGNERE AL MURETTO. EBBENE, ECCO LA STORIA DI UN UOMO IN GRADO DI ARRIVARE INCREDIBILMENTE AD ENTRAMBI I TRAGUARDI. IL PRIMO NEL 1975 SU SURTEES, IL SECONDO NEL 1991 CON LA LAMBO, DA TECNICO DI PISTA DI VAN DE POELE E, INFINE, AL SUCCESSO SEGUENDO KUBICA, IN WORLD SERIES BY RENAULT, NEL 2005

Nel 1975 da esordiente nei Gp con la Surtees, per la seconda parte della stagione - poi naufragata per colpe non sue -, e quindi nel 1991 dalla Lambo, quale ingegnere di pista del suo pilota preferito, il belga Eric van de Poele. E con la soddisfazione d'aver lanciato in World Series by Renault un nome importante del calibro di Robert Kubica. Ma non c'è fretta. Per capire e gustare Dave Morgan è dall'inizio che bisogna partire.

A pugni con James Hunt, nel 1970!

Dave Morgan comincia la carriera di pilota al volante di una Mini, nel 1965 a Mallory Park, appena compiuti i ventuno anni. Il passaggio quasi immediato alle monoposto lo vede combattere gagliardamente toccando un picco sportivo e mediatico altissimo il 3 ottobre 1970, in F.3 britannica, nella Daily Express Trophy Race a Crystal Palace.

Per tutta la gara lotta con lo scatenato James Hunt, di tre ani più giovane di lui, e, giunto all'ultimo giro, all'altezza della South Tower Corner, Morgan tenta alla disperata d'infilare il biondo ma le monoposto entrano in collisione e sono protagoniste di uno spettacolare incidente che le vede distrutte, fortunatamente senza conseguenze per i piloti.

La macchina di Hunt resta in mezzo alla pista, senza le ruote di destra, mentre il pilota scende furioso e va a menare Morgan, il quale casca subito per terra. Apriti cielo. I due vengono immdiatamente deferiti al tribunale del RAC, il quale trova tuttavia Morgan colpevole del crash, affibbiandogli dodici mesi di sospensione della licenza. Cornuto e mazziato, quindi, anche se poi la pena verrà sospesa, tanto da permettergi di correre in F.Atlantic nel 1971, dove riesce anche a vincere una gara.

Al top in F.2 davanti ai big a Mallory Park 1972

Certe volte nella vita di un uomo e nella carriera di un pilota c'è un giorno speciale, nel quale la gloria arride e c'è poco da fare per tutti gli altri, anche se sono mostri sacri e campioni di grido.

Per Dave Morgan questo giorno è il 12 marzo 1972, quando, al volante di una Brabham Bt35 riconvertita dalla Formula Atlantic, riesce a trionfare nella



RE IN F.2 NEL 1972 A MALLORY PARK
Sopra, Morgan 1° in F.2 1972 a Mallory Park. A destra, è in gara, dietro Reutemann, Peterson e Scheckter

gara d'apertura della stagione di F.2 europea, mettendo in riga gente del calibro di Niki Lauda, Jody Scheckter, Carlos Reutemann, Ronnie Peterson, Jean-Pierre Jabouille, Mike Hailwood e Bob Wollek. Poi altri tre piazzamenti a podio lo vedono sesto nella classifica finale della serie, a un soffio da Reutemann, Depailler e Lauda.

Richard, fratello sensazionale... ma povero pure lui

Dave Morgan ha un fratello, Richard, più giovane e altrettanto veloce, tanto che spopola nel Formula Ford Festival, il finalone internazionale della categoria formativa che ogni fine stagione lancia una star di domani. Ma Richard ha lo stesso gravissimo difetto di Dave: la mancanza di finanziamenti adeguati. E la sua carriera ben presto s'arenerà, mentre il fratello maggiore, dopo essere retrocesso in F.Atlantic, vincendo tre gare nel 1974, si riaffaccia alla ribalta a metà 1975 riuscendo a raggranellare sponsor per un mini-programma con una Surtees ufficiale nei Gran Premi.

Il suo racconto di quei giorni stringe il cuore, tanto appare semplice e puro: «Contattai John Surtees e gli chiesi perché non m'avesse mai dato l'opportunità di provare una delle sue F.1. Lui mi fece girare a Goodwood. Da lì nacque un accordo tra il mio sponsor, la Southern Organ, e il team Surtees, per farmi correre in Gran Bretagna, Germania, Austria e Italia, più, forse, nella trasferta nordamericana».

Gp Gran Bretagna 1975, che debutto!

Dave Morgan nel weekend del Gp di Gran Bretagna a Silverstone non comincia male. Nelle prime prove, con 28 iscritti e 26 ammessi al via, lui è gran 21esimo, davanti perfino a Mario Andretti su Parnelli e non distante da compagno di squadra John Watson. Poi rompe il cambio all'altezza della curva Abbey e da lì in poi non gliene va più bene una. Ma riesce comunque a qualificarsi 23esimo, anche se la delusione è tanta. E peggiora dopo il warm-up perché il boss John Surtees gli impone di montare un'ala tratta dalla monoposto di F.2, a bassa downforce, mentre la frizione che slitta di fatto lo priva del restante gusto di girare.

La gara poi per lui si mette male. Il cambio gratta, i freni funzionano da schifo e quando inizia a piovere Morgan si ferma per cambiare le gomme, poi rientra e rimette le slick ma infine va in aquaplaning alla Club, curva che diventa un parcheggio per mezzo paddock di F.1 prima che il Gp sia stoppato anzi-





A BOTTE CON HUNT MA POI ARRIVA IN F.1!
In alto, Morgan in F.3 '70 a Crystal Palace: dopo il crash arriveranno le botte di Hunt.! A destra e sotto, è in F.1 su Surtees





tempo causa uragano che sta allagando la pista.
Dave Morgan non lo sa, ma la sua carriera da pilota di Gran Premi è già finita, perché la settimana dopo del Gp il Governo britannico introduce una nuova tassa sui beni di lusso e il suo sponsor finisce a gambe all'aria quindi con esso pure il programma futuro nei Gp. Zaini a terra.
Deluso dalle corse, Morgan sparisce per cinque anni salvo tornare in pista nel 1980 nel Turismo britannico con una Mitsubishi, dov'è terzo di classe l'anno dopo, ma ormai correre da pilota non gli interessa più, perché - strano da vero -, lo divora la passione per il ruolo di tecnico, ormai.

Al muretto la sua seconda vita nelle corse

Ed è così che sorprendentemente Dave Morgan, facendo leva sulla sua sensibilità di pilota, sempre più scientificizzandola, in poco tempo diventa uno dei tecnici più validi e rinomati nelle categorie promozionali per monoposto, aiutando il decollo di Julian Bayley e Johnny Dumfries.
Non solo: allarga l'esperienza migrando in Nord-America e Messico, sempre in formule promozionali per monoposto, tanto da ripresentarsi in Europa nella seconda metà degli Anni '90, con un bagaglio d'esperienza notevole.
Infine riesce a legarsi con un pilota, il belga Eric van de Poele, del quale diventa fedelissimo in F.3000, nelle sue due stagioni alla GA Motorsport.
Morgan svolge sempre più egregiamente il suo ruolo al muretto e Eric diventa uno dei top driver della categoria, tanto che il suo tecnico di pista arriva a ripromettersi di smettere di fumare la pipa se il belga riuscirà a vincere una gara.
La cosa succede nella prestigiosa cornice di Pau e alla bandiera a scacchi, guarda caso, la pipa di Morgan cade in terra e viene investita dal neo-vincente van de Poele, finendo in mille pezzi. Eric vincerà altre due gare, gettando le basi per il suo passaggio in F.1, nelle file del neo-costituito Modena Team.

La disdetta a Imola con la Lambo

In F.1 van de Poele si aggiudica il cockpit della seconda Lambo 291, al fianco di Larini, forte dello sponsor Lease Plan e portando il fido Dave Morgan al muretto. Gli inizi sono tutt'altro che facili, con due mancate pre-qualificazioni, ma nel terzo Gp stagionale, a Imola, nel weekend bagnato del Gp di San Marino 1991, van de Poele e Morgan si ritrovano l'occasione della vita, quando, dopo una gara dai mille volti, il belga a una manciata di minuti dalla fine viaggia in modo stupefacente in sesta posizione,



addirittura a punti. Un piazzamento che cambierebbe la vita al pilota, all'ingegnere e alla stessa squadra, ma il destino cinico e baro decide diversamente, perché il belga termina la benzina alla Variante Bassa, vedendo infrangere il suo sogno. Sarà classificato solo nono, ossia, al tempo, fuori dai punti iridati.
Il seguente team radio è tra i più drammatici nella storia della F.1 perché van de Poele in panne secca chiama disperato Morgan per aver consiglio e l'ex pilota se ne esce con una frase laconica tale da restare negli annali: «*Mio caro Eric, ci resta una sola cosa da fare, in una situazione come questa: piangere*».

Alla corte di Kubica

Sempre al seguito di van de Poele, ecco Morgan arrivare in F.1 alla Brabham nel 1992, quindi passa alla Nissan nel SuperTurismo nonché alla serie Cart, dove lavora per il team Payton-Coyne al fianco di piloti quali Roberto Moreno, Oriol Servia, Michel Jourdain Jr and Eric Bachelart.
In Europa torna nel 2000 e più tardi si rilancia lavorando col team Epsilon Euskadi, prima con Felix Porteiro e quindi alla corte di Robert Kubica che nel 2005 vince la World Series by Renault, gettando le basi per meritarsi un posto di F.1.
Da lì Dave Morgan dirada le presenze nel motorsport, fino al giorno della sua scomparsa.
Da pilota a ingegnere di pista, chiunque l'abbia conosciuto lo ricorda come un uomo col quale era una gioia avere a che fare. Certo, a meno che il tuo nome non fosse James Hunt, ma solo per un giorno nella vita... Vita che ha visto Dave Morgan raggiungere traguardi e ruoli raramente compatibili all'interno della stessa spersona, a testimoniare un'eccellenza degna d'essere ricordata, ben oltre i secchi risultati e la fortuna non sempre amica. ●

Pietra di paragone Neuville

LA PIÙ BELLA VITTORIA IN CARRIERA PER IL BELGA DELLA HYUNDAI DENTRO A UNA SERIE IRIDATA CHE È PARTITA SUBITO A RAZZO. ORA THIERRY PUÒ DAVVERO FARE LA VOCE GROSSA NEL CONFRONTO CONTRO IL COMPAGNO DI SQUADRA OTT TANAK E SEBASTIEN OGIER. ECCO PERCHÉ

di Marco Giordo

Grandissimo il vincitore Neuville, bravo Ogier alla fine a chiudere secondo, davvero sorprendente Evans, terzo dopo una prestazione maiuscola. Queste le principali risposte del "Monte", che in questa sua 88a edizione ha visto lo splendido successo di Thierry Neuville, che ha regalato alla Hyundai la 15ª vittoria iridata, decisamente la più prestigiosa ottenuta dalla casa coreana nella sua storia rallistica. Si sapeva che il 31enne pilota di Sankt Vith avesse nelle corde la possibilità di vincere a Montecarlo, di trionfare sulle strade del dipartimento delle Hautes Alpes e poi sugli asfalti delle Alpi Marittime. Ma nessuno avrebbe mai pensato che il driver belga l'avrebbe fatto con l'autorità dimostrata nelle ultime due tappe vincendo a raffica ben 7 delle 8 speciali in programma. Tra l'altro dopo una gara molto equilibrata, come testimoniato da ben 8 cambi di leader, dai primi tre piloti all'arrivo racchiusi in meno di 15", ed infine dalla prima power stage della storia chiusa ex equo dai primi due, attribuita a Neuville perché è stato per soli 12 millesimi di secondo più rapido del rivale francese. Un rally in cui le strategie di gara sono state praticamente annullate dalle condizioni meteo, nettamente più calde del solito con temperature quasi costantemente al di sopra dello zero, una novità assoluta nella zona delle Hautes Alpes. E così per le informazioni mai troppo precise dei ricognitori, nessuno ha potuto gestire la sua gara, e ne è venuto fuori un rally pazzesco in cui spesso i piloti si sono dati in prova anche 20" di distacco, vedasi Neuville nella seconda speciale di La Bréole o Evans nella terza a Curbans, oppure i quasi dieci secondi (che hanno pesato parecchio) persi da Ogier a Selonnet sabato pomeriggio nell'ultimo crono della terza tappa. Alla fine il valore aggiunto che con la sua guida perfetta ha espresso Neuville si è rivelato davvero fondamentale ed ha permesso al belga di vincere con pieno merito questa gara, indubbiamente la migliore della sua carriera.

Adamo: «Un successo speciale»

Da persona intellettualmente onesta qual è, ricordando che la Yaris oggi è ancora una spanna superiore alla i20, Andrea Adamo ha ammesso sul Quai Albert 1er domenica pomeriggio che Thierry ci aveva messo tanto di suo per vincere, così come aveva fatto anche in Catalogna. Oltretutto Neuville ha fatto un grande regalo al suo capo, che ci teneva tantissimo a vincere la gara del Principato. *«E' stato un qualcosa di speciale per me* – ha ammesso alla fine Adamo –. *Perché sono nato qui vicino e quand'ero piccolo seguivo il rally durante la notte su Radio Montecarlo e Tele Montecarlo. Sono sempre stato legato a questa gara, mi ricordo del Col de Turini nel 1986 quando vinse Toivonen. Ero venuto con una camping-car e ci alzavamo molto presto per installarci in prova speciale. Questo rally ha dato origine alla mia passione per la specialità, ecco perché è stato per me difficile l'anno scorso come nuovo responsabile di Hyundai Motorsport, e altrettanto dicasi quest'anno. Vedere una Hyundai con Thierry e Nicolas sul gradino più alto del podio è stato qualcosa di speciale. Ed il team è cresciuto molto negli ultimi dodici mesi, la squadra ha dimostrato in questo week end di cosa è capace di fare. Dobbiamo però anche guardare alle prestazioni di Sébastien e Daniel, influenzate senza dubbio dalla loro scelta di pneumatici, è stato un errore della squadra. Abbiamo secondo me dimostrato che non siamo su certi versi al livello che voglio il team sia. Dobbiamo lottare per la perfezione, ora però festeggiamo questa vittoria».* Poi lunedì mattina finita la festa la decisione del Team Director torinese di far correre Craig Breen in Svezia al posto di Loeb. I "giochi preziosi" di Adamo sono già iniziati, e siamo solo a gennaio! A seguire poi c'è stato il comunicato stampa con il quale è stato ufficializzato il "Customer Racing Junior Driver" del quale

UN MONTE FINALMENTE SCALATO

Prima vittoria in carriera per Thierry Neuville e la Hyundai al Rally di Montecarlo, gara che ha aperto il Mondiale Rally 2020. Da quello che si è visto lungo le speciali del rally più famoso del mondo sarà da aspettarsi una stagione davvero spettacolare e piena di sorprese



fanno parte cinque giovani promesse da valorizzare. In primis il 22enne campione del mondo Wrc 2 Pierre Louis Loubet, che dal Portogallo in poi sarà impegnato nel mondiale in 9 gare al volante della Hyundai i20 Wrc Plus, e sarà quindi al via anche nelle due trasferte extraeuropee di Safari e Giappone. Poi il 23enne norvegese Ole-Christian Veiby che insieme 22enne russo Nikolay Gryazin sta prendendo parte sulla i20 R5 al mondiale Wrc 2, ed infine il 25enne irlandese Callum Devine ed il 21enne lussemburghese Grégoire Munster.

La voglia di riscatto Toyota

Insomma Neuville è più che mai un serio pretendente per il titolo piloti 2020, carico a palla com'è dopo questo secondo successo consecutivo, visto che aveva vinto anche a fine ottobre in Catalogna l'ultima prova del 2019. Fu vera gloria? Lo sapremo presto, la Toyota medita infatti un pronto riscatto. Di sicuro il belga ha interrotto la striscia di 6 vittorie consecutive di Ogier nel Principato, il che non è davvero poco. E poi il driver di Sankt Vith ha rovinato i piani di Tommi Makinen, che aveva quasi certamente messo lo champagne sotto ghiaccio sabato sera a Gap. Con due piloti in testa e con un Evans così determinato, era facile pensare di poter rivincere il Montecarlo 22 anni dopo l'ultimo successo Toyota, griffato nel 1998 da Carlos Sainz all'esordio assoluto della Corolla. Stavolta però Ogier è apparso





OGIER SECONDO
Si è conclusa con la conquista della seconda posizione, la prima volta di Sebastien Ogier al volante della Toyota Yaris. A lungo è stato in lotta con il compagno di squadra Evans, autentica rivelazione del primo round del Mondiale 2020

prudente, forse troppo. Nella speciale di sabato pomeriggio a Selonnet prima e poi nei primi due passaggi domenica mattina sul Turini e a Col de Braus. In quelle tre speciali Neuville gli ha rifilato ben 22"2 a cui va aggiunto 1"4 perso nel secondo giro sul Turini. Colpa di note troppo prudenti dei ricognitori? O della paura di fare la frittata viste le condizioni della strada? Oppure del set up sbagliato? Forse non lo sapremo mai cosa gli è successo, ma di sicuro il gallese Evans che per la prima volta in vita sua non guidava una Ford, è apparso al volante della Yaris più spregiudicato del suo compagno di squadra, che poi nel secondo passaggio sul Turini e nella power stage si è riscattato sopravanzandolo e griffando la piazza d'onore. Le prestazioni di Evans a lungo leader della corsa ed in gara sino alla fine per la vittoria finale, sono state la grande sorpresa di questa gara, tant'è che gli stessi giornalisti inglesi erano gasati e speravano di rivedere sventolare la Union Jack sul pennone più alto del porto di Monaco, 52 anni dopo la vittoria ottenuta nel 1968 da Vic Elford su Porsche 911. Elfyn ha quindi già fatto meglio di due mostri sacri del rallismo britannico come Colin McRae e Richard Burns, che mai avevano brillato come lui nella corsa del Principato. Il gallese si è adattato subito alla Yaris guidandola perfettamente ed entrando così di diritto tra i pretendenti nella lotta per il titolo mondiale piloti. Sarà quindi una lunga volata a quattro e non a tre come previsto, e questa è la prima news importante del 2020. Le qualità della Yaris fanno comunque ben sperare Makinen, soddisfatto tra l'altro anche per l'ottimo quinto posto del baby Kalle Rovanpera, all'esordio su una Wrc. Julien Ingrassia ha rivelato inoltre a Gap un particolare davvero interessante. *«La Yaris* – ha confessato sorridendo – *assomiglia e ci ricorda davvero tanto la VW Polo»*. E viste le grandi prestazioni di Ogier con la vettura tedesca il paragone fa ben sperare, anche perché prima di dominare nella stagione 2013, Ogier aveva chiuso secondo assoluto a Montecarlo alle spalle della Citroen Ds3 di Loeb. Corsi e ricorsi storici, chissà?

Riscatto Tanak

Ott Tanak è stato il protagonista in negativo di questo Montecarlo. Al suo esordio al volante della Hyundai i20 Wrc il campione del mondo è infatti volato fuori strada al km 9.2, a metà della quarta speciale di Durance-Freissiniéres distruggendo in pratica la sua vettura. Un'uscita per la tangente a velocità molto elevata stimata in 185 kmh, causata come testimoniato dalle immagini da una nota troppo alta, per degli avallamenti non rilevati nelle ricognizioni. La i20 nel tratto precedente all'uscita per l'alta velocità continuava infatti a saltare sull'asfalto asciutto e a produrre scintille. Ora vedremo come reagirà alla botta il pilota éstone, di certo peggio di così il suo esordio in Hyundai non poteva iniziare. Visto però il suo grande carattere dimostrato in passato in situazioni simili tornerà presto protagonista. Statene certi, i zero punti in classifica spariranno presto.

WRC3 c'è Oliver Solberg su Skoda

Citroen davvero in grande spolvero al Montecarlo nel Wrc 2 e Wrc 3 dove la C3 R5 ha primeggiato con Ostberg e Camilli, quest'ultimo tra l'altro gommato Pirelli. La dimostrazione delle grandi qualità della R5 francese che punta dunque al titolo in entrambi i campionati satelliti. Ma occhio ad un'importante novità che arriva nel Wrc 3, il 18enne baby prodigio Oliver Solberg è passato infatti alla Skoda. In partnership con la casa boema, il figlio di Petter parteciperà su una Fabia R5 Evo ufficiale a sei prove iridate, la prima delle quali sarà lo Svezia. Michal Hrabanek continua dunque a puntare sulla valorizzazione dei giovani promettenti, come già fatto nel recente passato con Kalle Rovanpera. Ed Oliver lascia la VW Polo R5 per un programma più ambizioso e costruttivo semi ufficiale con la Skoda con l'obbiettivo di vincere il titolo Wrc 3, francamente scelta migliore non poteva fare. Ed è anche un'ottima notizia per il mondiale, perché anche se in maniera semi ufficiale la Skoda rientra nel campionato con ambizioni chiare ed importanti.

Promoter: inizio poco entusiasmante

Nonostante i fuochi artificiali dei tifosi nella seconda speciale in notturna di Bayons, il mondiale 2020 non è partito





NON SONO TUTTE UGUALI LE PRIME VOLTE
A lato Oliver Solberg durante i primi test con la Skoda che utilizzerà nel WRC3. Sopra il campione del mondo in carica Tanak, autore di una paurosa uscita di strada al debutto sulla Hyundai. Sotto Andrea Adamo festeggia la prima vittoria della Casa coreana nel Rally di Montecarlo



quest'anno con il botto per la Wrc Promoter. Colpa in primis di una presentazione francamente poco entusiasmante alla Rascasse di Montecarlo, con piloti difficilmente intervistabili, video male articolati e Max Verstappen gradito ospite, presentato però prima (!) dei protagonisti del mondiale. Colpa poi in secondo luogo dell'assenza che si è sentita parecchio al parco assistenza di due top team ufficiali come la Citroen e la Skoda, e anche di quella neve latitante in Scandinavia che rischia di far saltare il Rally di Svezia, solo lunedì 3 febbraio quando AS uscirà in edicola la FIA ci farà sapere di più a riguardo. Profilo più basso dunque rispetto al recente passato, con un'altra rogna pronta ad esplodere nel prossimo futuro che si chiama Kenya. Molti piloti lamentano la poca sicurezza sul territorio che ospiterà la gara, viste le continue imprese di bande locali che hanno prodotto una quarantina di morti negli ultimi tempi. Insomma l'estensione del campionato a tutti i 5 continenti, con l'esclusione di Corsica e Spagna, ed il meteo impazzito stanno scombussolando i piani della Wrc Promoter, alle prese anche con le proteste degli abbonati DAZN. La web tv si ostina infatti a trasmettere in inglese in Italia e in Germania replicando le dirette di All Live di Wrc.com, con buona pace degli abbonati che si aspettano come dovuto un commento in madrelingua. ●



Mondiale all'italiana sfida tosta

È PRONTO IL PERCORSO 2020 DEL RALLY ITALIA-SARDEGNA. 20 LE PS IN PROGRAMMA SUDDIVISE IN TRE TAPPE. SI TORNA A CORRERE NEL VENTRE MATERNO DELLA GALLURA. SCOPRIAMO TUTTE LE NOVITÀ IN VISTA DELLA GARA CHE SI CORRE DAL 4 AL 7 GIUGNO

di Marco Giordo

È pronto il percorso del Rally Italia Sardegna 2020, sesta manche del campionato del mondo in programma dal 4 al 7 giugno, gara valida anche per il mondiale Wrc 2, Wrc 3 e Junior ed inoltre per il CIR (Campionato Italiano Rally), per lo Junior CIR e per il CIRT (Campionato Italiano Rally Terra). La manifestazione, organizzata dall'Automobile Club d'Italia con la partnership della Regione Sardegna, è giunta alla sua 17ª edizione ed ha confermato la scelta degli ultimi 4 anni di avere tutta l'intera corsa raccolta nel nord dell'isola. La gara avrà un percorso composto da 20 prove speciali suddivise in tre tappe su sterrato per complessivi 308,63 km cronometrati con l'importante novità del ritorno del rally mondiale in Gallura. Partenza e super speciale d'apertura saranno infatti ospitate a Olbia, mentre la prima tappa composta da 8 speciali prevede l'importante ritorno della prova di Tempio Pausania, che si era disputata per l'ultima volta nel 2005. Per il settimo anno consecutivo è stata poi ancora confermata la location di Alghero, con il parco assistenza allestito anche stavolta tra le banchine del porto turistico, le "ramblas" ed il Piazzale della Pace, mentre sala stampa, direzione di gara e quartier generale della manifestazione saranno ospitati anche stavolta nella prestigiosa location di Lu Qualté.

Si parte da Olbia

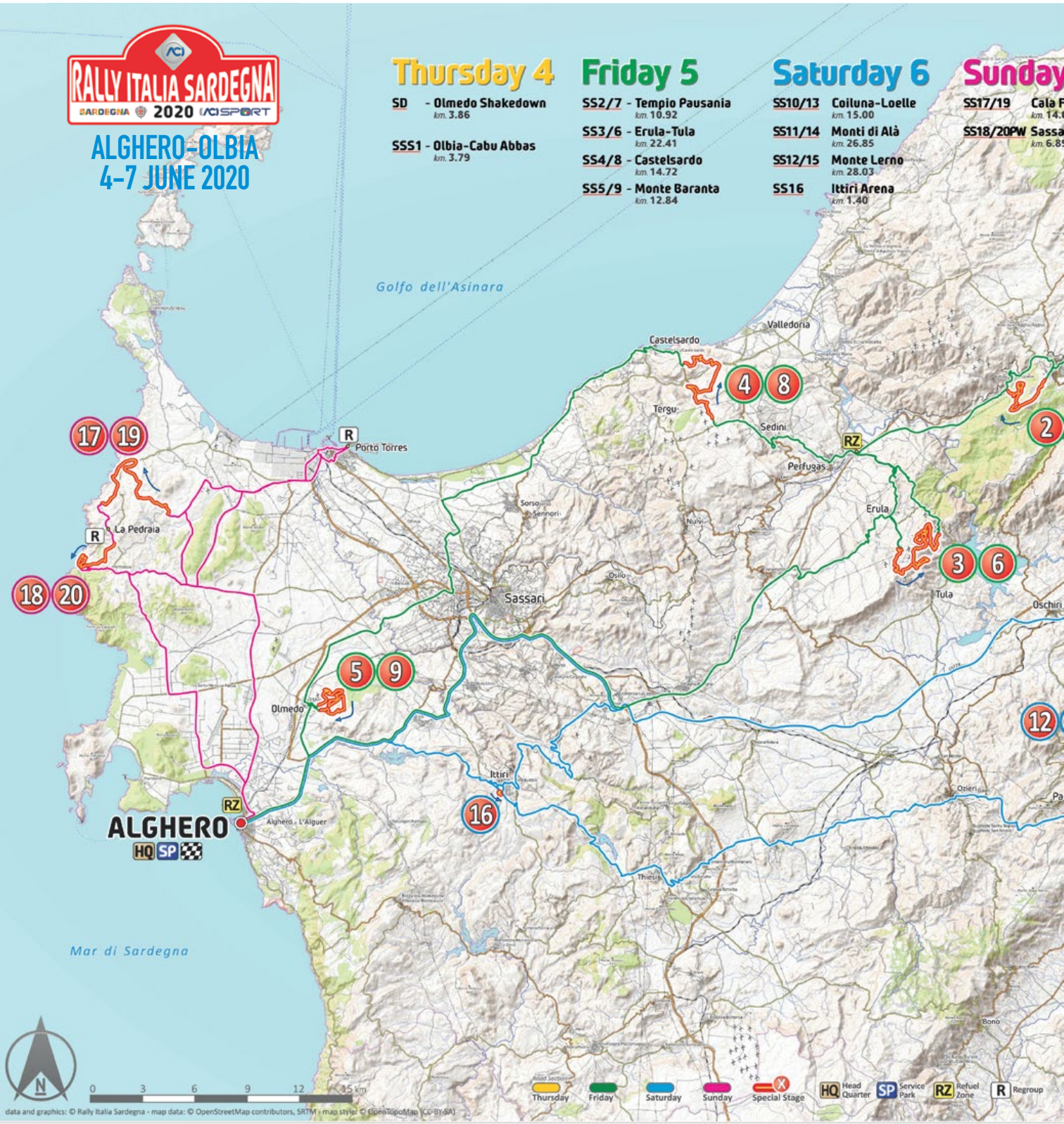
Ma andiamo con ordine. Giovedì 4 giugno alle ore 9.01 i piloti prenderano il via dello shakedown ad Olmedo (3,86 km), in versione simile a quella dello scorso anno con partenza dalla spettacolare miniera di bauxite. Poi la grande novità è che il via della corsa verrà dato in serata in Gallura ad Olbia alle ore 18.08, con l'inedita super speciale di Olbia-Cabu Abbas (3,79 km) che ha un percorso misto visto, il primo km e gli ultimi 500 metri sono infatti su asfalto. I piloti poi arriveranno in centro città al molo Brin, dove verrà allestito il parco chiuso. La prima



AGEVOLAZIONI NAVE E GOLD PASS

Gold Pass e agevolazioni con Grimaldi Lines

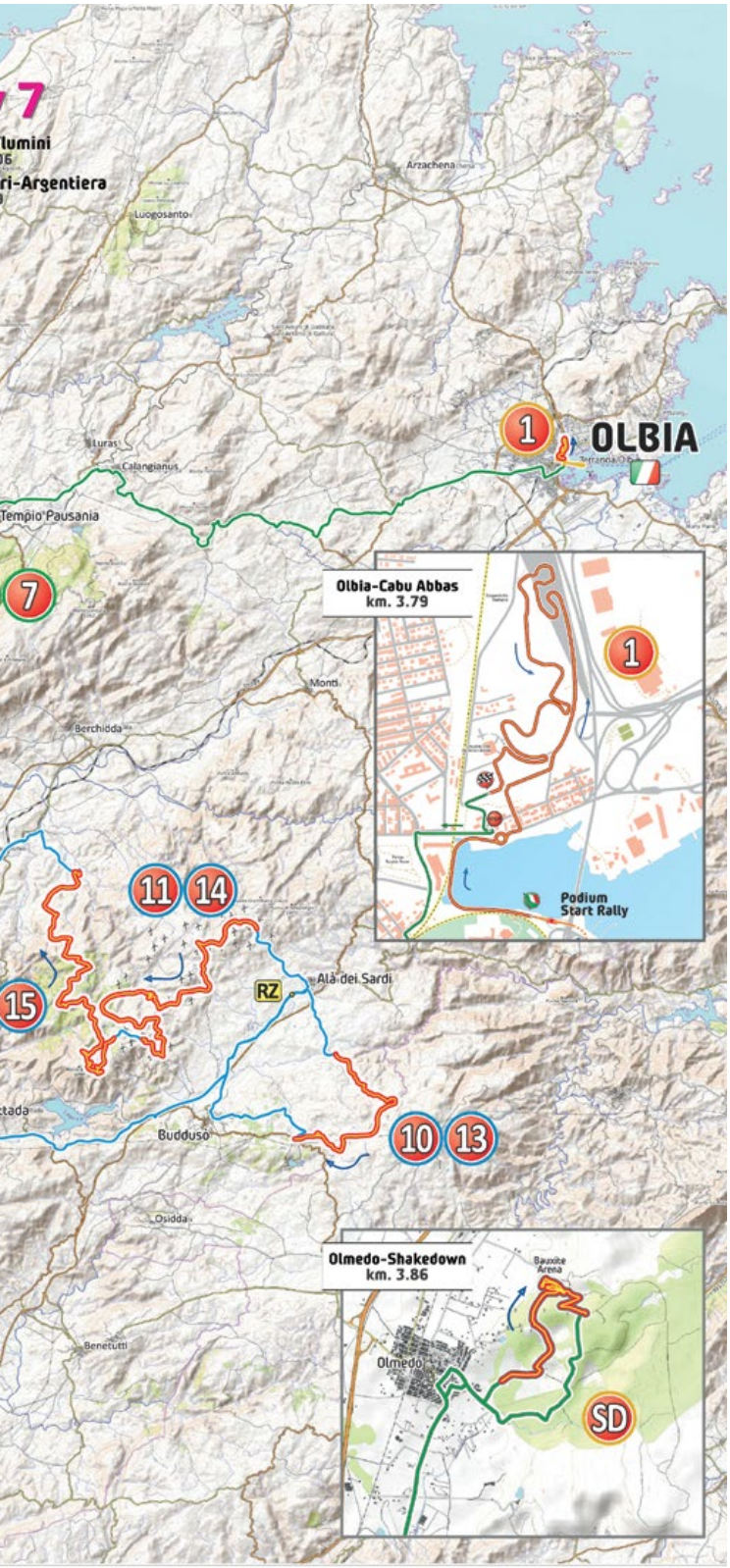
Grazie ad un accordo con la **Grimaldi Lines**, ci saranno quest'anno speciali agevolazioni molto convenienti sia per i concorrenti che per il pubblico, che vorranno recarsi via nave in Sardegna per prendere parte o assistere alla gara. Verrà inoltre ripetuta anche quest'anno l'importante iniziativa dei **Gold Pass**, la cosiddetta Gold RIS Experience con un'offerta strutturata su tre livelli in ordine crescente di servizi: Starter, Intermediate ed Advanced. La Gold Pass **Starter** è l'offerta base che consente l'accesso ad un'area dedicata per assistere alla prova speciale preferita, è possibile scegliere anche la super speciale. Il Gold Pass **Intermediate** è invece dedicato ai fan che cercano una esperienza motoristica più ricca con la possibilità di assistere a tutti i passaggi della gara. Ai clienti Intermediate è offerta la possibilità di visitare uno dei top team a scelta durante le assistenze di venerdì e sabato. Possono poi approfittare di un esclusivo posto sulla tribuna del podio finale con la possibilità di seguire da maxischermo la diretta TV della Power Stage. Infine il Gold Pass **Avanced**, l'offerta dedicata per chi cerca un'esperienza memorabile con servizi esclusivi per vivere completamente il Rally Italia Sardegna. Solo il cliente Advanced può raggiungere la Power Stage su un elicottero e visitare a bordo di un SUV a trazione integrale le prove speciali più belle. Un lunch box e un alloggio per tre notti completano il pacchetto più ricco del programma Gold RIS Experience. Maggiori informazioni a riguardo sono presenti sul sito ufficiale della gara www.rallyitaliasardegna.com .



tappa lunga in totale 121,78 km cronometrati, partirà la mattina di venerdì 5 giugno da Olbia con un percorso che prevede 8 crono (4 ripetuti due volte), quelli di Tempio Pausania (10,92 km) che come detto ritorna dopo ben 15 anni, Erula-Tula (22,41 km), Castelsardo (14,72 km) e Monte Baranta allungata a 12,84 km.

Monte Lerno decisiva

Sabato 6 giugno è in programma la classica tappa ricavata nel Monte Acuto, la più lunga e quella che spesso ha deciso la corsa, composta da sette crono per complessivi 141,16 km cronometrati con due passaggi a Coiluna-Loelle (15,00 km), Monti di Alà (26,85 km)



IL RALLY ITALIA SARDEGNA 2020 PROVA PER PROVA

SHAKEDOWN GIOVEDÌ 4 GIUGNO

Olmedo (km. 3,86) ore 9.01

1 a Tappa Giovedì 4 e venerdì 5 giugno 125,57 km cronometrati

Giovedì 4 giugno
P.S. 1 Olbia - Cabu Abbas (km. 3,79) ore 18.08

VENERDÌ 5 GIUGNO

P.S. 2 Tempio Pausania 1 (km. 10,92) ore 7.43
P.S. 3 Erula-Tula 1 (km. 22,41) ore 8.39
P.S. 4 Castelsardo 1 (km. 14,72) ore 9.47
P.S. 5 Monte Baranta 1 (km 12,84) ore 11.17
Parco assistenza Alghero ore 12.00
P.S. 6 Erula-Tula 2 (km. 22,41) ore 14.46
P.S. 7 Tempio Pausania 2 (km. 10,92) ore 16.03
P.S. 8 Castelsardo 2 (km. 14,72) ore 17.02
P.S. 9 Monte Baranta 2 (km 12,84) ore 18.32
Parco assistenza Alghero ore 19.15

2 a Tappa Sabato 6 giugno 141,16 km cronometrati

P.S. 10 Coiluna-Loelle 1 (km. 15,00) ore 8.08
P.S. 11 Monti di Alà 1 (km. 26,85) ore 9.11
P.S. 12 Monte Lerno 1 (km. 28,03) ore 10.04
Parco assistenza Alghero ore 12.35
P.S. 13 Coiluna-Loelle 2 (km. 15,00) ore 16.08
P.S. 14 Monti di Alà 2 (km. 28,85) ore 17.11
P.S. 15 Monte Lerno 2 (km. 28,03) ore 18.04
P.S. 16 Ittiri Arena (km. 1,40) ore 20.11
Parco assistenza Alghero ore 20.55

3 a Tappa Domenica 7 giugno 41,90 km cronometrati

P.S. 17 Cala Flumini 1 (km. 14,06) ore 8.10
P.S. 18 Sassari-Argentiera 1 (km. 6,89) ore 9.08
P.S. 19 Cala Flumini 2 (km. 14,06) ore 11.10
P.S. 20 Power Stage Sassari-Argentiera 2 (km. 6,89) ore 12.18
Premiazione finale ore 15.00 al porto di Alghero

TABELLA

Validità	Campionato del mondo piloti e marche, Wrc 2, Wrc 3, CIR, CIR Junior, CIRT
Fondo	Sterrato
Shakedown	Olmedo (km 3,86)
Tappe	3
Prove Speciali	20
Km. Totali	1.335,22
Km cronometrati	308,63
Arrivo Finale	Porto di Alghero

e Monte Lerno (28,03 km) ed a fine giornata la super speciale di Ittiri Arena (1,40 km). Domenica 7 giugno sono previsti poi un totale di 41,90 km cronometrati suddivisi in quattro prove speciali, vale a dire i due passaggi a Cala Flumini (14,06 km) e nella power stage di Sassari-Argentiera (6,89 km), che nel secondo passaggio delle ore 12.18 andrà in onda in diretta televisiva in tutto il mondo. Solo allora sapremo con certezza il nome del vincitore di questa 17a edizione dell'appuntamento tricolore del mondiale rally, che poi come da tradizione si tufferà insieme a tutto il team nelle acque del porto di Alghero. ●

Hyundai a cinque punte

CON LOUBET (9 GARE SULLA WRC PLUS), VEIBY, GRYAZIN, DEVINE E MUNSTER LO JUNIOR TEAM VARATO DA ALZENAU LAVORA IN OTTICA FUTURA. ANDREA ADAMO: «SI TRATTA DI CINQUE RAGAZZI DAVVERO TALENTUOSI»

di Daniele Sgorbini



R5 PROTAGONISTA IN WRC2 E WRC3
Con la Hyundai R5 i ragazzi dello junior team saranno protagonisti sia nel WRC2 che nel WRC3

Cinque giovanissimi, tutti vincenti e tutti dannatamente veloci. All'indomani della gran vittoria di Neuville a Montecarlo, la Hyundai di Andrea Adamo ha continuato a stupire, annunciando ufficialmente il proprio programma giovani per i rally, che mette in campo un verdissimo dream team dalle ambizioni e dalle potenzialità molto elevate. Dopo la felice esperienza iniziata lo scorso anno in pista, con la i30 TCR, che ha coinvolto altri cinque drivers (tutti capaci di salire sul podio nelle serie dove hanno corso, ndr) lo squadrone di Alzenau ha deciso di replicare lo schema anche sulle prove speciali, grazie anche alla stretta collaborazione con la FFSA Francese, l'Irlanda Motorsport, la MSA del Regno Unito e la Federazione Belga. Il più giovane del lotto, Grégoire Munster, ha appena 21 anni, mentre il più "vecchio", l'irlandese Callum Devine, ne ha 25. Tutti realmente giovani, dunque e tutti già capaci di cogliere risultati importanti. Ognuno di loro è stato scelto sia in base ai risultati ottenuti, sia per la capacità di lavorare con gli ingegneri della squadra e fornire feedback validi. Meritocrazia alla base di tutto: *«Sono cinque ragazzi incredibilmente talentuosi* – ha spiegato Andrea Adamo - *che hanno già dimostrato di avere un buon passo nella loro carriera. Il gruppo è anche un buon mix tra coloro che hanno già esperienza con le R5 e chi invece ne è relativamente un neofita, per cui i cinque che abbiamo selezionato potranno imparare gli uni dagli altri e dai nostri ingegneri»*. Punta di diamante della formazione sarà Pierre-Louis Loubet, pronto a salire sulla i20 Wrc Plus al Rally del Portogallo, per poi proseguire con tutto il resto della stagione iridata. Un approdo, quello di Loubet al volante di una World Rally Car, che per alcuni versi ricorda quello di un cer-



Grégoire **Munster**



Ole-Christian **Veiby**



Pierre-Louis **Loubet**



Callum **Devine**



Nikolay **Gryazin**

I CINQUE PILOTI SCELTI DA HYUNDAI PER LO JUNIOR TEAM	
Pierre-Louis Loubet Età: 22 Nazionalità: francese	Palmares: vincitore del WRC 2 2019
Ole-Christian Veiby Età: 23 Nazionalità: norvegese	Palmares: vincitore WRC 2 Rally Svezia 2019, vincitore 2017 Asia Pacific Cup, 2. 2017 Asia Pacific Rally Championship, 2. 2015 Junior WRC
Nikolay Gryazin Età: 22 Nazionalità: russa	Palmares: 4. 2019 WRC 2, 2. 2018 ERC
Callum Devine Età: 25 Nazionalità: irlandese	Palmares: 3. assoluto 2019 Rally Ungheria, vincitore 2017 Junior British Rally Championship
Grégoire Munster Età: 21 Nazionalità: lussemburghese	Palmares: vincitore 2019 e 2018 Junior Campionato Belga

to Sébastien Loeb, che nel 2000 disputò Tour de Corse e Sanremo con la Toyota Corolla della Grifone grazie al sostegno della FFSA. Per il ventiduenne francese figlio d'arte, vincitore del WRC2 l'anno passato, è un ritorno sotto i colori Hyundai, visto che nel 2018 aveva disputato la stagione al volante della i20 R5 gestita dall'italiana BRC: *«Abbiamo lavorato molto duramente negli ultimi due anni e durante questo inverno, oggi posso finalmente annunciare di essere parte del programma giovani di Hyundai. Il poter guidare una i20 Coupé WRC in nove prove del mondiale è semplicemente incredibile, il sogno di una vita! Lavoreremo con tutta la squadra per arrivare in Portogallo nelle condizioni migliori e per essere all'altezza dell'opportunità che ci è stata concessa»*. Junior Team anche per la formazione Hyundai nel WRC2, che come noto schiera due i20 R5 per Ole-Christian Veiby e Nikolay Gryazin. Il ventitreenne norvegese, che lo scorso anno ha vinto in Svezia, correrà anche nel proprio campionato nazionale, mentre il ventiduenne russo Gryazin sarà impegnato sia nel WRC2 sia in alcuni appuntamenti del WRC3. Sempre il WRC3 sarà il terreno di caccia pure per Grégoire Munster, che con la Hyundai i20 R5 correrà anche nel campionato belga, mentre Callum Devine punterà deciso al titolo continentale. La collaborazione tra Hyundai Motorsport e le varie federazioni nazionali va però addirittura oltre: l'accordo con MSA prevede che il vincitore dello Junior nel Regno Unito possa correre poi una gara con la R5 coreana, mentre tramite la federazione irlandese, Hyundai fornirà supporto anche ad altri due piloti per gareggiare nel campionato irlandese e in quello inglese. Tantissima carne al fuoco dunque, dimostrazione concreta di quanto ad Alzenau credano ed investano nei rally. ●

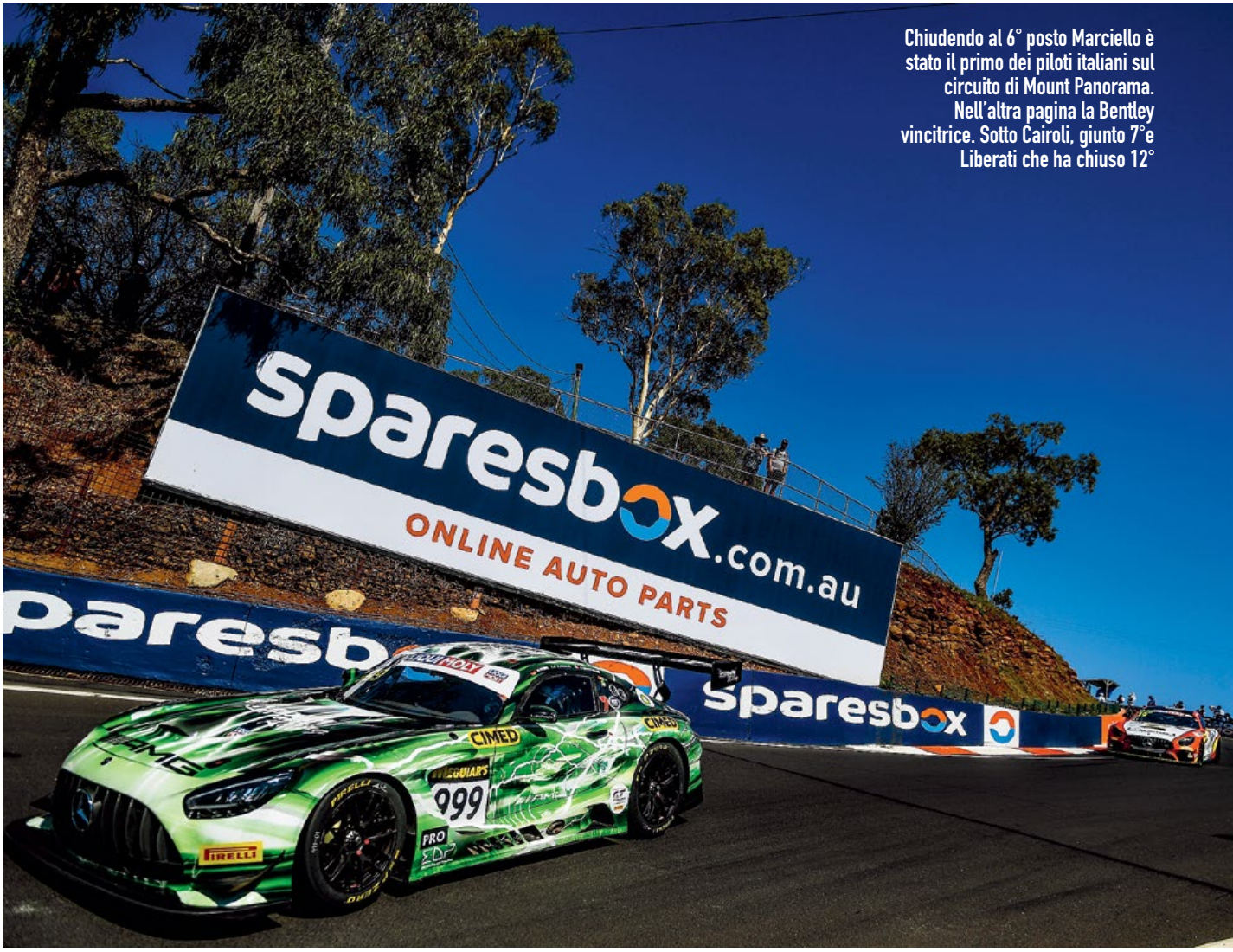
La prima volta della Bentley



ALLA 12 ORE DI BATHRUST LA CONTINENTAL GT3 CENTRA UNO STORICO SUCCESSO CON GOUNON-PEPPER E SOULET. ANDIAMO A VEDERE COM'È ANDATA

di Dario Lucchese

Fuori dall'Ue, primi in Australia. Successo "all-British" nella 12 Ore di Bathurst che ha dato il via alla stagione dell'Intercontinental Gt Challenge e prima vittoria Bentley sul circuito del Mount Panorama. Dopo 314 giri (un record anche questo) è stata la Continental Gt3 del Team M-Sport guidata dal francese Jules Gounon a presentarsi al traguardo davanti a tutti. Una vittoria scaturita da una strategia perfetta, che ha consentito anche agli altri due piloti Jordan Pepper e Maxim Soulet di condurre a fasi alterne fin dalla sesta ora. E dire che al termine delle qualifiche gli uomini della squadra inglese avevano avuto ben poco di cui gioire, estromessi dalla superpole per una manciata di millesimi. Ma a Bathurst si sa che tutto può cambiare. E a rivelarsi decisivi, ancora una volta, sono stati i conclusivi 120 minuti. Niente ha fermato la Bentley, neppure una tardiva foratura. Anzi, grazie ad un'ottima gestione dei pit-stop, Gounon (nel 2017 già vincitore della 24 Ore di Spa con la Audi) ha potuto concludere con un vantaggio di oltre 41" nei confronti della McLaren 750S divisa da Ben Barnicoat, in testa nella tornate iniziali, Tom Blomqvist e Alvaro Parente. Doppia bandiera dell'Union Jack sul podio e poi quella tedesca, con Maximilian Götz, Shane Van Gisbergen e Jamie Whincup subito dietro sulla Mercedes della Triple Eight Race. Soltanto una penalità non ha permesso a Raffaele Marciello di conquistare assieme a Felipe Fraga e Maxi Buhk un secondo posto sicuramente meritato. L'italiano, anche lui rallentato da una foratura nelle fasi conclusive, non ha potuto neppure bissare il terzo piazzamento dello scorso anno. Trenta i secon-



Chiudendo al 6° posto Marciello è stato il primo dei piloti italiani sul circuito di Mount Panorama. Nell'altra pagina la Bentley vincitrice. Sotto Cairoli, giunto 7° e Liberati che ha chiuso 12°





MARCIELLO E LIBERATI PROVA MAIUSCOLA

Italiani in evidenza

Ancora una prova maiuscola in Australia di Raffaele Marciello e Edoardo Liberati. Il primo, dopo il secondo posto conquistato due anni fa ed il terzo ottenuto nella scorsa edizione, poteva puntare tranquillamente al terzo podio consecutivo senza i 30" di penalità scontati dopo l'arrivo. Liberati ha completato due doppi stint, risalendo terzo nelle fasi finali. Un problema ai freni della sua Nissan, mentre alla guida si trovava il proprio compagno Alexandre Imperatori, lo ha privato una volta di più di un risultato sicuramente meritato. Già nel 2019 il romano aveva perso il podio in seguito ad un drive through, chiudendo in quella circostanza settimo. Secondo degli italiani è stato Matteo Cairoli, soddisfatto dell'esordio sul circuito del Mount Panorama ma rallentato anche lui da un inconveniente ai freni e da un leggero contatto contro il muro di cui è stato protagonista il suo compagno Thomas Preining nelle ultime ore. Il comasco ha concluso settimo, completando al volante tre ore e 40 minuti di gara. Podio di classe per Michele Beretta, terzo nella Silver sulla Mercedes del Black Falcon che ha diviso con Sergei Afanasiev e Patrick Assenheimer.





DRUDI CHIUDE 18° LA SUA PRIMA VOLTA A BATHRUST
Al debutto sulla pista di Mount Panorama Drudi ha chiuso al 18° posto. Per Caldarelli e Mapelli, in alto, è invece peggio: dopo aver occupato la top -10 sono stati costretti al ritiro per noie all'alimentazione

di che ha dovuto infatti pagare per un'irregolarità commessa durante la sua ultima sosta; tanti quanti sono bastati a fare scivolare sesta nella classifica generale la Amg-Gt3 del GruppeM Racing. Quarta una delle due Porsche della Absolute Racing, quella che il pilota di casa Matt Cambpell era riuscito a piazzare in pole, alternandosi poi al volante con Mathieu Jaminet e Patrick Pilet. Settima l'altra 911 Gt3 R della Casa di Stoccarda su cui Matteo Cairoli ha fatto il suo debutto nella gara di Bathurst, dandosi il cambio con Thomas Preining e il vincitore della scorsa edizione Dirk Werner. Di certo non male per il comasco, considerando anche che a due ore dalla fine lo stesso Werner si era portato al comando nonostante un problema ai freni. Identico inconveniente per la Nissan del team Kcmg su cui Edoardo Liberati e i suoi compagni João De Oliveira e Alexandre Imperatori sono stati costantemente protagonisti dopo essersi avviati dalla seconda fila, scivolando poi 12esimi. Una gara comunque durissima per tutti, con delle temperature mediamente vicine ai 40 gradi e una concreta minaccia di pioggia negli ultimi minuti. Poche comunque le neutralizzazioni, cinque in totale. La prima dopo un'ora e mezza per il gran botto della Vantage di Côme Ledogar, nel tratto delle esse dove si è poi schiantata anche la Lamborghini della Wall Racing guidata da Julian Westwood. Sempre a proposito delle Aston Martin, soltanto 16ª quella su cui ha fatto il suo debutto in Gt3 l'asso della Indycar e vincitore della recente 24 Ore di Daytona Scott Dixon, che ha però lamentato problemi di natura elettrica. ●



PER MOLTI DEI NOSTRI

Debutti difficili

Questa edizione della 12 Ore di Bathurst sulla carta sembrava favorire (se non altro numericamente) gli italiani. Invece per molti di loro le cose non sono andate come ci si sarebbe aspettato. Debutto rimandato per Luca Ghiotto, attore "non protagonista". Il veneto, alla sua prima uscita con la Aston Martin della R-Motorsport, per un problema alla trasmissione ha dovuto saltare la prima sessione di libere. Quindi, a mettere anticipatamente la parola fine al suo weekend è stato il pauroso incidente occorso nel secondo turno di qualifica al suo compagno Marvin Kirchhofer. Reduce dalla vittoria in Gtd conquistata a Daytona, Andrea Caldarelli ha fatto il suo debutto sul circuito del Mount Panorama, dove assieme a Marco Mapelli e a Dennis Lind ha vissuto un fine settimana molto positivo. Sempre nella top-10 nelle prove e costantemente a ridosso dei primi tre nelle fasi iniziali della gara con la migliore delle Lamborghini, l'equipaggio dell'Orange1 Fff Racing Team si è dovuto arrendere dopo 187 giri per un problema di alimentazione. Un poco meglio (ma non troppo) sono andate le cose a Mattia Drudi, anche lui al proprio esordio in Australia. Il romagnolo ha concluso 18° con la Audi divisa con Kelvin van der Linde e Markus Winkelhock dopo una doppia foratura. Ko per Mirko Bortolotti, sempre tra i primi con un'altra R8 Lms del Team Valvoline, ma fermato dal violento crash occorso al suo compagno Garth Tander.

CLASSIFICA

1. Assoluta: 1. Gounon-Soulet-Pepper (Bentley Continental Gt3) 314 giri in 12h00'33"871 (1. Pro); 2. Parente-Barnicoat-Blomqvist (McLaren 720S Gt3) a 41"523; 3. Van Gisbergen-Whincup-Götz (Mercedes-Amg Gt3) a 44"460; 4. Jaminet-Pilet-Campbell (Porsche 911 Gt3 R) a 45"989; 5. Engel-Stolz-Buurman (Mercedes-Amg Gt3) a 1'03"038; 6. Fraga-Buhk-Marciello (Mercedes-Amg Gt3) a 1'07"794; 7. Werner-Cairoli-Preining (Porsche 911 Gt3 R) a 1'36"097; 8. Storey-Ross-Kodric (McLaren 720S Gt3) a 1 giro (1. Silver); 9. Bamber-L. Vanthoor-Lowndes (Porsche 911 Gt3 R) a 2 giri; 10. S. Grove-B. Grove-Barker (Porsche 911 Gt3 R) a 2 giri (1. Pro-Am); 11. Calvert Jones-Dumas-Evans (Porsche 911 Gt3 R) a 3 giri; 12. De Oliveira-Liberati-Imperatori (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 3 giri; 13. Watson-Hart-De Angelis (Aston Martin Vantage) a 3 giri; 14. Assenheimer-Afanasiev-Beretta (Mercedes-Amg Gt3) a 3 giri; 15. Cameron-Feeney-Percat (Marc II) a 4 giri; 16. Dennis-Kelly-Dixon (Aston Martin Vantage) a 6 giri; 17. Cini-Fiore-Holdsworth (Audi R8 Lms Gt3) a 6 giri; 18. Van der Linde-Drudi-Winkelhock (Audi R8 Lms Gt3) a 6 giri; 19. Talbot-Canto-Zalloua-Denyer (Lamborghini Huracán Gt3) a 14 giri; 20. Habul-Baumann-Konrad-Reynolds (Mercedes-Amg Gt3) a 24 giri; 21. Hobson-Kostecki-Walden (Nissan Gt-R Nismo Gt3) a 26 giri; 22. Jorgensen-Strom-Van Dongen (Bmw M4 Gt4) a 27 giri (1. Gt4); 23. Griffith-Muller-Newey (Mercedes-Amg Gt4) a 34 giri.
Giro più veloce: i. 305. di van der Linde, in 2'03"278 alla media di 181 km/h.



LASCIA UN SEGNO.
CONQUISTA IL SOGNO.

ROMA, 29 MARZO 2020

MARATONA
& STAFFETTA

ISCRIVITI SUBITO!

80 EURO

FINO AL 29 FEBBRAIO

Sei pronto a **correre** per le strade del **museo a cielo aperto** più straordinario al mondo? Vivi l'esperienza della **maratona a Roma**, 42,195 km che ti faranno restare senza fiato. Quest'anno, inoltre, c'è una grande novità: la **staffetta Acea Run4Rome**, un'impresa da condividere in **team**. Scegli 4 amici e corri in successione, ognuno sarà il protagonista di una parte del percorso... per **una vittoria di gruppo!**

RUN ROME THE MARATHON ROMA CAPITALE

acea

runromethemarathon.com

powered by infront | Corriere dello Sport | Italia Marathon Club

acea | joma | OFFICIAL ELECTRIC CAR NISSAN

NAMEDSPORT SUPERFOOD | SAN BENEDETTO | RADIO UFFICIALE RADIO 105

GLOBO

REGIONE LAZIO | ROMA | atletica italiana

Dallara che poker!

INTERVISTA ALL'INGEGNERE DOPO LA QUARTA VITTORIA DI FILA NELLA LEGGENDARIA CORSA USA CON LE CADILLAC PROGETTATE A VARANO DE MELEGARI: «ABBIAMO BATTUTO GRANDISSIMI RIVALI, VOGLIO CHE SIA CHIARO CHE NON PENSAVAMO FOSSE UNA VITTORIA SCONTATA»

di Alessandro Bucci



La 58ª edizione della 24 Ore di Daytona ha salutato il quarto successo consecutivo di Cadillac e Dallara, vincitori con la numero 10 Wayne Taylor Racing e sul gradino più basso del podio con la JDC Miller numero 5. La squadra vincitrice ha schierato il funambolico tandem formato dall'ex pilota F.1 Kamui Kobayashi, Renger Van Der Zande, Scott Dixon e Ryan Briscoe mentre, JDC Miller, ha affidato la vettura all'ex pilota F.1 Sebastian Bourdais, Loic Duval e Joao Barbosa. La casa di Varano de Melegari può rallegrarsi anche del record di giri percorsi ad una 24 Ore di Daytona, avendo le Cadillac completato un totale di 833 tornate. Una corsa tiratissima e priva delle consuete e lunghe neutralizzazioni dovute all'ingresso della safety car, registrando anche un clima non piovoso a differenza di recentissime edizioni della storica corsa americana che fu corsa per la prima volta nel 1966. Tra i segreti che hanno permesso alle Cadillac realizzate e progettate a Varano di trionfare, la formidabile esperienza nella messa a punto maturata da Cadillac, unitamente all'incessante quanto meticoloso lavoro al simulatore, oltre al formidabile compromesso trovato dagli uomini della Dallara nella progettazione della vettura dominante le ultime edizioni. L'ingegner Giampaolo Dallara non si è nascosto dietro a un dito nel commentare il risultato di Daytona, mostrando tutta la sua soddisfazione nell'aver calato un poker tutt'altro che scontato…

- Ingegnere, quarta vittoria consecutiva alla 24 Ore di Daytona. Possiamo dire "un lavoro fatto (molto) bene"?

«Oggi possiamo affermarlo tranquillamente (sorride). Gli avversari erano forti e, come si suol dire, la prima può essere un caso, la seconda una coincidenza… ma quattro su quattro… beh, direi che abbiamo lavorato proprio bene! Non è stato facile, ci siamo misurati con professionisti di alto calibro. La quarta vittoria consecutiva non la davamo assolutamente per scon-



tata, questo vorrei fosse molto chiaro».

- 833 i giri completati per il record di percorrenza. Quanto va fiero di questo traguardo?

«Molto. Soprattutto perché la corsa è stata decisamente tirata, con pochi momenti di neutralizzazione e senza pioggia».

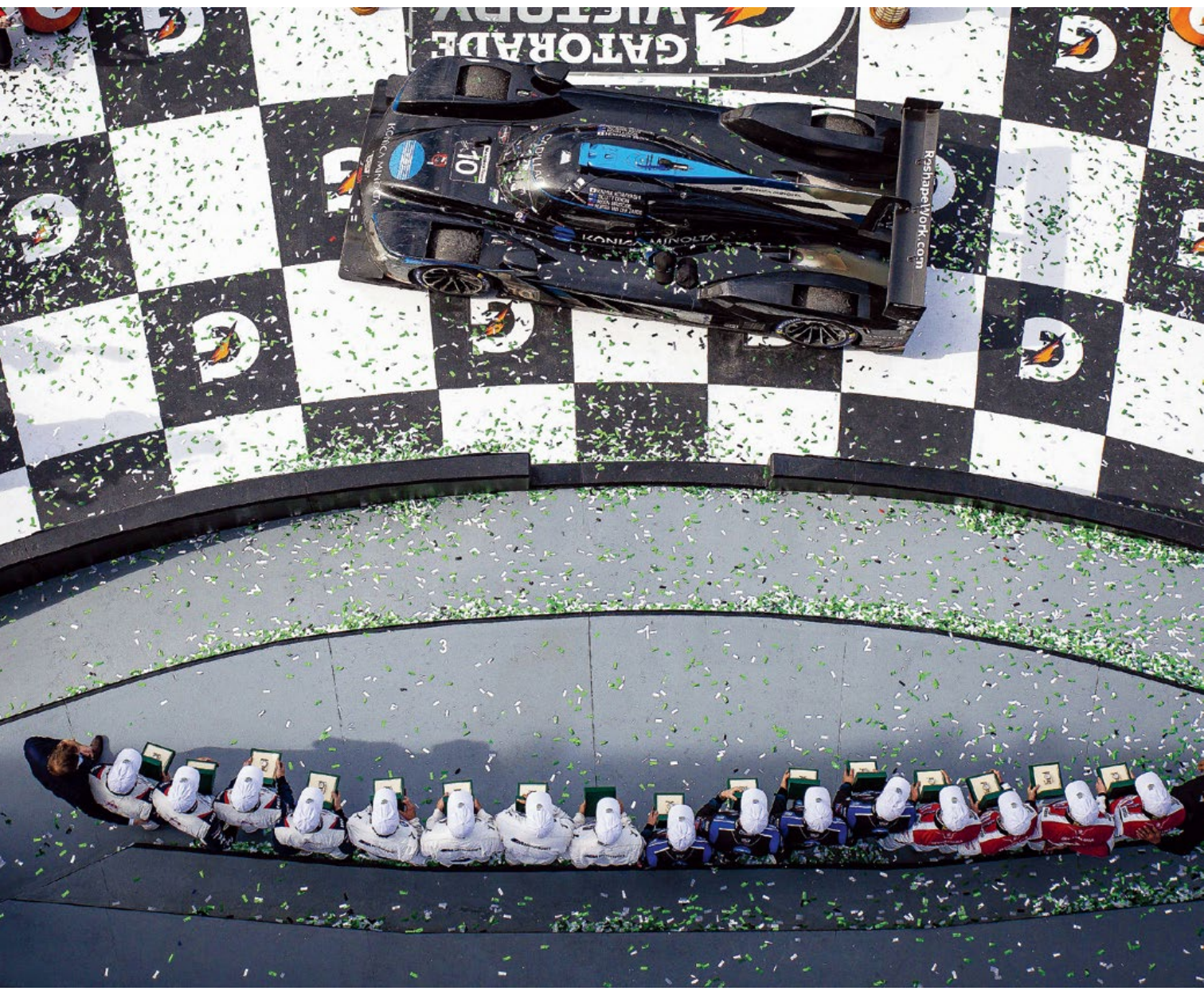
- Kobayashi ha dimostrato una volta di più le sue doti velocistiche e di combattente?

«Certamente, ma ci tengo ad elogiare il lavoro svolto da tutti i piloti. Briscoe ha fatto tutto bene, così come Dixon e Van der Zande. Quest'ultimo ha dimostrato tutta la sua esperienza nelle gare di durata. Tornando a Kobayashi, il pilota nipponico mentre era in testa ha tenuto un ritmo incredibile negli stint lunghi, correndo dei rischi notevoli. Mi sono domandato perché non iniziasse a rallentare un po', visto che era in testa apparentemente senza problemi (ride). Scherzi a parte, è davvero in un periodo magico Kobayashi».

> *LA PRIMA VITTORIA POTEVA ESSERE UN CASO, LA SECONDA UNA COINCIDENZA MA QUATTRO SU QUATTRO... DIREI CHE ABBIAMO LAVORATO DAVVERO BENE*

IL TEAM TAYLOR HA FATTO TRE SU QUATTRO
Nei quattro centri della Cadillac progettata alla Dallara tre sono stati centrati dal team di Wayne Taylor quest'anno a segno con Kobayashi-Briscoe-Dixon e Van der Zande

- Quanto hanno inciso, nel risultato 2020, il BoP e la riduzione minima del serbatoio?
«Il cambio di BoP ha fornito maggior carico alle nostre vetture, ma non è stato il fattore decisivo ai fini della vittoria. Piuttosto, fondamentali per il successo sono state le conoscenze di messa a punto della Cadillac, grazie anche al lavoro svolto al simulatore. I team Cadillac, infatti, svolgono in preparazione della corsa di Daytona un lavoro molto importante al simulatore sito ad Indianapolis, gemello di quello presente a Varano De Melegari. Lo scorso anno, ad esempio, il due volte Campione del Mondo F1 Fernando Alonso venne da noi ad effettuare le prove al simulatore. Quanto alla riduzione del serbatoio, negli USA sono rigorosissimi sotto questo punto di vista. Si parte da prove fatte in galleria del vento 1/1, riverificando tutti i dati di consumo benzina, dei tempi in prova e in gara, dei tempi ottenuti nei vari segmenti e basandosi sui crono segnati da diversi piloti, cercando la soluzione più equa possibile, favorendo così il maggior numero di vincitori possibile».
- Il team vincente Wayne Taylor Racing ha brillato maggiormente in gara piuttosto che in qualifica. Perché?
«L'esperienza della squadra nella messa a punto ha permesso un passo formidabile in gara. Nella qualifica il team ha siglato il quinto tempo, dimostrando un passo meno competitivo, ma la gestione delle gomme ha giocato un ruolo fondamentale nel giorno decisivo».
- Che sensazioni nutre nei confronti della innovativa classe prototipi LMDH?
«Si tratta di una sfida molto interessante. Grazie a questa unificazione tra mondo statunitense e mondo europeo, vedremo vetture americane gareggiare nella 24 Ore di Le Mans e macchine europee disputare la 24 Ore di Daytona. A tal proposito, per noi, era importante ben figurare in questo momento storico, con molti costruttori che si stanno avvicinando alle corse di durata. Un aspetto positivo della fusione riguarderà la riduzione dei costi, dal momento che la parte ibrida sarà la stessa per tutti, con i telai che saranno sviluppati dai quattro costruttori presenti nella categoria Prototype».
- Potrebbe descriverci come avviene la progettazione e la realizzazione delle vetture che corrono la 24 Ore di Daytona?





«Stiamo parlando di macchine costruite appositamente per durare. Occorre quindi prestare grande attenzione al peso, considerando che si rende necessaria sempre un po' di zavorra per bilanciare la vettura. L'affidabilità è un altro fattore da tenere in grande considerazione, così come le ingenti regolazioni previste per le sospensioni, poiché si utilizzano pneumatici con caratteristiche molto diverse e che possono essere usati dopo diverso tempo. Le macchine devono adattarsi a differenti tipi di pneumatici, aspetto per nulla banale. Lo sviluppo aerodinamico non deve presentare picchi, ma avere piuttosto valori medi alti, sia in picchiata che in cabrata, sia con ruote sterzanti che in fase di rollio. Non occorre dunque un'aerodinamica appuntita, quanto un'aerodinamica che funzioni su tutto il range di sviluppo. Un ottimo compromesso medio alto in sostanza, una banda larga potremmo dire, con la macchina che deve adattarsi sempre molto facilmente. La vettura, infine, deve essere progettata in modo da permettere un cambio freni nel giro di poco tempo, impedendo così di perdere terreno a metà gara. Briscoe, ad esempio, ha cambiato i freni a metà percorso e si è trovato sempre in condizioni per combattere, senza dover centellinare».

- La vettura Dallara SP1 fu utilizzata dal Doran Lista Racing alla 24 Ore di Daytona 2002. Forse non tutti sanno che, quella macchina, vincitrice nel 2002, fu originariamente progettata da Dallara per il team Oreca, il cui direttore dell'epoca era Hugues de Chaunac. Siete ancora in ottimi rapporti?

«Assolutamente sì. Con de Chaunac siamo ancora in concorrenza e devo ammettere che, in Europa, va più forte di Dallara. Tuttavia c'è grande rispetto tra noi ed entrambi vogliamo superarci nel pieno rispetto sportivo e delle regole. A breve De Chaunac verrà a trovarci in sede a Varano, a conferma del nostro bel rapporto pulito che resiste nel tempo».

> **PER DALLARA È IMPORTANTE BEN FIGURARE IN QUESTO MOMENTO CON MOLTI COSTRUTTORI CHE SI STANNO AVVICINANDO ALLE GARE DI DURATA**
>
> GIAMPAOLO DALLARA

- Non mi risulta sia appassionato di basket, ma con gli USA ha da sempre un rapporto molto profondo e personale. Quanto l'ha colpita l'improvvisa scomparsa di Kobe Bryant?

«Molto, perché lo stimavo anzitutto come persona. Sia io che lui abbiamo avuto la fortuna di crescere in una realtà emiliana (Kobe a Reggio Emilia mentre il sottoscritto a Varano de Melegari), cogliendone i lati migliori. Mi sono rivisto in Bryant, per la sua spontaneità, per il dare valore alle amicizie di una vita all'interno di un centro non grande, scambiando con i propri compaesani opinioni, intrattenendosi in discussioni che spaziavano su qualsiasi argomento. Recentemente ho visto un video nel quale Bryant sottolineava l'importanza di mantenere vive le sue radici anche e soprattutto perché, nei grandi centri urbani, non è possibile maturare esperienze analoghe. Non ho avuto il tempo e la fortuna di seguire la sua carriera cestistica, ma penso sia stato un grande esempio sia umano che sportivo».

Angelelli un'altra firma



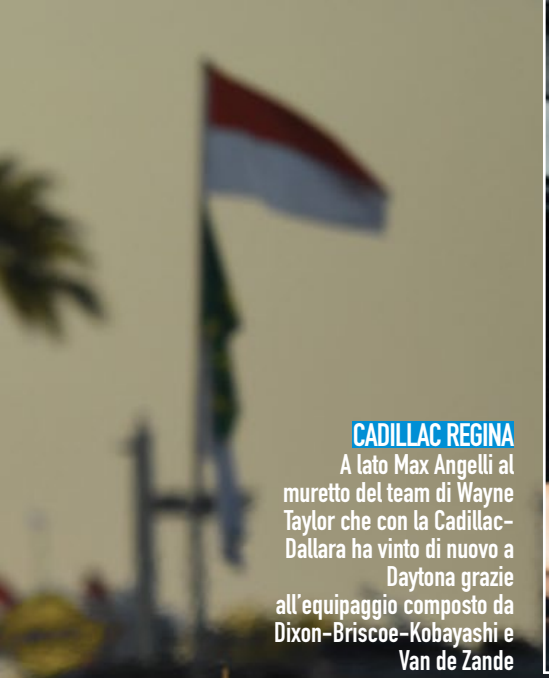
AL TERZO SUCCESSO IN QUATTRO ANNI NELLA CLASSICA USA, PASSANDO DAL RUOLO DI PILOTA A QUELLO DI MANAGER, IL BOLOGNESE RACCONTA COM'È MATURATO UN NUOVO TRIONFO CON LA CADILLAC DEL TEAM DEL SUO SOCIO WYANE TAYLOR

di Diego Fundarò

Una vittoria alla 24 Ore di Daytona non è mai cosa semplice da ottenere, figurarsi farlo per tre volte in quattro anni, passando dal ruolo di pilota di punta del team ad essere colui che ora li sceglie, in quanto socio di Wayne Taylor. Per Max Angelelli la vittoria in Florida è stata una sorta di liberazione, giunta esattamente ad un anno dall'ultima ottenuta dalla Cadillac #10, allora grazie a Alonso-Kobayashi-Taylor-Van der Zande. E con il turnover di piloti arrivato in inverno, dove Scott Dixon e Ryan Briscoe hanno preso il posto di Fernando e del figlio di Wayne, le premesse non sembravano delle migliori, con grandi difficoltà emerse nei Roar: *«I test non erano andati bene* - spiega Max - *nessuno dei piloti era contento della macchina. Van der Zande era stato addirittura ultimo della sessione di qualifica, con un distacco molto pesante. Abbiamo quindi fatto due cose: modificato pesantemente il setup e incaricato Briscoe di fare le qualifiche. Il weekend di gara è così partito meglio, i piloti erano contenti della macchina, Ryan ha fatto un'ottima qualifica e c'era molto ottimismo per la gara. Avevamo individuato nella Cadillac Action Express e nelle Acura di Penske le avversarie più pericolose. Poi la gara ha mostrato subito che queste ultime non ne avevano granché. Non erano veloci e sia come strategia, che per una serie di errori nei pit stop, sono sembrate subito fuori dai giochi. Quest'anno c'erano poche macchine, ma di altissimo livello, si sapeva che le bandiere gialle sarebbero state rare; se inizi da subito a commettere degli errori, poi si accumulano e non recuperi più».*

- L'unico vero vostro errore lo ha invece commesso Briscoe in tarda mattinata, quando non rispettando il semaforo rosso in uscita dalla pit lane ha dovuto pagare uno stop and go di un minuto...

«Ci è effettivamente andata bene in quella situazione, soprattutto perché una delle due bandiere gialle arrivate dopo ci ha fatto rientrare nel giro dei primi. Ryan è poi





CADILLAC REGINA
A lato Max Angelli al muretto del team di Wayne Taylor che con la Cadillac-Dallara ha vinto di nuovo a Daytona grazie all'equipaggio composto da Dixon-Briscoe-Kobayashi e Van de Zande



> LA NOSTRA VITTORIA È MATURATA DOPO DEI TEST CHE NON ERANO ANDATI AFFATTO BENE E DOVE NESSUNO DEI PILOTI ERA CONTENTO DELLA VETTURA

stato bravo, da ultimo è tornato primo nel giro di mezz'ora. Meglio di così non ci poteva andare, ma la squadra ha anche avuto il merito di riuscire a sfruttare al meglio le opportunità che si sono presentate. Spesso capita che non ci si renda conto delle possibilità che offre l'andamento della gara, o perché si sbaglia, o perché si dorme. Ma noi questa volta non abbiamo mai sbagliato le scelte e non è per niente facile in questo tipo di gare, che ora sono tiratissime».

- Per la prima volta ha corso per voi Scott Dixon, che è salito in macchina per un unico stint quadruplo nel cuore della notte. Che impressione hai avuto del campione neozelandese? Di fatto era lui che doveva prendere il posto lasciato libero da Alonso, non certo una responsabilità di poco conto…

«Scott è stato molto bravo in macchina ed altrettanto fuori, partecipando attivamente alle scelte della squadra. Sarebbe dovuto risalire prima dell'ultimo turno di Kobayashi, ma visto quanto stava andando forte Ryan abbiamo deciso di allungare il suo stint e di anticipare quello di Kamui, risparmiando un cambio pilota. Una decisione in cui Scott è stato una voce importante, dando il suo parere positivo. Ed è rimasto con noi le ultime otto ore, anche se non doveva più guidare. In questo ci ha colpito, è stato un valore aggiunto e ci ha dato tante idee mettendo a disposizione della squadra tutta la sua esperienza maturata in Indycar, come ad esempio nella gestione della benzina. Non ti nascondo che sono sempre stato un suo fan, è un pilota completo. Ho visto tante sue gare, ci andavo con Ryan quando correva con Penske: arrivava sempre nei primi tre e non capivi come avesse fatto. Che partisse ultimo o dai box, alla fine era sempre sul podio e nessuno sapeva perché! La calma con cui affronta le cose è impressionante, se tra noi c'erano pareri discordanti lui interveniva. E la sua credibilità è talmente alta che ovviamente lo ascolti».

- Dixon e Briscoe hanno corso molte stagioni con Ganassi, sia in Indycar che col programma Ford Gt. Questo vi ha aiutato nell'amalgamare un equipaggio inedito?

«Scott e Ryan sono amici anche fuori dai circuiti. Il loro modo molto diretto di porsi è stato un valore aggiunto per tutta la squadra. Kamui con un anno in più di conoscenza della squadra era molto più a suo agio e sapevamo quanto potesse essere determinante. Nel suo turno finale lo caricavo via radio: "You are on fire!" e lui rispondeva urlando "Yes! Yes!". Guidava prendendosi grandi rischi, ma la sensazione era che qualsiasi cosa avesse fatto sarebbe andata bene. Ma lui è così, conoscevamo già questa sua vena masochista…».

- Non si può non chiedere un parere sulla nuova piattaforma comune LMDh annunciata da Aco e Imsa. Cosa ne pensi?

«Credo sia una buona cosa, era ora! Ma la notizia ha creato milioni di domande e ne vorrei vedere prima le risposte. Il concetto è buono, ma devono esserne valutati tutti gli aspetti. E' bello sapere che abbiamo la possibilità di correre a Le Mans, ma ci devono anche dire in quali condizioni e come intendono bilanciare due tipologie di vettura profondamente diverse. Diciamo che oggi sono contento della notizia, ma ancora scettico sulla sua esecuzione». ●

Lamborghini sempre avanti

PARLA IL PRESIDENTE STEFANO DOMENICALI: «NESSUN SEGRETO DIETRO ALLE NOSTRE VITTORIE A DAYTONA, SOLO LA VOGLIA DI NON SENTIRSI MAI APPAGATI»



NELLE CORSE L'ADRENALINA DELLA VITTORIA TI DÀ LO STIMOLO PER RAGGIUNGERE RISULTATI SEMPRE PIÙ IMPORTANTI. MA SERVE AVERE UNA STRUTTURA SOLIDA

di Andrea Cordovani

Da quando è presidente della Lamborghini, Stefano Domenicali non ha perso un colpo a Daytona. In classe GTD dal 2018 a oggi non c'è nessun altro padrone, se non le vetture di Sant'Agata Bolognese. Nessun altro costruttore finora aveva messo a segno un'impresa simile nella leggendaria corsa di durata americana. Ci rivela, se esiste, il segreto per raggiungere un risultato del genere?

«Di segreti non ce ne sono. C'è solo la voglia di non sentirsi mai appagati e soddisfatti. Nel mondo delle competizioni l'adrenalina della vittoria ti dà lo stimolo per raggiungere risultati sempre più importanti. Ovviamente per costruire risultati importanti serve una struttura solida, capace di mantenere i livelli di eccellenza necessari a competere con i più importanti marchi automobilistici al mondo, che a volte hanno una potenza di fuoco enorme sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista tecnologico. Chiaramente tre vittorie consecutive, con due doppiette, è davvero un even-



HURACAN IN FLORIDA
In alto il direttore di Autosprint Andrea Cordovani, il responsabile della Squadra Corse Giorgio Sanna e il presidente della Lamborghini, Stefano Domenicali. A fianco la Huracan vincitrice quest'anno in Florida

TRE PERLE PER IL TORO
A destra la doppietta conquistata a Daytona nel 2019. In basso a destra la prima vittoria colta nel 2018. In questa immagine il pit stop della vettura gestita dal Paul Miller Racing vincitrice quest'anno



to rilevante. Non utilizzo il termine storico perché mi suona vecchio e in questa azienda preferiamo guardare sempre avanti piuttosto che indietro. E ora aspetto già la quarta vittoria! Ma oltre a Daytona abbiamo spazio in bacheca per altri trofei: mi riferisco ad esempio alla 12 Ore di Bathurst, alla 8 di Suzuka e ovviamente alla 24 Ore di Spa, che fino ad ora ci è sempre sfuggita. Nel momento in cui mi sono congratulato con i piloti e i team saliti sul podio li ho sentiti già concentrati verso le prossime sfide. Questo è l'approccio che mi aspetto da tutte le donne e gli uomini che lavorano in Lamborghini».

- Lei è e rimane anche un uomo di corse, appassionato: vincere per la terza volta una gara leggendaria come Daytona che tipo di emozione di provoca?

«Sono stato sul punto di partire per Daytona fino all'ultimo, anche per incontrare John Doonan, il nuovo presidente IMSA che mi aveva invitato per discutere degli importanti sviluppi futuri del campionato. Poi mi sono detto: "molti dei ragazzi di Squadra Corse sono parecchio superstiziosi, se vado e non vinciamo inizieranno a dire che porto sfortuna!" (ride, Ndr). *A parte gli scherzi, altri importanti impegni non mi hanno permesso di essere lì coi miei ragazzi, ma l'emozione provata quando hanno tagliato il traguardo è stata unica. Nel mondo delle GT queste sono le corse che valgono, anche per i clienti che vedono il nostro marchio crescere in maniera straordinaria anche nel Motorsport. Soprattutto negli Stati Uniti che sono il nostro primo mercato.*

- Che cosa ha detto a Giorgio Sanna, appena avete tagliato vittoriosamente il traguardo e centrato pure una straordinaria doppietta?

«Ovviamente mi ha chiamato un secondo dopo il taglio del traguardo, anche se io stavo seguendo la gara in streaming e ricevevo aggiornamenti costanti dal team. Dopo i complimenti mi sono fatto passare subito i piloti prima che salissero sul podio, per condividere un momento importante e per fargli sentire non solo mia riconoscenza, ma anche quella di tutte le donne e gli uomini che lavorano in Lamborghini e che hanno permesso questo successo».

- I piloti passano, ma il marchio resta: il vecchio adagio di Enzo Ferrari, stavolta, si attaglia perfettamente anche alla Lamborghini…

«I piloti sono il cuore della squadra, sono quelli che combattono in prima fila e che sopportano la pressione maggiore. Per noi è comunque di importanza fondamentale avere piloti non solo veloci, ma che possano es-



> CONQUISTARE TRE SUCCESSI CONSECUTIVI E DUE DOPPIETTE È SENZA OMBRA DI DUBBIO UN RISULTATO RILEVANTE. NON UTILIZZO IL TERMINE STORICO PERCHÉ MI SUONA VECCHIO E NOI IN LAMBORGHINI GUARDIAMO AL FUTURO
>
> STEFANO DOMENICALI

sere ambasciatori dello stile Lamborghini in ogni circostanza. I piloti sono per natura dei sani egocentrici, fa parte del loro Dna, ma quando arrivano qui capiscono subito di dover essere perfetti rappresentanti dei nostri valori. E se qualcuno sceglie talvolta di intraprendere un'altra strada, da me, come da tutta l'azienda, riceve un grande e sincero "in bocca al lupo"».

- Ancora un volta in Florida i marchi italiani sono stati al top: Dallara da una parte e Lamborghini dall'altra continuano a dimostrare che c'è un'Italia che vince. Qual è il tuo commento?

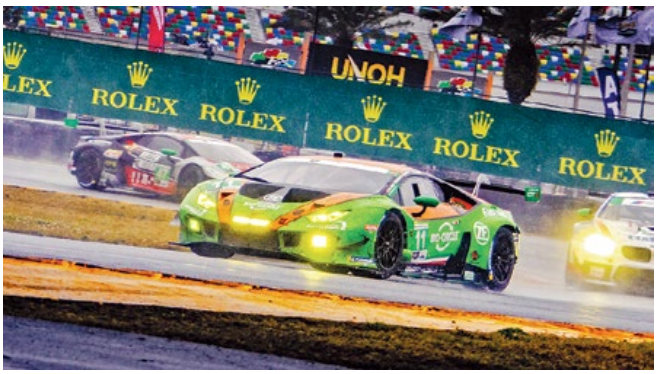
«Le competenze pagano. La Motor Valley rappresenta un'eccellenza tecnologica e meccanica globale, grazie a noi, a Dallara e ovviamente non dimentichiamoci Ferrari. Tutti rappresentiamo con orgoglio il nostro Paese e questa consapevolezza deve essere uno stimolo quotidiano nel mantenere l'asticella alta».

- Che cosa rappresenta per Lamborghini l'ennesima vittoria in Usa?

«Rappresenta tantissimo. Come ho già detto, gli Stati Uniti sono il nostro primo mercato dove abbiamo tanti clienti appassionati di motorsport GT. Queste vittorie contribuiscono ad alimentare la percezione di Lamborghini come un marchio giovane, esperienziale e dinamico, mantenendo sempre alta l'attenzione su di noi, anche a livello mediatico».

- I nuovi regolamenti in chiave hypercar per il Mondiale Endurance, stuzzicano la fantasia anche a Sant'Agata o piuttosto è sempre valida la teoria dei piedi per terra?

«La teoria dei piedi per terra rappresenta sempre un approccio validissimo. Comunque stiamo seguendo con interesse queste evoluzioni e valutando seriamente le opportunità che potrebbero derivarne. Dobbiamo capire se in questo momento storico di grandi sfide dal punto di vista del prodotto abbiamo le spalle abbastanza robuste per affrontare anche nuovi impegni nel Motorsport. Perché, come sempre, se affrontiamo una nuova avventura dobbiamo farlo con la consapevolezza di essere competitivi ai massimi livelli».



- Conoscendola questo successo è già stato archiviato e festeggiato, mai adagiarsi sugli allori: quindi la prossima sfida qual è?

«La prossima sfida è sempre la prossima gara. Poi ovviamente la preparazione del nostro Super Trofeo in Asia, Europa e Nord America, analizzare nuove sfide. Mantenendo l'approccio attuale: guardare sempre al giorno successivo. Perché nelle corse un giorno perso è un giorno che non recuperi».

Huracan tre...menda

LA TERZA AFFERMAZIONE CONSECUTIVA IN GTD È UNA FIRMA INDELEBILE DELLA LAMBORGHINI NELLA STORIA DELLA GRANDE CLASSICA USA STORIA DI UN'IMPRESA MAI CENTRATA PRIMA DA NESSUN ALTRO COSTRUTTORE

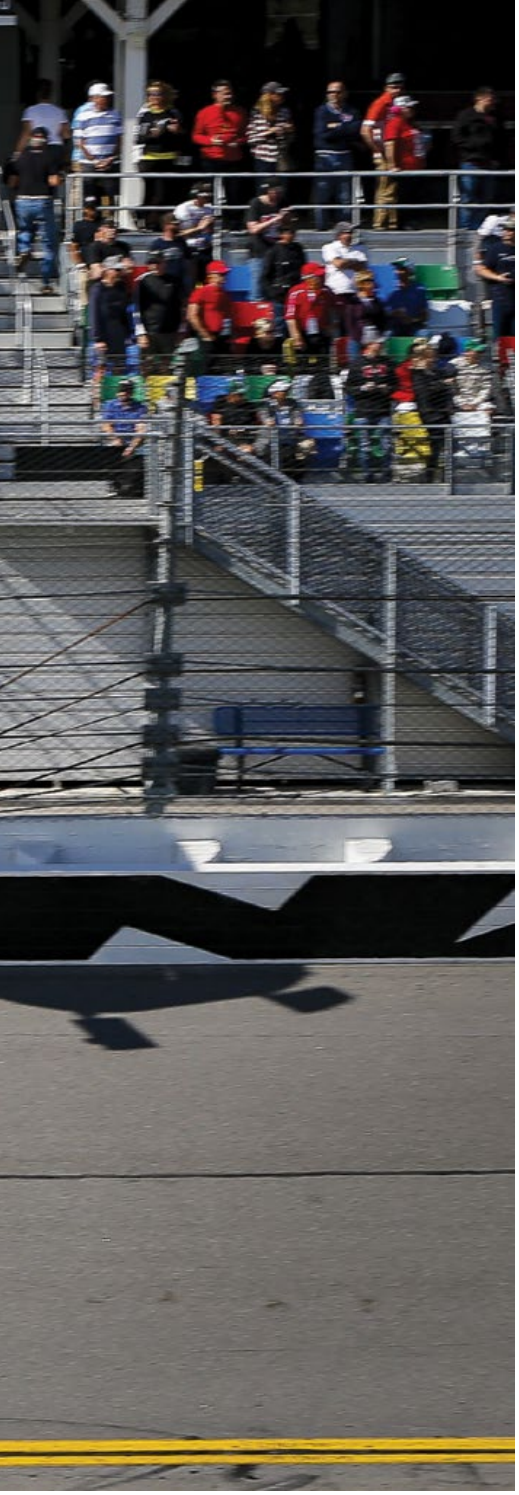
di Dario Lucchese



Lamborghini nella storia di Daytona, ora e per sempre. Dopo avere vinto lo scorso anno per la seconda volta di fila la 24 Ore della Florida, la Casa di Sant'Agata Bolognese ha celebrato il suo terzo successo consecutivo nella classe Gtd. Un'impresa mai centrata ad alcun altro costruttore. Dieci e lode al team Paul Miller Racing, che è riuscito a concludere davanti a tutti una delle edizioni più tirate della gara che si disputa sul triovale americano. Magistrale anche il lavoro di Andrea Caldarelli, protagonista di uno "stint" finale decisivo. Dopo 765 tornate (un record per quanto riguarda il numero di giri completati), il pescarese ha tagliato il traguardo al comando. A festeggiare assieme a lui sono stati anche i suoi compagni Corey Lewis, Bryan Sellers e Madison Snow. Ma per la Lamborghini è stato un vero tripudio, grazie al secondo posto ottenuto dalla vettura del Grt Magnus; quella affidata a Marco Mapelli, Andy Lally, John Potter e Spencer Pumpelly. Due italiani sul podio. Anzi tre, visto che subito dietro ha concluso Mirko Bortolotti, vincitore proprio a Daytona lo scorso anno e ancora nel 2018 con la "Lambo", ma in questa occasione al volante di una Audi. Il round d'apertura del calendario dell'Imsa WeatherTech SportsCar Championship è diventato ormai un appuntamento fisso per iniziare la stagione nel migliore dei modi. In casa Lamborghini la percezione di potercela fare anche questa volta era evidente. Tanto che a volare al di là dell'oceano è stato tutto lo stato maggiore di Squadra Corse.

Un dominio schiacciante

"In primis" Giorgio Sanna e Maurizio Reggiani, Chief Technical Officer di Automobili Lamborghini. La vittoria del 2019 era giunta al termine di una gara rocambolesca. Prima il contatto con una Ford e la conseguente sosta ai box a quattro ore dal termine e poi la pioggia avevano rimescolato le carte. Quindi la bandiera rossa, che aveva sancito il successo di catego-







TRIPLETTA NELLA LEGGENDA
Sopra la Lamborghini Huracan gestita dal team Paul Miller Racing taglia vittoriosamente il traguardo in classe GTD della 24 Ore di Daytona 2020 condotta da Caldarelli-Lewis-Sellers e Snow, sopra a destra, che hanno consegnato alla casa di Sant'Agata Bolognese il terzo successo di fila nella leggendaria corsa statunitense

ria della Huracán Gt3 Evo del Grt Grasser Racing Team. Un risultato di per se straordinario, visto che si trattava in quella circostanza del debutto assoluto dell'evoluzione della stessa vettura che aveva vinto 12 mesi prima, sempre con la squadra austriaca. Ma quest'anno il dominio della Lamborghini si è rivelato schiacciante. Tanto che a tenere tutti con il fiato sospeso fino all'ultimo è stato un duello tutto in casa. Ottava al termine delle qualifiche, la Lamborghini del Paul Miller Racing è risalita seconda nel corso delle prime tre ore e all'inizio della quinta ha preso il comando con Snow alla guida. Quest'ultimo a due ore dalla fine è nuovamente transitato secondo, dietro alla vettura gemella di Pumpelly. Curioso poi che a contendersi il successo siano stati proprio Caldarelli e Mapelli, entrambi "factory driver" della casa emiliana e nel 2019 assieme campioni Blancpain Gt overall, Endurance e World Challenge Europe con l'Orange1 FFF Racing Team. Tre titoli nella serie di Sro Motorsports e tre vittorie per la Lamborghini a Daytona. Un numero perfetto.

Caldarelli «Gara dura per fisico e testa»

Certo, raggiungere il massimo ottenibile è sempre l'obiettivo di tutti. Concedere il bis nella classica di Sebring che si disputerà a marzo inoltrato, sarebbe difatti un



UNA DOPPIETTA SUGGELLA IL TERZO TRIONFO

Lo statomaggiore di Lamborghini Squadra Corse si è goduto dal vivo il trionfo di Daytona. A completare un'edizione in indimenticabile è poi arrivato anche il 2° posto con la vettura del Grt Magnus condotta da Mapelli-Lally-Potter-Pumpelly





altro sogno che si realizza. Mai dire mai. In casa Lamborghini si rimane con i piedi per terra, ma le premesse per un'altra stagione trionfale ci sono già.

Andrea Caldarelli quest'anno era alla sua quarta partecipazione nella endurance americana, in cui aveva ottenuto un miglior terzo posto nell'edizione di due anni fa. *«È stata una gara molto dura a livello fisico e mentale. Al contrario di quello che di solito ci si può attendere dalla 24 Ore di Daytona, in cui sulla carta a contare è soprattutto la strategia per via delle numerose bandiere gialle. Viceversa, in questa edizione ci sono state pochissime neutralizzazioni. È stata l'edizione della 24 Ore di Daytona più veloce della storia. Una gara veramente tiratissima fino all'arrivo. Personalmente ho guidato per otto ore e mezzo, facendo un triplo stint finale di tre ore e lottando con Mapelli per la vittoria. Fino a quel momento la situazione era ancora molto aperta. Abbiamo lavorato bene durante tutto il weekend. Ci siamo preparati al meglio soprattutto per la gara. Non ci aspettavamo comunque di essere così competitivi rispetto agli altri, specialmente dopo i test di inizio gennaio. Siamo stati anche bravi, io e i miei compagni di squadra, a dividerci la vettura la vettura in modo intelligente, senza affaticarci troppo durante le fasi iniziali e puntando a dare il massimo alla fine. Sono contento di avere ottenuto questa mia prima vittoria a Daytona. In passato, sempre con il Paul Miller Racing, c'ero andato molto vicino ma senza potere concretizzare il risultato».*

Sanna: «Andrea e Marco, che show!»

È colui che sa mettere ogni cosa al posto giusto. Vera mente strategica e uomo di riferimento per i team. Giorgio Sanna, Head of Motorsport di Automobili Lamborghini, era presente come ogni anno a Daytona. E ha festeggiato quest'ennesimo trionfo. Un successo differente da quello ottenuto nelle due precedenti stagioni, perché condito dalla doppietta Huracán. *«Siamo tutti entusiasti di questo risultato. Una volta di più la vittoria ottenuta a Daytona è la prova del grande impegno di noi tutti, dei team e dei piloti ufficiali e non, nonché della bontà della nostra vettura. Sono molto orgoglioso del successo conquistato quest'anno. È stato bellissimo assistere alla battaglia tra Andrea e Marco nelle ultime ore di gara. Hanno dato spettacolo e lo hanno fatto con molto fair-play. Avere centrato non solo una triplice vittoria ma anche una doppietta in questo weekend, dà ulteriore lustro e gratificazione a tutti noi di Lamborghini Squadra Corse e anche ad Automobili Lamborghini. Per la nostra azienda questi risultati e in modo particolare questo ulteriore record, sono molto significativi. Sicuramente ci aspetta adesso una stagione 2020 lunga e competitiva. Quest'ultima vittoria dimostra che non dormiamo sugli allori e continuiamo a lavorare con la stessa serenità, determinazione ed anche umiltà che ci contraddistinguono».*



Pizzi lo sceicco

ALLA SCOPERTA DI FRANCESCO, ROOKIE DOMINATORE DEI PRIMI DUE APPUNTAMENTI DELLA F4 UAE

Tre vittorie su tre gare nel primo fine settimana di Dubai, altri due successi ad Abu Dhabi e la leadership della classifica del campionato di Formula 4 degli Emirati Arabi con un margine di 41 punti. Così si è presentato nel panorama delle monoposto il debuttante Francesco Pizzi. Classe 2004 e pupillo di Gimmi Bruni, il pilota italiano ha mostrato tanta grinta fin dal via della prima gara in carriera, in cui ha recuperato da una partenza poco positiva con una manovra da fuoriclasse, come ci racconta lui stesso: «*Sulla griglia di partenza della prima corsa di Dubai ho sentito tanta pressione. Ero al debutto e scattavo dalla prima fila. Ho avuto un vuoto e la mia reazione allo spegnimento dei semafori non è stata buona. Sono arrivato alla prima curva in terza posizione, ma Lorenzo Fluxa e Hamda Al Qubaisi erano molto interni, io invece avevo la traiettoria ideale quindi ho potuto frenare più tardi e portare più velocità, prendendo la testa della corsa. Fluxa poi non mi ha mollato fino alla fine, chiudendo a soli due decimi. Ho sentito tanta pressione per tutta la corsa, volevo vincere a tutti i costi e non ho guidato al meglio delle mie possibilità. Ma ce l'ho fatta e da quel momento ho potuto concentrarmi sulla guida con la mente sgombra. In gara due già pensavo al campionato, a non prendere rischi e a fare più punti possibile. Ma è arrivata un'altra vittoria. E poi altre tre consecutive, anche se in gara 2 ad Abu Dhabi sono stato penalizzato per aver compiuto il sorpasso decisivo oltre i limiti della pista*».

> DOPO L'ESPERIENZA NELLA SERIE DEGLI EMIRATI ARABI IL MIO OBIETTIVO È QUELLO DI VINCERE IL TITOLO ROOKIE NELLA FORMULA 4 TRICOLORE
>
> FRANCESCO PIZZI

Grande velocità, ma anche una gestione della pressione da pilota esperto e nessun timore reverenziale nei confronti delle monoposto o dei propri rivali più esperti.

«*Ho già molta confidenza con la macchina – continua Francesco - Certo è tutto nuovo, a partire dal corpo a corpo, in cui non sono ammessi contatti di alcun tipo, a differenza del kart in cui potevi appoggiarti ad un rivale. Ora anche una toccata leggera può costarmi caro*».

Quali sono le principali differenze che hai trovato tra i kart e le monoposto?

«*Sul kart si riescono a vedere tutte le ruote, mentre su un'auto non si vede nemmeno dove finisce il muso. È più complicato riscaldare le gomme, gestire la pressione sul freno. A livello fisico è più faticoso e le gare sono più lunghe*».

Ti aspettavi di essere subito così competitivo?

«*Mi aspettavo di essere veloce, ma non di vincere così tanto fin dal primo weekend. Devo ringraziare il team Xcel Motorsport, che mi ha fornito una macchina molto competitiva, permettendomi di concentrarmi sulla guida e sull'imparare le piste e le gomme*».

Dopo questa stagione nel campionato degli Emirati Arabi parteciperai alla Formula 4 Italia. Quali saranno i tuoi obiettivi?

«*L'obiettivo nel campionato italiano sarà vincere il titolo rookie e magari entrare nella top-5 della classifica assoluta. So che ci saranno tanti piloti esperti e per essere competitivo serviranno diversi fattori, come una buona macchina, costanza di rendimento e pochi errori da parte mia*» .

Mattia Tremolada





Minì F.4 con Prema

LA NUOVA SPERANZA TRICOLORE PRONTO AL DEBUTTO IN MONOPOSTO: «PROVERÒ SUBITO A FARE BENE»



Talento puro nel kart, nuova speranza tricolore in Formula 4 con il team Prema. Gabriele Minì si appresta a debuttare in monoposto. Migliore rookie FIA 2019, secondo nel campionato europeo e nella Wsk Champions Cup al suo debutto nella categoria Ok e vincitore del Super Corso Federale Aci, il giovane siciliano è pronto a inaugurare un nuovo capitolo della sua carriera. L'età è quella giusta, visto che 15 anni li compirà a marzo. Nel 2018, sempre nei kart, ha conquistato con Parolin Racing il titolo Ok-J della Wsk Super Master Series ed ha concluso secondo sia nel Mondiale che nell'Europeo. Un'escalation di risultati che lo ha portato a entrare tra i prescelti dell'All Road Management di Nicolas Todt, di cui attualmente è l'unico italiano. L'ipotesi, al termine dello scorso anno, era di continuare nella Kz almeno per un'altra stagione. Invece si è poi deciso di tagliare corto, puntando così sulle ruote scoperte. Un'ulteriore scommessa, con la squadra che dal 2014 ad oggi nella categoria cadetta ha vinto quattro titoli con Lance Stroll, Ralf Aron, Marcus Armstrong ed Enzo Fittipaldi. Nel corso dell'inverno, sulla Formula 4 Minì ha completato circa 1500 km, girando a Monza, Misano, Vallelunga e al Red Bull Ring con diversi team (Van Amersfoort, Us Racing, R-Ace Gp e la stessa Prema). Quindi la decisione di correre con il team veneto. Nel campionato italiano il driver di Marineo, studente di meccatronica all'istituto Volta di Palermo, sarà sicuramente uno dei più giovani. *«Cercherò di imparare da chi è al secondo anno di esperienza nella serie, puntando ad ottenere dei risultati importanti alla fine della stagione. Ma di sicuro proverò subito a fare bene, senza commettere troppi errori»*. Minì ha le idee chiare. È uno che dà l'impressione di avere i piedi ben saldi per terra. Anche se le aspettative sono già alte. *«Con Prema si è instaurato un ottimo rapporto* - ha proseguito il siciliano - *Assieme a loro ho girato già a Misano, dove a seguirmi c'era l'ingegnere inglese che aveva avuto in gestione Paul Aron. Abbiamo lavorato molto bene ed anche con gli altri piloti* (Dino Baganovic e Gabriel Bortoleto) *c'è subito stata un'intesa perfetta»*. Nella lista delle cose da apprendere velocemente ci sono i circuiti. A Imola e Mugello non ci ha ancora girato; ma il tempo è a suo favore, visto che il primo appuntamento di Monza è in calendario a maggio. *«Tra il kart e le monoposto ho trovato molte differenze, cominciando dal posto guida che reputo piuttosto scomodo. La frenata e il modo di usare lo sterzo cambiano radicalmente. Però il kart a livello fisico è molto più duro»*, ha proseguito Minì, che continuerà a prepararsi al simulatore della Prema e a seguire il programma di training di Formula Medicine. *«Se c'è qualcuno di cui vorrei seguire le orme? Sicuramente Leclerc, che all'inizio ha fatto un percorso del tutto simile al mio»*. E che appartiene anche ai piloti All Road Management, aggiungiamo noi. ●

Dario Lucchese

> **SE C'È QUALCUNO DI CUI VORREI SEGUIRE LE ORME? SICURAMENTE LECLERC CHE ALL'INIZIO HA FATTO UN PERCORSO DEL TUTTO SIMILE AL MIO**
>
> GABRIELE MINÌ



GLI ANNI RUGGENTI DELLE CORSE

Classe 1938, nativo di Losanna, il conte Giovanni Volpi di Misurata, dopo la fondazione della Scuderia Serenissima in pochi anni riuscì a vincere parecchie corse internazionali contribuendo alla conquista di titoli Mondiali da parte della Ferrari

Serenissima e vincente

I RICORDI DEL CONTE GIOVANNI VOLPI DI MISURATA A SESSANT'ANNI DALLA PRIMA AFFERMAZIONE DELLA SUA SCUDERIA ALLA 12 ORE DI SEBRING DEL 1960 UNA MAGICA, INDIMENTICABILE, STAGIONE DENTRO UNA MERAVIGLIOSA EPOPEA

di Danilo Castellarin

Aventiquattro anni acquistava a mezze dozzine Ferrari GTO, SWB, 250 California e Testarossa. Era lo stile del conte Giovanni Volpi di Misurata, nato il 9 maggio 1938 a Losanna, fondatore della Scuderia Serenissima che in pochi anni riuscì a vincere parecchie corse internazionali, contribuendo alla conquista di titoli mondiali di Maranello. A Sebring arrivò la prima affermazione, giusto sessant'anni fa. Poi ne seguirono molte altre. Il 26 marzo 1960 la Ferrari 250 California privata della 'Serenissima' vinse la sua classe e si piazzò quinta assoluta con Carlo Mario Abate, Giorgio Scarlatti e Fabrizio Serena. Nel 1962 Joakim Bonnier e Lucien Bianchi vinsero con la Testarossa la 12 Ore di Sebring. La 'Serenissima' vinse anche a Monza, al Nürburgring, a Clermont-Ferrand e a Reims con il torinese Carlo Mario Abate, pilota di punta. Dopo molti anni di silenzio Volpi di Misurata rievoca quella magica stagione.

- Come nacque la sua passione?

«Le automobili iniziarono ad affascinarmi quando avevo tre anni. Non sapevo né leggere né scrivere, ma conoscevo il nome di tutte le auto che passavano per la strada. Se avevo l'occasione di entrare in un abitacolo restavo ammutolito e siccome ero piccolino mi sistemavo in piedi sul sedile pur di stringere il volante».

- Era un amore di famiglia?

«A mio padre delle auto non interessava granchè, la passione era una cosa solo mia. Per spiegare l'emozione che l'automobile mi suscitava devo ri-



correre a un ricordo personale. Era il 1955, avevo diciassette anni e mi capitò di vedere una Mercedes 300 SL girare per Roma. Quell'auto scivolava con un sibilo rarefatto sull'asfalto. Quando si fermò in piazza Navona vidi le porte che si aprivano con un movimento lento e circolare verso l'alto e quell'immagine mi conquistò. Intorno a me il panorama era decisamente modesto. Per le strade girava tutta roba da sfasciacarrozze, mentre lei, la Mercedes, brillava come una stella luminosa, strepitosa, anni luce davanti alle altre, una cometa spinta verso il domani».

- Perché si avvicinò alle corse?

«Perché chi correva in auto accettava condizioni inaudite con protezioni decorative come le balle di paglia, cinture di sicurezza inesistenti, e se c'erano, nemmeno io le allacciavo, caschi di cartone che se sbattevi si aprivano come mele marce e ti ammazzavi. Per un giovane era un mondo molto attraente».

- E le auto? Com'erano?

«Non certo raffinate come quelle di oggi. Molte erano sostenute da telai leggeri e poco consistenti. I piloti, più che guidare, dovevano domare motori potenti, che entravano in coppia all'improvviso. C'era chi buttava la macchina dentro le curve più veloci in derapata controllata, la coda che scappava via, le braccia che remavano aggrappate al volante per controsterzare».

- Chi era il più grande di quell'epoca sportiva?

«Fangio era l'unità di misura, il punto di riferimento. Riusciva ad avere una guida pulita anche con i mostri della epoca. Pensi che un giorno chiesi a Stirling Moss perché non riuscisse ad essere veloce quanto lui. Stirling mi guardò serafico e con un sorriso sconcertante mi rispose che non si era mai avvicinato abbastanza alla macchina dell'argentino per scoprirlo. Un'altra volta, parlando in confidenza, ammise che Fangio era superiore a tutti ma si giustificò dicendo che del buon Dio non si può essere gelosi».

- Simpatico e modesto...

«E soprattutto intelligente. Moss accettò di guidare una Ferrari, ma rifiutò di correre per Enzo Ferrari».

- Che cosa vuole dire?

«Moss Sapeva che la Scuderia Ferrari era una pericolosa tana del leone dove i piloti erano messi uno contro l'altro».

- Come si vinceva in quelle corse?

«Lo stile di guida era funambolico e questo perché le macchine non stavano mai diritte, era come guidare sul ghiaccio e bisognava tenerle sempre in four-wheel-drift. Me lo disse anche Denis Jenkinson a proposito di Stirling Moss: non aspettava che la macchina entrasse in derapàge, ma lo provocava anzitempo, per poi poterlo controllare meglio, in ogni sua evoluzione, positiva o negativa che fosse. Non era per niente facile farlo».

- Perché le venne in mente di fondare la Scuderia Serenissima?

«Per battere Ferrari che mi considerava un buon cliente di punta, penso per via del mio cognome. Una delle auto era la mia California nera, che tenevo a New York perché allora studiavo e lavoravo in una banca. Me l'aveva venduta il direttore commerciale Gerolamo Gardini e inizialmente era di colore metallizzato. Gardini mi ronzava attorno, mi faceva vedere quanto era bella, insomma mi blandiva. Io al-







SEBRING INDIMENTICABILE
Il conte Volpi di Misurata durante l'intervista con Danilo Castellarin, le altre immagini si riferiscono a Sebring 1960 quando la Scuderia Serenissima conquistò la vittoria in GT 3000

FONDAI LA SCUDERIA SERENISSIMA PER BATTERE FERRARI CHE MI CONSIDERAVA UN BUON CLIENTE DI PUNTA, PENSO PER VIA DEL MIO COGNOME

GIOVANNI VOLPI DI MISURATA



la fine caddi nella rete perché la macchina era bella davvero. Ma pretesi che sul cofano venisse montata la presa d'aria di plexiglass come nelle Testarossa, con trombette in vista, un elemento distintivo. Per Sebring la feci dipingere di rosso e con il numero di gara 16 conquistammo la vittoria di classe GT 3000 con Scarlatti-Serena-Abate. Avevamo montato pneumatici Firestone da uso stradale, comperati all'ultimo momento presso un rivenditore locale, che sembravano essere fatti di formaggio, tanto che fummo costretti a sostituirli dopo pochi giri».

- Quella vittoria fu un suo trionfo personale contro il 'North American Racing Team', falange americana del Cavallino…

«Luigi Chinetti si faceva pagare profumatamente dai clienti che volevano correre su una Ferrari anche se, in verità, gli unici che camminavano forte erano i fratelli Pedro e Ricardo Rodriguez, due ragazzini messicani. Tutto questo faceva ovviamente il gioco di Enzo Ferrari, visto che vendere auto di quel tipo non era per niente facile. Chinetti aveva tentato di favorire i suoi piloti iscrivendo a Sebring le SWB nella classe GT, ma io mi opposi perché l'interasse più corto rispetto alla versione originale LWB rendeva di fatto quelle vetture dei prototipi veri e propri, dato che ne erano state realizzate pochissime. Alla fine, il mio reclamo venne accettato dalla direzione gara e le SWB del Nart vennero spostate nella categoria Sport. Scoppiò il finimondo: Chinetti era pazzo di rabbia poiché il suo piano era naufragato. Era certo che le sue Ferrari modificate, pur essendo guidate da clienti che certo non brillavano per perizia e stile di guida, avrebbero potuto vincere a man bassa. Vincemmo noi, invece. E la vittoria fece scalpore».

- E lei, non fu mai tentato dalle corse?

«Il 6 marzo 1961, a Modena, nel tardo pomeriggio, mi concessi una piccola prova al volante di una Ferrari Sport due litri quattro cilindri. Arrivato alla Esse frenai con decisione ma l'auto si scompose e decollò. Finii fuori dall'abitacolo e credo di essere vivo e raccontare quei momenti solo perché non avevo le cinture di sicurezza perché altrimenti sarei rimasto sotto la macchina, che precipitò a terra con le ruote all'insù. La macchina perse aderenza e iniziò a sbandare. Fu una buca ad innescare il decollo. La Ferrari ci entrò dentro perché allora le piste non erano quelle, levigate come i green, sulle quali vediamo correre oggi le moderne Formula 1. Per un po' salì e poi, dissipata l'energia, precipitò».

- Conseguenze?

«Volai fuori e i primi soccorritori mi misero una coperta piegata sotto la testa. Poi, quando arrivò l'ambulanza, mi raccolsero senza tutte le precauzioni che si usano oggi e mi caricarono su una barella. Venni trasportato d'urgenza alla clinica di Sant'Ambrogio. La notizia arrivò a Enzo Ferrari che corse in ospedale».

- Che cosa le disse?

«Mi salutò con la mano e mi chiese se per caso non avessi avuto una pausa mentale e mi fossi dimenticato di frenare. Io non capii dove andava a parare. Avevo frenato eccome. Insomma non era stata colpa mia. Era stata la macchina a bloccarsi, sbandare e impuntarsi. Bizzarrini, che mi seguiva con un'altra auto, disse che si erano bloccate le ruote posteriori e confermò che qualcosa aveva ceduto all'improvviso. Non fu l'unico guasto di una Ferrari. Mi andò bene, ecco tutto. Poi, quando mia madre entrò nella stanza dov'ero ricoverato a Modena e si trovò davanti il Commendatore, si arrabbiò parecchio e gli disse 'Si ricordi bene che se mio figlio avrà gravi conseguenze a causa delle sue automobili, a lei una palla in testa non gliela toglie nessuno'».

- E lui?

«Inforcò gli occhiali scuri, alzò il bavero dell'impermeabile beige e se ne andò con le spalle incurvate, senza dire una parola».

- E' vero che sfiorò un accordo col Drake grazie al quale la 'Serenissima' avrebbe rilevato l'intera Squadra Corse di Maranello?

«Sì, capitò all'inizio degli anni Sessanta. Stavamo cercando di superare anche lo scoglio della casa petrolifera perché Ferrari stava con Shell ed io con BP. Ricordo che volai a Londra. Quando tutto sembrava risolto, il Commendatore fece marcia indietro. Anni dopo Gardini mi disse che era stato lui a far naufragare quel progetto perché mi reputava un cliente







troppo buono per la Ferrari e, se avessi vinto tutto, probabilmente sarei stato così soddisfatto da pensare di ritirarmi».

- A un certo punto i vostri rapporti si gelarono...

«Tutta colpa della bolognese ATS, la nuova squadra di F.1 fondata dai transfughi della Ferrari, dopo il licenziamento in massa di fine 1961. Io ero fra i soci finanziatori con il fiorentino Giorgio Billi e il boliviano Jaime Ortiz-Patiño. Ferrari non gradì, mi urlò al telefono che lo avevo tradito e non mi avrebbe più consegnato le GTO che avevo ordinato ed aspettavo da mesi. Fu molto influente anche sui giornali. Impose il blackout su di me».

- E lei, come reagì?

«La mia Scuderia schierò la Testarossa che avevo acquistato di seconda mano per sette milioni e mezzo e con quella vincemmo l'assoluto a Sebring 1962 con Bonnier-Bianchi, davanti alle Ferrari ufficiali, rifilando al Commendatore un'altra bella lezioncina».

- Che cosa ricorda della sua esperienza con ATS?

«Nulla di buono. Li piantai dopo pochi mesi perché non c'era un accordo sereno con Carlo Chiti, che accentrava ogni decisione su di sé . Insomma, si era creato un asse esclusivo fra lui e Giorgio Billi, gli altri non dovevano interferire. Bizzarrini veniva estromesso da molte decisioni, non era valorizzato come avrebbe meritato, e se ne andò anche lui. Alla fine Chiti e soci conclusero ben poco. L'obiettivo di ATS era di farsi notare in F.1 per poi vendere una Gran Turismo a motore centrale che costasse una o due milioni di lire in meno della Ferrasi, perché all'epoca, in Italia, dopo la Ferrari, c'era solo la Maserati 3500 GT Touring, della quale Ferrari diceva 'Loro vendono ciò che io non vendo', ed effettivamente la 3500 GT non era eccezionale. Ragion per cui una ATS GT avrebbe potuto essere la carta vincente in quel segmento. Invece andò a finire che in F.1 l'esperienza fu disastrosa, nonostannte avessero ingaggiato un campione del mondo come Phil Hill. E fecero scappare a gambe levate Bizzarrini che, se fosse rimasto, avrebbe fatto un autentico capolavoro, una combinazione di tutte le sue Testarossa dal 1957 al 1961, e della sua GTO. E la Lamborghini forse non sarebbe esistita».

- E le GTO?

«Appena presentata, ne avevo ordinate un paio. Ma come ho detto Ferrari decise di punirmi perché avevo dato il mio appggio alla ATS. Allora mi rivolsi a Giotto Bizzarrini, geniale progettista e grande uomo. Fu lui a suggerirmi di acquistare la SWB ex Gendebien. 'Poi ci penso io a migliorarla', mi promise. E così fu. In poche settimane nacque la Breadvan, velocissima, più veloce e performante delle GTO, perché Giotto l'aveva resa moto competitiva grazie a un baricentro più basso, l'aerodinamica più penetrante e un peso più leggero».

- Risultati?

«Alla 24 Ore di Le Mans 1962 Carlo Mario Abate e Colin Davis correvano più forte delle GTO ma, dopo poco più di tre ore, l'albero motore si ruppe».

- Ha usato quell'auto anche su strade aperte al traffico?

«Certamente. Una sera a Monte-Carlo avevo fatto le tre del mattino con Gianni Agnelli in un delizioso ristorante. Era tardi e il suo autista era andato a dormire, così Gianni mi chiese la Breadvan per tornare a casa, a Villa Leopolda a Beaulieu-sur-Mer. La domenica sera sono andato a riprendermela e ho trovato Gianni in giardino che la stava dipingendo di nero dal parabrezza fino alla parte posteriore, con due strisce sul cofano. Non dissi nulla ma guardai un po' stupito. E lui, ridendo a crepapelle, mi disse: "Questa macchina sembra un carro funebre, il nero è il suo colore ideale"». ●

FORMIDABILI ANNI SESSANTA

Anno 1962 il conte Volpi di Misurata, sopra, guarda la Breadvan all'autodromo di Modena. Sotto in azione al Nurburgring nel 1963 la Ferrari Testarossa della Scuderia Serenissima con Abate e Maglioli



Viaggio nel fascino e nel miracolo Osca

CARLO CAVICCHI, STORICO DIRETTORE DI AUTOSPRINT, CI CONDUCE CON CUORE E MANO FELICE NELL'ULTIMA AVVENTURA DI GARA DEI FRATELLI MASERATI, TRA CALDI ANEDDOTI E FOTO DA URLO

di Mario Donnini



Da una parte uno sterminato archivio d'immagini, dall'altra la capacità d'andare dentro e oltre, evocando sensazioni, miti, campioni e macchine d'un tempo ormai perduto. Col rigore del giornalista nato e il manico talentuoso dell'affabulatore ben cresciuto.

Dando nomi e cognomi felici e premianti a tali concetti, alla penna c'è Carlo Cavicchi, neocantastorie freschissimo ed entusiasta nonché bugiardo matricolato solo ai dati dell'anagrafe - tanto pare, tra le righe, attor giovane e ringalluzzito -, mentre l'immenso archivio fotografico cui attingere è quello di Walter Breveglieri, capace a scattare come a guidare una F.1. In mezzo alle indagini e sul palco v'è la Osca, emblematico e non certo unico miracolo italiano del primo Dopoguerra, scommessa finale dei fratelli Maserati - Bindo, Ernesto ed Ettore Maserati - che balla poco più di venti estati, dal 1947 al 1967.

Ragionando a ritroso, una Casa con la factory giusto a due passi da quella che sarebbe poi diventata l'altrettanto storica sede di Autosprint, ossia presso San Lazzaro di Savena. Osca con risultati, prestigio e risonanza tali da rappresentare financo una straordinaria, pulsante e piacevolissima materia d'indagine, ricerca e retrospettiva. Dai trionfi endurance a Sebring ai prodigi con le Sport, fino alla F.1 e tanto, tantissimo altro.

Ma nelle generosissime 288 pagine il lettore non è atteso certo da polverose didascalie ovvero da anticaglie sol precisamente descritte, bensì da una storia vivissima, pulsante e vera. Addirittura strappata alle testimonianze - solo all'inizio riottose e surrettizie ma poi piane, fluviali e sciolte -, degli ultimi testimoni di quella saga tecnica e agonistica che lo stesso Cavicchi va a ripescare, intervistare e stimolare per salvare aneddoti a oggi sconosciuti. Storie che fanno, a turno, esaltare, sorridere e pensare.

"Da Bologna alla conquista del mondo intero" si propone il libro e intanto il vero mondo è quello piccolo e antico ma anche grande e nuovissimo d'umanità che emerge dalle tante pagine dalle infinite foto e dalle testimonianze dirette riportate, le quali rispondono a nomi invitanti e ingolosenti per l'appassionati quali quelli di Maria Teresa De Filippis e Stirling Moss, fino a Mauro Fantuzzi e Martino Avoni.

In altre e sentite parole, un must imperdibile per gli appassionati e una perla in più nel laborioso e denso viatico di Cavicchi Carlo molto poeta, non sempre santo e giammai navigatore ma verace pilota di rally. Ovvero nume tutelare e for ever tra i genitori costituenti dell'Autosprint medesimo che testé sfogliate. Con lo stesso piacere di questo libro che vi consigliamo d'assaggiar piano, a bicchierini, perché tutti altrettanti gocci di quello buono. ●

Dentro l'Osca. Quel miracolo bolognese che seppe stupire il mondo.
di **Carlo Cavicchi** (Autore) e immagini di Walter Breveglieri. Minerva edizioni, 2019, 288 pagine, ricco di foto.
Prezzo 35 euro



Ds3 E-Tense Crossback del Leone

È IL NUOVO CROSSOVER COMPATTO DEL MARCHIO DI LUSSO DEL GRUPPO PSA IN VERSIONE A BATTERIE. SCOPRIAMO L'UNICO B-SUV PREMIUM DELLA CATEGORIA

di **Francesco Forni**

Il cavallo di Troia per l'auto elettrica, come per tutti i prodotti di nicchia che vogliono sfondare sul mercato, risiede nel fascino che può esercitato i potenziali clienti. Le emissioni ridotte a zero su strada sono un bel biglietto da visita, ma occorre invogliare, affascinare, se si punta ai numeri e non solo ai complimenti.

DS 3 Crossback E-Tense, combacia con questo identikit. È il crossover compatto del Marchio di lusso del Gruppo PSA in versione a batteria. Senza concorrenza, perché è l'unico B-SUV premium della categoria. Sfoggia uno stile, esterno e interno, personale e grazie alla piattaforma modulare CMP offre il powertrain elettrico in parallelo alle versioni Diesel e benzina. In aggiunta, porta in dote l'esperienza in Formula E di DS, in questi anni sempre protagonista ad alto livello. Le carte sono in regola, esteticamente si differenzia dalle sorelle per l'assenza dello scarico che modifica il paraurti posteriore, la calandra grigia, cerchi specifici da 18 pollici. Serve un occhio attento per distinguerla dalle DS 3 a motore termico. È un complimento, perché questo "ruote alte" in 412 centimetri concentra un design indovinato, forse estroso, ma proporzionato negli esterni.

Decisamente ispirato al lusso francese nell'abitacolo, votato a una ricerca dello stile e dei materiali molto raffinati. Pelle pieno fiore, nappa, tessuti imbottiti, dettagli speciali. La forma del rombo, ispirata dalle geometrie del logo originale, è ripetuta quasi ossessivamente, ma caratterizza gli interni. Digitale con cruscotto e display (il climatizzare si regola tramite il touchscreen), serba la stessa abitabilità delle altre versioni.

Le batterie da 50 kWh sono poste nel pavimento non inficiano l'abitabilità e la capacità del bagagliaio, adeguato ma non enorme. Il motore elettrico genera 136 cavalli,







DS 3 CROSSBACK E-TENSE SO CHIC	
Prezzo	39.600 euro
Lunghezza	412 cm
Larghezza	180 cm
Altezza	153 cm
Passo	256 cm
Bagagliaio	350-1050 litri
Peso	1600 kg
Motore	elettrico
Potenza	136 cavalli
Coppia	260 Nm
Cambio	Presa diretta tra albero motorie e riduzione finale
Trazione	anteriore
Autonomia	320 km
Emissioni di CO2	0 g/km
Velocità massima	150 km/h
Accelerazione 0-100 km/h	8,7 secondi



ma soprattutto 260 Nm di coppia immediatamente disponibili al primo contatto con l'acceleratore. DS 3 Crossback E-Tense scatta subito, riprende alla grande.
I 320 km di autonomia dichiarata, ricaricabili in cinque ore con la wallbox da casa proposta con la fornitura di Enel X, rappresentano un raggio tutt'altro che banale. Per i più virtuosi c'è la modalità B, che permette un maggiore recupero di energia in frenata. Sempre nel massimo silenzio, altro plus delle vetture elettriche, che in questo caso si associa a un comfort speciale. Il peso di circa 300 kg in più rispetto ai modelli con motore a combustione, non limita l'agilità. Lo spunto non manca mai. Quattro gli allestimenti: So chic, Performance Line e Business e Business +, con prezzi da 39.600 e 43.100 euro. Ma l'ecobonus può portare fino a 6.000 euro di vantaggi, escludendo le potenziali campagne promozionali di DS. Una cifra interessante da confrontare con il modello da 130 cv benzina di paragonabile potenza (prezzo da 29.700 euro) e il Diesel, sempre da 140 cv (da 31.200 euro). Al momento DS 3 Crossback E-Tense è una delle poche auto di dimensioni non da citycar,che proponga una forbice tanto ristretta. Stuzzicando a fare il gran salto. ●



DOPO IL TRIONFO ALLA DAKAR

Grande **Sainz Sr.!**

La vittoria di Carlos Sainz senior alla Dakar mi porta ad alcune considerazioni. Conservo ancora un numero, con un articolo speciale, del 1992, in cui venivano associati Carlos e Ayrton, i miei idoli del cuore di allora, ho sempre serbato un posto speciale nel mio animo per Sainz papà, le sfide con Känkkunen prima, McRae e Mäkinen dopo erano mitiche e magnifiche ... e ricordo ancora il piacere (passeggiando nel paddock a Monza, durante le WSR di qualche anno fa) di vederlo dal vivo mentre assisteva sotto il tendone il prode e talentuoso figlio, che oggi conduce la "mia" macchina, con soddisfacenti risultati..... miiiii!!!! Sono, forse siamo invecchiati, ma con Carlos Sr. comunque lo abbiamo fatto con molta gioia.

giuse.mc4ever

Argomenti veri, quelli del recente articolo di Donnini sulla vittoria di Sainz alla Dakar, che danno maggiore significato alle osservazioni e/o critiche di noi appassionati settantenni e dintorni. Che oggi le macchine siano più facili da guidare, anche secondo me, non ci sono dubbi. Resta se mai il fatto che comunque bisogna portarle al limite. Come sempre in qualsivoglia Sport per vincere bisogna raggiungere il limite. Di se stessi o, contemporaneamente, dell "attrezzo" da "usare". Resta il fatto che portare al limite una vettura molto meno scorbutica è sicuramente più rassicurante del guidare al limite una vettura con anche solo 10 anni in meno di evoluzione. Forse è per questa dinamica mentale che mi piacerebbe tornare a vetture in cui l'aerodinamica sia molto meno importante ed i freni non permettano di scender da ben oltre a 300 km/h a 80 km/h in spazi oggi estremamente brevi. Ma sono un matusa o semifreddo (terminologia di antica memoria) che dir si voglia e quindi conta poco o nulla la mia opinione per i Padroni del Vapore.

Griforossorosso

Dopo quello che papà Sainz ha mostrato e ottenuto alla recente Dakar, ogni parola è poco per descrivere quanto e dove è arrivato. Noi lo festegiamo anche qui, pubblicando questa foto che lo ritrae con un altro grande che tiene duro, Sebastiel Loeb. E buon pro gli faccia.

A PROPOSITO DELLA NUOVA FERRARI

La Rossa F.1 piena di... consigli

Io la prossima Ferrari di F.1 la presenterei sulla spiaggia di Cesenatico. Un bagno porta-fortuna (per chi ci crede ovviamente) potrebbe essere di buon auspicio per la stagione che deve iniziare. Se invece, come notevoli ed illustrissime penne del giornalismo nostrano ed estero (soprattutto questo ultimo noto per la sua assoluta imparzialità) vanno ormai scrivendo da alcune settimane ergendosi a novelli "Nostradamus" (sempre per chi ci crede ovviamente!), la nuova Rossa dovesse davvero essere un altro, ennesimo carciofo degno del peggior ortolano della più malfamata periferia di Caracas (città scelta a caso, non me ne vogliano gli autoctoni!) allora lì in mare potremmo anche lasciarla. Come scrisse il superbo poeta (Leopardi): "il naufragar m'e' dolce in questo mare"...

solocampioni

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

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

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

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
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 Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 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 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l. , o bonifico bancario IBAN: IT 06207601032000001048510505.
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.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

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

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

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



Misha
Camionisti in Trattoria

Ogni Domenica alle 21.25
sul canale 9 del digitale terrestre

#camionistiintrattoria

Disponibile su dplay PLUS