

**SPECIALE LA DAKAR NUMERO 40 ENTRA NEL VIVO TRA PERÙ E BOLIVIA**

ALIT 7,20 € - BE 7,00 €  
AUT 7,20 € - BE 6,30 €  
MC, CÔTE D'AZUR 6,20 € - FPE 6,30 € - FZAL 6,30 €  
CH 6,50 CHF - CH 6,80 CHF - USA 10,00 \$

# AUTO SPRI NT

n. 2

Anno LVII Settimanale 9-15 gennaio 2018

3,50 Euro (Italy only)



80002  
774005  
11203708  
Pubb. Internaz. Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. in L. 58/2004 art. 1, c.1, D.08 Bologna



## ALFA ROMEO



**Dal 2 gennaio  
è in edicola  
As collection  
sulla grande  
storia da corsa  
del Biscione**

## ROSSA 2018

**Cresce a Maranello  
la nuova monoposto  
che debutterà il prossimo  
22 febbraio. Sospensioni,  
power unit, fiancate,  
radiatori e passo: ecco  
dove e come cambia  
la vettura del Cavallino**

# LA FERRARI CHE VERRÀ



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

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

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

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

[tiscalimysite.it](http://tiscalimysite.it)

 **TISCALI**



# 2018 è subito partenza **lanciata**

**N**on va mai in vacanza il mondo delle corse automobilistiche e anche Autosprint si adegua. Il 2018 è appena iniziato e pure noi viaggiamo già imprimendo una bella pressione al pedale sull'acceleratore della passione. E così alla vigilia del secondo appuntamento stagionale di Formula E il vostro settimanale da corsa si fa in due proponendovi 64 pagine in allegato sulla sfida che va in scena a Marrakech che arricchiscono ulteriormente la nostra offerta in un momento in cui la Formula Uno riaccenderà le power unit solo tra alcune settimane. Comunque sia oltre gli scenari della formula full electrics il mondo delle corse è ripartito subito alla grande con due classici d'inverno. Da una parte la Dakar del quarantennale che entra nel vivo e col ritorno in Perù ha subito mostrato la sua faccia più cattiva, dall'altra i test collettivi in vista della 24 Ore di Daytona con la Cadillac-Dallara al top: due sfide iconiche che mantengono il loro fascino al pari del Rally di Montecarlo che completa un tritico da corsa concentrato nel primo mese

dell'anno. Insomma si fa subito sul serio fin dagli albori di una stagione che si annuncia in generale carica di spunti e motivi d'interesse.

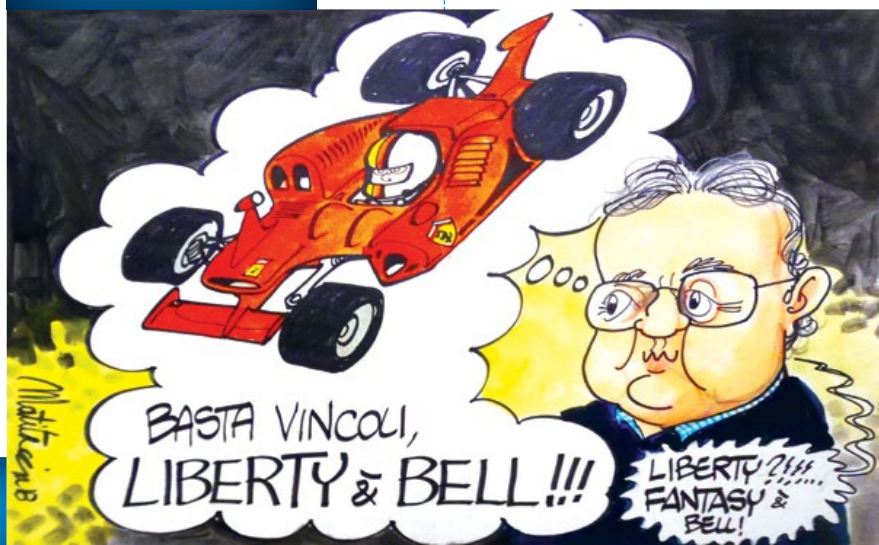
Nel frattempo la Ferrari 2018 cresce a Maranello. Spifferi di cauto ottimismo si percepiscono nell'aria anche se fino a quando non si metteranno le ruote in pista ogni tipo di valutazione è ovviamente procrastinata. Intanto come anticipato dal presidente Sergio Marchionne prima della fine del 2017, si registrano alcuni cambiamenti all'interno del reparto corse e prosegue il travaso di risorse con gli uomini del Gt, fiore all'occhiello della Scuderia. Normali avvicendamenti all'interno di un gruppo che nell'anno appena andato in archivio ha mostrato al mondo di saper affrontare la sfida ai massimi livelli. Con testa

bassa e piedi per terra nasce la nuova Rossa progetto in codice 699 sulla quale cadranno i veli in diretta web il prossimo 22 febbraio, poi alla vigilia del tradizionali test d'inizio stagione a Barcellona, girerà a Montmelò in un filming day per i primi 100 km di presentazione. In questo numero vi raccontiamo quali saranno le linee di sviluppo e i temi fondanti della nuova monoposto alla quale il Cavallino si affida per sfidare la Mercedes in chiave 2018. ●

**È IN EDICOLA  
DAL 2 GENNAIO  
UN AUTOSPRINT  
COLLECTION  
IMPERDIBILE**



## DOMENICA SERRA



### FORMULA UNO

- 8** LA TECNICA LA FERRARI CHE VERRÀ
- 10** RAI DI TUTTO DI MENO
- 12** INTERVISTA HELMUT MARKO
- 16** SCHUMI AUGURI E PENSIERI
- 20** F1 RIVOLUZIONE O CREPUSCOLO?
- 26** AS SULLA PELLE DEL BISCIONE
- 28** LECLERC NEL NOME DI BIANCHI
- 30** GIUDIZI ASSAI SOMMARI

### VELOCITÀ

- 38** TEST DAYTONA CADILLAC SVETTA
- 42** KESSEL CORSE DI FAMIGLIA
- 48** GHIOTTO È A UN BIVIO
- 50** 24 ORE DUBAI AL VIA
- 52** DTM FUTURO MONDIALE

### RAID

- 56** DAKAR PERÙ, CHE INSIDIE

### RALLY

- 62** MONTECARLO IL PERCORSO 2018
- 68** AMARCORD MONTE 1978

### L'ALTRA STORIA

- 72** CONRERO L'EPOPEA DEL MAGO

### RUBRICHE

- 4** UN FILO DI GAS
- 6** LE TELEVISIONI
- 24** BASTIAN CONTRARIO
- 32** CUORE DA CORSA
- 81** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT



# A ONE WORLD CHAMPIONS



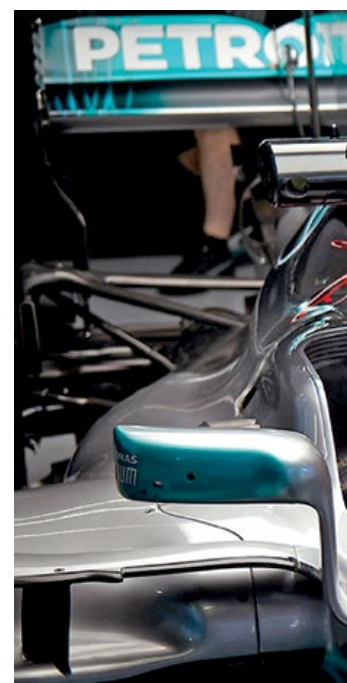
COLOMBO

## Non c'è **posta** per te

**MENTRE I MOTORI SONO IN LETARGO, HAMILTON CONTINUA A FARE IL FIGO E I FERRARISTI TACCIONO, QUANDO POTREBBERO DARE E DARSÌ ASSAI DI PIÙ**

**P**er fortuna c'è qualcuno che non ci lascia ronfare in un noiosissimo letargo. Mercedes, per esempio, che dalla fine del Mondiale alla fine dell'anno, ci ha ricordato cosa è accaduto e cosa stava accadendo (se non cosa accadrà); ci ha mostrato foto, immagini, videoclip e balle varie, infilando il tutto nel web, canale ormai prescelto per tenere contatti. A senso unico ma almeno, in qualche caso, persistenti. Un tam tam di pregevole fattura, con la cortese partecipazione di Ginetto Hamilton, disposto a sbattersi anche durante l'inverno pur di farsi vivo con i fan. Beh, grazie e complimenti, un comportamento da campioni del mondo, La Mercedes per il suo verso; Hamilton per un altro. Complimenti estesi alla Red Bull ma qui siamo alla consuetudine, visto che il team sfrutta da molto tempo e con

puntualità un sistema di comunicazione molto attivo ed efficace. Il preambolo va a parare dalle nostre parti. Maranello, Italia. Da dove, proprio in tema di comunicazione, arriva pochino, non abbastanza, trattandosi, appunto, della cucina più amata dagli italiani. Da tutti, a dir la verità. I cui piloti sono più tirchi dei personaggi interpretati da Gilberto Govi, ammesso e non concesso ricordate chi sia stato. Non è affatto uno spirito polemico che mi porta a segnalare e a pretendere qualcosa di meglio, di più. Piuttosto, mi torna in mente la conversazione avvenuta proprio in casa Ferrari, poco prima di Natale, durante il pranzo offerto dal presidente Sergio Marchionne alla stampa italiana. In quell'occasione il mio amico e socio del "Flobert", Pino Allievi, citò il caso-Sassi. Avete presente? Lorenzo Sassi, moto-





rista di primo piano nella Gestione Sportiva, passato "ad altro incarico" nel luglio scorso. Passato o rimosso? Per quale ragione? Cosa accadde davvero? Non si seppe, non si è mai saputo davvero. Il che ha scatenato e scatena regolarmente una specie di liberi tutti sulle interpretazioni. Un ben altro tam tam che finisce per indispettare la stessa Ferrari. La quale, va detto per onestà, vive in un occhio

#### CIASCUNO FA QUEL CHE...PUO'

Sopra, Max e Daniel con un modulo Nasa, Lewis lascia la sua Mercedes col cane di guardia e, nell'altra pagina, Seb e Kimi se la ridono, anche se...

di ciclone stabilmente. L'esempio viene buono non tanto per tornare sul Sassi (dato in atterraggio alla Mercedes), quanto per ipotizzare che talvolta una semplice spiegazione accontenta e seda. Non solo e non certo a proposito di movimenti interni che interessano sino a un certo punto, quanto su ciò che gli appassionati si aspettano, sperando di ottenere. Moltissimo per pochissimo. E non si capisce il motivo. Soprattutto durante e dopo una stagione colma di guizzi, di intensità, di buone notizie. La storia, la vita di una macchina è un volume di racconti possibili. Perché non condividerne nemmeno uno? Possibile che Vettel e Raikkonen siano meno disponibili di Kim Jong-un all'incontro e al racconto, salvo assolvere compiti minimi e triti utilizzando sempre (sempre!) le stesse parole? Va bene, si sa: molte richieste, tante speculazioni. Ma anche tanti innamorati entusiasti e pieni di passione verso i quali - mi permetto di dire, citando - si può fare di più. Non frega niente di carpire segreti, di rovistare nei cassetti. Interessa un racconto, una curiosità griffata, storie rosse. La Ferrari è un patrimonio condiviso. Possibile che proprio la Ferrari sottovaluti i desideri dei propri sostenitori? Ecco. Con la convinzione di aver sfondato una porta aperta, qui restiamo e resteremo, in trepida attesa, facendo finta di divertirci un sacco con Hamilton che continua a fare il figo. Solo e indisturbato. Coraggio. Questo è un semplice invito. Intanto, buon anno. ●





TRA DILEMMI, TALENTI A LAVORO E BUON SENSO PROGETTUALE, LA FERRARI SI PREPARA NEL MODO MIGLIORE AL 2018. CHE SARÀ L'ANNO DELLA VERITÀ

# Essere o non essere, questo il problema

**V**acanze tiratissime in casa Ferrari, anzi la parola vacanza è un tabù per chi veste la casacca rossa e per le rispettive famiglie. C'è da preparare la Sf18H per far sì che possa demolire la concorrenza, senza se e senza ma, altrimenti sarà rivoluzione. Giusto il tempo per un panettone, una bottiglia di spumante, un brindisi e poi via tutti ad augurarsi, con annessi scongiuri, toccate di ferro e di altro, che il 2018 sia l'anno giusto.

I banchi prova hanno lavorato intensamente e bene. L'affidabilità è stata aumentata anche per garantire le tre power unit per la stagione, come da regolamento. Aumentando l'affidabilità di conseguenza si può alzare la potenza e 1+1 fa sempre 2. I banchi non hanno avuto pause e la rotazione degli uomini ha portato a una suddivisione del lavoro, garantendo una produzione, di dati, costante. L'immagine del lavoro in miniera dei sette nani, senza



SUTTON-IMAGES.COM

voler ovviamente fare paragoni e offendere nessuno, può funzionare per far capire quanto a Maranello abbiano usato ogni secondo a disposizione per cercare di picconare le solidità Mercedes.

Specchio, specchio delle mie brame chi è la più bella del reame? Sei ancora tu o mia regina d'Argento, quattro volte campione del mondo. Come potrebbe essere altrimenti finché i "nani" non riescono a risvegliare la Biancaneve rossa. Bella e vincente fin-

ché non si è addormentata nella trasferta asiatica. Il dubbio amletico riguarda ovviamente la base di partenza del lavoro. Mantenere la stessa filosofia di macchina, semplice e immediata nella qualità di guida o seguire un po' più quella Mercedes, con una monoposto con più ampi margini di sviluppo, ma con maggiori difficoltà di messa a punto?

In F1 c'è una parola che spesso è sinonimo di successo: compromesso. Ecco la strada intrapresa è quella del compromesso cioè l'eliminazione dei punti deboli, ma senza intaccare quelli di forza, evitando di esplorare strade potenzialmente vincenti, ma anche pericolose. Il 2018 è l'anno della Ferrari, non può essere altrimenti. La favola di Seb, il principe azzurro chiamato a risvegliare Biancaneve, non può non sfociare in un "vissero felici e contenti". Per questo alla gestione sportiva stanno mantenendo la base della SF70H, valutando i punti di carico da trovare dopo l'eliminazione della T-wing e della pinna, con qualche centimetro in più di passo, per avere e sfruttare una spazio maggiore dove poter intervenire, per aumentare il numero e la qualità delle appendici.

La superiorità Mercedes, data prevalentemente dalla power unit dovrebbe essere ormai annullata e, a proposito di favole, il bottone magico dovrebbe avere ormai lo stesso potere sia per i due maghi del team campione del mondo sia per i due in rosso. Gli altri, Red Bull, McLaren e Renault, non dovrebbero ancora essere a livello se non per essere, solo saltuariamente, dentro nella lotta per vittorie di tappa. Serve una macchina con qualche decimo di vantaggio per ricacciare anche il maggior talento di Hamilton e serve che Vettel cancelli i dubbi di chi pensa che quei quattro titoli li abbia vinti in carrozza grazie solo a Newey. Serve il miglior principe azzurro delle favole più belle. Raikkonen partirà non per fare il secondo, lo ha già dichiarato. Pennerà a lottare per il titolo, con una spina in più nel fianco, Charles Leclerc.

La Ferrari ha un asso nella manica. Il baby dell'Accademia sta diventando grande e se Kimi dovesse avere un avvio così così, nulla vieterà un passaggio di consegne in corsa, come per Verstappen

#### **TANTA VOGLIA DI SUBLIMAZIONE**

**Un abitacolo rosso  
quale strumento  
di sogno e gloria:  
si vive così,  
concettualmente,  
l'attesa per l'arrivo  
della nuova Ferrari  
di Formula Uno**

da Toro a Red Bull prima del Gp di Spagna 2016, poi vinto. Kimi è avvisato, ma boh, ho una sensazione strana, c'è un non so che nell'aria che mi fa pensare che ice-man sarà in un'annata da raccolto super e perché no super vincente?

Non c'è dubbio che se dovessimo chiedere oggi ai tifosi della Ferrari con chi

vorrebbero vincere il titolo, tra Seb e Raikkonen, beh siamo sicuri che in molti sarebbero ancora per l'ultimo campione rosso, ma in sostanza poco importa se sia l'uno o l'altro, quel che conta è che il campione del mondo guidi una SF70H bella sveglia e arzilla!

"Hey oh, andiamo a lavorare", anzi continuiamo a lavorare "piedi per terra e testa bassa" per un anno a testa alta! ●

# La Ferrari che verrà

**VI SVELIAMO LE LINEE DI SVILUPPO E I TEMI FONDANTI DELLA NUOVA MONOPOSTO ALLA QUALE LA CASA DI MARANELLO SI AFFIDA PER SFIDARE LA MERCEDES IN CHIAVE 2018**

di **Antonio Granato**

## Sospensioni Ferrari

Anche in questo pre-stagione 2018 una particolare attenzione è rivolta ai sistemi sospensivi anteriori che i team stanno progettando per le loro monoposto. Lo scorso anno, in questo stesso periodo, fu combattuta, una vera e propria battaglia a colpi di mail per chiarire la legalità, o meno, di certi comportamenti cinetici sospensivi. Fu la Ferrari per prima a richiedere chiarimenti alla FIA, che a sua volta ribadì come i movimenti non lineari di compressione e rilascio degli ammortizzatori non potessero essere ritenuti regolari, tanto che Mercedes e Red Bull dovettero, in modo parziale, rivedere i loro sistemi lasciando, però, alcuni dubbi sull'eliminazione effettiva di certi movimenti "controllati".

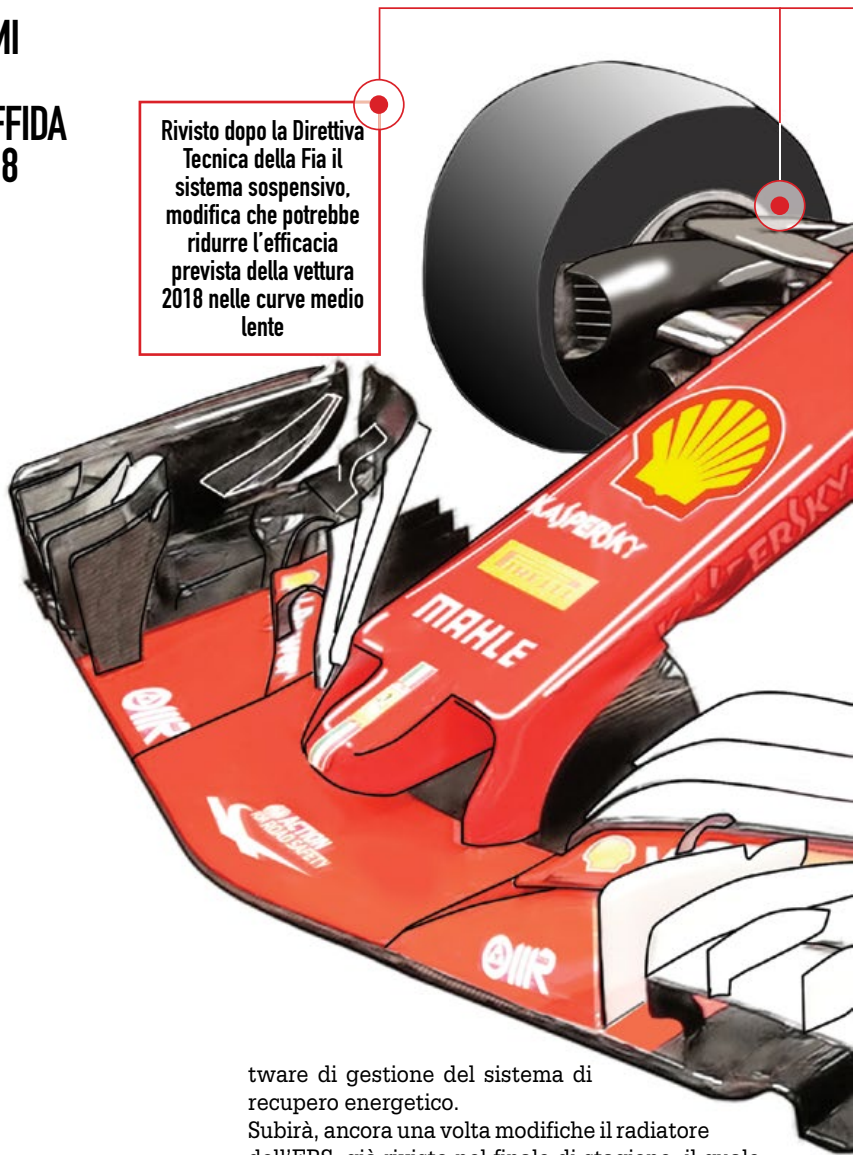
Quest'anno, invece, ad essere stata colpita da un chiarimento tecnico FIA è stata la Ferrari a cui è stato precisato che una variazione d'altezza superiore ai 5mm dell'asse anteriore in fase di sterzata, rispetto alla posizione neutra del volante, non sarà più consentita. La Rossa, infatti, aveva trovato il modo, grazie ad un ingegnoso cinematismo, di abbassare l'anteriore della vettura durante la percorrenza delle curve, in modo da incrementare il carico e diminuire il sottosterzo sia nei curvoni veloci e, in particolar modo, nelle curve più strette. La Ferrari, quindi ha dovuto per forza rivedere, a quanto pare senza troppe difficoltà, il suo sistema sospensivo, modifica che, di fatto, potrebbe ridurre l'efficacia prevista della vettura 2018 nelle curve medio lente.

## Motore

È ormai evidente come le chiavi del successo Mercedes siano, ancora una volta, da ricercare nell'efficienza del suo motore. A confermarlo, il fatto che nel 2017, proprio nel momento in cui la Ferrari ha ricercato qualche CV in più, nel tentativo di chiudere il gap con le frecce d'argento, sono emerse tutte le difficoltà affidabilistiche ed i limiti stessi del propulsore di Maranello.

Per il 2018 sono in arrivo modifiche ed interventi che dovrebbero risolvere, prima di tutto i guai di affidabilità patiti dalla parte di sovralimentazione, e poi incrementare e massimizzare l'efficienza della PU grazie ad aggiornamenti alla turbina e al soft-

Rivisto dopo la Direttiva Tecnica della Fia il sistema sospensivo, modifica che potrebbe ridurre l'efficacia prevista della vettura 2018 nelle curve medio lente



ware di gestione del sistema di recupero energetico.

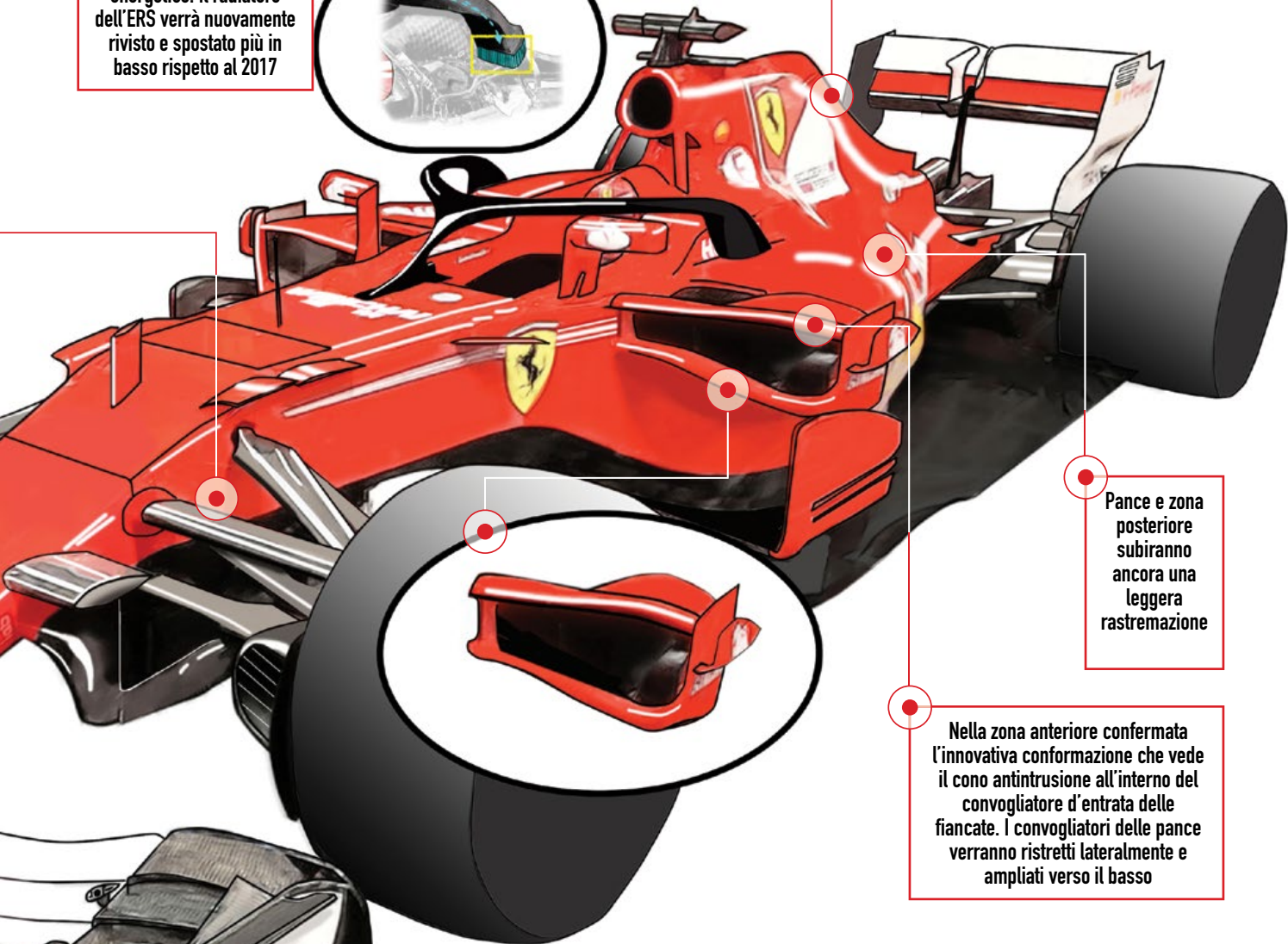
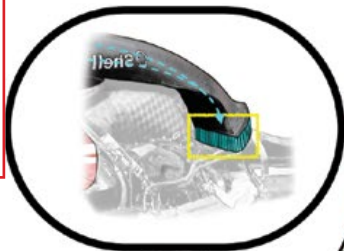
Subirà, ancora una volta modifiche il radiatore dell'ERS, già rivisto nel finale di stagione, il quale verrà nuovamente modificato (maggiorato) e spostato leggermente più in avanti rispetto alla posizione in cui era stato allocato sulla SF70-H

## Fiancate e radiatori

Altra zona sensibile che verrà rivista sarà quella delle fiancate che ospitano i radiatori motore.

Subiranno modifiche le bocche d'ingresso e la zona bassa delle pance. A quanto sembra il progetto 669 prevede che le bocche delle pance diventino meno sottili rispetto e più ampie in altezza rispetto alla SF70-H. Ad essere maggiormente riviste, in realtà, saranno i convogliatori delle pance che ver-

Aggiornamenti alla turbina e al software di gestione del sistema di recupero energetico. Il radiatore dell'ERS verrà nuovamente rivisto e spostato più in basso rispetto al 2017



Pance e zona posteriore subiranno ancora una leggera rastremazione

Nella zona anteriore confermata l'innovativa conformazione che vede il cono antintrusione all'interno del convogliatore d'entrata delle fiancate. I convogliatori delle pance verranno ristretti lateralmente e ampliati verso il basso

ranno quindi ristrette lateralmente e ampliate con un incremento dell'apertura verso il basso. Abbassamento previsto anche per l'intero complesso della bocca che verrà posizionata di poco più in basso in modo da favorire una diminuzione della resistenza all'avanzamento che delle pance alte come quelle del progetto dello scorso anno producevano.

#### Passo

Come vi abbiamo già parlato nei numeri precedenti, il passo lungo Mercedes ha portato, al team di Barkley, più vantaggi che svantaggi tant'è che anche la Ferrari si appresta ad allungare un poco l'interasse della sua nuova monoposto. Errato, però, parlare di passo lungo, sarà, infatti, una Rossa con

il passo, certamente superiore a quello della SF70-H, ma senza esagerazioni e non raggiungerà certamente la quota d'interasse della Mercedes. Sarebbe forse più corretto parlare di un mantenimento del passo corto più che di una 669 a passo lungo. Uno dei punti di forza della vettura del 2017 era proprio la sua agilità e guidabilità. Nei tracciati più tortuosi abbiamo visto come la Rossa fosse sempre a suo agio e molto performante, qualità che non si vogliono perdere per avventurarsi su terreni si proficui ma anche insidiosi e che non a caso hanno messo in difficoltà per buona parte del campionato anche la Mercedes.

#### Pinna e T-Wing

Sulla Ferrari progetto 669 non saranno presenti, ovviamente, né la pinna sulla dorsale del cofano, né il t-wing. Dopo la modifica del regolamento tecnico, deciso in accordo con i team, dal 2018 scompariranno queste appendici aerodinamiche che miglioravano i flussi in arrivo al posteriore e l'efficacia dell'ala con un incremento di carico non poco trascurabile. ●

# Rai

## di tutto di meno

LA F.1 STA PER SPARIRE DALLA TIVÙ DI STATO. ORA È A RISCHIO ANCHE LA SOLA DIRETTA PREVISTA NEL 2018: IL GP D'ITALIA A MONZA. ECCO I RETROSCENA

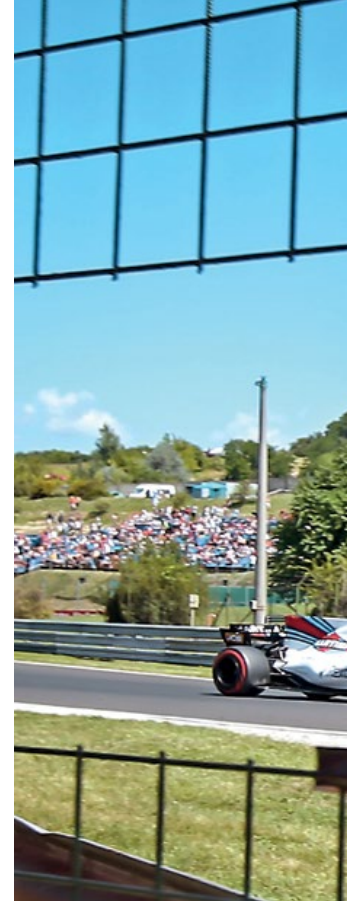
di **Fulvio Solms**

**L**a Formula Uno sta per sparire. Intendiamo in Italia e intendiamo, ovviamente, per quegli appassionati che vorrebbero essere ripagati della spesa del canone, trattandosi di servizio pubblico. È evidente invece che chi vorrà (e soprattutto: potrà) pagare l'abbonamento a Sky si godrà lo spettacolo su quella piattaforma, con dovizia di dirette, servizi e approfondimenti, togliendosi ogni tipo di sfizio.

Però, a pensarci bene, è assurdo. Sarebbe la prima volta perché - incredibile a dirsi - la Rai trasmette Formula Uno in diretta Tv da prima che questa esistesse. È così: il Gp d'Italia del 1953 fu la prima diretta sperimentale, effettuata un anno prima che cominciasse le trasmissioni. Ecco: questa storia è finita, o questa almeno è l'aria che tira.

In una trattativa che ha il suo dominus nel direttore generale Mario Orfeo, la Rai sta proponendo a Liberty Media l'acquisto del solo Gran Premio d'Italia (2 settembre) in diretta, e null'altro, neanche in differita (ricordiamo che l'anno scorso trasmise 9 Gran Premi in diretta e 11 in differita, secondi diritti ac-

quistati da Sky). Monza, chiaramente, è il boccone del prete, l'appuntamento più ghiotto perché porta con sé la garanzia di alta audience e tanta pubblicità. Ma sarà d'accordo Liberty Media? E soprattutto: andrà bene a Sky cedere la perla della stagione? Tutto questo avviene dopo un'altra proposta, avanzata dalla Rai all'inizio di settembre, che la controparte ha già seccamente rifiutato: acquistare quattro gran premi da definire, che molto probabilmente sarebbero stati Spagna (primo Gp culturalmente europeo), Montecarlo, Monza e il conclusivo Abu Dhabi. La risposta è stata: spezzatini non ne facciamo, pur restando aperti a ogni soluzione tra pay tv, trasmissioni in chiaro e digitale per chi è in grado di diffonderlo (e in Italia ancora non ci siamo). La notizia è sconcertante per il grande pubblico pagante il canone che si sentirà tradito, piacevole per gli abbonati Sky che avvertiranno di aver acquistato un privilegio, irritante per l'Acì che organizza il Gran Premio d'Italia ed è federazione sportiva attraverso Acisport (il presidente Angelo Sticchi Damiani è nero), ma anche per la stessa Liberty Media



SUTTON-IMAGES.COM

**UNA STORIA  
DA RISCRIVERE**

La Rai trasmette F.1 in diretta tv da prima che questa esistesse. Nel 1953 ci fu infatti la prima diretta sperimentale del Gp d'Italia. Il 2018 rischia di passare alla storia per la fine delle trasmissioni live della Formula Uno, compreso il Gp d'Italia. A lato, Stella Bruno intervista Ecclestone e sotto, Capelli, Bruno e Mazzoni, colonne portanti della F.1 in casa Rai





che punta ad aumentare la popolarità della Formula Uno nei singoli Paesi, ciò che passa dalle dirette sulle emittenti nazionali. In questo caso, se la Rai perderà il treno, Sky affronterà uno sforzo poderoso, proponendo alcuni Gran Premi in chiaro su TV8 (come già fa con la MotoGP).

In casa Rai, neanche la disponibilità di denaro legata al mancato acquisto dei Mondiali di calcio sembra aver giovato alla causa. Quanto si è risparmiato? Il Mondiale privo degli azzurri vale relativamente poco, circa 80 milioni: roba da comprarci i secondi diritti di Formula Uno, la Champions e ritrovarsi ancora qualcosa in tasca.

Dunque mancano all'appello tre campionati che garantiscono grandi ascolti e tanta pubblicità: i sudetti Mondiali, la F1 con la Ferrari presumibilmente in lotta per il titolo e il motomondiale con tutto l'interesse che l'inossidabile Valerossi continua a smuovere. Né perverranno i soldi delle campagne pubblicitarie di Alfa Romeo, considerato che Marchionne ha pesantemente sponsorizzato la Sauber non perché gli piacciono le montagne svizzere, ma per vendere tante Stelvio e tante Giulia.

Rai, a questo punto, si metterebbe all'occhiello fiori un po' appassiti: la Nazionale di calcio che manca il Mondiale, la possibilità di comprare partite di Champions da Sky e di rinnovare il contratto per la Coppa Italia. Di fatto abdicando al ruolo di servizio pubblico nei confronti del pubblico dei motori. Chissà come si è originato, tale disarmo. Forse con la necessità di rafforzare la prima serata di Rai1, con Fazio che non va bene, col sabato che va a tre cilindri. Paradossalmente le differite su Rai2 penalizzavano Rai1, che non poteva certo rimasticare una gara già trasmessa da Sky proponendola come il piatto forte della serata. Ma se ciò di cui si discute sarà la topa, era meglio il buco. ●

# Red Bull resurrection

**LA SQUADRA VINCENDO TRE GARE, DUE CON VERSTAPPEN E UNA CON RICCIARDO, SI È RISCATTATA E ORA LANCIA LA SFIDA A MERCEDES E FERRARI. ECCO I PUNTI DI FORZA**

di [Alessandro Gargantini](#)

**È** stata molto tontana dal premiare la squadra di Milton Keynes con il quinto mondiale, ma la stagione appena conclusa non ha portato con sé soltanto aspetti negativi per la Red Bull. In primis, dopo una prima parte di stagione ampiamente sotto le attese, una capillare sequenza di sviluppi tecnici introdotti da Adrian Newey, il cui beneficio si è fatto sentire dalla corsa di Budapest e ha iniziato a essere decisivo da Marina Bay, ha consentito alla parte conclusiva del campionato di tingersi spesso dei colori del carbonato austriaco. Max Verstappen ha colto due nette vittorie a Sepang e Mexico City, dove nemmeno il ciclonico Lewis Hamilton versione 2017 è riuscito a contenere la strapotenza ventenne Orange. Certo, il britannico aveva nel mirino il suo quarto titolo mondiale e avrà anche dato priorità al bersaglio grosso, ma raggiungere e disarcionare il pilota di Stevenage dalla prima posizione, per poi costringerlo per tutta la gara a un ruolo di comprimario, non è stato certamente un risultato da poco per l'olandese schierato da Christian Horner. Saranno anche partite male, ma nell'arco di una stagione le due vetture della squadra del Northamptonshire sono riuscite a colmare buona parte del divario tecnico da Mercedes e Ferrari ed hanno pure colto tre vittorie di tappa, sommando ai due centri dell'olandese il successo di Daniel Ricciardo nella rocambolesca corsa di Baku. In un'annata contrassegnata da una partenza a handicap e da ben tredici ritiri in gara, spesso determinati da problemi di affidabilità ai propulsori Renault, risulta difficile ambire a qualcosa di più del terzo posto nella graduatoria costruttori del quinto e sesto in quella piloti, con Daniel Ricciardo che solo nella rappa finale di Interlagos ha perso la quarta posizione a vantaggio di Kimi Raikkonen. E il ventottenne australiano ricomincerà da una posizione più scomoda, anche perché in Red Bull continuano chiaramente a puntare soprattutto sul suo compagno di squadra, con l'ambizione che divenga il più

DANIEL RICCIARDO

28

ANNI

200

PUNTI NEL MONDIALE

5°

NEL MONDIALE

1

VITTORIA  
BAKU

6

RITIRI DI CUI 5 PER CAUSE TECNICHE POWER UNIT (AUSTRALIA), MOTORE (USA), FRENI (RUSSIA), IMPIANTO IDRAULICO (ABU DHABI), TURBO (MESSICO) E 1 PER INCIDENTE (BUDAPEST)

L'INIZIO 2017 È STATO DA DIMENTICARE, MA POI ABBIAMO REAGITO MOLTO BENE

HELMUT MARKO

”



MAX VERSTAPPEN

20

ANNI

168

PUNTI NEL MONDIALE

6°

NEL MONDIALE

2

VITTORIE  
MALESIA E MESSICO

7

RITIRI DI CUI 4 PER CAUSE TECNICHE: BATTERIA (CANADA), MOTORE 2 (BELGIO E AZERBAIJAN), FRENI (BAHRAIN) E 3 PER INCIDENTE (BARCELONA, SPIELBERG, MARINA BAY)

**RESETTARE TUTTO PER RIPARTIRE BENE**

La Red Bull, dopo un inizio non felice, ha saputo resettare e ripartire alla grande. Riccardo, sopra, in pit-lane, ne è l'emblema. A sinistra, l'uomo forte Marko

GETTY IMAGES

giovane campione del mondo, superando il record di Sebastian Vettel con i suoi 23 anni e 134 giorni. Ma è proprio dalla ritrovata competitività emersa nella seconda parte del campionato che vuole aprire il nuovo anno Helmut Marko, che in un'intervista ricca di contenuti ha fatto un sincero bilancio su quanto ottenuto nel 2017 da Red Bull, Toro Rosso e i rispettivi alfieri. E i settanta quattrenne manager di Graz ha anche svelato i suoi piani per tornare in lotta per il mondiale.

**- Cosa è mancato alla RB13 per combattere alla pari con Ferrari e Mercedes l'anno scorso?**

«L'inizio della stagione 2017 è stato da dimenticare! C'è stato un intreccio di problemi di varia natu-

ra che ha fatto sì che siamo partiti con un telaio non competitivo. Abbiamo avuto una buona capacità di reazione riuscendo, dall'approdo del campionato in Europa a Barcellona, a migliorarci con continuità. Soltanto dalla tappa di Budapest abbiamo avuto a disposizione la monoposto che avevamo in mente a inizio stagione! Voglio anche spingermi oltre affermando, da agosto in poi, che spesso abbiamo avuto un telaio superlativo. Per quel che invece concerne l'aspetto motoristico - ma questo non è un mistero - abbiamo sofferto una montagna di guai legati all'affidabilità. E il nostro fornitore ha dovuto sacrificare la ricerca della performance per risolvere i guai legati alla tenuta. Ecco, questo per noi è sta-

COLOMBO

AUTO SPORT

to un grosso svantaggio competitivo! Per quel che concerne i nostri piloti, Daniel Ricciardo ha fatto un po' fatica nelle prime uscite, ma poi si è ben adattato alla macchina, riuscendo a eguagliare, e a volte superare, le performance di Max Verstappen. Il mio giudizio è che entrambi i nostri ragazzi siano cresciuti rispetto alla precedente stagione. Si sono spinti a migliorarsi continuamente l'uno con l'altro e mi attendo che l'anno prossimo saranno davvero al top. Non riesco davvero a digerire gli oltre dieci ritiri che hanno rallentato la loro marcia. Si sono verificate alcune circostanze, e non voglio usare il termine sfortuna, che ci hanno precluso la possibilità di fare molto meglio sia nella classifica squadre che piloti. Penso che sia nella graduatoria piloti che in quella riservata alle squadre il secondo posto fosse alla nostra portata».

**- Nello scorso mondiale, Daniel Ricciardo ha ottenuto ben nove podi e una sola vittoria, contro i quattro podi e le due vittorie di Max Verstappen. Qual è il suo giudizio in merito alla stagione dei due piloti Red Bull?**

«Non voglio esprimermi a favore di Max Verstappen, ma è un dato di fatto che l'olandese sia stato quasi sempre il più veloce in qualifica. La stagione del ventenne non è stata una passeggiata nel parco, considerando quanto i numerosi ritiri possano aver pesato sul suo morale. Alla fine, penso abbia utilizzato le difficoltà occorse in questa stagione per maturare e credo che nel 2018 troveremo un Verstappen ancora più forte. E le sue due vittorie di fine stagione ne sono la prova. Nel nostro line-up non c'è un numero uno. Entrambi i piloti partano alla pari e

sono loro a dettare le gerarchie. Io sarò sempre dalla parte del più veloce!».

**- Passando alla Toro Rosso, l'andamento è stato esattamente l'opposto rispetto a quanto accaduto in Red Bull. Per la scuderia italiana, la prima parte di stagione è stata nettamente quella più brillante. Poi cosa è accaduto?**

«All'inizio siamo andati ragionevolmente bene, ma poi si è verificata un'incredibile serie di guai tecnici. Ma non è stato l'unico problema, perché anche per quel che concerne gli sviluppi sulla macchina, nel corso della stagione non si è visto più di tanto. Ora i ragazzi di Faenza sono al cento per cento focalizzati sulla nuova stagione e sulla cooperazione con la Honda. E' un progetto che li assorbe completamente dal momento in cui è stato ufficializzato l'accordo con la Casa del Sol Levante».

**- Anche la gestione del line-up in Toro Rosso non dev'essere stata affatto semplice, considerando che avete perso Sainz jr. e Kvyat nel corso della stagione?**

«Eh sì! Alla fine, quelli che hanno iniziato alla fine del campionato non c'erano più! Kvyat se n'è



fotografie GETTY IMAGES



## RED BULL COL MORALE TORNATO OTTIMO

Le tre vittorie 2017 hanno riportato il sorriso sui volti degli uomini squadra Red Bull, sopra: da sinistra, Horner, Ricciardo Verstappen e Marko

andato e Sainz jr. è finito in prestito alla Renault. Abbiamo così dovuto ripartire nel corso dell'annata da due pagine bianche. Io penso che, per come sono stati buttati in macchina, Brendon Hartley e Pierre Gasly abbiano fatto molto bene. E la buona notizia è che il neozelandese non dovrà più saltare l'anno prossimo dalla Porsche alla Formula 1 e i risultati saranno molto concreti perché avrà un unico obiettivo sul quale lavorare con continuità. Il line-up 2018 della Toro Rosso lo considero molto promettente».

**- I motivi dell'uscita del madrileno vanno ricondotti alle relazioni contrattuali con Renault. Ma perché avete rinunciato anche a Kvyat?**

«Sfortunatamente, non abbiamo compreso cosa sia

È UN DATO DI FATTO CHE MAX SIA STATO QUASI SEMPRE IL PIÙ VELOCE IN QUALIFICA. È MOLTO MATURATO

HELMUT MARKO





successo a Daniil. Altrimenti, l'avremmo aiutato a risollevarsi nel corso della stagione. Nel suo primo anno in Formula 1, il pilota russo è stato una vera rivelazione. Onestamente, spesso è risultato più veloce anche di Daniel Ricciardo. Ma, a un certo punto, la sua curva di crescita ha iniziato a puntare verso il basso. Questo, con i piloti a volte, purtroppo accade e non ci sono spiegazioni razionali. Noi abbiamo offerto a Daniil ripetute chances, ma alla fine il nostro pilota non è riuscito a tirar fuori il suo potenziale».

- In molti sono rimasti sorpresi della scelta caduta su Brendon Hartley. Com'è maturata la decisione a favore del ventottenne driver due volte vincitore del WEC con la Porsche?

#### GLI SFORZI DEI CUGINI DI TORO ROSSO

Ecco i Red Bull boys, mescolati quelli del team titolare con i "cugini" di Toro Rosso: da sinistra, Hartley - anche in alto, in azione -, Ricciardo, Gasly e Verstappen

«In tanti ci dicono che non abbiamo mai avuto un rookie così anziano e sono sorpresi della nostra decisione di mettere Brendon in macchina. Ma io posso solo dire che in Red Bull tutto è differente. Quindi, perché non puntare su un rookie più maturo? In questo momento, noi non avevamo nessuno dei nostri piloti junior pronto a salire su una Formula 1. Di conseguenza, ci siamo guardati un po' attorno e abbiamo scelto Brendon. Volendo scherzare, il neozelandese ha ancora un look da ventenne, e potremmo spacciarlo per un teenager! Comunque, è ovvio che siamo consci di aver fatto una scelta in controtendenza. Volendo fare un paragone tra Daniil Kvyat e Brendon Hartley, penso che caratterialmente siano molto diversi. Il neozelandese è molto più easy nell'approccio, mentre Kvyat è sempre molto complesso, pensieroso e intellettuale. E questo traspare anche dalle sue letture e nella musica che ascolta».

- Cosa si attende dalla cooperazione tra Toro Rosso e Honda? E' qualcosa che potrebbe portare a un accordo più ampio, che include anche la Red Bull, in futuro?

«Per il momento, siamo contenti del legame di Toro Rosso con il colosso del Paese del Sol Levante. La scuderia italiana sta lavorando al cento per cento

per disporsi di un eccellente telaio. E questa la prima priorità. E noi crediamo assolutamente nel potenziale della cooperazione con la Honda, altrimenti non l'avremmo scelta! Sono rimasto molto impressionato dalla loro struttura, dai loro mezzi e dalla determinazione che hanno a vincere. E' solo una questione di far quadrare tutto! E penso che ciò avverrà

molto presto, certamente prima di quanto la gente si aspetti. In Red Bull osserveremo da vicino l'evolversi della situazione, anche perché oltre il 2018 tutto è aperto. Fino a questo momento, la Renault è stata molto corretta con noi. E noi abbiamo fatto tesoro di quanto imparato nel 2017! Non ci presenteremo a Melbourne con un telaio non competitivo. Abbiamo modificato i nostri piani di lavoro nella fase invernale della stagione perché bisogna lavorare di più per raggiungere chi ci precede e farci trovare pronti».

- Ha definito "abbastanza buono" il terzo posto finale della Red Bull nella classifica costruttori colto nel 2017. Quali sono i due aspetti più critici da risolvere per vincere la prossima edizione del mondiale?

«Faremo meglio dell'anno scorso soltanto se avremo più cavalli e una power unit più affidabile! Molto semplice, come ricetta. Mi auguro proprio che Toto Wolff abbia ragione quando per il mondiale 2018 pronostica una corsa a tre! Ma sarà certamente una stagione intensa, di questo ne sono assolutamente sicuro!». ●

ABBIAMO FATTO TESORO DEL 2017, CON RENAULT VA TUTTO BENE E SAREMO MOLTO COMPETITIVI

HELMUT MARKO



FORZA, MICHAEL!

GETTY IMAGES

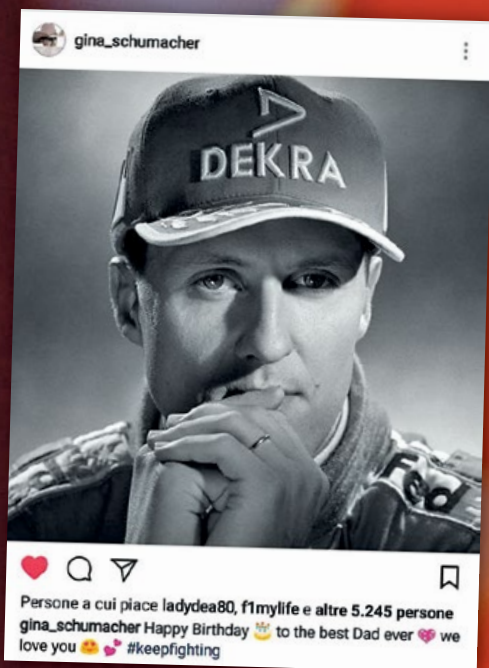


# Schumi

## auguri e pensieri

IL 49ESIMO COMPLEANNO DÀ LO SPUNTO PER UNA SERIE DI RIFLESSIONI INTENSE SULL'IMMENSO CAMPIONE E SUL MODO DI PORSI RISPETTO A QUESTA REALTÀ DEI DUE FIGLI, GINA MARIA E MICK

di Alessandro Secchi



### SEMPRE NEL CUORE DEGLI APPASSIONATI

Sopra, l'intensa immagine di Schumi pubblicata dalla figlia Gina Maria su Instagram e, a sinistra, lo sguardo del campionissimo che il 3 gennaio ha compiuto 49 anni

«**B**uon compleanno al miglior papà di sempre. Ti amiamo». Un messaggio che compare in calce a un primo piano in bianco e nero in divisa da lavoro, quella da pilota che per altri sarebbe sogno di una vita. Le mani giunte, la fede in vista, l'indice che sfiora le labbra. Uno sguardo serio, deciso, autoritario. Risale al 1999, anno di caduta e ripartenza in attesa della gloria. Non è un messaggio qualunque: non tanto per il contenuto, sia chiaro, quanto per il mittente. Lo spunto per iniziare a scrivere di Michael Schumacher nella settimana del suo quarantunesimo compleanno arriva da Gina Maria, la primogenita di famiglia, che da Instagram invia al suo papà il suo personale augurio, semplice ma allo stesso tempo intenso sotto un'immagine rara. Gina Maria è meno conosciuta dagli appassionati di motori rispetto a Mick, che affronterà nel 2018 la sua seconda stagione in F.3, ma corre anche lei. A cavallo, in questo caso uno vero, è una giovane promessa: vince gare e medaglie d'oro in giro per l'Europa seguita da mamma Corinna, i nonni e dallo stesso Mick quando non è impegnato in pista. La passione deriva da mamma, la competitività possiamo ben immaginare da chi. Gina Maria è sì un po' nell'ombra in confronto a suo fratello minore, ma quando la vedi per la prima volta la mandibola sussulta, barcolla, accenna a cedere nel riconoscere in lei gli stessi occhi, addirittura lo stesso leggero strabismo di Michael. Ma non solo: anche la bocca ed il mento sono "quelli", così come tutta la fisionomia. Osservi lei e ti sembra quasi di rivedere papà con una lunga chioma (non rossa come quella di Sepang...) e le ciglia rinfoltite da un trucco approntato per gioco. Se Mick, pur avendo tratti somatici più vicini a quelli di mamma Corinna, lo ricorda negli atteggiamenti, nelle movenze, nelle espressioni concentrate, nel camminare dentro al paddock, Gina Maria è copia carbone in tutto e per tutto di suo padre. Sbalordisce, destabilizza, quasi spaventa perché ti pone di fronte ad un'immagine che sembra ma non è, che vorresti ma non può essere, che al tempo stesso ti rallegra e rende malinconico. È il passato che si specchia nel futuro, segno del tempo che passa, di ricordi indelebili.

← E lei, tra i due, a mostrare per prima sui Social una foto di suo papà con la fierezza di qualsiasi figlia nei confronti del suo genitore, in un profilo nel quale la sua passione è sempre stata finora preponderante su tutto il resto tra decine di immagini insieme al suo cavallo, catturate durante una competizione o in un momento di relax, dalle quali si possono notare tutto il suo amore, la sua concentrazione, la sua dedizione per quello che è il suo personale percorso. Mick, invece, aveva ricordato papà per la prima volta a modo suo lo scorso agosto: nella celebrazione del venticinquesimo anniversario della sua prima vittoria a Spa-Francorchamps, datata quel lontano 30 agosto 1992, ha portato in pista lungo le curve delle Ardenne la Benetton B194 iridata nel 1994, con un casco bicolore che univa la sua livrea e quella di Michael di quel periodo. Un primo tuffo al cuore, una prima uscita pubblica, ufficiale, in onore del grande padre. Già qualche tempo fa il famoso hashtag #KeepFighting era comparso all'interno di un suo messaggio sempre su Instagram, ma l'immagine di papà pubblicata da Gina Maria così, quasi improvvisamente se guardiamo al passato, apre una strada nuova sconosciuta finora, con i familiari in prima linea a ricordare il loro personale eroe. Chissà cosa significa avere un Campione in casa. Perché da più di venticinque anni si parla di Michael Schumacher in quanto pilota, modellatore di record, autore di imprese, disegnatore di curve sublimi con un pennello di nome gomma su una tela chiamata pista. Uno che ha vinto e perso, che è caduto, si è rialzato, ha sbagliato e sbaragliato, ha diviso o unito vestito di tuta ignifuga e con le emozioni consegnate ad un casco, al massimo ad un microfono collegato con i box. Ma questo è quello che abbiamo visto noi, quello che lui ha permesso di capire dal suo essere intransigente, concentrato, professionale a chi gli stava intorno oppure, come molti, lo seguiva da un tubo catodico diventato col tempo e le vittorie schermo piatto. Certo, per una moglie e per la maggior parte dei figli un marito, un padre un idolo lo è per definizione. Ne prendiamo esempio, lo imitiamo, lo identifichiamo come nostro eroe indipendentemente da quella che è la sua figura pubblica. Immaginiamo però come dev'essere stato per i due piccoli e per Corinna crescere vivendo quotidianamente la Leggenda da primi spettatori privilegiati, cosa deve esser significato averlo a disposizione senza un'addetta stampa come filtro, senza dover leggere le sue parole sui giornali, guardare la televisione o accendere la radio per ascoltarlo. Chissà che orgoglio deve essere ora per loro, cresciuti e ormai lanciati verso il loro tragitto, portarne in giro il cognome tra onore e responsabilità, inclusa quella protezione che lui poneva strenuamente in atto nei loro confronti e che ora tocca a loro ricambiare.

La fame di news alla quale abbiamo assistito in questi anni, spesso sfociata in pura morbosità da parte di tanti, non ha mai tenuto conto di tutto questo, non ha mai avuto sensibilità nei confronti di chi sta dall'altra parte e con la difficoltà deve convivere quotidianamente e realmente sotto tutti i fronti. Non ci si è mai chiesti se sia giusto voler sapere per forza, introdursi nell'intimità anche quando



fotografie GETTY IMAGES



questa non è facile da gestire, anche contro il volere di chi è a contatto con la realtà e la conosce. Ma è davvero così importante voler conoscere, soddisfare una curiosità che comunque non cambierebbe mai la natura delle cose? È così essenziale voler essere aggiornati riguardo la vita privata di un vip in difficoltà? Oppure si tratta solo di puro egoismo, opportunismo, mera fame di gossip come dal parrucchiere attendendo il proprio turno, che non farebbe altro che violare un sacrosanto, intimo bisogno di riservatezza? Come se poi a parti invertite tutti noi, criticanti e criticati, a quest'ora fossimo felici di aggiornare ora dopo ora un blog per informare il mondo intero.

Nel chiedere a gran voce notizie, invocare fantomatici diritti da tifosi, pretendere di sapere sulla base di chissà quale regola etica, credere di meritare un aggiornamento, si perde il significato di una semplice immagine postata da una figlia che vale più di mille parole, congetture, ipotesi, strampalati desideri. Perché la più grande notizia che possiamo avere da una famiglia sempre attenta a mantenere la propria privacy è la partecipazione della famiglia stessa al ricordo popolare del suo Campione. La condivisione dei sentimenti da parte dei diretti interessati è quanto di più prezioso possiamo chiedere al posto di asettici bollettini medici o chissà quale altra informazione da parte di chi da sempre, e non solo da pochi anni, ha mantenuto una riservatezza assoluta. Mostrare in pubblico il proprio affetto, per chi non l'ha mai fatto, è molto più profondo di quattro righe striminzite di un comunicato stampa che, tra l'altro, direbbe tutto ed il contrario di tutto. L'apertura di Gina Maria al pubblico, il suo messaggio d'amore lanciato al web, immaginiamo con consapevolezza della sua portata, è qualcosa di toccante per chi comprende, condive, rispetta in rigoroso silenzio limitandosi a ricordare, ricordarsi, emozionarsi di fronte ad un sorpasso che sai di aver visto novecentonovantanove volte ma alla millesima farà sempre lo stesso, meraviglioso effetto.

Siamo abituati a conoscere i nostri idoli e farli nostri per ciò che realizzano durante la loro carriera: una volta appeso il casco al chiodo continuiamo a ricordarli per le emozioni che ci hanno regalato quando sfrecciavano in pista, non certo per quella che è la loro vita al di fuori dai circuiti o per le loro abitudini nel privato. Certo, il caso Schumacher è ben diverso: ma se si è sempre rispettato il suo voler separare la sfera privata da quella pubblica in precedenza, in una situazione difficile come quella attuale il riserbo è più che giustificato ma, soprattutto, coerente. E per quanto chiunque, scrivente compreso, possa nutrire la voglia di credere in qualcosa di positivo, di fronte alle scelte della famiglia non si può fare altro che alzare le mani. Si chiama rispet-

to, per quanto questo sia un valore in crisi negli ultimi anni.

L'apertura dei canali ufficiali sul web, avvenuta poco più di un anno fa, ha costituito di suo una piacevole apertura verso i fan e la nascita di un punto di riferimento ufficiale per i milioni di tifosi nel mondo che quotidianamente ricordano Michael in qualsiasi luogo e in ogni modo: immagini, video delle sue imprese, interviste, citazioni postate ovunque su Internet. Non si tratta di un tributo alimentato solamente nella settimana che va dal 29 dicembre al 3 gennaio, giusto per far finta di ricordare e mostrarsi benevoli, ma di un movimento sempre esistito sin dal secondo ritiro del 2012, fisiologicamente ingigantito da quanto successo in seguito e rimasto vivo anche prima dello sbarco ufficiale dello staff sui Social network. Un movimento che non accenna a fermarsi e che con l'apporto diretto della famiglia, ora, non può far altro che continuare nel suo percorso di celebrazione Schumacheriana con maggiore sintonia tra chi è più vicino a Michael e chi ha gioito della sua lunga carriera.



La presenza di Mick e Gina Maria, poi, amplia il fenomeno. Due figli attivi nel ricordo del padre potrebbero essere prova del tempo passato, se non fosse che in questo caso dobbiamo fare un'eccezione: perché entrambi hanno avuto la fortuna di assistere dal vivo, con piena coscienza e conseguente soddisfazione (a 15 e 13 anni, all'incirca), agli ultimi colpi di genio del loro personalissimo Campione tra un indice al cielo per la pole di Montecarlo e un podio a Valencia nel suo ultimo anno di attività in Mercedes. Il quarantunesimo compleanno, infatti, è traguardo relativo se pensiamo ad un'ultima gara in carrie-

ra corsa soli cinque anni fa, a margine delle 44 primavere, contro le 36 degli ultimi due ritirati illustri della Formula Uno moderna, Felipe Massa e Jenson Button.

“Il valore di una vittoria è nella grandezza degli avversari”. Recitava così un recente spot Mercedes con chiaro riferimento alla Rossa di Maranello. Quella degli avversari di Michael la possiamo misurare facilmente: partendo dal grande Mika Hakkinen, contendente di fine secolo per i titoli ed attuale ambasciatore dell'associazione “Keep Fighting” passando per chi, come Fernando Alonso, non ha mancato di ricordare sui Social le loro battaglie in pista con un bel “Missing this. Missing Michael” o lo stesso Felipe Massa, che lo chiama sempre affettuosamente “Brother” in ogni messaggio a lui dedicato.

Avversari, amici, intimi e fan. Tutti uniti in un'unica, ideale, grande famiglia allargata dal fine comune: ricordare e celebrare uno dei più grandi, compleanno dopo compleanno, giorno dopo giorno, sapendo che chi gli è vicino sta facendo il meglio per lui. Questo è quello che conta davvero. ●



# Rivoluzio o crepuscolo, per

LA TECNOLOGIA DI DOMANI È IN FORMULA E. ORA IL CIRCUS IRIDATO È A UN BIVIO: O LA IMITA O SALVA LA SUA IDENTITÀ, MAGARI RISCOPRENDO LA COSA PIÙ BELLA DEL SUO DNA: LA LIBERA CREATIVITÀ

**D**a quando è nata, la F.1 è sempre stata la massima categoria del Motorsport su circuito. Per prestazioni, livello tecnologico e anche pubblico di appassionati. In questa settantina d'anni, se ci poniamo ad una sufficiente distanza storica allontanandoci dagli alti e bassi temporanei, non possiamo non notare una linea di progresso costante. E, soprattutto, un abbinamento forte e biunivoco con le evoluzioni tecnologiche intraprese dall'industria automobilistica, di cui la F.1 ha sempre rappresentato l'avanguardia ed il vertice massimo. Qualsiasi salto tecnologico intrapreso dalla F.1 nella sua Storia è sembrato rappresentare, lì per lì, un balzo da gigante. Ed esclusivo. Ma in realtà è sempre rimasto logicamente coerente con i binari del progresso seguiti anche dalle vetture di serie, di cui la F.1 è

## È POSSIBILE EVITARE IL... TRAMONTO!

Una Formula Uno in grado di riscoprire le sue radici sperimentali, creative e esplorative - coniugando talenti a libertà d'espressione -: ecco un buon modo per il Circus di sfuggire al rischio di tramonto ideologico nei confronti di una categoria già "avanti", come potrebbe sembrare ora la Formula E

# ne la F.1

stata parte attiva fondamentale, contribuendo allo sviluppo di componenti innovativi che poi hanno trovato posto in ciò che guidiamo tutti i giorni. Che si tratti di materiali, aerodinamica, motori, sospensioni, freni o trasmissione, le vetture di F.1 hanno aperto la strada a un enorme numero di tecnologie che sono poi diventate di uso comune nei veicoli stradali. Alcune di esse sono finite solo nelle supercar più costose, ma molte altre sono disponibili anche su auto familiari e utilitarie, per esempio su componenti legati alla sicurezza. L'impiego diffuso del carbonio al posto delle leghe metalliche, le sospensioni attive, il controllo della trazione e della frenata, il cambio sequenziale, i freni carbo-ceramici, i serbatoi del carburante a prova di schiacciamento sono solo alcuni degli innumerevoli esempi.

Qualche anno fa la F.1 ha intrapreso la strada innovativa dell'ibrido, anticipando o comunque sposando lo stesso futuro tecnologico delle auto di serie. Una scommessa molto discussa e estremamente costosa che ha tuttavia portato le vetture da competizione a livelli di efficienza energetica impensabili anche solo qualche anno fa. Sempre sul medesimo binario dell'innovazione. Negli Anni Novanta ci volevano 220 litri per coprire la distanza di un Gp. Le F.1 di oggi ne possono consumare un massimo di 140. E vanno ben più forte di allora. Insomma, è un fatto oggettivo che anche questa dell'ibrido è stata un'evoluzione tecnologica coerente con il progresso dell'industria automobilistica. E la F.1 è salita ancora una volta in prima linea a fare da battistrada, in questo percorso verso il futuro.



GETTY IMAGES

Oggi tuttavia lo scenario cambia. E impone ai gestori della F.1 dei ragionamenti profondi e delle scelte strategiche. Diciamo pure anche filosofiche. Scelte che poi hanno come termine importante di confronto gli attori protagonisti di questo spettacolo, ovvero costruttori e teams. E ovviamente il pubblico degli appassionati.

L'industria automobilistica non si è fermata alla tecnologia ibrida. Sta andando oltre, fino all'elettrico puro. Ma una categoria di monoposto totalmente elettriche c'è già ed è la Formula E. Lo spazio al vertice della tecnologia e dell'innovazione, quello storicamente coperto dalla F.1, è dunque per la prima volta già occupato. E per la prima volta nella Storia del Motorsport, la F.1 è di fronte a un bivio. Continuare a spingersi ai limiti della tecnologia andando però a cozzare con la massima espressione dell'elettrico già interpretata da altri attori? Oppure riportarsi su un terreno più tradizionale, quello delle Corse per semplice passione, svincolandosi dal progresso tecnologico e dal futuro?

La prima strada porterebbe ad uno scontro esistenziale e di mercato con la Formula E, ma farebbe rimanere la F.1 coerente al proprio ruolo socio-tecnologico interpretato fin dalla sua nascita. La seconda strada imporrebbe invece di voltare per la prima volta le spalle all'industria automobilistica, dissociandosi in qualche modo dal suo futuro.

Un bivio, dunque, strategico e filosofico insieme. Difficile scegliere dove andare. Anche perché, come sempre accade, qualsiasi decisione impatta sugli aspetti economici e anche di appeal. Il distacco dal progresso tecnologico porterebbe ad una F.1 probabilmente più economica e (forse) meno "elevata" come competenze. Potrebbe probabilmente recuperare gran parte degli appassionati nostalgici delle "Corse di una volta" se si tornasse per esem-

## UN'UTILE RIFLESSIONE SUL FUTURO DELLA F.1

**I Gran Premi di F.1 - sopra, la griglia di partenza a Abu Dhabi -, devono riscoprire un'identità creativa intrinseca da sempre alla categoria, se si vuole sfuggire al rischio di ritrovarsi superati dall'ascesa tecnologica e filofofica della Formula E, nell'altra pagina**

pio ai motori aspirati, puzza di benzina e tanto rumore. E, abbassando il livello di tecnologia e costi, potrebbe teoricamente allargare la platea dei Costruttori interessati a fare parte di quella compagnia, rivitalizzando la griglia e, di conseguenza, restituendo un maggior appeal commerciale al "prodotto F.1".

A meno che il distacco tecnologico che si verrebbe a creare tra le vetture di serie e la F.1 non suggerisca ai Costruttori stessi che è proprio l'estremizzazione del Racing elettrico ad essere prioritario e coerente con le proprie esigenze di marketing e di comunicazione. E non possiamo non tenere in considerazione che Audi, Renault, DS e anche Mercedes hanno scelto proprio quest'ultima direzione... Una scelta nodale tutt'altro che banale che però, se non vogliamo estremizzare, ci suggerisce anche una terza via. Se infatti facciamo mente locale e lasciamo per un attimo da parte il legame biunivoco con le automobili di serie, non possiamo non considerare che il vero DNA della F.1 nel corso degli anni è stato la capacità dei propri tecnici di innovare. Fin dalla sua nascita insomma e con l'evoluzione temporale dei regolamenti tecnici, il DNA della F.1 è sempre stato l'estremizzazione di alcuni temi innovativi, l'ideazione e l'implementazione di concetti e sottogruppi nuovi.

Ripetiamo, compatibilmente con il recinto regolamentare concesso che, va detto, da vent'anni a questa parte è stato via via sempre più ristretto. In nome e per conto di una generica riduzione dei costi fasulla nella pratica. Perché vincolare la geometria ed il frazionamento dei motori, uniformare componenti, eliminare i test, limitare le ore in galleria ecc. non hanno fatto altro che concentrare le risorse ed il denaro speso dai team in altri settori paralleli o più angusti. E, in quanto tali, più bisognosi di



competenze eccellenti, dunque più costose. Sempre in nome di quell'innovazione o estremizzazione dei sottogruppi e dei concetti a cui non si può rinunciare in questo mondo. E quindi? Che fare? E se si scegliesse di liberare l'estro e la creatività dei tecnici nel rispetto del DNA della F.1, senza imporre troppi lacci e laccioli regolamentari, senza imporre volumi di regole che, di fatto, minano alla radice la possibilità di invenzione creando vetture più o meno tutte uguali? A volte ci viene in mente un gioco... se mettessimo in fila tutte le F.1 di oggi senza livree ma grezze, col carbonio a vista, quanti di noi sarebbero in grado di distinguerle?

E se tornassimo al liberismo che c'era fino alla prima metà degli Anni Novanta quando le F.1 erano equipaggiate da 8, 10 o anche 12 cilindri con cilindrata 3500cc e prima coesistevano anche con i motori turbocompressi? Ovvero se si imponesse la cilindrata e poi ogni costruttore si potesse scegliere la tipologia di motore endotermico che più gli è congeniale, magari anche mantenendo costante l'attuale punto di arrivo tecnologico delle motorizzazioni ibride, giusto per non fare un tuffo nel passato difficilmente sposabile con i nostri tempi?

Se poi si imponessero le dimensioni massime delle ali e il posizionamento in vettura, liberando la creatività degli aerodinamici? E mentre ci siamo, se si tornasse a far girare le F.1 anche al di fuori dei weekend (blindati) delle gare per riportare la gente nei circuiti, i tecnici a verificare le proprie evoluzioni ed i giovani piloti ad allenarsi per un loro futuro? In sintesi, se le regole tecniche della F.1 fossero racchiuse in una decina di pagine, lasciando maggiore libertà interpretativa ai tecnici? E poi chi è più bravo a creare e innovare sta davanti.

E attenzione a non farsi ingannare... l'obiezione del maggior costo che ne deriverebbe non regge, come

ampiamente dimostrato da questi ultimi anni di forzate limitazioni. Cerchiamo di essere seri.

In altre parole... se, dopo settant'anni di percorso comune, la F.1 uscisse dai binari del progresso del prodotto di serie, non deraglierebbe. Potrebbe anzi rimanere ben ancorata alle proprie radici di innovazione, al proprio DNA. Rimarrebbe comunque come riferimento lassù nell'Olimpo della Tecnologia, al top nel Motorsport e con travaso tecnico continuo nell'automotive.

Staremo a vedere. La F.1 è ancora il baricentro degli interessi di molti brand e "girano" sicuramente molti più soldi che non nella FE. E anche molto più pubblico, almeno per ora. Gli interessi particolari tuttavia hanno imbalsamato il Circus portandolo in quella gabbia isolata dal resto del mondo che non sembra promettere nulla di buono per la sua sopravvivenza. È un insieme di problematiche tecniche e sportive. Dall'altra parte c'è uno scenario in definizione, molto flessibile e con parecchie aperture al futuro. Non solo tecnologico, ma anche di comunicazione e intrattenimento.

Insomma, ci attendono tempi indubbiamente molto interessanti per l'evoluzione della categoria. La rivoluzione che si prospetta per la F.1 non avrà certamente tempi brevi, anche in conseguenza di accordi e contratti in essere. E poi perché è decisamente complicato decidere qual è la strada migliore da intraprendere, viste le innumerevoli sfaccettature che si aprono.

Peraltro una rivoluzione è assolutamente doverosa. Ed è ben più ampia dei soli aspetti gestionali o economici. Come dicevamo all'inizio, serve una nuova impostazione strategica e al contempo filosofica che guiderà l'espressione operativa di un nuovo percorso dal 2020 in poi. Una nuova "mission". Per emozionarci di nuovo, questo sì, come una volta. ●



# Via le **grid girl** dalla F.1? Dovete solo vergognarvi!

**E**così, a detta di Ross Brawn, estro-flessione pensante di Liberty Media: «Grid girls are under strong review, the use of female promotional models is a "delicate topic"». Il che sottoposto a duplice traduzione, dall'inglese all'italiano e dal politichese al parla come magni, significa: «Stiamo seriamente pensando di togliere le ragazze dagli schieramenti della F.1, perché è una questione delicata: proviamo a rispettare ogni sensibilità».

Parliamoci chiaro, dipende come uno la vede, 'sta cosa. Presa alla superficiale, è una cavolata bella e buona che non sposta niente. Le corse sono un'altra cosa, in fondo. E le grid baby, secondo le nuove, schifatissime e bipartisan sensibilità, sarebbero solo un obsoleto simbolo repellentemente sessista, quindi raus. O chiamiamo pure i grid boys, come già sperimentato, o fuori dalle palle tutti. Così ci mettiamo a posto con la tutela delle categorie deboli protette e col rispetto del politically correct. In fondo il motorsport non è più uno sport per maschioni camionabili arrapati, ma ormai show generalista, delicato e attitudinalmente gradevole e gradito a tutti, donne e zie comprese, quindi aggiorniamoci e de-ormonizziamoci una volta per tutte, neh.

Volete la mia? Chi pensa boiate del genere sta facendo la pipì a diversi ettometri dal vaso. La faccenda è ben diversa. Scava scava, è serissima, importantissima e coinvolge aspetti tra i più importanti e fondanti della F.1 e del motorsport in generale. La presenza delle ragazze in griglia e sui podii non nasce ab origine quale gratificazione pecoreccia per il pubblico bue e porcaccione, come sembrerebbe intendere un malinteso senso dell'estetica neomoralista paracensoria, ma svolge da sempre una funzione ben più profonda, intracutanea e psicanilicamente censita. Vi piaccia o meno, le corse, a due, tre, quattro o a sei ruote, nascono e prosperano per decenni come pulsione al rischio e viaggio verso l'estremo: bacio in bocca con la lingua alla morte, a french kiss to the death.

La conturbante presenza femminile al via, ma molto più spesso sul podio, premiante a fine gara, è in realtà estrinsecazione scenica d'Eros e Thanatos, ovvero rispettivamente la pulsione di vita e la pulsione di morte freudianamente censite. In poche parole, chi rischia la buccia andando all'estremo, esorcizza la trance agonistica avvicinando un aspetto all'altro. Sfiando con le labbra quasi contemporaneamente il muro e la donna, i simboli sublimati della fine e dell'inizio, l'alfa e l'omega della vita. Ricordo una memorabile e stimolante chiacchierata che mi sparai tempo fa col grande Mario Andretti, il quale questo confidava: «Mia moglie fu una grande, perché per i primi anni della mia carriera seppi restare confinata fuori e lontana da me che correvo. Sai, fino al 1971 le donne, perfino consorti e figlie, erano confinate fuori dal paddock, a Indy».

In poche parole, lo spirito paraquacchero e perbenista schifato le teneva altrove. «Cioè - chiosa Mario - la moglie era lontana, però a fine gara potevi beccare un bacio in bocca dalla miss di turno, in Victory Lane». Ecco, vedete? Non c'è contraddizione alcuna, ma logicissima armonia. Perché perfino nel conservatorissimo Midwest di fine Anni '60 le corse rappresentano la sublimazione disciplinata e convenzionata di Thanatos e Eros, laddove non può mancare né l'uno e né l'altro, con tanto d'esorcizzazione finale. Niente a che vedere, quindi, col concetto pecoreccio di pubblico bue: la presenza femminile ammessa storicamente riguarda e interessa soprattutto il pilota e il suo rapporto pulsionale con ciò che sta mettendo in gioco: la pelle. In uno Sport estremo statisticamente praticato al 95% da uomini, le componenti laterali erano e dovrebbero essere Rischio & Donna. Eros & Thanatos. Semplice, no? Normale, direi. Per esempio nelle moto, vedi motomondiale, dove si rischia assai di più, ombrelline e baby da podio son da urlo e tuttora nessuno le tocca, che io sappia. E invece da noi no. Perché nell'automobilismo - e

nella F.1 in particolare -, il concetto stesso di Rischio nei recenti decenni è stato combattuto, sottoposto a una sorta di caccia alle streghe, debellato, sterilizzato e bonificato. Riducendo tendenzialmente il tutto a una sorta di stolido e innocua Ps4 Pro, coi rumori e gli odori. Punto. Quindi, abolito il concetto di pulsione a Thanatos, togliamo pure anche quello di Eros. Logico, no? Altro che estetica elettiva antisessista, qui si sta portando avanti all'ultimo stadio la castrazione filosofica finale, per rendere non solo la F.1 ma l'intero Motorsport un dominio sempre più sterilizzato, sciapo e asettico. Da Sport per uomini o donne vere, a disciplina-compitino per assessuati nerd cronicamente brufolosi, il cui concetto di rischio massimo è quello di subire il sequestro della Play se beccano 4 al compito di matematica. Ma lasciate stare le girl dove sono e vergognatevi, una buona volta. Il paventato scaccione alle ragazze financo procaci è solo l'ultimo passo di un'orrenda normalizzazione filosofica di uno sport, l'automobilismo, che nei recenti decenni viene sempre più pilotato dall'alto per togliere i coglioni a chi guida, nell'auspicio che i soli coglioni in ballo diventino quelli, me compreso, che s'ostinano ancora a seguirlo. ●



COLOMBO

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



**IN EDICOLA CON**

**AUTO  
SPRI  
NT**

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

\*A € 5 più il costo di Autosprint.

# As sulla pelle del Biscione

di Mario Donnini

**Chiamiamola così:** quella volta che Autosprint fece lo sponsor dell'Alfa Romeo in F.1. Correva l'anno 1983 e correva pure la Casa del Biscione, ma per la prima volta a sorpresa sotto la gestione e le insegne della EuroRacing di Gianpaolo Pavanello. Quella nuova collaborazione, che vedeva la piccola squadra italiana già al top nell'Euro F.3, ereditare materiali, sponsor e titolo sportivo della gloriosa Alfa-Alfa, in realtà era stata "tanata" per prima proprio dal nostro settimanale.

A svelare presupposti, gustosi retroscena e succosi sviluppi della faccenda è proprio Gianni Cancellieri, al tempo nostro direttore, in un momento particolarmente vivace per l'automobilismo italiano. Sentiamolo: «Il caso EuroRacing-Alfa Romeo era nato sotto i migliori auspici per Autosprint. Tanto per cominciare, fummo i primi a sapere che l'Alfa avrebbe ceduto la gestione del team di F.1 a Pavanello e questo avvenne grazie al bravo collega Beppe Do-

**NEL 1983 AUTOSPRINT FECE LO SCOOP ANNUNCIANDO LA COLLABORAZIONE F.1 TRA ALFA ROMEO E EURORACING BRUCIANDO PERFINO I DUE SOGGETTI INTERESSATI... EPPURE IL CLIMA RESTÒ SIMPATICO, TANTO CHE IL NOSTRO SETTIMANALE DIVENNE PICCOLO E ORGOGLIOSO SPONSOR DELLA SQUADRA, ALLA MIGLIORE ANNATA NEL CIRCUS**

nazzan, che da buon veneto - corregionale del team di Pavanello stesso - mi passò in esclusiva la notizia, in netto anticipo su tutti».

E quali furono gli sviluppi del colpaccio? «Anzitutto un po' di ansia da parte mia, quando, subito dopo la pubblicazione della notizia, ricevo la telefonata di Ettore Massacesi, il presidente dell'Alfa Romeo. Dentro di me immagino sia arrabbiato per l'anticipazione che ha scavalcato nettamente l'annuncio ufficiale, bruciandolo. E difatti le prime parole del presidentissimo sono: "Complimenti, direttore"... Io credo stia facendo ironia e sia pronto a arrabbiarsi davvero, invece no, è sincero e sta compiendo uno stupendo gesto di galantomismo. In poche parole, sta dicendo bravo a me e al collega che mi ha passato la notizia, riconoscendo molto sportivamente e squisitamente che è tutto vero, quanto pubblicato da Autosprint. Pensate che beau geste...».

In effetti adesso quasi nulla si muove e si scrive senza che i quasi imperforabili bunker mediatici delle Case decidano di rendere pubblica una notizia che loro riguarda. E comunque, da qui a diventare sponsor, ce ne corre, no? «Era una Formula Uno ovviamente di-



**PRESA DIRETTA**

**Voi con noi sull'Alfa F.1**

Siamo — lo sapete — il settimanale da corsa» e, dunque, leggere il nome della nostra testata sulle fiancate di una macchina da corsa (l'Alfa Romeo) e sulle tute di due piloti (Andrea De Cesaris e Mauro Baldi) non deve sorprendere più di tanto. Si tratta di un segno in più della presenza di Autosprint nel mondo dei gran premi, una presenza qualificante e significativa, consentirci di scriverlo, che si concretizzerà a partire dal GP di Germania di domenica prossima. L'iniziativa non si limiterà a questa reciproca promozione della rispettiva immagine, cui sono evidentemente interessati AS nonché il team EuroRacing, che gestisce l'attività dell'Alfa nel mondiale F.1: altre iniziative seguiranno e, alcune, interesseranno direttamente voi, i nostri lettori, come a suo tempo avremo modo di farvi sapere nei minimi dettagli (abbiate un tantino di pazienza, le «sorprese» vanno organizzate...).

Per il momento ci preme precisare che questa operazione si prefigge ben altri scopi che abbiamo detto: l'obiettivo di promuovere l'immagine di un giornale e di una marca automobilistica (l'uno e l'altra, per inciso, «made in Italy») ma senza che ciò determini alcun tipo di influenza nell'auto non meno che nell'altro. In parole semplici: se dovremo criticare le scelte, le prestazioni, i risultati del team EuroRacing-Alfa Romeo, non ci farà sicuramente «selo» il fatto che la nostra testata appaia sulle fiancate delle vetture del quadrifoglio, anzi, riteniamo addirittura impensabile un diverso comportamento da parte nostra. Proprio come sarebbe impensabile che l'EuroRacing chiedesse... la nostra approvazione per le proprie scelte, di qualunque tipo esse possano essere.

Siamo certi che, se non dovessimo attenerci scrupolosamente a questi principi, non mancherebbe di farcelo notare, con giusta severità. Ma confidiamo serenamente di non dover proprio incorrere in questo genere di critiche e vi invitiamo a rallegrarvi per questo traguardo di AS, che, come sempre, è anche un vostro traguardo. Con noi, sulle fiancate dell'Alfa e sulle tute di Andrea e Mauro, ci siete anche un po' tutti voi.

Gianni Cancellieri

**Attualità**  
Il mercato-pil  
Prove F.1 al «...»  
Sei giorni a F1  
La scoperta parisi  
L'Alfa non sarà  
Interviste  
Gianpaolo Pavanello  
Derek Warwick  
Didier Pironi

**Statistiche**  
Le cifre della F.1  
Le corse di r  
GP di Germania

**Novità da noi**  
Jaguar XJR 5 da F1  
Carnal, un turbo da B  
Auto storiche  
Torna la Coppa delle Do  
Rally Alfa Romeo

**Supertest**  
Ferrari 308 GTS turbo-K  
Compiatori a metà  
Il blocco della «Produzione»  
Troleo Cadetti  
MG Metro Challenge  
Troleo Avon

**Modellismo**  
Lancia Rally per tutti i g  
La Bugatti 35 in 208 pez  
L'industria dell'aut  
Addio vecchio bollo  
Lancia Delta HF  
Audi 200 turbo  
Innocenti 3-Pavesi  
Fiat «Personal One»-Giugiero  
Dal mondo dei rally  
A Balas l'Audi si gioca tutto  
Tabaton prova l'Osella F.1

**Anche noi (con l'Alfa) in formula 1!**



versa da questa e tante cose erano possibili, con una distanza tra squadre e organi d'informazione meno marcata che ora, in ogni caso in un clima di collaborazione. Fatto sta che i rapporti tra Autosprint e l'EuroRacing divennero sempre più simpatici, se è vero che grazie al nostro inviato, il compianto Giancarlo Cevenini, partì l'idea, subito messa in pratica, di apporre nostri adesivi sulle monoposto di Pavanello, portate in gara in quella stagione dai piloti italiani Andrea De Cesaris e Mauro Baldi».

Che tipo di accordo era? «Un qualcosa di estremamente semplice e gioiosamente casareccio, cioè gratis, nato alla "dai, facciamolo", mandando adesivi al team che li mise in macchina, senza nulla pretendere. In fondo, era una specie di sponsorizzazione tecnica. Il giornale garantiva alle vetture una visibilità che si era impegnato a dare, conferendo al team un filo di simpatia, mentre noi di Autosprint eravamo tutti contenti di stare in F.1, anche sulla carrozzeria di monoposto che portavano in gara uno tra i marchi più antichi e prestigiosi».

#### I retroscena di Beppe Donazzan

Quanto ai dettagli della faccenda, quasi trentacinque anni dopo è giusto ridare onore al merito per il colpaccio mediatico al collega Beppe Donazzan, che può aggiungere rivelazioni molto interessanti: «Il direttore Cancellieri magari ancora pensa che io l'abbia saputa da Pavanello, la storia dell'Alfa EuroRacing, in effetti sarebbe logico e plausibile, ma mica è così. In realtà ora posso svelare che a dirme lo fu direttamente un progettista dell'Alfa di allora. La cosa, quindi, veniva da fonte diretta e sicura al cento per cento - svela Beppe -. Pavanello non solo non m'aveva detto nulla, ma quando vide la notizia sul giornale s'incalzò come una bestia. Comunque erano anni in cui i colpacci mediatici a volte si facevano, altre no. Per esempio a metà 1981 a Montecarlo seppi prima di tutti che la Ferrari aveva ingaggiato in gran segreto Harvey Postlethwaite e lo

dissi a Cancellieri, il quale correttamente fece verifiche direttamente con Enzo Ferrari. Il Drake furibondo smentì tutto privatamente al grido di "Ma vi sembra mai possibile che io, italiano, mi metta nelle mani di un inglese?! Mai! Mai!! Mai!!!". La sera stessa, in anticipo di poche ore sull'uscita di Autosprint, la Casa di Maranello diramò il comunicato con cui ufficializzava l'ingaggio del valente tecnico britannico. Ecco, tutto questo per dire che non era sempre facile muoversi in quell'ambiente, anche se era più disteso allora di oggi... Comunque con la Ferrari non mi andò bene, ma con l'Alfa Romeo feci centro sulla notizia, anche se, come ha raccontato giustamente Gianni, la sponsorizzazione di Autosprint non nacque tramite me» - conclude Beppe Donazzan.

#### Una gloriosa avventura

E tanto per stare alle cifre, Autosprint in veste di piccolo sponsor portò fortuna all'Alfa Romeo in versione EuroRacing, con la Marlboro ancora come principale finanziatore. In effetti grazie a Andrea De Cesaris arrivarono due secondi posti nel Gp di Germania e nella gara finale, in Sudafrica, a suggellare i migliori risultati della Casa del Biscione dal suo ritorno in F.1, con un bel sesto posto nel mondiale Costruttori, malgrado un'annata costellata da rilevanti problemi di affidabilità, che spesso vanificarono l'ottimo potenziale sul piano delle performance. ●



È IN EDICOLA  
DAL 2  
**GENNAIO**  
UN  
AUTOSPRINT  
COLLECTION  
**IMPERDIBILE**

#### AS COINVOLTO IN PRIMA LINEA!

Aria interna di factory F.1  
anche per As, nel 1983,  
da piccolo sponsor  
dell'Alfa-EuroRacing.  
Nell'altra pagina, la cover  
che annuncia l'iniziativa

# Leclerc nel nome di Bianchi

SETTE ANNI DI DIFFERENZA, STIMA RECIPROCA E DESTINI COSÌ DIVERSI. JULES AIUTÒ CHARLES E ORA IL MONEGASCO IN F.1 ALLA SAUBER PUÒ ONORARNE LA MEMORIA, ALLA GRANDE

di Massimo Costa

**I**l suo padrino è stato Jules Bianchi. Le stesse piste di kart, le case a pochi chilometri di distanza: il compianto pilota francese nativo di Nizza, Charles Leclerc con casa nel Principato di Monaco. Sette anni di differenza, quando si è giovanissimi, non portano a una amicizia, troppe le primavere a separarli, ma costruiscono l'affetto che si può avere per un fratello maggiore o minore. Jules aveva preso Charles sotto la sua ala protettrice fin dai primi passi nel karting. Quando è arrivato il momento giusto, Bianchi ha consigliato caldamente Nicolas Todt, suo manager, a puntare sul piccolo Leclerc. E così è stato. Quando Charles nel 2014 ha debuttato in formula, nella Renault ALPS, Bianchi stava per iniziare la sua seconda stagione in F.1 con la Manor. Drammaticamente l'ultima.

Il giorno in cui Jules ha avuto l'incidente di Suzuka, il 6 ottobre 2014, Leclerc era a Jerez per l'ultimo appuntamento della Renault ALPS che lo aveva laureato vice campione alle spalle di Nyck De Vries al termine di una stagione strepitosa per essere un rookie. Da quel momento, Leclerc ha sempre avuto il cuore in tumulto, un peso spesso insopportabile che con grande forza è sempre riuscito a gestire. Un peso divenuto fardello quando Bianchi, in seguito a complicazioni sempre più gravi, ci ha definitivamente lasciato il 17 luglio del 2015, cinque giorni dopo l'impegno di Leclerc nel FIA F.3 a Zandvoort, non a caso uno dei suoi peggiori weekend nella serie. Da quella triste giornata, il monegasco ha sempre corso pensando a Jules: «È stato come il mio padrino, mi ha insegnato tutto».

Ma il destino radioso di Leclerc si è fatto nuovamente cupo dopo neanche due stagioni, quando il 20 giugno 2017 suo padre a soli 54 anni è prematuramente scomparso. Un'altra durissima mazzata al suo cuore. Chissà cosa può passare nella mente di un ragazzo classe 1997 che in appena tre anni ha visto volare via i suoi due più importanti punti di riferimento. Eppure, Leclerc è riuscito parallelamente a costruire una carriera incredibile, vincente, traendo ancora maggiore forza da questi eventi terribili, luttuosi.

## Leclerc ogni stagione una sfida nuova

La peculiarità di Charles è che ogni anno ha affrontato una categoria diversa. Sempre un passo in avanti. Sempre con ottimi risultati e soltanto un paio di volte non ha centrato l'obiettivo di conqui-



## UNA BELLA AMICIZIA E TANTA EMPATIA

Sopra, da sinistra, Bianchi accanto a un giovanissimo Leclerc a bordo di un kart: tra i due c'era un rapporto profondo e moltissima stima reciproca, con Jules già maturo con i sette anni d'età in più

stare il campionato da rookie, ma ci è andato comunque vicino. Un predestinato? Non c'è ombra di dubbio sul fatto che la risposta sia positiva. Vice campione della F.Renault ALPS nel 2014, quando ha debuttato nel mondo delle monoposto arrivando dal karting. Quarto nel FIA F.3 2015, campione della GP3 nel 2016, campione della Formula 2 questa stagione con una marcia trionfale. Pilota Sauber nel Mondiale F.1 2018.

Una carriera perfetta, un gradino dopo l'altro, come va fatto per formare nel migliore dei modi un pilota. Tutto questo è stato reso possibile grazie al supporto fondamentale del management di Todt junior. Leclerc, nonostante sia cittadino del Principato di Monaco, non appartiene a una famiglia facoltosa come si potrebbe pensare, ma normale. Una famiglia che non avrebbe mai potuto finanziare la carriera del figlio nella scalata verso la F.1. Todt gli ha



trovato gli sponsor necessari per farlo correre prima con Fortec, poi con Van Amersfoort e con la sua ART, infine con la Prema. Leclerc grazie al suo modo gentile di porsi, di non tirarsi mai indietro per un autografo o a una domanda dei giornalisti, si è fatto ben volere da tutti. E ora che è a tutti gli effetti un pilota di F.1, non riesce a non essere diverso da se stesso e a ricordare i suoi cari scomparsi: «*La Sauber doveva essere il team di Jules. Sono sicuro che lui e mio padre si saranno trovati e saranno felicissimi di vedere dove sono ora*».

#### **Salto di qualità fondamentale passando alla Fda**

Un altro passo fondamentale nella sua carriera è stato l'ingresso nel Ferrari Driver Academy avvenuto dopo la stagione nel FIA F.3. Leclerc dal 2015 è entrato a far parte della famiglia di Maranello e in breve ha sbaragliato il campo. Dispiace dirlo,

**LA SAUBER DOVEVA  
ESSERE IL TEAM  
DI JULES. LUI E MIO  
PADRE SARANNO  
FELICI DI VEDERE  
DOVE SONO ORA**

**CHARLES LECLERC**

”

ma Charles ha travolto Raffaele Marciello, Antonio Fuoco e Antonio Giovinazzi. Quando arriva lui, fa tabula rasa. Rapidamente ha avuto la possibilità di provare per Ferrari, Sauber, Haas e con le spalle ben coperte da Todt, Leclerc ha superato in casa Ferrari quello che appariva l'ostacolo più grande per il sedile ufficiale nel team svizzero, Giovinazzi. Giunto nel Mondiale F.1, Leclerc sarà costretto a mettere da parte l'abitudine di essere subito protagonista assoluto nelle serie che affronta per la prima volta. Con la Sauber non si potrà fare più di tanto, anche se si ritiene che il prossimo anno il team svizzero possa compiere un bel salto di qualità con i motori Ferrari dell'anno in corso e con la sponsorizzazione Alfa Romeo. Sarà un anno di apprendistato importante e chissà che non sia lui nel 2019 a prendersi il sedile della Ferrari che verrà lasciata libera (forse) da Kimi Raikkonen. ●

# Giudizi assai sommari

**BASTA NIENTE E SEI FUORI! LA F1 FA DISCUTERE, PER CASI TIPO QUELLI DI GIOVINAZZI, WEHRLEIN, KVIAT, PALMER E NON SOLO LORO. È GIUSTO?**

di **Massimo Costa**

**C**ominciano col kart a 7-8 anni, alcuni anche prima. Migliaia di chilometri affrontati sulle piste di tutta Europa, viaggi infiniti, tante spese. Poi, il salto nelle formule. E si ricomincia da zero. Si lotta con gli avversari e con il budget. Tutto questo con un unico obiettivo davanti agli occhi, che mai si è spostato da quando per la prima volta si è avuta la fortuna di salire su un kart: raggiungere la F1. Sono tantissimi i sacrifici, le delusioni, le gioie, che i piloti affrontano per cercare di far parte del Circus, un ambiente che si è fatto sempre più complicato per i costi nettamente superiori rispetto a una ventina di anni fa (tutti pagano o hanno chi paga per loro), per i pochi sedili disponibili, appena venti contro i trenta e oltre degli Anni Ottanta-Novanta. Una lotta continua, insomma, che non finisce mai. Perché i pochi che alla fine riescono a farcela, a entrare a far parte della F1, non hanno certo garantito il posto. Basta un nulla per ritrovarsi fuori per sempre: un paio di gare sbagliate, un rapporto difficile con la squadra, qualche incidente di troppo.

Nella F1 di oggi si viene immediatamente catalogati anche per quello che magari non si è, e dopo è difficile, difficilissimo, far cambiare idea al paddock. Se a gente come Nigel Mansell, Alain Prost, Ayrton Senna e tanti altri campioni di un recente passato, era consentito commettere errori, col tempo ha trovato spazio la tendenza a giudicare un pilota in base a uno-due Gran Premi e non su una o due stagioni. Niente di più sbagliato. Basti pensare a quel che ha dovuto subire **Antonio Giovinazzi** per i due crash di Shanghai. Di colpo, il bravissimo ragazzo pugliese è stato dipinto come un pilota che distrugge le macchine, senza se e senza ma, evitando di verificare che praticamente mai nella sua carriera aveva vissuto un weekend così negativo. Troppa fretta, insomma, troppi giudici, troppi critici. Per la stagione 2018 c'è ancora un sedile libero, quella della seconda Williams, ma difficilmente sarà per **Pascal Wehrlein**. Il tedesco è passato dall'idea di poter rimpiazzare Nico Rosberg sulla Mercedes 2017 a ritrovarsi appiedato per il prossimo anno. Uno di quei passaggi che emotivamente possono distruggere un pilota. Wehrlein è stato definito dal suo compagno in Sauber uno dei migliori piloti con i quali si è dovuto confrontare nel corso della sua carriera. Ha vinto il campionato Dtm 2015, non ha sfigurato con la Manor 2016, ha portato alla Sauber gli unici punti del 2017, ma è destinato a

tornare nel Dtm o a spostarsi in Giappone per correre nella Super Formula. Una vera ingiustizia, una delle tante che la F1 ci regala. Toto Wolff crede in Wehrlein, ma con Esteban Ocon (altro protetto dal team principal austriaco) che viaggia come un missile sarà difficile per il 23enne tedesco trovare nuovamente spazio in F1. Di certo con Manor e una Sauber spinta dal motore Ferrari 2016 non poteva fare molto per mettersi in mostra. Il treno giusto lo ha perso un anno fa quando la Force India ha preferito Ocon e non lui, si dice per motivi caratteriali. Un altro pilota che non rivedremo in F1 nel 2018 è **Jolyon Palmer**. A differenza di Wehrlein, il 26enne inglese figlio d'arte non è mai stato accompagnato dall'aurea del fenomeno. Ha vinto la Gp2 al quarto anno, grazie al manager-padre Jonathan ex pilota F1 ha trovato gli appoggi per un ruolo di tester alla Lotus nel 2015, ha debuttato con la disastrosa Renault nel 2016, gli è stata concessa fiducia per la scorsa stagione, sbagliando.

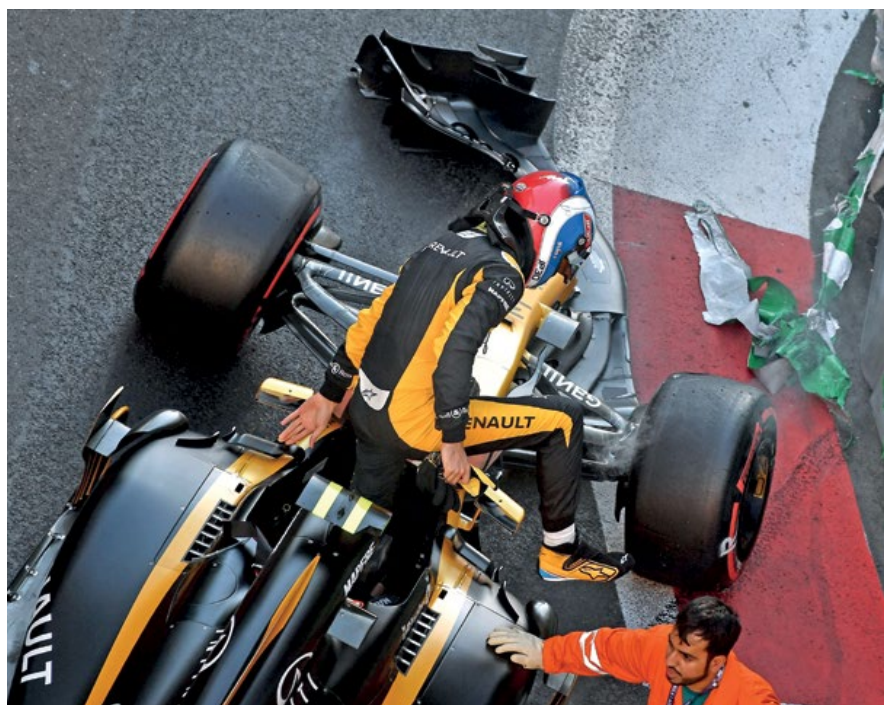
Palmer ha per lo più deluso, costantemente più lento del compagno Nico Hulkenberg, ma a Singapore ha colto un insperato sesto posto, la sua prima e



fotografie GETTY IMAGES

**AL PRIMO ERRORE  
SI RISCHIA GROSSO**

Sopra, Giovinazzi a muro con la Sauber, sotto e, a destra, Palmer "tagliato" dalla Renault. Nell'altra pagina, in basso un altro nobile escluso: Wehrlein, e Kvyat, "scartato" dalla dirigenza Red Bull e infine escluso dalla Toro Rosso





unica volta a punti. È stato tagliato a campionato in corso a favore di Carlos Sainz ed ora per lui sarà molto complicato tornare in F.1. **Daniil Kvyat** è il terzo uomo che rischia di non salire più su una monoposto di F.1. La sua ultima occasione è rappresentata dalla Williams dove è in lizza con Robert Kubica e Sergey Sirotkin. Il russo, cresciuto come pilota Junior Red Bull, era adorato da Helmut Marko che non ha esitato a proiettarlo in F.1 con la Toro Rosso nel 2014 al posto di Antonio Felix Da Costa, il primo candidato. Kvyat nel 2015 ha poi sostituito Sebastian Vettel alla Red Bull, sedile che doveva andare a Jean-Eric Vergne, e lui ha ripagato la fiducia di Marko finendo il campionato davanti a Daniel Ricciardo, con tre punti in più. Ma nel 2016, nelle prime gare, ha faticato più del previsto e Marko, senza pietà, lo ha retrocesso in Toro Rosso per far posto in Red Bull a Max Verstappen. Da quel mo-



mento, Kvyat non si è più ripreso e inevitabile è arrivato il taglio definitivo da Milton Keynes. Wehrlein, Palmer, Kvyat: sentiremo più parlare di loro? Qualcuno ricorda forse chi sono stati i piloti non riconfermati alla fine del 2016? Ve lo diciamo noi: Esteban Gutierrez, Rio Haryanto, Felipe Nasr.

Il messicano ha disputato qualche gara di Indycar e Formula E, l'indonesiano è praticamente sparito, il brasiliano ha fatto sporadiche apparizioni nella Imsa e quest'anno correrà nella Stock Car nazionale. E i "rifiutati" del 2015? Pastor Maldonado non ha più gareggiato, Roberto Merhi e Will Stevens corrono in Endurance e lo spagnolo si è visto anche in F.2. Chi ha saputo ricrearsi una carriera è stato Alexander Rossi che, dopo l'esperienza con la Manor in F.1, è diventato un protagonista vero della Indycar vincendo anche la 500 Miglia di Indianapolis 2016. ●





# Lambo polvere di stelle

OGNI FINE ANNO IN TRATTORIA A MODENA SUD SI RIUNISCONO LE EX MAESTRANZE DI LAMBORGHINI ENGINEERING. STAVOLTA AL CENTRO DELLA RIEVOCAZIONE È STATA LA SFORTUNATA MA INTENSA AVVENTURA DELL'ULTIMA MONOPOSTO F.1 CONCEPITA DA FORGHIERI. CON TANTE STUZZICANTI RIVELAZIONI

di **Mario Donnini**



DI RECENTE GLI UOMINI CHE FURONO PARTE INTEGRANTE DELL'AVVENTURA LAMBORGHINI ENGINEERING SI SONO RITROVATI PER UN NOSTALGICO PRANZO DI FINE ANNO, CON L'INGEGNERE MAURO FORGHIERI IN TESTA. È STATA L'OCCASIONE PER RICORDARE LA SFORTUNATA MA INTENSA VICENDA AGONISTICA DELLA LAMBO 291, LA F.1 CHE CORSE NEL 1991 NEI GP, PORTANDO IL MARCHIO DEL TORO NEL CIRCUS



LE INTUZIONI  
ALLA BASE DEL  
PROGETTO NON SI  
CONCRETIZZARONO.  
MA IL POTENZIALE  
C'ERA, ECCOME.

MAURO FORGHIERI

”

# 291

**D**i solito queste son pagine di nostalgia dinamica, che cerca, fruga, scova e fa risorgere campioni, uomini d'ingegno, corse e i di loro sogni sfreccianti.

In genere funziona, anche se è rarissimo accada il contrario. Cioè presenziare a una reunion, una rimpatriata a sé stante, fatta da gente che comunque si sarebbe incontrata e avrebbe rimpianto i bei tempi andati, indipendentemente da Cuore da Corsa. Gente in ogni caso lietissima di finirci, nelle pagine del Cuore, qui e ora, per condividere con voi appassionati il fascino di ciò che è stato, unito al dolce rimpianto di ciò che avrebbe potuto essere e non fu. Stiamo parlando di Lamborghini Engineering coniugata e declinata in modulazione Lambo 291, ossia l'ultima monoposto completamente concepita dall'ingegnere Mauro Forghieri e l'unica ascrivibile alla Casa di Sant'Agata Bolognese, seppur fatta

**ERIC VAN DE POELE  
SFIORO IL COLPACCIO**

Sopra, van de Poele su Lambo mentre passa in una sezione d'asfalto cosparsa da filler. Il belga sfiorò il risultato clamoroso a Imola, nel Gp di San Marino 1991, quando finì la benzina mentre era in top five.

A sinistra, il V12 Lamborghini provato da Senna per la McLaren a fine 1993, ora esposto alla Trattoria La Busa, sede della reunion

correre nel 1991 a nome altrui e in circostanze particolari che non ne favorirono l'affermazione. Generando comunque curiosità, interesse e qualche picco promettente anche per quanto riguarda le prestazioni. Poi purtroppo non suffragate dall'auspicata crescita, sino a un finale di stagione mai così malinconico e disagiato, che ne sancì l'addio, il patatrac economico della squadra indipendente che la gestiva e la dismissione definitiva.

Ma andiamo con ordine. L'anno 2017 volge al termine e ci ritroviamo alla trattoria La Busa, all'uscita autostradale di Modena Sud, di proprietà di Luciano Guerri, già addetto come membro d'equipe alla progettazione del motore Lamborghini F.1. Un uomo talmente coinvolto che ora, nel locale da lui gestito in quest'altra stagione della sua vita, tiene in bella mostra un esemplare smobilitato del V12 che a fine 1993 venne pure saggiato e lodato da Ayrton Senna, su un telaio McLaren opportunamente adattato.

**La storia raccontata da Forghieri**

Al ristorante Mauro Forghieri è tra i primi a arrivare, scortato dal tecnico Franco Antoniazzi, che con lui ha condiviso, oltre agli anni in Lamborghini, l'esperienza all'Oral. 



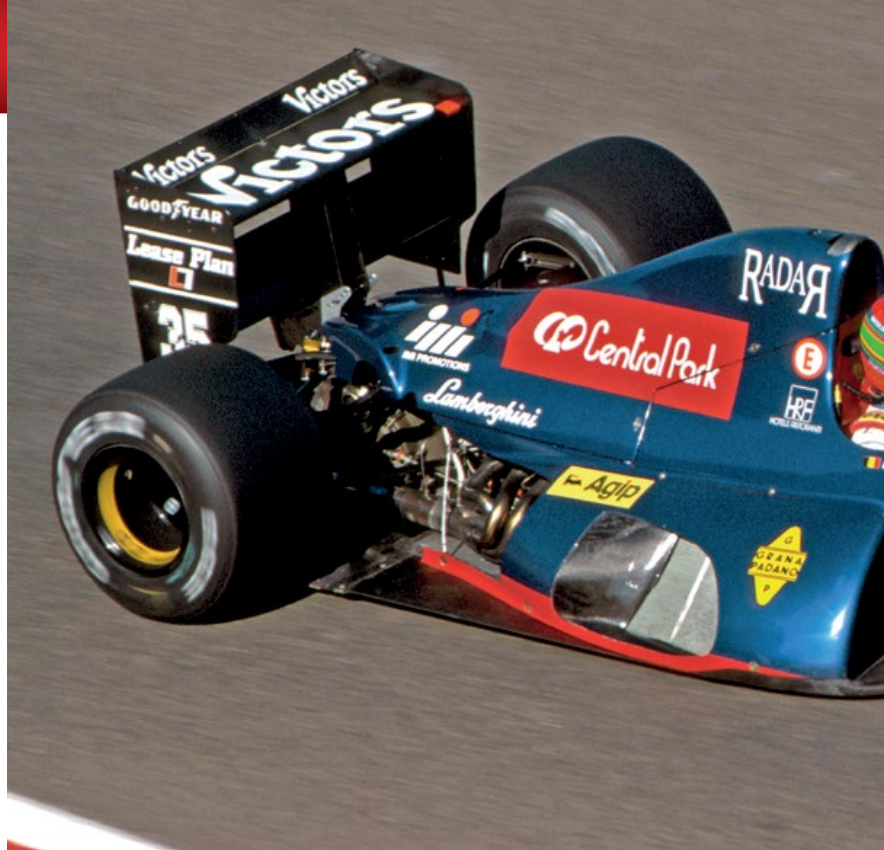
Forghieri racconta in modo fluente e naturale come nasce l'idea Lambo: «L'anima della macchina esisteva già da tempo ed era il motore LE3512 V12 che in gara aveva debuttato nel 1989 dapprima sulla Larrousse. Noi di Lamborghini Engineering avevamo una struttura molto valida e capace anche di provvedere alla realizzazione di una monoposto completa, così si ottenne l'autorizzazione per realizzare una monoposto che potesse costituire non solo un esercizio di stile per noi, ma anche un'occasione per fare avanguardia, riportando in auge l'idea dei radiatori a scorrimento. La verità è che la teoria fu senz'altro più affascinante della pratica, perché poi i fornitori, per realizzare l'impianto di raffreddamento secondo i dettami richiesti, ci chiesero una cifra astronomica. E così fummo costretti a ripiegare su più miti consigli, cioè su radiatori convenzionali, di fatto snaturando l'intuizione base. C'erano inoltre problemi di trasferimento di carico tra anteriore e posteriore, a limitare il potenziale, che comunque non era mica male».

Che la Lambo 291 di base fosse più che onesta, lo conferma arriva direttamente anche dal primo tester incaricato, Mauro Baldi: «Potei saggiare per una sgrossatura la 291 prima di chiunque altro, girando per due giorni a Imola, peraltro senza incontrare mezzo problema. Secondo me era materiale con un potenziale tale da meritare ben altro destino rispetto a quello che poi incontrò».

#### Una partenza strana e a singhiozzo

A fare da Virgilio in questo viaggio esclusivo, iniziatico e a ritroso nei meandri segreti e fascinosamente purgatoriali dell'esperienza Lambo F.1 è Marco Giachi, toscano, ingegnere, classe 1959, che al tempo era l'aerodinamico della fantomatica 291: «Con Larrousse la Lamborghini Engineering aveva trovato un bell'ambiente per iniziare la sua storia in F.1 e da lì venne naturale, forti del 3° posto di Suzuki nel Gp del Giappone 1990, di tentare il salto di qualità con una monoposto tutta nostra, da far gestire a altri».

In particolare, il braccio engineering del Toro si appoggia come interfaccia agonistico alla neonata GLAS, che sta per Gonzalez Luna Associates, fondata dall'uomo di affari messicano Fernando Gonzalez Luna. Costui assicura di partire in chiave 1991 con un budget iniziale di 20 milioni di dollari, giusto per dare la prima spinta propulsiva al progetto globale. Il gruppo messicano fa sì capo alla famiglia Luna, ben vicina al locale presidente in carica, e comprende anche nella cordata il pilota di F.3000 Giovanni Aloï, neo-gloria nazionale figlio di Fauro, rappresentante per il Messico della Nuovo Pignone e con interessi nel campo petrolifero. Vi è poi una joint-venture universitaria, rappresentata da un certo non meglio identificato Celorio. In poche parole, i messicani partono con un entusiasmo incredibile e in men che non si dica saldano tutti i conti con la Lamborghini Engineering fornitrice del progetto, dell'assistenza tecnica e responsabile dei test di sviluppo. Quindi la 291 s'avvia alla grande, con una serie di prove che vedono alternarsi in macchina oltre a Baldi per lo shakedown, il belga van de Poele e gli italiani Larini e Apicella.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**MARCO GIACHI**  
**AERODINAMICO LAMBO**  
Lambo boys di ieri: sopra, da sinistra, Marco Giachi, aerodinamico, Luciano Guerri, motorista, e Marco Gestri, responsabile elettronica e cablaggi. Sotto, Larini in azione



#### I messicani si fanno di nebbia

Senonché nel dicembre 1990, dopo una prova a Misano e il crash test passato con la Fia, il colpo di scena: in pratica i messicani spariscono. Come e perché? Non è un mistero. Le elezioni presidenziali locali prendono una piega inattesa e Gonzalez Luna perde potere, appoggi influenti e garanzie. La GLAS in poche ore è liquefatta, le prospettive si azzerano e la Lambo 291 diventa improvvisamen-





te un'anima persa. Addirittura il pilota messicano Giovanni Aloi non riuscirà mai a percorrerci un metro e la leggenda narra che sia tornato a casa sua deluso tanto da iniziare, da lì a poi, la carriera di torero.

«Una cosa è certa - puntualizza Forghieri, razionale e pratico -: con noi i messicani si rivelarono corretti, perché sino a che furono coinvolti - cioè sino a fine 1990 - pagarono il loro impegno fino all'ultimo

**UNA PROMESSA  
NON CONCRETIZZATA**  
Van de Poele, sopra,  
nell'abitacolo e, in alto,  
in azione. Al centro il  
progettista e responsabile  
tecnico Mauro Forghieri  
a tavola, vicino a Franco  
Antoniazzi



**LA GRANDE  
OCCASIONE  
LA LAMBO LA EBBE  
A IMOLA '91. DA LÌ  
IN POI FU L'INIZIO  
DELLA FINE**

**MARCO GIACHI**



dollaro. Quindi su di loro non ho nulla da eccepire». Per capire quanto si sia rivelato improvviso lo stop con la GLAS, l'ingegnere Marco Giachi racconta un aneddoto non da poco: «Avevamo in programma un test aerodinamico a Parigi, nella galleria del vento di Max Sardou, ma la notte prima della mia partenza mi chiamò Mirella, la responsabile del personale di Lamborghini Engineering, per dirmi che era tutto annullato e che il lunedì non avrei dovuto prendere l'aereo per la Francia, ma recarmi come sempre a lavoro in azienda». Clamoroso. Aggiunge Forghieri: «Addirittura quando capimmo che con i messicani era finita, finimmo per richiamare indietro il camion con la 291 che andava a provare, credo a Magny-Cours. Fu un fulmine a ciel sereno e la svolta per il nostro progetto, col senno di poi non positiva, perché fummo costretti a agire in emergenza, cercando alternative».

### Arriva Patrucco col Modena Team

In poche parole, se si vuole far correre la 291 e non farla finire in una stanzetta museale a Sant'Agata Bolognese, bisogna fare qualcosa in fretta. Con pochi giorni di tempo per improvvisare un team di F.1, cioè il braccio agonistico per far resuscitare l'economicamente e logisticamente comatosa monoposto, bisogna far uscire un sorprendente coniglio dal magico cilindro.

E con i buoni uffici di Forghieri e le sue amicizie nel mondo delle corse storiche, qualcosa esce fuori. Entra cioè precipitosamente in scena l'imprenditore italiano Carlo Patrucco, al tempo Vice Presidente di Confindustria, che in quattro e quattr'otto dà vita al Modena Team, prendendo varie maestranze provenienti dalla Scuderia Italia e l'ingegner Mario Tollentino, ex Alfa Romeo e Euroracing.

### Sveliamo le strutture

Attenzione, al tempo Lamborghini è sotto il controllo di Chrysler, imperante Lee Iacocca. In poche parole, un coinvolgimento in F.1 di una monoposto Lambo ben gestita non dispiace agli americani, a patto che le cose siano fatte bene.

E in effetti il progetto vale. Resta da verificare il potenziale del braccio agonistico messo in piedi in fretta e furia, ma la buona volontà pare esserci da ambo le parti. Il Modena Team nasce non a caso e si situa proprio nella città emiliana, in via delle Nazioni, accanto alla Lamborghini Engineering, dove c'è la sala prova e la sede, con un solo reticolato a separare le due entità.

E per capire nel dettaglio come funziona il tutto, bisogna mettere gli occhi sugli organigrammi del tempo. La monoposto e il suo motore V12 sono produzione di Lamborghini Engineering, con al sommo - a parte il manager Daniele Audetto -, in veste di direttore tecnico l'ingegnere Mauro Forghieri, che ha sotto di sé alla progettazione il tecnico Luciano Guerri - futuro proprietario della trattoria sede della reunion - Andrea Bolletta ai calcoli, Gabriele Martini in sperimentazione e sala prove, quindi Franco Antoniazzi al montaggio, produzione e gestione in pista, più Marco Gestri all'elettronica.

Lambo invece è una struttura parallela e cliente, quindi diversa, che vede Forghieri al vertice quale



coordinatore di Bolletta, il quale gestisce sotto di sé Guerri, responsabile del motore, Giachi, addetto all'aerodinamica, e lo stesso Bolletta - originariamente controllore di se stesso - addetto alla tecnica del veicolo.

È da questo complesso gioco di scatole cinesi, con la gestione finale del Modena Team, che nasce l'avventura della Lambo 291 nel mondiale di F.1.

E, a titolo di curiosità, va ricordato che Bolletta e Guerri erano stati portati da Forghieri, che li aveva presi con sé dalla Ferrari.

**La tagliola delle prequalifiche**

Occhio, perché la Lambo del Team Modena nel 1991 debutta nel mondiale in un momento in cui è in vigore il terrificante regime delle prequalifiche. In poche parole, otto concorrenti di team non blasonati devono giocarsi quattro posti d'accesso alle qualifiche vere e proprie, in una breve sessione showdown del venerdì mattina. E, purtroppo per la Lambo, tra le rivali ci sono due Dallara Bmw e due Jordan: gente forte, rispettivamente con Pirro, Lehto, Gachot e De Cesaris. L'aerodinamico Giachi ricorda e narra il debutto della Lambo, che a Phoenix si rivela più che ottimo: «*C'erano dei particolari ancora da rifinire. Per esempio van de Poele, altissimo, col casco se ne stava fuori dal roll-bar ma non c'era mica tempo per fare la modifica e il belga fu subito eliminato. Però Larini in prequalifica fece faville, passò il turno e a restar fuori incredibilmente fu De Cesaris. Quindi in qualifica Nicola fu 17esimo su trenta in pista e in gara giunse stupefacente settimo. Per certi versi fu un grandissimo inizio*». Continua il tema l'ingegner Bolletta: «*E va tenuto conto del fatto che la 291 non aveva il muso alto, secondo la moda imperante inaugurata dalla Tyrrell di Migeot: in poche parole, non c'era stato il tempo e da lì in poi non ci sarebbero stati i fondi, per aggiornarla e questo fu il vero problema del progetto. Finanziamenti sufficienti solo per partire, zero sviluppo, nessuna crescita, potenzialità buone e possibilità reali nulle*».

**Il giallo di Imola 1991**

La storia della Lambo 291 ha un punto di svolta che nessuno dimenticherà: il Gp di San Marino a Imola. Terza gara del mondiale 1991, dopo Phoenix e Interlagos. In Brasile entrambe le Lambo sono fuori gioco, ma a Imola accade l'inatteso. Larini manca la prequalifica, mentre van de Poele la centra. A ricordare quel momento descrivendolo dal di dentro è l'ingegner Giachi: «*La squadra denunciava le prime crepe e spaccature. Da una parte c'era chi stava con Larini, dall'altra chi era con van de Poele. Come due entità in una, con il Modena Team che era scontento di Lamborghini Engineering e la Lamborghini Engineering che non era contenta del Modena Team. L'atmosfera era pesante e a renderla esplosiva contribuì il passaggio alle qualifiche di van de Poele che lasciò senza parole l'entourage di Larini, eliminato, che pure non aveva colpa ma restò molto amareggiato*».

E questo è niente, visto che nel finale della gara si verifica il più grande giallo nella storia della Lambo 291. Perché mentre van de Poele è comodamen-

**IL TELAIO LAMBO 291 NON FU SVILUPPATO E I GUAI DI RAFFREDDAMENTO MAI RISOLTI**

**ANDREA BOLLETTA**



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



**AI BOX C'ERA PURE CARLUCCIO FACETTI**

Sopra, Facetti, pure lui uomo Lambo e, a destra, Luciano Guerri, già tecnico e titolare della trattoria La Busa, qui vicino, più a destra, all'ingegnere Andrea Bolletta

te in zona punti, praticamente e clamorosamente quinto, quando a una curva dalla fine è fermo alla Variante Bassa, col motore muto perché senza benzina. Quei due punti o magari uno a passo d'uomo, fate voi, avrebbero cambiato la vita a macchina, squadra, pilota e Lambo, invece nada. Una delusione atroce, terribile e terminale, dalla quale nessuno dei coinvolti si riprenderà mai più. Per chiarire il giallo, l'inspiegabile ritiro senza ben-



zina in una gara a basso consumo perché partita con la pioggia, la parola al grande Carluccio Facetti. Sentiamolo: «Ero in Lamborghini Engineering chiamato da Audetto come responsabile del montaggio motori, poi passai al Modena Team, ma sempre con la fiducia di Forghieri. Non sono uscito contento, da quella storia. La squadra non ha mantenuto le direttive dell'inizio e le cose non sono andate per niente bene, fino al finale non proprio bello.

#### LARINI IMPEGNATO MA NON FELICE...

Sopra e in alto, Nicola Larini, che con la Lambo ottenne un gran bel 7° posto al debutto a Phoenix 1991, ma che poi restò deluso dalla mancata crescita del progetto...

Quanto a quello che lei chiama il giallo di Imola, ho una mia idea molto precisa e francamente non vedo nessun giallo. Molto semplicemente, l'addetto al rifornimento non ha fatto il pieno come doveva e van de Poele non è andato a prendersi la gloria che si meritava. Il clima non era facile e là, dentro al Modena Team, avevo a che fare con un po' di gente che non sapeva molto di corse. Facile, no?».

#### Un declino immediato e senza appello

Il dramma di Imola lascia l'ambiente interno annichilito e i rapporti tra Modena Team e Lamborghini Engineering in forte tensione. Ormai non c'è più fiducia reciproca, i soldi son quasi finiti, si comincia a andare avanti a debito e lo sviluppo della macchina non esiste.

Spiega Giachi: «Era pronta un'evo aerodinamica sostanziale della 291 studiata nella galleria di Max Sardou, che è rimasta sulla carta perché non c'erano più soldi».

Chiosa Bolletta: «Diciamola tutta. In più, il telaio non è mai stato sviluppato. C'erano guai di raffreddamento alle pance, bastava metterci le mani ma la macchina com'era, rimase. Peccato. In realtà la squadra poteva e doveva ritirarsi dal mondiale poco dopo Imola, ma sarebbe incorsa nella salatissima penalità Fia per non aver finito la stagione, così si provò a resistere ma senza speranze reali in pista».

#### Epilogo terribile

In poche parole, dopo Imola van de Poele non riuscirà mai più a qualificare la Lambo. Larini, invece, prenderà la partenza in Ungheria, Italia e nella gara finale in Australia, con due 16esimi posti all'Hungaroring e a Monza quali migliori risultati. Con la beffa di disputare la seconda parte della stagione con la promozione d'ufficio alle qualifiche, grazie al settimo posto iniziale di Phoenix. Ma ormai la squadra era alla bancarotta e a attenderla c'era solo la fine. Ma non l'oblio definitivo, se stiamo qui a ricordarla.

#### Ciò che resta di un'impresa coraggiosa

Perché, malgrado siano passati quasi tre decenni dall'inizio di quell'avventura, ben cinque tavolate di Lamborghini Engineering ancora oggi si riuniscono ogni fine anno per ritrovarsi e narrare anche dei bei tempi in cui una Lamborghini sfrecciava in F1 e un motore del Toro, due anni dopo, si godeva l'applauso entusiasta di Ayrton Senna.

Addirittura Ermes Casalgrandi, già responsabile di stabilimento, ha realizzato un libro artigianale a uso interno, affinché nessuno dei protagonisti d'allora resti senza base narrativa di quella che fu, complessivamente, una storia importante e coraggiosa, che ebbe i suoi bei momenti e che avrebbe meritato miglior fortuna. Alla prossima reunion Lambo, dunque, e, intanto, buona digestione. ●





# Cadillac ringrazia Dallara



LE VETTURE REALIZZATE DAL COSTRUTTORE ITALIANO DOMINANO I TEST IN PREPARAZIONE DELLA 24 ORE DI DAYTONA, CON IL BRASILIANO NASR DAVANTI A TUTTI. ALONSO DEVE FARE I CONTI CON LA SUA LIGIER NON CERTO AL TOP, MENTRE LE MAZDA DI JOEST SONO IN RITARDO



di **Diego Fundarò**

**C**on i "Roar Before the 24" ha preso il via della stagione Imsa 2018. Le 50 vetture ammesse ai test (10 Dpi + 10 LmP2, 9 Gtlm e 21 Gtd) per tre giorni hanno animato il tracciato che nell'ultimo weekend di gennaio ospiterà la 56esima 24 Ore di Daytona. Le vetture erano conformi al Balance of Performance diffuso a dal board tecnico Imsa il 29 dicembre scorso e redatto esclusivamente per questi test, dove sono stati sostanzialmente toccati solo i regimi massimi di rotazione motore; una spada di Damocle quella del B.o.P. che potrebbe colpire ancora prima della 24 Ore.

In questo contesto tecnico è comunque emersa netta la supremazia delle Cadillac Dpi: i prototipi "Made in Dallara" sembrano avere ricevuto un grande beneficio dalla riduzione di cilindrata operata nell'interstagione, quando il V8 americano è stato portato a 5.5 litri dai 6.2 dello scorso anno, rendendo il propulsore più efficiente e guidabile. Ne è la dimostrazione la costante presenza Cadillac in cima alla lista dei tempi e addirittura 10 dei suoi piloti tra i primi undici al termine della sessione di sabato, quando Felipe Nasr sulla vettura del Whelen Racing ha svettato in 1'36"973. Un dominio ulteriormente confermato nella giornata di domenica, quando il brasiliano ha abbassato il limite a 1'35"806 nella sessione di qualifica, al termine di una battaglia senza quartiere con Tristan Vautier e Felipe Albuquerque.

Se Cadillac ha apertamente mostrato le sue carte, altrettanto si può dire degli avversari: Acura Team

Penske, Nissan Dpi e Oreca LmP2 non sono poi così lontane nelle prestazioni in condizioni gara, mentre Ligier e Mazda Team Joest mostrano un certo ritardo. La LmP2 francese sta cercando di mettere a punto il nuovo kit aerodinamico concesso in deroga al regolamento per colmare il gap rispetto alle Oreca, ma non sembra aver ancora trovato il set-up ideale. Diverso il discorso Mazda, dove il lavoro iniziato dal Team Joest a metà 2017 ha solo in parte risolto i problemi; il telaio Riley mostra i suoi limiti ed ha ciò si è aggiunto un certo ritardo nel programma

di sviluppo, dovuto anche al grosso incidente del 12 dicembre scorso, quando Tristan Nunez ha praticamente demolito una delle due vetture proprio a Daytona, durante una sessione di test privati. Tutto considerato i tempi del Dpi Mazda non sono male, come dimostra il migliore segnato sabato in condizioni gara dal campione Dtm Renè Rast, a meno di 1" da Nasr, mentre il gap cresce di un altro mezzo secondo in termini di prestazione pura.

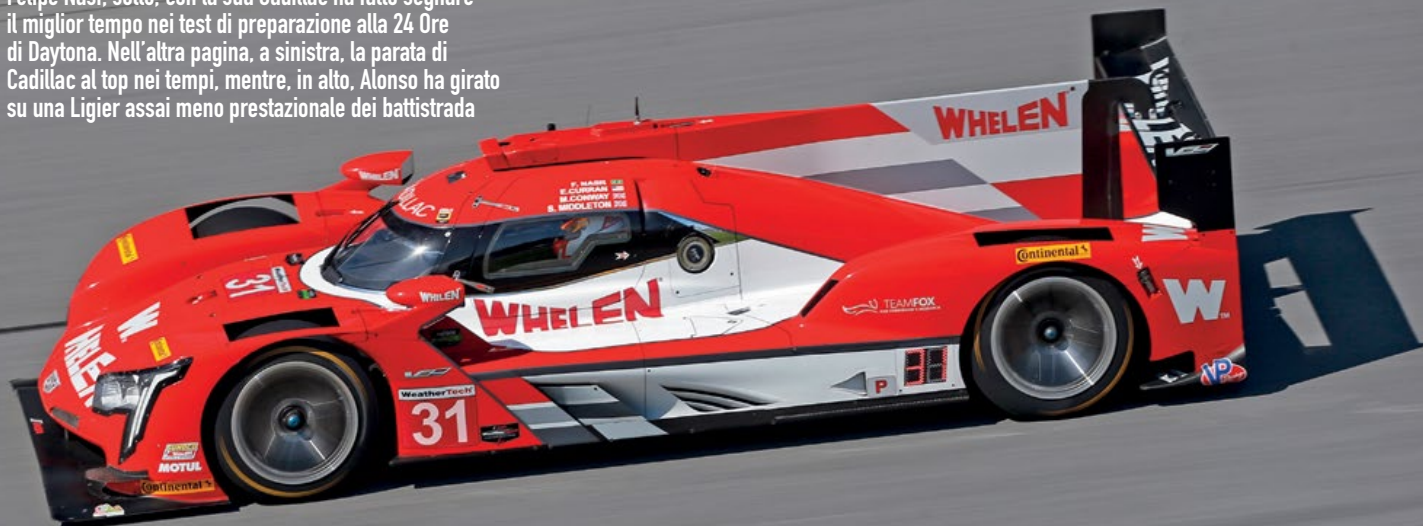
Chiaramente tutti gli occhi erano puntati su Fernando Alonso, at-

teso alla prima presa di contatto con le sopraelevate e l'infield del circuito della Florida, dove traffico e soprattutto il buio complicano tutto. Dopo il primo test di novembre ad Aragon, l'asturiano a Daytona ha diviso l'abitacolo della Ligier P217 United Autosports con l'altro deb di lusso Lando Norris e Philip Hanson. Nella giornata di venerdì l'approccio è stato prudente, con soli 4 giri cronometrati nella prima sessione, disputata in parte sull'umido e 16 nel-



### PARATA DI CADILLAC BY DALLARA

Felipe Nasr, sotto, con la sua Cadillac ha fatto segnare il miglior tempo nei test di preparazione alla 24 Ore di Daytona. Nell'altra pagina, a sinistra, la parata di Cadillac al top nei tempi, mentre, in alto, Alonso ha girato su una Ligier assai meno prestazionale dei battistrada

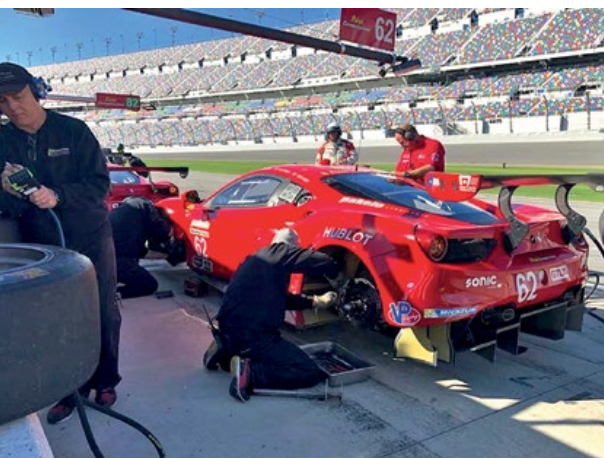


## ANCHE BRUNI ALL'ATTACCO

A lato, la Porsche di Bruni appena davanti alla Acura di Castroneves. In basso, da sinistra, la Ferrari di Pier Guidi, al centro la Lamborghini di Bortolotti, quindi, al centro Cairoli su Porsche, Gavin su Corvette e la nuova Bmw M8 guidata dal veterano Auberlen



la seconda, dove ha ottenuto il suo miglior crono in 1'38"602, a 1'406 dalla migliore prestazione di giornata di Felipe Albuquerque con la Cadillac del Mustang Sampling. Meglio di Alonso ha fatto Norris, con il tempo di 1'38"170, mentre l'altro pilota del Circus Lance Stroll, con la Oreca LmP2 del Jackie Chan ha ottenuto un tempo migliore dello spagnolo di 5 millesimi. Nella seconda giornata Fernando ha inanellato altri 29 giri, abbassando di 6 decimi il suo riferimento, il migliore tra i piloti Ligier per 7 millesimi su Norris. La giornata si è conclusa con una sessione notturna dove Alonso, nei 13 giri effettuati, ha avuto un approccio molto prudente, risultando il più lento tra i tre piloti della Ligier #23. Domenica Alonso ha portato a 64 i giri totali, cimentandosi anche nella ricerca del tempo in condizioni da qualifica, ma il distacco accusato è stato di oltre 1"7 rispetto al record di Nasr: la Ligier LmP2 paga un gap prestazionale troppo elevato rispetto ai migliori ed al momento risulta difficile pensare ad un Alonso in lizza per la vittoria alla prossima 24 Ore. ●





# GtM Ford al top e Bmw acerba

GRANDE EQUILIBRIO NELLA CATEGORIA, CON PIER GUIDI SU FERRARI IMPEGNATO NELLA MESSA A PUNTO DEL NUOVO KIT AERODINAMICO

**N**ella categoria GtM l'attesa era tutta incentrata sulla prima uscita della nuova Bmw M8 che, al primo confronto diretto, sembra essere ancora lontana dal livello di competitività delle avversarie. Il Team Rahal Letterman ha cercato solo di accumulare km, con tempi decisamente troppo alti per poter vedere la Gt bavarese ad un buon livello alla prossima 24 Ore. Nelle prime due giornate sono apparse sotto tono

anche le Corvette, ma i tempi di Gavin di domenica hanno detto che le C7 R ci sono ancora, al pari di Ford, Porsche e Ferrari, con un leggero vantaggio in termini di velocità di punta a favore delle Gt americane e tedesche: «Sono contento del bilanciamento della macchina - questo il commento Gianmaria Bruni a metà sessione - *Chiaramente non sappiamo dove siano esattamente gli altri, ma nel complesso direi che con la nostra 911 Rsr siamo messi bene*».

Da buon Campione del Mondo, Alessandro Pier Guidi si è totalmente accollato il lavoro sull'unica Ferrari 488 GtM, quella del Team Risi che alla prossima 24 Ore dividerà con Vilander ed il suo abituale compagno nel Wec James Calado. Un lavoro incentrato sullo sviluppo del kit aerodinamico in versione Evo 2018, con l'obiettivo di trovare il miglior bilanciamento possibile. Ed i 124 giri effettuati al termine delle tre giornate di prove la dicono lunga sulla mole di lavoro effettuata dal pilota torinese.

Le vetture della categoria GtD hanno impressionato per le velocità massime spesso superiori a quelle delle GtM; una situazione che si è puntualmente ripresentata nelle soprelevate del circuito di Daytona e che rischia di diventare un problema nei dop-

piaggi multipli che normalmente si verificano durante la 24 Ore. Dal punto di vista delle prestazioni regna l'equilibrio tra Lamborghini, Porsche, Audi, Ferrari e Acura, mentre le Mercedes, certamente le più penalizzate dal recente B.o.P. sembrano aver accusato il colpo. Le Huracán del Team Grasser hanno confermato di essere particolarmente competitive, come dimostra il miglior tempo assoluto di Rolf Ineichen, così come i tempi di Bortolotti, al top nella simulazione di qualifica di domenica e Caldarelli, alla prima col Paul Miller Racing.

Fresco di nomina a pilota "Platinum", Matteo Cairoli ha preso parte ai test sulla Porsche 911 Gt3 R del Manthey Racing, di cui ha preso il volante per un numero limitato di giri. Ciò non gli ha impedito di lasciare il segno, con il secondo crono di categoria a 26 millesimi da Ineichen: «Almeno quest'anno i test li ho fatti, al contrario dello scorso quando venni chiamato solo all'ultimo momento per correre la 24 Ore. Squadra e piloti sono gli stessi, speriamo solo di avere un'affidabilità migliore. A Barcellona lo scorso primo di dicembre sono stato derubato e dentro la mia borsa c'era anche il mio Daytona... Quindi quest'anno in qualche modo lo devo portare a casa!». ●



# Kessel

## corse di famiglia

**DA VENTI ANNI IN SVIZZERA  
UN COGNOME CHE È SINONIMO  
DI FERRARI, IN PISTA E FUORI.  
UN'EREDITÀ TRAMANDATA  
DI PADRE IN FIGLIO, LASCIATA  
DA LORIS NELLE MANI DI RONNIE**

di [Diego Fundarò](#)

**L**UGANO - Lo showroom Kessel di Ferrari e Maserati è a Pambio Noranco, a poco più di un chilometro da Grancia, dove nei primi Anni Settanta Loris Kessel si sporcava d'unto nella sua officina Alfa Romeo: solo col lavoro poteva coronare il sogno di correre in Formula Uno. Sudore, passione e talento fecero sì che nel 1976 ciò si realizzasse. Quell'esperienza pur se breve lo convinse ancora di più che il mondo dell'auto era il solo dove avrebbe speso tempo e denaro, le basi su cui far crescere la sua azienda. Scomparso per leucemia nel 2010, Loris lasciò l'attività al figlio Ronnie allora appena ventitreenne, che deve il suo nome

alla memoria di Ronnie Peterson, grande amico del padre. Presente a Monza il giorno dell'incidente che ne causò la scomparsa nel 1978, Loris fu tra i primi a prestare soccorso al pilota svedese. Nel suo ricordo Loris e la moglie Laura vollero quel nome per il figlio, nato nove anni dopo; è con Ronnie che abbiamo schiuso i cassetti della memoria.

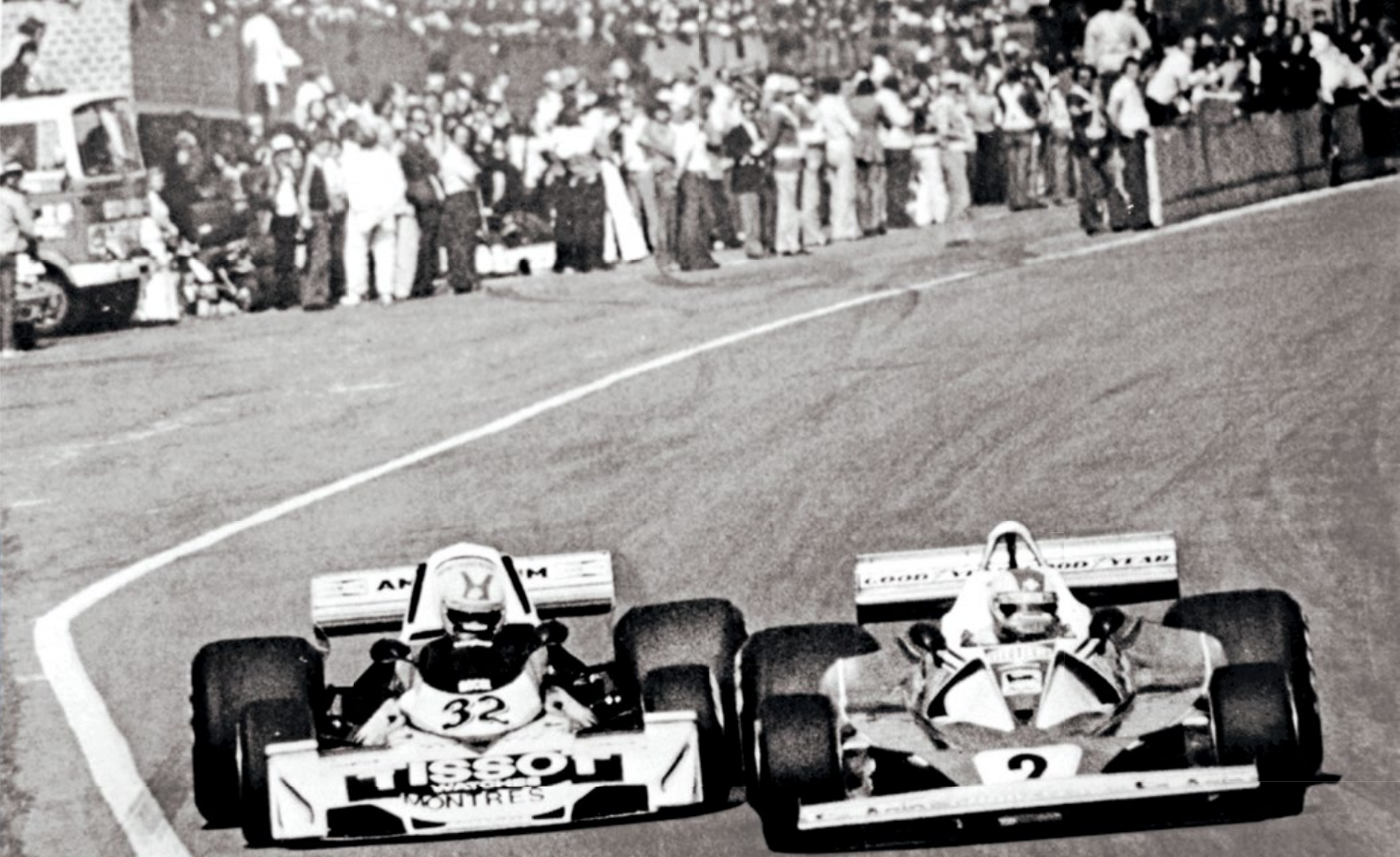
*«I genitori di mio padre erano entrambi aviatori - racconta Ronnie - mia nonna è stata la prima pilotessa d'aerei del Ticino. Papà ha avuto un'infanzia difficile, suo padre si è suicidato quando lui era molto piccolo; è cresciuto a Massagno, un paese qui vicino dove c'è il cippo della famiglia Kessel. Un giorno, mentre giocava con i suoi amici, sua mamma lo chiamò e lo portò in Val Poschiavo dove aveva deciso di trasferirsi con i suoi due figli. Si risposò con un agricoltore che pro-*

**CLAY REGAZZONI  
ERA L'IDOLO DI MIO  
PADRE LORIS,  
AVEVA IL SUO  
POSTER ATTACCATO  
IN CAMERA**

**RONNIE KESSEL**

”





FUNDARO

**PADRE E FIGLIO  
INSIEME A PODIO**

Loris e Ronnie Kessel insieme sul podio della gara Gt Open a Valencia 2006. Ronnie sembra indicare il duello a Zolder '76 tra papà Loris ed il suo idolo Clay Regazzoni

# Kessel

CLASSIC

FUNDARO



«*duceva vino e allevava vacche, anche lui vedovo e con ben 6 figli. Mio padre era il più piccolo ed a lui toccavano i lavori peggiori, doveva occuparsi delle vacche e di tutto ciò che comportava. Prima di entrare in casa, veniva fatto svestire e mandato a lavarsi da quanto puzzava.*»

**- Ma come nacque il Loris Kessel pilota?**

«*Mia nonna diceva che in famiglia era l'atipico. Mio zio è diventato pilota di aerei, lo stesso patrigno era aviatore. A lui invece piacevano le macchine, di aerei non gli fregava niente. Nella sua camera aveva il poster di Clay Regazzoni, idolo di cui imitò i freggi del casco. A 18 anni gli venne regalata una Alfa Romeo che allargò a dismisura per farla "da corsa". Dopo un corso federale a Monza ottenne la licenza italiana, con cui si iscrisse alla prima gara in salita, la Bormio-Stelvio del 1971. L'Alfa venne ammessa tra i prototipi, perché pur col motore di serie, era troppo larga. Per fortuna venne a piovere ed i prototipi veri sul bagnato andarono in crisi, il ché gli permise di ottenere un gran piazzamento. Il suo debutto fece tanto clamore che alcuni ticinesi vollero investire su di lui, chi facendogli firmare cambiali in bianco, chi vendendo addirittura il proprio ristorante... Decise di tornare a Massagno, vi aprì un*

*autolavaggio che divenne poi officina, quindi vi aggiunse la carrozzeria. L'attività cresceva parallelamente agli impegni da pilota e c'era necessità di spazio, da lì il trasferimento a Grancia, dove siamo tuttora.*»

**- In quell'officina ora si riparano le auto classiche e vi abbiamo trovato una Alfa Gta ufficiale ex Lucien Bianchi. L'attività voluta da**

**Ronnie nel 2013 ha anche ottenuto la certificazione Ferrari, una delle prime al mondo. La lettera C di Classic aggiunta alle A di Auto e R di Racing, forma l'acronimo C.A.R. che riunisce al meglio le attività dell'azienda Kessel...**

«*Quell'officina venne prima presa in affitto e solo in seguito comprata, è sempre rimasta uguale a oggi. Con l'arrivo dei marchi di prestigio, si rese necessaria un'area più grande e dietro ne fu costruita una nuova. La vecchia passò ad essere una sorta di assistenza "tuttemarche", che permetteva di accontentare comunque i clienti. Ora si è tornati alle origini ed anche in futuro tutto passerà da lì, dove la rastrelliera al suo interno è sempre la stessa.*»

**- Trasferita l'attività a Grancia, Loris Kessel continuò a ottenere ottimi risultati anche da pilota. Il debutto in Formula Uno avvenne nel 1976 con la Brabham BT44b del Team RAM. Gli sponsor gli avrebbero garantito tutta la stagione dei GP europei, ma le cose andarono diversamente...**

«*Mio zio riuscì coinvolgere la Tissot mentre un altro sponsor era Ambrozium, marchio ticinese di compresse vitaminiche. In realtà si trattava di uno che nel seminterrato di casa sua comprimeva farina e*



SUTTON-IMAGES.COM

### IL NOME A RONNIE IN MEMORIA DI PETERSON

**Loris Kessel soccorre Peterson a Monza '78 subito dopo l'incidente che ne causò la morte. A destra in alto, sempre a Monza nel '77 con la Apollon e sotto a destra, Valentino Rossi alla 6 Ore di Vallelunga 2009, nel suo debutto in pista con una Ferrari 430 Gt3 del team Kessel**



FUNDARÒ



L'AVVENTURA IN  
FORMULA 1 DURÒ  
POCO PERCHÈ IL  
TEAM RAM NON  
MANTENNE GLI  
ACCORDI PRESI

RONNIE KESSEL





SUTTON-IMAGES.COM



FUNDARÒ



FUNDARÒ



**LA VECCHIA OFFICINA ORA CUORE DEL KESSEL CLASSIC**

Sopra, Loris in una foto risalente al debutto in F1 davanti alla sua officina sembra indicare come è oggi lo stesso luogo. Sopra a sinistra, Ronnie seduto su una Ferrari appena restaurata con tanto di certificazione ufficiale della Casa di Maranello

la vendeva facendola passare per prodotto multivitaminico... Partecipò a 5 GP, ottenendo il miglior risultato col 12° posto a Zolder, poi la squadra non rispettò gli accordi e dopo il Gp d'Austria chiuse bottega. L'anno dopo mio padre ci riprovò tentando di costruire una monoposto nel sua officina, la Apollon che tentò senza successo di qualificare a Monza. Chiusa la parentesi F.1, si ritrovò a dover saldare i debiti e iniziò a correre in Gt con Porsche e Lamborghini. Nel 1993 si tolse una bella soddisfazione alla 24 Ore di Le Mans, giungendo 7° con una Porsche 962 Obermaier. Quella vettura corre ancora nelle gare Endurance Classic con gli stessi colori di allora».

- Oltre alla passione per le corse, tuo padre continuò a far crescere la sua concessionaria e nel 1997 arrivò la concessione Ferrari...

«Inizii vendendo Alfa Romeo e Honda, poi arrivarono De Tomaso e Lamborghini. Garage Sonvico era il concessionario Ferrari a Lugano, ma ebbe problemi con Maranello e mio padre gli subentrò. Non era il momento migliore per il Cavallino, con 348 e Testarossa poco apprezzate dai clienti, ma l'arrivo della 355 cambiò lo scenario risvegliando il mercato. La sua intuizione venne ripagata, visto che da 20 anni

«Kessel vende Ferrari a Lugano».

- Avuta la concessione Ferrari, Kessel pensò di creare un reparto corse per gareggiare nel Challenge. Nel 2000 nacque quindi il Kessel Racing, che da lì a poco riuscì ad imporsi in campo internazionale, soprattutto grazie al programma Gt3. Come nacque quel progetto?

«Nel 2004 Stéphane Ratel rivelò a mio padre questa sua idea di creare la nuova categoria Gt3, derivata dalle vetture dei monomarca per far correre assieme gentlemen e professionisti. A lui chiesi di trasformare la Ferrari 430 Challenge, a Reiter di occuparsi della Lamborghini Gallardo, a Callaway della Corvette C6. Ottenuti i permessi da Ferrari, partì il programma che ci affermò a livello internazionale, con 110 vetture vendute in tutto il mondo. Cercheremo sempre di mantenere il legame con Ferrari, se devi il tuo successo ad un marchio finisci col sentirlo tuo».

- Grazie alla Gt3 hai potuto conoscere un personaggio come Valentino Rossi, che fece la prima gara in pista alla 6 Ore di Vallelunga 2009 con una Ferrari 430 Gt3 del vostro team...

«Da buon italiano Valentino scelse di correre con una Ferrari ed entrammo in contatto grazie ad Andrea Ceccato, con cui ha poi corso assieme a "Uccio". Andrea è loro amico ed aveva già corso con noi, tutto si sviluppò in maniera molto naturale. Assieme a noi corse poi anche al Nurburgring e Monza. Non posso dire

di essere suo amico, è nato un rapporto di stima. In quelle occasioni ci siamo divertiti ed a livello di immagine ci ha dato tantissimo».

- Avendo il padre pilota anche tu sognavi di diventarlo?

«Da bambino non volevo fare il pilota: un giorno in macchina con mio padre gli chiesi a cosa servisse muovere quella leva con la mano e lui mi rispose che se non mescolava la benzina la macchina non andava. Per anni ho creduto che la leva del cambio servisse a quello... Quando lui correva nel monomarca Lamborghini avevo paura già vedendolo partire per andare alle gare. Tentò di coinvolgermi con i kart, ma dopo pochi giri volevo scendere, lo facevo solo per farlo contento. Mi si accese la passione con il primo motorino. Visti i costi che richiedevano le formula, mio padre mi convinse a imparare con una delle nostre Challenge e che quando sarei stato in grado di correre mi avrebbe messo in macchina. Di lì a poco mi ritrovai in pista a Digione, a soli 14 anni. Assieme a lui ho fatto la gara più bella nella prova del Gt Open sul cittadino di Valencia, dove nel 2006 arrivammo a podio. Non ho avuto il tempo di sentirmi pilota, gli eventi mi hanno spinto ad occuparmi dell'azienda lasciandomi giusto modo di laurearmi in economia».

- Prendere in mano un'azienda così avviata com-



**TRA PASSATO, PRESENTE E FUTURO**  
Loris Kessel bambino cavalca una mucca, a fianco al volante di una Ferrari 575 Gt1. In alto, le principali attività in pista, con una 488 impegnata nel Challenge e la 488 Gt3 vincitrice della categoria Am Cup nel Blancpain 2017

portava una grande responsabilità nei confronti dei dipendenti. Cosa ricordi di quel periodo?

«Quando mio padre si ammalò mi resi conto che presto mi sarei trovato a dover gestire l'attività. Smisi di correre e iniziai ad interessarmi all'azienda. Nei suoi ultimi due anni di vita riuscì ad insegnarmi tutto ciò di cui era necessario io fossi a conoscenza. Mi aveva già fatto fare esperienza nel team, spronandomi in quella che era la mia passione per il marketing. L'azienda era la sua vita, nei weekend che non correva gli piaceva andare a pulire il piazzale, diceva che così si rilassava. Fu un passaggio di consegne fatto secondo i suoi insegnamenti, con umiltà. All'epoca un giornalista mi disse: "Quando



foto grafie FUNDARÒ



**CLASSICHE E PEZZI UNICI**

In alto, Ronnie all'interno dello Showroom di Lugano (a fianco). Al centro Alex Caffi vincitore del Gp storico di Monaco 2016 con una Ensign del '77. A lato, l'Alfa GTA Ufficiale ex Lucien Bianchi. Sopra, oggetti di arredamento ispirati alle Ferrari d'epoca, attività intrapresa di recente

*il culo del somaro tocca l'acqua, il somaro impara a nuotare!*" Presi quella frase come ulteriore stimolo. Chi fu allora al mio fianco mi diede tutto quel supporto di cui avevo bisogno e la maggior parte delle persone di allora lavora ancora con me».

- Dal 2010 a oggi i dipendenti Kessel sono più che raddoppiati, passando dai poco meno di cinquanta di allora agli oltre cento di oggi. Vendete Ferrari, Maserati, Bentley e Pagani oltre a correre nel Challenge, nel Blancpain e con le storiche, create oggetti di arredamenti esclusivi ispirati alle Ferrari del passato. Quale è la tua idea per il futuro e quale obiettivo ti prefiggi nel breve?

«A breve termine vorremmo riconfermarci al Grand

**CI PIACEREBBE RIVINCERE AL GP STORICO DI MONACO, MA LA CONCORRENZA È AUMENTATA**

**RONNIE KESSEL**



Prix storico di Monaco, dove due anni fa abbiamo vinto con Alex Caffi al volante di una Ensign ex Regazzoni e Ickx. Quest'anno sarà ancora più difficile, perché l'elenco partecipanti è ancora più agguerrito. Alex sarà nuovamente con noi e vorremmo affiancargli una seconda Ensign, ma siamo ancora in trattativa per l'acquisto. Saremo inoltre al via del Rally di Montecarlo storico con tre Lancia Stratos ed una la guiderò io. Per ciò che riguarda il futuro, vendiamo e corriamo con le vetture del Cavallino ed i nostri restauri ne rilasciano la certificazione. Un giorno mi piacerebbe poter dire di aver scritto una piccola pagina di quella che è la straordinaria storia Ferrari». ●

# Ghiotto è a un bivio

**CORRERE UN'ALTRA STAGIONE IN F2 OPPURE ANDARE IN SUPER FORMULA? PER LUCA È ARRIVATO IL MOMENTO DELLE SCELTE. ECCO IL SUO PENSIERO**

di Massimo Costa

**C**osa ha portato Babbo Natale a Luca Ghiotto? Per ora, una serie di opportunità, ma nulla di concreto. Il miglior pilota italiano che si è espresso a livello internazionale nella stagione 2017 per quanto riguarda le monoposto, sta alla finestra. Ha vinto una gara in Formula 2, ha compiuto rimonte che sono rimaste ben impresse nella memoria degli addetti ai lavori, ha dimostrato di essere un pilota concreto e solido, veloce e tecnico, chiudendo il campionato al quarto posto. Poi, c'è stata la grande opportunità di provare, per la prima volta, una monoposto di F.1. Un test vero, con la FW40 del 2017, sul circuito Hungaroring di Budapest assieme ad altri giovani piloti. Ghiotto ha sfruttato come meglio non poteva quell'occasione. La Williams, soddisfatta di come Luca si era comportato al simulatore, gli ha affibbiato un lavoro enorme, una serie di soluzioni tecniche da verificare, non ultimo un nuovo cambio. Non si affida a un pilota che sale per la prima volta su una vettura di F.1 un compito così probante e importante, la Williams lo ha fatto con Ghiotto perché si fidava. Non capita tutti i giorni. E Ghiotto, con grande professionalità ha

eseguito alla perfezione ogni richiesta della squadra, con Paddy Lowe che seguiva attentamente lo svolgimento del test e le impressioni del giovane vicentino. Alla fine di quella giornata per Luca indimenticabile, sono stati contati 161 giri, record di quel test. Ghiotto ha poi ricevuto i complimenti direttamente da Lowe e certamente gli piacerebbe poter contare con

**QUEST'ANNO  
POTREI RESTARE  
IN F2 MA ANCHE LA  
SUPER FORMULA  
È ALTERNATIVA  
VALIDA**

**LUCA GHIOTTO**

”

maggiore assiduità sull'italiano. Ghiotto ci spera, un ruolo di tester, al simulatore, non è escluso che possa essere ricavato per lui. Nel frattempo, si sta sondando il mercato della Formula 2. Le opportunità non dovrebbero mancare, e sarebbe veramente incredibile che un pilota capace di ottenere venti risultati utili su ventidue gare non le avesse, anche se al momento non vi è nulla di concreto. Si era prospettata una pista giapponese mentre Ghiotto partecipava ai test di Abu Dhabi con MP Motorsport,



COLOMBO

**Reduce dal quarto posto in Formula 2 con Russian Time e da un ottimo test con la Williams F.1 nei test di Budapest, Luca Ghiotto sfoglia adesso la margherita in vista della stagione 2018**

ma per il momento è stata messa in stand-by.

**- Luca, aspettative e obiettivi rispettati quest'anno?**

«A dire la verità non sono molto soddisfatto dell'esito della stagione 2017 in Formula 2. L'obiettivo è sempre stato quello di vincere e per un pilota che corre a questi livelli direi che è normale pensarla così. Poi, dopo quella pazzesca stagione 2015 in Gp3, nella quale ho lottato fino all'ultimissima gara con Ocon per conquistare il campionato, ho alzato l'a-



COLOMBO



SUTTON-IMAGES.COM

siderando che il campionato 2017 è stato uno dei più competitivi in assoluto della categoria. Però, come detto, dopo quell'anno in Gp3 così travolgente e dopo il bel test di Budapest con la Williams dove gli ingegneri non hanno esitato nel dirmi che ho un bel metodo di lavoro, automaticamente ci si aspetta sempre di più da se stessi».

**- Con la Williams come procede?**

«Siamo sempre rimasti in contatto, non direttamente con me, ma col mio manager Matteucci.

**SPERO CHE LA CHANCE AVUTA CON LA WILLIAMS NON SI SIA CONCLUSA CON QUEL TEST A BUDAPEST**  
**LUCA GHIOTTO**

Come detto, sono stati soddisfatti del lavoro che ho fatto per loro e si è creato un rapporto di reciproco rispetto. Loro vorrebbero collaborare ancora con me, ma in F1 subentrano altri fattori, quindi per ora stiamo a vedere che cosa accade».

**- Dove ti vediamo nel 2018?**

«Potrei restare in F2, ma anche cercare qualcos'altro. Negli ultimi

anni molti piloti europei hanno giocato la carta del Giappone, nella Super Formula, e potrebbe essere una buona alternativa. Se si dovesse concretizzare questa opportunità, diverrebbe certamente l'impegno primario, ma non nascondo che spero sempre di avere un qualche ruolo in Formula Uno come terzo pilota o al simulatore. Spero che la chance avuta con la Williams non si sia conclusa con quel test, ma mi possa permettere di entrare a far parte di quel mondo». ●

sticella delle mie aspettative e così il quarto posto finale di quest'anno mi sta un po' stretto anche se non è certo da buttare via».

**- Però in F2 sei sempre stato tra i primi...**

«La costanza e l'affidabilità non ci è mancata e rispetto al 2016 che ho corso per Trident, c'è stato un salto di qualità. Questa stagione, a parte un errore in qualifica a Baku e uno stallo al pit-stop a Spielberg, non ho praticamente più avuto problemi ottenendo numerosi piazzamenti. E non è male con-

# 24 H Gt Series

## al via da Dubai

DIVENUTO FIA INTERNATIONAL SERIES IL CAMPIONATO ORGANIZZATO DA CREVENTIC RIPARTE DI SLANCIO NEL PROSSIMO WEEK END

di [Dario Lucchese](#)



**L**a 24H Gt Series prende il via da Dubai inaugurando la nuova stagione. Neppure un mese di pausa, dopo la 12 Ore del Golfo, e si riparte con quella che è ormai una classica del panorama Gran Turismo. Ma c'è una novità, visto che il campionato organizzato dagli olandesi della Creventic ha ufficialmente ricevuto lo status di Fia International Series in occasione del più recente consiglio mondiale di Parigi. La gara degli Emirati Arabi sarà la prima delle otto del calendario del campionato endurance, per sette volte in abbinamento con la 24H Tce (specificatamente riservata alle vetture Turismo, Tcr e Special Car) e con quattro dei cinque appuntamenti della 24H Proto. Una sola tappa

in Italia: quella di Imola, alla fine di maggio, che verrà ripetuta dopo l'esordio del 2017. Non si disputerà la 12 Ore del Mugello, che nel 2017 era giunta al suo quarto anno. Riconfermata invece la trasferta oltreoceanica del Cota, nel mese di novembre. 153 ore di gare in totale, incluse la "new entry" di Navarra.

### Team storici della categoria si sfidano

Nell'immediato, a Dubai si vedranno nuovamente in azione alcuni dei team storici della categoria. Per alcuni la trasferta in Medio Oriente sarà anche una prima prova generale in vista dei vari impegni 2018, cominciando dalla 24 Ore di Daytona. Lo scorso anno a imporsi per la quinta volta

nelle 12 edizioni svoltesi fino ad ora (quella che si accinge ad essere disputata è la tredicesima) è stata la Porsche.

Nella fattispecie quella della Herberth Motorsport, che ovviamente punterà al bis, più o meno con lo stesso equipaggio. Riconfermati Daniel Allemann, Ralf Bohn, Alfred e Robert Renauer; esce invece Brendon Hartley, una delle pedine vincenti nel lavoro di squadra che ha portato al successo la 911 Gt3 R della Casa di Stoccarda, ed entra il giovane norvegese Dennis Olsen.

Mentre Audi, Bmw e Mercedes hanno ottenuto almeno una vittoria, nell'albo d'oro della 24 Ore di Dubai mancano le case italiane. Assenti le Ferrari, che hanno do-

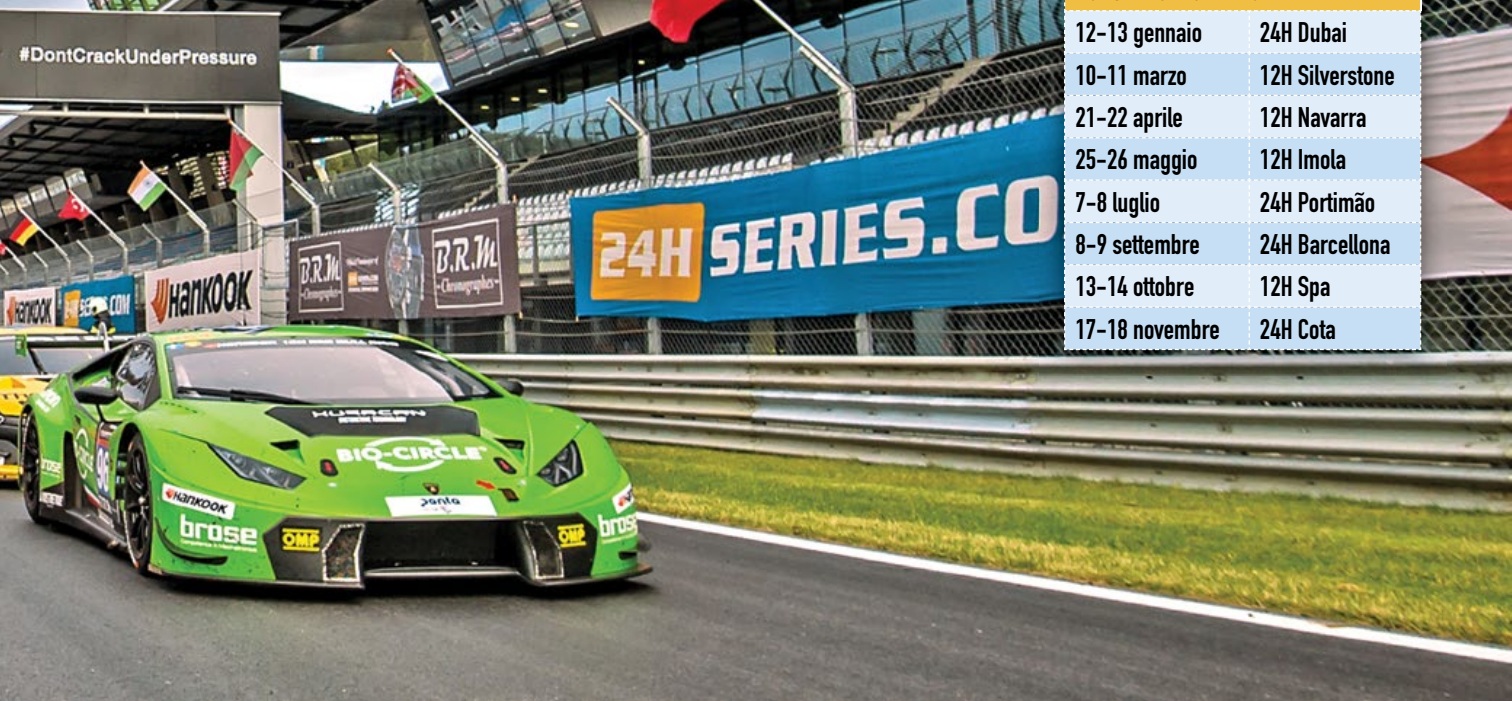
## ROVERA DEBUTTA NELLA SERIE

Con la 24 H del Dubai scatta la stagione 2018 della Gt Series organizzata dagli olandesi della Creventic. A destra, Alessio Rovera. Il vincitore della Carrera Cup 2017 è al debutto nella serie



### 2018 IN OTTO APPUNTAMENTI

12-13 gennaio	24H Dubai
10-11 marzo	12H Silverstone
21-22 aprile	12H Navarra
25-26 maggio	12H Imola
7-8 luglio	24H Portimão
8-9 settembre	24H Barcellona
13-14 ottobre	12H Spa
17-18 novembre	24H Cota



minato ad Abu Dhabi lo scorso mese con l'equipaggio della Kessel Racing formato da Davide Rigon, Michal Broniszewski e Miguel Molina, a puntare in alto ci sono le Lamborghini.

Quella più accreditata è sicuramente la Huracán Gt3 del Grasser Racing Team su cui i due campioni in carica della serie Blancpain, Mirko Bortolotti e Christian Engelhart, si daranno il cambio con i fratelli svizzeri Mark e Rolf Ineichen. Al volante di una vettura gemella della stessa squadra di Knittelfeld ci sarà anche Roberto Pampanini; assieme a lui il 19enne olandese Rik Breukers, vincitore del titolo Pro-Am del Lamborghini Super Trofeo Asia e di quello Pro nella serie Middle

East, nonché l'elvetico Mauro Calamia, nel 2014 campione del Trofeo Maserati. In tema sempre di italiani, va evidenziata la partecipazione di Alessio Rovera. Il varesino (22 anni) dopo avere conquistato il successo con lo Tsunami Rt nella Carrera Cup Italia, farà così la sua prima esperienza in una competizione di durata. A sua disposizione avrà una Porsche 991 Cup MrII della squadra ucraina, gestita però dalla Manthey-Racing: una vettura "ibrida", con il motore 4 litri adottato dalle nuove Supercup e un' aerodinamica sofisticata, che insieme, sulla carta, la rendono di appena un secondo e mezzo più lenta delle Gt3.

Con una Lamborghini in configurazio-

ne monarca della GDL Racing ci sarà al via Massimo Vignali, mentre Claudio Cappelli completerà la formazione della Race Pro Motorsport assieme agli inglesi James Thorpe e Phil Quaife e all'irlandese Sean Mc Inerney. Ottime chance anche per Gabriele Piana, che affiancherà su una Mercedes del Black Falcon il terzetto Abdulaziz Al Faisal, Yelmer Buurman e Huber Haupt, vincitori nel 2015 proprio con la squadra tedesca.

Sempre con la Mercedes si rivedranno in azione Hofer e Ram Racing. Dopo un anno di digiuno, sarà soprattutto l'equipaggio del Bwt Mücke Motorsport guidato dall'esperto Marcus Winkelhock, a cercare di riportare al successo una Audi. ●

# Dtm il futuro si chiama...

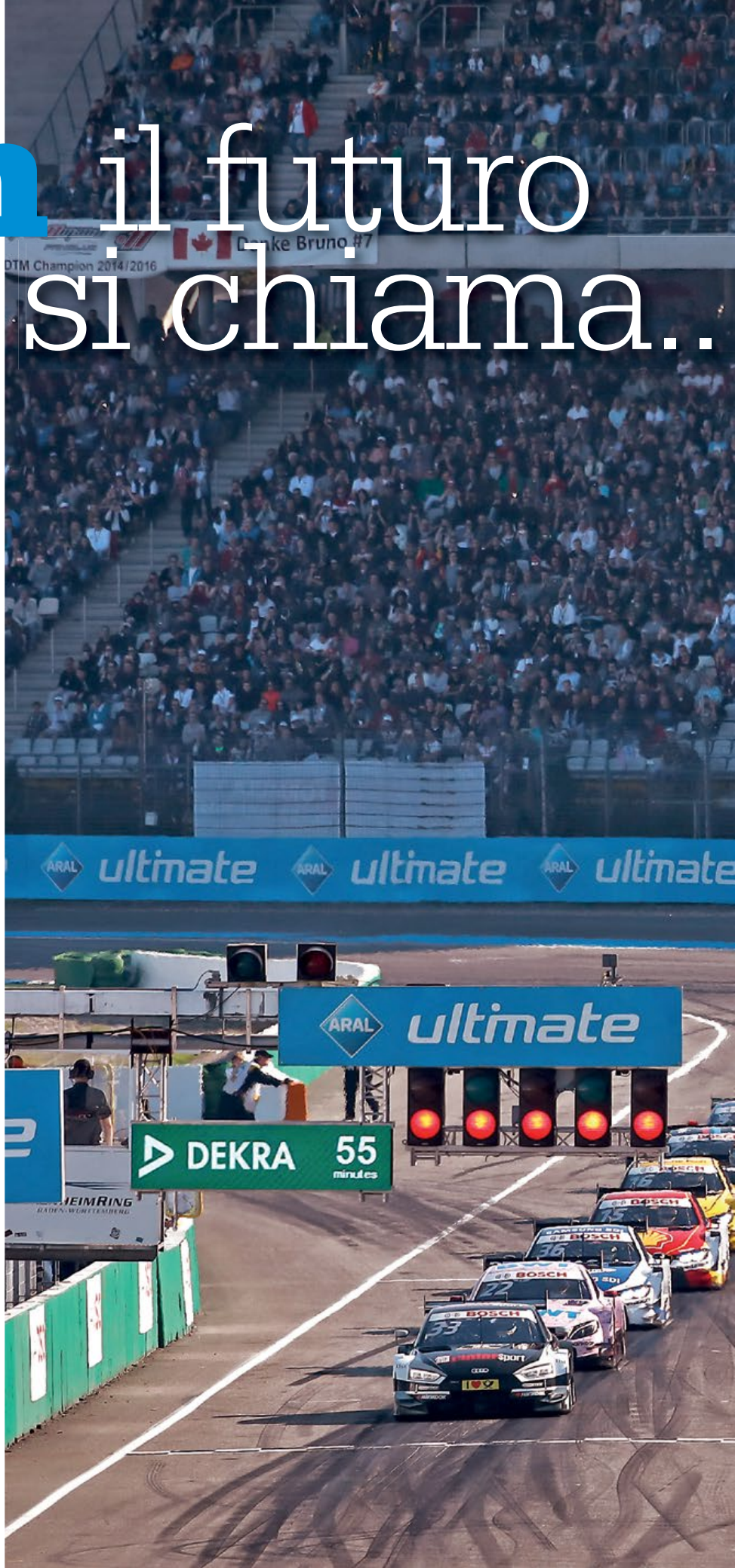
**ALLARGARE I CONFINI DELLA SERIE E ATTRARRE NUOVE CASE ECCO COME GERHARD BERGER VUOL RILANCIARE LA SERIE**

di Alessandro Gargantini

**L'**ultima fotografia è quella degli oltre centocinquantamila appassionati assiepatisi sugli spalti del Motodrom di Hockenheim, che hanno celebrato lo scorso ottobre il ritorno al successo dell'Audi, che con il rookie Renè Rast è meritatamente tornata al vertice della categoria dopo alcuni anni in cui, nonostante ottime performance in pista, per svariati motivi il titolo era sempre sfuggito. E il circus del Dtm, forte dei suoi numeri e dal sempre costante seguito che riesce a catalizzare, sta lavorando a testa bassa per mettere delle solide basi per il suo futuro anche dopo il 2018, quando la Mercedes lascerà la categoria per approdare alla Formula E. La direzione tracciata dal boss della Itr Gerhard Berger, che sta facendo lavorare i suoi uomini senza tregua, è molto chiara e passa in primis dalla maggiore internazionalizzazione della categoria, che in proiezione dovrà diventare un vero mondiale.

## **Berger vuol allargare i confini della serie**

Il manager austriaco ha perfettamente compreso che, qualora il Dtm non riuscisse a svestire completamente i connotati di serie prettamente germanica, sarà impossibile attrarre Costruttori ubicati al di fuori della prima potenza economica europea. Un aspetto che in passato ha sempre costituito una virtù per la categoria, ma che con l'uscita della Casa di Stoccarda si è trasformato in una trappola mortale. Nel calendario, che passa da nove a dieci corse, sono così rientrate l'Italia con Misano e l'Inghilterra con Brands Hatch, individuate come due possibili piste strategiche per lo sviluppo del Dtm in futuro. Insieme all'espansione geografica, dal 2018 esattamente la metà delle corse si disputa fuori dalla Germania, proseguendo incessante una puntuale strategia di comunicazione con le tre Marche che disputano il campionato Super Gt giapponese. La serie del Sol Levante ha una piattaforma tecnica che al momento coincide al 75% per cento con quella del Dtm. La principale differenza è ovviamente costi-



# Mondiale

## 2018 SU 10 ATTI, C'È ANCHE MISANO

5/6 maggio	Hockenheim
19/20 maggio	Eurospeedway Lausitzring
2/3 giugno	Hungaroring
23/24 giugno	Norising
14/15 luglio	Zandvoort
11/12 agosto	Brands Hatch (GP Circuit)
25/26 agosto	Misano
8/9 settembre	Nurburgring
22/23 settembre	Red Bull Ring
13/14 ottobre	Hockenheim Finale

ARAL ultimate ARAL ultimate ARAL ultimate ARAL ultimate ARAL ultimate ARAL ultimate



### 2018 A CACCIA DI NUOVI COSTRUTTORI

La stagione 2018 dovrà fare da richiamo per nuovi costruttori visto che dal 2019 Mercedes abbandonerà la serie. È così nata una solida partnership col SuperGt giapponese

← tuita dai motori, che anche nel Dtm diventeranno due litri sovralimentati. Ma l'investimento può essere deliberato da Audi e Bmw, che intendono andare avanti oltre il 2018, soltanto a patto che venga presto individuata la Casa che subentrerà alla Mercedes.

Obiettivo dell'Itr è quella di avere già nel 2019 una pressoché totale convergenza tecnica tra Dtm e Super Gt e il commitment di una nuova Casa, che deve essere parte stesura dei dettagli del nuovo regolamento, che per questo motivo non è ancora stato ufficializzato. E non è escluso che l'Audi e Bmw possano produrre uno sforzo straordinario per la sola stagione 2019, schierando nove o dieci vetture ciascuna, qualora l'arrivo della terza si concretizzasse soltanto per la fine del 2019 o per l'inizio del 2020. Nel 2019 potremmo ritrovarci quindi un Dtm animato esclusivamente da Audi e Bmw.

**Sull'asse Germania-Giappone**

Delle tre Case impegnate in Giappone, la Nissan appare quella più vicina. Sia perché la Nismo è una struttura per molti versi analoga alla Amg e vorrebbe acquisire un status globale, sia perché esiste un utile link logistico con la Renault. Nelle ultime settimane, oltre che con Lexus e Honda, che appare la meno interessata, sono state avviate anche trattative con Volvo, che sta alla finestra ed è anche lei molto interessata in ottica 2020, quando la Fia potrebbe dare titolazione mondiale alla categoria. E negli anni successivi si potrebbe passare anche ad una formula con motori ibridi, in linea con le strategie full hybrid della Casa svedese.

**Nessuna rivoluzione regolamentare**

Per quel che concerne la prossima stagione, sotto l'aspetto sportivo e regolamentare non sono attesi stravolgimenti. L'abolizione del performance weight è confermata e vi è la possibilità per le Case di compiere un limitato lavoro di sviluppo su componenti non visibili, come ad esempio il fondo della vettura. Ci saranno due giorni extra di prove nel mese di febbraio per consentire ai tecnici di avere dei primi riscontri in pista. Si continuerà con una corsa al sabato ed una alla domenica e, nei fine settimana dell'esordio di Hockenheim e del Lausitzring ci sarà l'abbinamento con la Formula 4 tedesca in sostituzione dell'europeo di Formula 3. Non ci saranno novità con le gomme, che rimarranno Hankook. Sono prive di fondamento le voci circolate in merito al possibile spostamento per motivi organizzativi della corsa disputata all'interno del triovale tedesco del Lausitzring, in quanto nello stesso fine settimana lo stesso Automobil



**HANKOOK MONOFORNITORE DI PNEUMATICI**  
Hankook continuerà a essere il fornitore unico di pneumatici della serie che scatterà all'inizio di maggio sulla pista di Hockenheim



Club (Berlin Brandenburg) deve organizzare la tappa del campionato di Formula E nella capitale tedesca. Per quel che concerne Misano, e lo stesso tentativo era stato fatto per Imola, non è stato possibile avere la corsa del Dtm nello stesso fine settimana del mondiale Superbike, ma non è escluso che ci si riproverà nel 2019. Passando al line-up delle Case, la Bmw ha



# Ora **Kubica** spera nell'aiuto di Wolff

«PER ROBERT HO UNA MACCHINA PER IL DTM PRONTA IN OGNI MOMENTO». QUESTE LE PAROLE DI TOTO. MANTERRÀ LA PROMESSA?

«**P**er Robert ho una macchina nel Dtm pronta in qualsiasi momento!». Parole di Toto Wolff, che nel commentare il possibile ritorno di Robert Kubica alla Formula Uno aveva confessato di aver sempre desiderato di avere Robert a bordo nella sua squadra, anche se a ruote coperte. Poi, sappiamo come è andata, con la Williams sempre più vicina al russo Sergei Sirotkin e con il pilota polacco che, dopo aver visto smaterializzarsi l'opportunità in Renault, ora rischia che la storia si ripeta con la squadra di Grove, che non ha comunque ancora sciolto le riserve anche perché un line-up composto da due ragazzi dalla limitata esperienza potrebbe rivelarsi un boomerang.

Lance Stroll, in primis, ha ripetutamente sottolineato la necessità per la squadra inglese di appoggiarsi su un pilota di esperienza. Uno schieramento composto da Sirotkin e Stroll a Melbourne potrebbe comunque non compromettere definitivamente l'opzione Robert Kubica, che potrebbe stare alla finestra per consentire alla squadra di valutare i suoi piloti nella prima parte della stagione e poi intervenire con un cambio in caso di necessità. E, a quel momento, il driver polacco potrebbe rivelarsi la carta giusta. Nel frattempo, a Robert potrebbe risultare congeniale correre nel Dtm, anche per dimostrare in una serie altamente competitiva la sua tenuta fisica. In un tale contesto, ecco che rispunta prepotente la candidatura di Kubica, anche perché la Mercedes ha ancora due caselle vuote nel suo line-up. Una do-

rebbe essere colmata da Paul di Resta, al momento ancora formalmente in attesa di una risposta dalla Williams. La seconda è quella lasciata libera da Robert Wickens, che ha lasciato il Dtm per l'Indycar. Sulla macchina del canadese in molti pronosticano Pascal Wehrlein, che dopo l'esperienza in Sauber difficilmente troverà una collocazione in Formula Uno. Ma a gelare il tedesco è stato proprio Toto Wolff, che recentemente ha anche confessato che per Wehrlein non sarebbe auspicabile un ritorno nel Dtm, perché è una categoria che ha già vinto e non ci sarebbe un reale progetto alle spalle dell'operazione. E gli appassionati della categoria sognano di vedere Robert Kubica al volante di una vettura della Casa di Stoccarda. E l'Itr, insieme a Nico Rosberg e Toto Wolff sta lavorando affinché si possa trovare la giusta quadratura affinché la storia vada a buon fine. In alternativa a Wehrlein o Kubica, candidato al ritorno nel Dtm potrebbe essere il tedesco Christian Vietoris, da un anno a digiuno di corse anche perché coinvolto in un incidente nel quale, secondo voci raccolte in Germania, avrebbe riportato una brutta frattura ad una spalla. Dopo un positivo test al Lausitzring è circolato anche il nome di Raffaele Marciello, che già nel 2014 aveva ricevuto un'allettante offerta per disputare il Dtm con la Mercedes. Ma la candidatura del ventiduenne di Caslano al momento appare meno solida di quella di Wehrlein, Kubica o dello stesso Vietoris. Ma nulla si può escludere in questo momento. ●

già annunciato l'esordio di Joel Ekstroem e Philipp Eng in sostituzione di Maxime Martin e Tom Blomqvist. In Audi non ci si attendono grosse novità nel line-up, anche se si vorrebbe un maggiore coinvolgimento di Nyck de Vries. L'Itr ha in seno interessanti iniziative per attrarre tanti spettatori sul tracciato dedicato a Marco Simoncelli. ●



A fianco, Kubica, Alunni Bravi e Rosberg: il futuro del pilota polacco potrebbe avere uno sbocco nel Dtm dopo l'illusione Williams di un ritorno in F1



## CLASSIFICA DOPO 2 TAPPE

Assoluta: 1. Despres-Castera (Team Peugeot Total) in 2.56'51"; 2. Peterhansel-Cottret (Team Peugeot Total) a 48"; 3. Loeb-Elena (Team Peugeot Total) a 3'08"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Gazoo Racing) a 7'26"; 5. Terranova-Graue (X-Raid Team) a 12'53"; 6. Sainz-Cruz (Team Peugeot Total) a 13'09"; 7. Hirvonen-Schulz (X-Raid Team) a 13'50"; 8. Al Attiyah-Baumel (Toyota Gazoo Racing) a 14'51"; 9. Chabot-Pillot (Overdrive Toyota) a 16'13"; 10. Ten Brinke-Perin (Toyota Gazoo Racing) a 19'54".



# Dakar

## Perù, che insidie!

**SABBIA E WAY POINT CIECHI: LA 40ESIMA EDIZIONE DEL GRANDE RAID MOSTRA SUBITO IL SUO VOLTO PIÙ DURO. TOYOTA E PEUGEOT, PERÒ, HANNO MOSTRATO SUBITO I MUSCOLI**

di Elisabetta Caracciolo

Con il ritorno in Perù, la Dakar che da dieci anni esatta s'è ricavata il suo habitat in Sudamerica è tornata ad essere zeppa di trabocchetti: ne sa qualcosa la spagnola Cristina Guitierrez Herrera subito finita a testa in giù nelle prime battute del grande raid



**U**na Dakar degna di questo nome la 40esima edizione partita da due giorni in Perù. Ha perso il suo layout 'The Odissey' di questi ultimi anni proprio nel momento in cui forse sarebbe stato più appropriato visto la facilità delle passate edizioni.

E facile è una parola che quest'anno davvero non si adatta a questa gara che festeggia anche il suo decimo anniversario in Sud America.

La scelta di tornare in Perù è stata fondamentale ed anche decisiva per molti perché anche se non sembra, la maggior parte dei concorrenti ama le difficoltà e viene alla Dakar proprio per trovarle e per misurarsi con esse.

E quest'anno davvero non sono rimasti delusi. Questa quarantesima edizione resterà negli annali e i primi due giorni porteranno già ad un conteggio pesante in termini di ritiri più o meno come alcuni avevano ipotizzato al momento della partenza (box

Edouard Boulanger, qui accanto). La sabbia certo, la principale responsabile, ma anche e soprattutto i wpc meglio conosciuti come Way Point ciechi, creati lo scorso anno da Marc Coma, direttore sportivo della Dakar al suo terzo mandato quest'anno, colpevoli, o meritevoli a seconda dei punti di vista, di aver riportato in auge la navigazione in una gara che ormai sembrava solo una passeggiata al seguito di una freccia che indicava la rotta sullo schermo del Gps. Questi punti sono diversi, non si vedono, ma si intuiscono e ovviamente Coma li ha piazzati in posti quasi impossibili, per esempio in cima ad una duna che sembra fatta di farina bianca, o in fondo ad una buca profonda da cui poi tornare su è una sorta di incubo dantesco.

La luce del sole lattiginoso del Perù, il caldo e gli orari in cui sono partite le speciali hanno fatto il resto. Per esempio nel primo giorno quando le 4 ruote sono entrate in prova alle due di pomeriggio, ora peggiore perché il gran caldo aveva reso la sabbia molle e pericolosa. La luce ha fatto il resto perché essendo questa sabbia estremamente chiara è facile cadere in errore e non capire, da dentro l'abitacolo, il disegno o il rilievo di una duna o di un cordone di dune.

Ne sa qualche cosa il giovane Bryce Menzies che, purtroppo per lui, è stato il primo top driver costretto allo stop, in quella che era la sua prima Dakar. Attesa a lungo, dopo il ritiro della sua iscrizione nel 2017 a pochi giorni dal via per un problema di salute. La sua felicità sul podio di Lima e nella prima speciale chiusa con un fantastico quarto posto è svanita in pochi minuti dopo il via della seconda prova speciale della gara. Capotato giù da una duna: nessuna ferita grave per lui, un piede rotto per Peter Mortensen ma un buggy da buttare via purtroppo per il team, insieme alla speranza di portare avanti una serie di test ed evoluzioni proprio nel corso della Dakar. Un capotamento di cui lo statunitense si assume tutte le responsabilità e colpe, ammettendo che stava andando troppo forte e che aveva sottostimato l'altezza della duna.

La vita sembrerebbe dura per i due ruote motrici su queste dune, ma in realtà alla fine del secondo giorno di gara in testa ci sono le tre Peugeot che, forti di un team unito, abituato al lavoro di squadra, hanno fatto strategia nella prima tappa e hanno poi sferzato l'attacco già nella seconda.

La prima settimana dunque si è chiusa, dopo appena due giorni, con Cyril Despres in testa per soli 27" sul suo compagno di squadra Stephane Peterhansel, mentre la Toyota del team Gazoo Racing SA è in terza posizione e mantiene il contatto con i primi. Un po' a sorpresa in verità perché tutti si aspettavano Nasser Al Attiyah davanti, almeno per i primi cinque giorni, e invece così, al momento, non è. Il pilota Toyota del Qatar è attualmente quinto con 12'15" di ritardo che sono niente pensando che la

**BRYCE MENZIES È STATO IL PRIMO TRA I TOP DRIVER A SALUTARE LA COMPAGNIA A CAUSA DI UN CAPOTTAMENTO**





**CON DESPRES IL LEONE  
GRAFFIA SUBITO**

Dopo la seconda tappa al comando della Dakar si è insediato Despres con la Peugeot. Sotto a sinistra Menzies subito out. Sotto a destra Al Attiyah. In alto Camelia Liparoti



gara è appena cominciata e che mancano la bellezza di 12 tappe al termine, previsto a Cordoba il 20 gennaio, dopo 8813 chilometri complessivi di cui 4335 di prove speciali.

Eppure il qatariota aveva forse sottovalutato le difficoltà di navigazione di queste prime tappe, crogiolandosi nel piacevole ricordo di come nel 2013, l'ultima volta che la Dakar era passata da queste parti, il grande mattatore e dominatore della sabbia fosse stato proprio lui. Ma all'epoca non c'era Marc Coma e non c'erano questi 'dannati', per i piloti, way point ciechi che sono i principali responsabili delle fatiche di questo inizio di gara.

Nasser Al Attiyah alla partenza da Lima aveva confermato di voler vincere tutte le prime tappe ma averlo fatto nella prima, sabato 6 gennaio, forse non è stata una intuizione geniale visto che poi il giorno dopo, domenica, si è trovato a partire davanti a tutti e ad aprire la strada, come si dice in gergo, perdendo un sacco di tempo anche per un malessere del suo copilota che ha in realtà colpito allo stesso modo più di qualcuno.

E a proposito di malessere, alla Dakar per la prima volta quest'anno è stato lanciato un nuovo progetto, un protocollo sperimentale che nasce da una sinergia fra Francia e Qatar. Una quarantina i piloti che hanno deciso di sottoporsi all'esperimento fungendo da cavie in una sperimentazione che fa davvero pensare all'agente 007. Si tratta di un sistema raffinatissimo che misurerà tutte le variabili fisiologiche attraverso una pillola delle dimensioni di una piccola capsula che misurerà la temperatura interna del corpo, un captatore che con un cerotto ognuno sistemerà sul proprio corpo per misurare la temperatura della pelle e un altro apparecchio che andrà montato sul veicolo, all'interno dell'abitacolo se auto, sul manubrio se esterno. Ogni sera le 'cavie' passeranno nella tenda medica per farsi controllare tutti i parametri, peso compreso, e i medici che seguono il tutto calcoleranno e annoteranno il livello di stress, di stanchezza, se dormono abbastanza e bene, le fatiche della giornata: il sistema saprà cioè vedere se il pilota in un dato momento della giornata si è disidratato più del necessario, se il suo cuore si è affaticato troppo, se ha sudato in maniera eccessiva, se la sua temperatura corporea si è innalzata pericolosamente e potrà anche dire se quel pilota andrà aiutato in qualche modo per reintegrare le energie.

Una tecnologia avanzata che, spiegano i medici, in futuro potrà dare anche tutta un'altra serie di informazioni, a cominciare dalla traccia sul terreno del pilota - che oggi viene calcolata con il GPS e l'Irtrack - finendo magari anche al calcolo della classifica e dei tempi in speciale.

Insomma il progresso fa passi da gigante e la ricerca anche, mentre questi uomini e queste donne che corrono alla Dakar sono in verità alla ricerca di qualche cosa di diverso e di più basilare: una sfida interiore con la loro mente e con il loro corpo, in situazioni estreme per provare al pubblico, agli appassionati, a loro stessi che possono ancora farcela, a costo di sofferenza, impegno e concentrazione. La forza della Dakar, la sua dote principale proprio mentre compie 40 anni, forse è proprio questa. ●



#### PEUGEOT ALL'ASSALTO

Lo squadrone Peugeot alla quarantesima edizione della Dakar è subito partito senza tanti timori. Sopra Peterhansel, secondo dopo le prime battute in Perù. A destra Sainz e sotto Loeb intenzionato a lasciare un segno pesante nella grande maratona che da dieci anni ormai va in scena in Sudamerica



# Map man ecco l'arma segreta

**STUDIANO LE MAPPE E LA CONFORMAZIONE DEL TERRENO DI OGNI PROVA. PER CHI PUÒ PERMETTERSELI HANNO UNA FUNZIONE VITALE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ**

**I**Map Man hanno una funzione vitale oggi, per chi può permetterseli, all'interno della Dakar. Sono coloro che tutto il giorno studiano le mappe e la conformazione del terreno di ogni prova speciale e la sera tengono un briefing privato a piloti e copiloti per spiegargli che cosa accadrà il giorno dopo durante la tappa. Come diceva di loro una volta Stephane Peterhansel «*può darsi che non ti servano le loro indicazioni per tutta la Dakar, ma il giorno che invece ti accorgi che quello che ti hanno detto sarà utile in un determinato tratto della speciale, allora vincerai la tappa e forse anche la gara*».

Preziosi, dunque ed Edouard Boulanger è uno di loro.

La sua storia alla Dakar comincia ad esser lunga perché si tratta della sua ottava partecipazione: la prima nel 2011 in Sud America con il team X Raid, Map Man del team e sempre a stretto contatto con Polo Cottret, navigatore di Peterhansel e con Michel Perin che negli anni ha cambiato diversi piloti ma che nel 2011 era al fianco di Nani Roma. Nel 2012 corse la gara in moto e nel 2014 passò in Ktm sempre con il compito di Map Man. Nel 2015 corse come copilota nel team ufficiale Toyota Overdrive e dal 2016 ad oggi è tornato nelle fila Ktm sempre come Map Man. Inoltre quest'anno collabora anche con Toyota ufficiale, di nuovo, e fornisce ai loro copiloti tutte le informazioni giorno per giorno sulla tappa.

Tutto questo preambolo per confermare che quando Boulanger, francese ma torinese d'adozione ormai da anni, parla, sa quello che dice.

E la sua sentenza a Lima, al via della 40. edizione della Dakar è stata di quelle pesanti: «*La gara quest'anno sarà molto dura per le auto e temo*

*che al termine della prima settimana a La Paz, in Bolivia, arriveranno meno della metà delle vetture partite. Sono sicuro che sarà una prima settimana massacrante. Bisogna anche pensare che la seconda sarà, se possibile, anche peggiore*». E quanto accaduto alla seconda tappa della gara, sulle dune di Pisco sembra davvero confermare quanto predetto. Queste dune del Perù sono davvero terribili come già si sapeva e come molti piloti avevano sperimentato già nel 2013 quando la Dakar partì ugualmente da Lima. Il fatto però è che quest'anno ci sono diversi debuttanti e non sanno bene come relazionarsi con i cordoni di dune alte: «*Le dune peruviane sono insidiose perché composte da una sabbia diversa da tutte le altre, molto sottile il che le rende molto friabili. Inoltre se ci si arriva nelle ore più calde del giorno la situazione diventa quasi impossibile. Come se non bastasse con il sole alto nel cielo, lattiginoso come è qui in Perù, si vede malissimo il terreno, i rilievi sono difficili da identificare e si rischia davvero tanto, per esempio sulle dune tagliate*».

E poi aggiunge: «*La seconda tappa di questa Dakar, l'anello di Pisco, ha dimostrato quanto sia complesso fare strategia in queste tappe peruviane – spiega al bivacco di Pisco – con una navigazione che assomiglia più ad una caccia al tesoro con i wpt ciechi messi in posti quantomeno difficili e su dune sicuramente molto morbide. I copiloti questa volta capiranno meglio lo stress quotidiano dei piloti moto*». E conclude: «*Sarà una gara davvero molto complessa, almeno fino alla quinta tappa inclusa*».

Poi le cose cambieranno ma non nel senso di semplificarsi, perché arriverà la Bolivia con la sua pioggia e le sue altitudini. ●

**LA DAKAR 2018 È MOLTO DURA PRIMA DI ARRIVARE IN BOLIVIA TEMO CI SARÀ GRANDE SELEZIONE**

**EDOUARD BOULANGER**

”

## GLI UOMINI RADARI

A destra, Edouard Boulanger, uno degli uomini radar della Dakar divenuti preziosi alleati per superare le insidie di una corsa sempre più dura



MONDIALE

# Dentro ai segreti del **Monte**

**rally**sprint



# carlo

## LE INSIDIE DEL PERCORSO 2018 DELLA SFIDA CHE SCATTA IL 24 GENNAIO E CHE RIPORTA IN AUGE LA MITICA PS DI SISTERON SVELATE DAL DECANO DEI NAVIGATORI CARLOS DEL BARRIO CHE QUEST'ANNO FA COPPIA FISSA CON SORDO SULLA HYUNDAI

di Marco Giordo

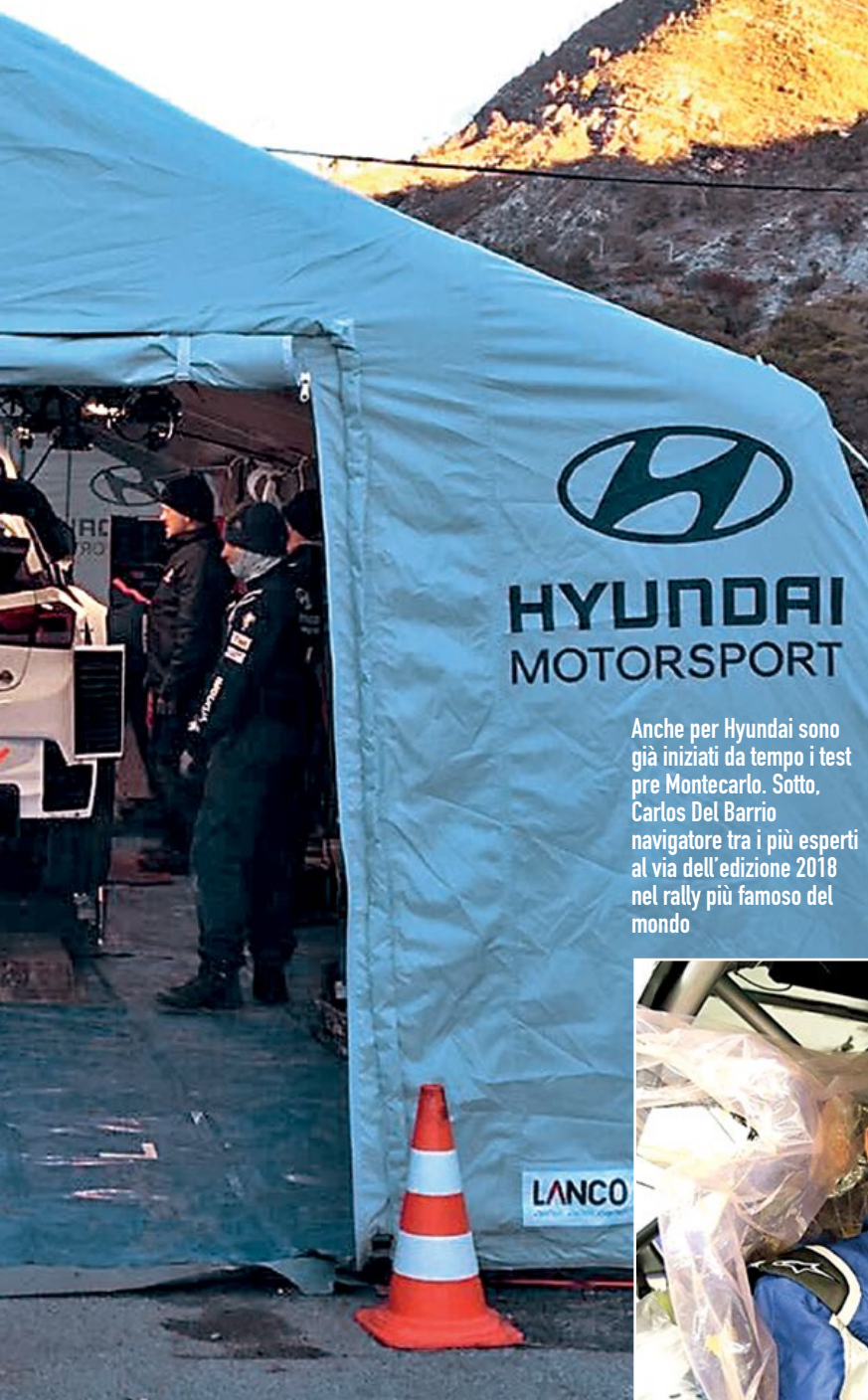
**T**utto ormai è pronto in vista dell'86° Rally di Montecarlo, il conto alla rovescia è infatti già iniziato. In attesa di effettuare le ricognizioni, in programma dalle ore 8 di lunedì 21 gennaio sino alle ore 14 di mercoledì 23 gennaio, tutti i navigatori sono andati in questi giorni a recuperarsi i loro quaderni delle note.

Sono infatti numerose le prove identiche rispetto alla scorsa edizione, ben 5 sulle 9 diverse speciali che compongono il percorso. È Carlos Del Barrio, il navigatore di Dani Sordo, a svelarci le insidie di questa edizione della corsa del Principato di Monaco, una corsa che segna il ritorno del 49enne copilota di Santander nel mondiale dopo un'assenza di 4 anni. Sarà lui infatti a sedere in questa stagione al fianco del pilota spagnolo sul sedilo di destra della Hyundai i20 Wrc numero 6.

Del Barrio è un tipo molto preciso, scrupoloso, conosciuto nell'ambiente per la sua professionalità e anche per la vittoria iridata ottenuta sulla Citroen Ds3 Wrc insieme proprio a Sordo in Germania nel 2013. Ed ecco come il copilota iberico ci ha spiegato le difficoltà del percorso di questo Rally di Montecarlo 2018, in cui spicca soprattutto il ritorno della celebre speciale di Sisteron, che verrà percorsa al contrario rispetto al senso abituale, e che tra l'altro aprirà le ostilità addirittura in notturna.

L'arrivo finale è invece previsto dopo 17 speciali domenica 28 nel primo pomeriggio con la classica premiazione nella meravigliosa cornice della Place du Palais. Solo allora sapremo il nome dell'equipaggio che si sarà aggiudicato la prova monegasca, appannaggio nelle ultime quattro edizioni dei pentacampioni del mondo Sébastien Ogier e Julien Ingrassia.

Anche per Hyundai sono già iniziati da tempo i test pre Montecarlo. Sotto, Carlos Del Barrio navigatore tra i più esperti al via dell'edizione 2018 nel rally più famoso del mondo



## GIOVEDÌ 25 GENNAIO

**Prima tappa Monaco-Gap (62,18 Km cronometrati)**  
**Ps1 Thoard-Sisteron (Km 36,69) h. 21.43**

«La prima speciale della gara – commenta Del Barrio – è una classicissima disputata stavolta in senso inverso. Una novità assoluta rispetto al passato, e così tutti quanti dovremo redigere delle nuove note. Sarà anche l'unica prova speciale in questa edizione che verrà disputata una sola volta, ed inoltre la speciale più lunga in assoluto. Sicuramente nasconderà delle insidie e potrebbe rivelarsi decisiva, perché facilmente vista l'ora in cui corriamo potremo trovare neve e ghiaccio. L'inizio a Thoard è veloce, poi si entra nella D3 e si sale sino al paese di Mélan, in una strada ritmata tipo quelle della Corsica. Poi passato Mélan si continua a salire sino ai 1200 metri del Col d'Hysope, dove probabilmente troveremo neve e gelo che potremo facilmente ancora trovare sino ai 1300 metri del Col de Font-Bell e poi nella discesa verso Authon. Da lì si continua verso St. Geniez con un percorso molto più veloce, fino ad arrivare alla tortuosa parte finale che porta a Sisteron».

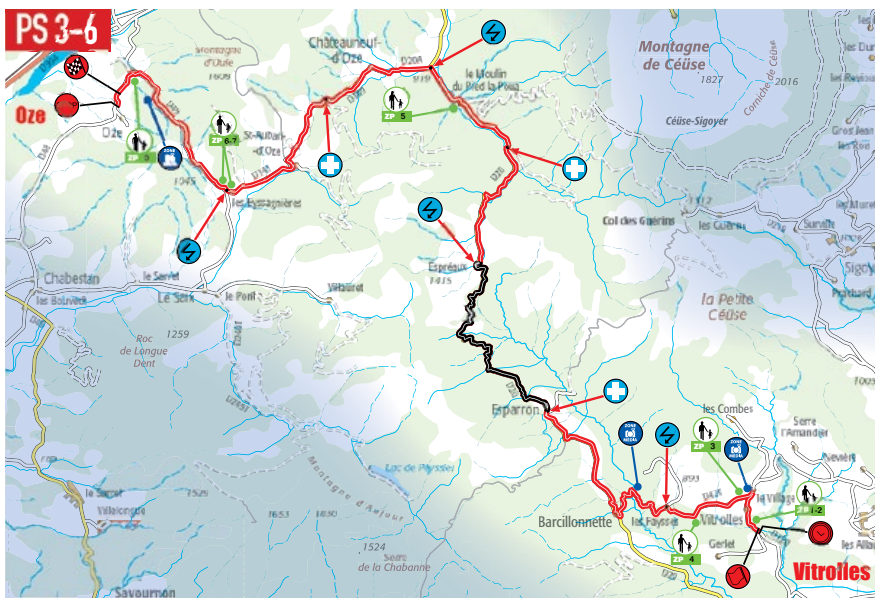
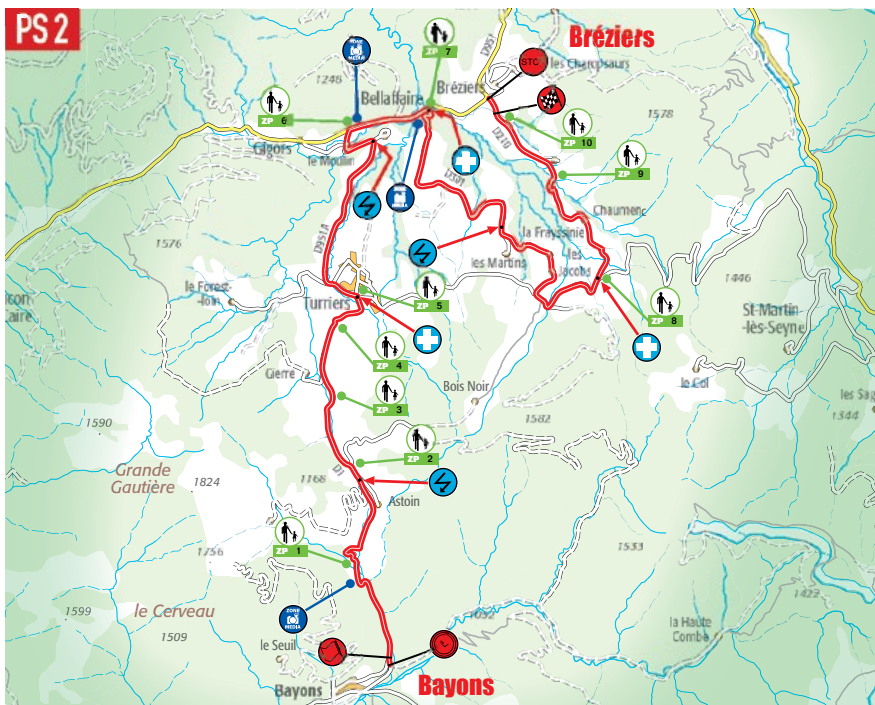
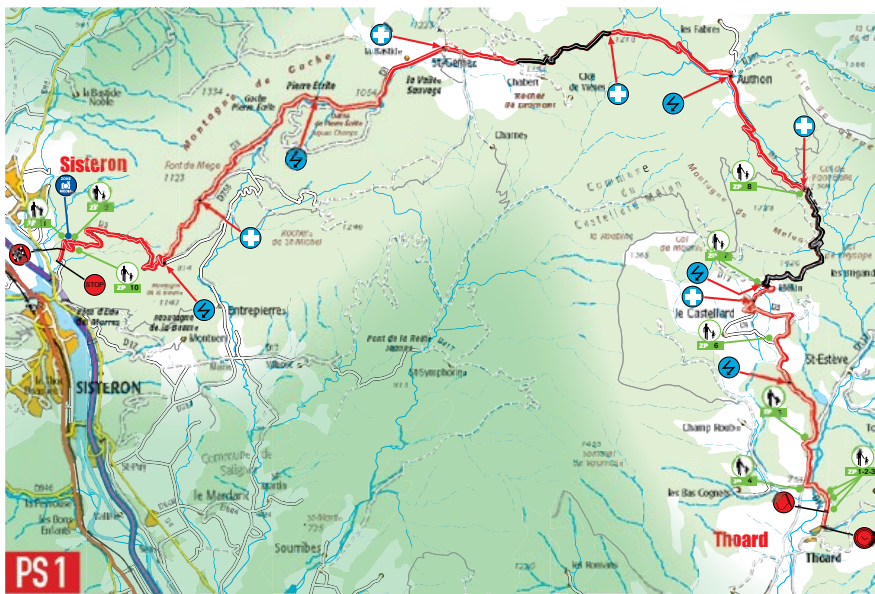
**Ps 2 Bayons-Breziers (Km 25,49) ore 22.51**  
**(e Ps 13 Sabato 27 ore 16.09)**

«È una speciale già disputata lo scorso anno che percorreremo con gli stessi pneumatici scelti per il crono di Sisteron ma visto che correremo in piena notte, bisognerà fare molta più attenzione al verglas. Io l'ho potuta vedere solo nei camera car, perché l'anno scorso non c'ero, e ricordo che proprio in questa prova nel secondo passaggio del sabato pomeriggio Neuville toccò, ed in pratica dovette dire addio ai suoi sogni di vittoria. All'inizio il crono sale in un tratto dove ci sono una serie di tornanti, poi ci sono diversi cambi di ritmo e si attraversano alcuni paesi con parti strette seguite da tratti veloci e poi sinuosi. Visto che correremo alle undici di notte sarà facile trovare molte zone ghiacciate, soprattutto in alcuni ponti, e francamente credo che a fine prova le differenze potrebbero essere anche marcate. Il passaggio meridiano invece che correremo il sabato sarà più facile, anche perché utilizzeremo un treno di gomme ad hoc, visto che faremo assistenza a Gap sia prima che dopo la speciale».

## VENERDÌ 26 GENNAIO

**Seconda tappa Gap-Gap (144,80 km cronometrati):**  
**PS 3 e 6 Vitrolles-Oze (km 26,72) ore 8.51 e ore 13.58**

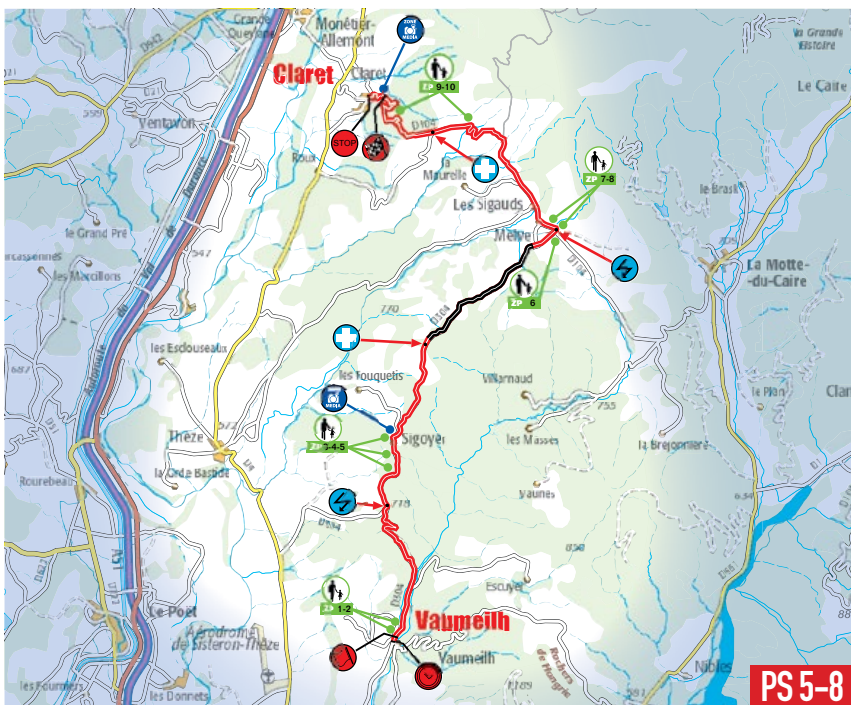
«La giornata del venerdì inizierà con una classica prova della zona di Gap, che quest'anno sarà un mix delle configurazioni tra quella lunga disputata nel 2014 e 2016 (quando era lunga 52 km), e quella più corta dell'anno scorso. All'inizio è praticamente identica alla versione dello scorso anno, ci sono diversi cambi di fondo, ma il punto più difficile sarà per la possibile presenza di neve la zona tra Esparon e Espréaux, che tra l'altro è anche sinuosa. Oltretutto quella è la parte più alta del crono, visto che si arriva ad un'altezza di 1150 metri. La scelta delle gomme non sarà facile, perché va fatta in considerazione anche delle altre due insidiose speciali da disputare più avanti».





**PS 4 e 7 Roussieux-Eygalayes (km 30,54) ore 10.04 e ore 15.11**

«I primi 19 km di questo crono saranno completamente nuovi per tutti, dando però un sguardo con Google Earth si possono notare due difficili passaggi su due colli posti a 1000 metri di altezza. Arrivati poi a Laborel, il resto del crono è noto perché questa speciale si era corsa in passato. La strada che scende verso il Col de Perthy è infatti un classico della gara del Principato. La zona più difficile sarà quella dopo Laborel che porta ai 1150 metri del Col St. Jean, che ricordo nel 2010 abbiamo percorso tra due muri di neve, e che presenta un asfalto spesso sconnesso».



**PS 5 e 8 Vaumeilh-Claret (km. 15,18) ore 11.37 e ore 16.04**

«In pratica questo crono è la novità assoluta di questo Rally di Montecarlo. È infatti una speciale inedita della quale tutti dovremo trascrivere integralmente le note. Ha un inizio in salita, poi diventa piana per 5 km, mentre la parte finale presenta 3 km di discesa. L'altitudine è più bassa, si arriva ad un massimo di 844 metri, ecco perché le nostre gomme potrebbero alla fine non essere più quelle giuste. Dovrebbero essere interessanti i passaggi a Sigoyer e poi a Melve, dove la strada cambia dopo un incrocio a sinistra».

**SABATO 27 GENNAIO**

**Terza tappa Gap-Monaco (117,55 km cronometrati):**

**PS 9 e 11 Agnieres en Devoluy-Corps (km 29,16) ore 8.08 e ore 11.57**

«Il sabato si inizia su una prova ricavata nella zona in cui Sébastien Ogier è cresciuto come ralista ed in cui ha tantissimi tifosi, una prova speciale che è identica all'inizio a quella dello scorso anno. Si sale fino a 1000 metri toccando anche i 1500 metri dopo aver attraversato diversi villaggi, con condizioni della strada caratterizzate dalla presenza di ponti molto insidiosi anche perché potrebbero esserci neve e ghiaccio. Dopo i primi 10 km scopriremo una parte nuova di questa speciale, che da quello che si vede nei video è simile al resto della speciale, anche se scendendo al di sotto dei 1000 metri le condizioni di guida diventeranno più "facili"».



**ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DI MONTECARLO**

2012	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2013	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2014	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2015	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2016	Ogier-Ingrassia	Volkswagen Polo Wrc
2017	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc

## MONDIALE

**PS 10 e 12 St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve (km. 16,87)  
ore 9.16 e ore 11.57**

«Cambia solo l'inizio poi è identico al crono del 2017, perché si arriva su una strada di montagna larga con un misto di tratti lenti e veloci ad una stazione di sci al Col de Moissiere a quasi 1600 metri, in pratica la stessa altezza del Turini. Dal colle inizia una discesa ripida e sinuosa, caratterizzate da parti asciutte e parti ghiacciate. Gli ultimi 3 km sono molto veloci e visto che si scende di quota sotto i 1000 metri e non ci sono alberi, le cose diventano più facili. Il finale è 200 metri più in là rispetto a dove era stato fissato lo scorso anno».

**PS 13 Bayons-Breizers (km 25,49) ore 16.09 (vedi PS 2)**

### DOMENICA 28 GENNAIO

**Quarta tappa Gap-Monaco (53,72 km cronometrati):  
PS 14 e 16 La Bollène Vésubie-Peira Cava (km 18,41) ore 8.32  
e ore 10.55**

«È la prova più classica del Montecarlo ed è leggermente più corta della versione 2016 e 2017. In pratica è identica alla power stage dell'anno scorso ma inizia 3 km più avanti. L'inizio è sinuoso e tutto in salita con fondo secco e umido, poi quando si arriva in prossimità del Col de Turini si troverà facilmente la neve e giunti sul celebre colle si gira a destra affrontando la discesa veloce che porta a Peira Cava, una discesa che potrebbe essere caratterizzata da neve o verglas. Inutile ricordare che le sorprese in questo crono sono sempre in agguato, soprattutto perché con sei pneumatici dovremo percorrere 4 prove. E considerando che il Turini è a 1600 metri e Peira Cava è a 1440 metri di altezza, se ci sarà neve sul colle la troveremo sino al fine prova e sarà così fondamentale amministrare le gomme chiodate che avremo a nostra disposizione».

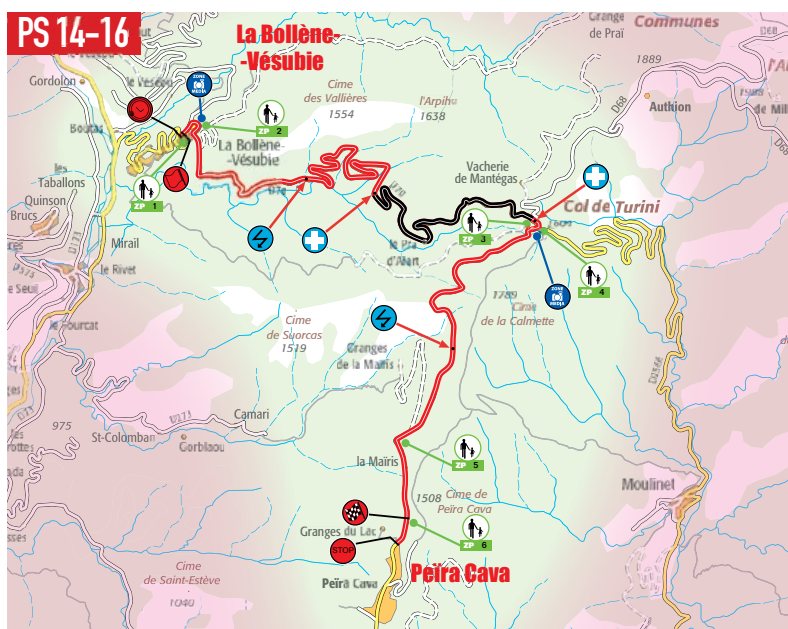
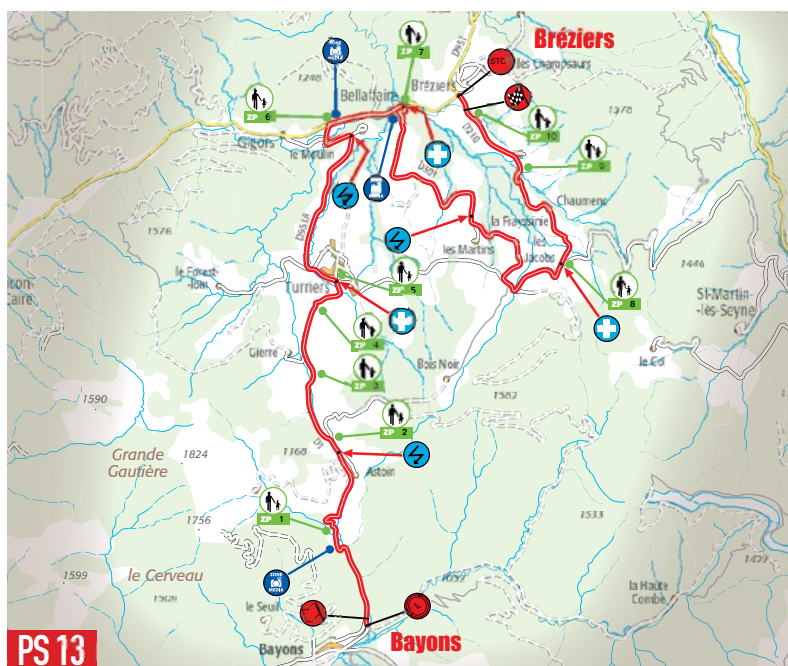
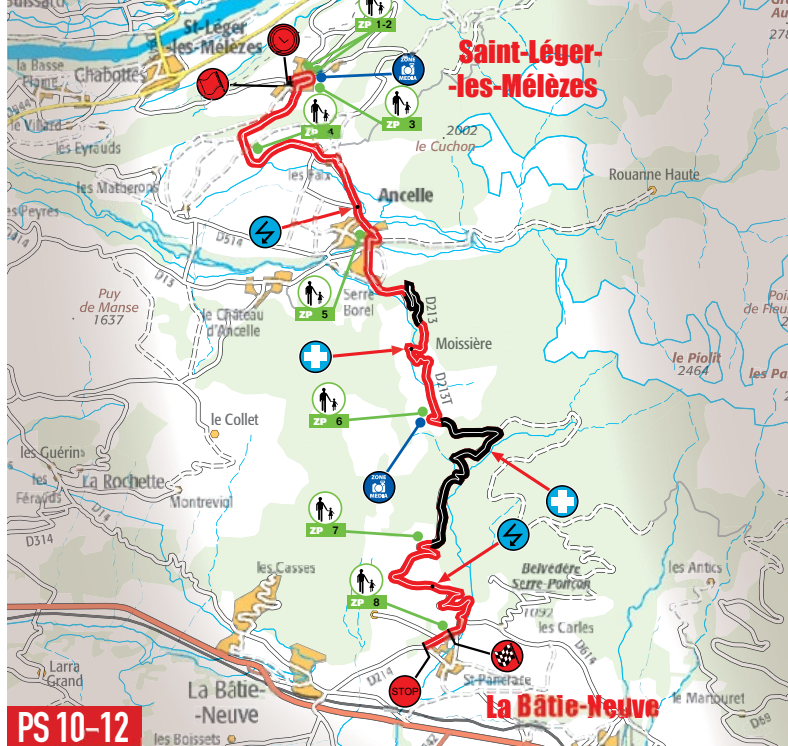
**PS 15 e 17 La Cabanette-Col de Braus (km 13,58) ore 9.08 e ore 12.18**

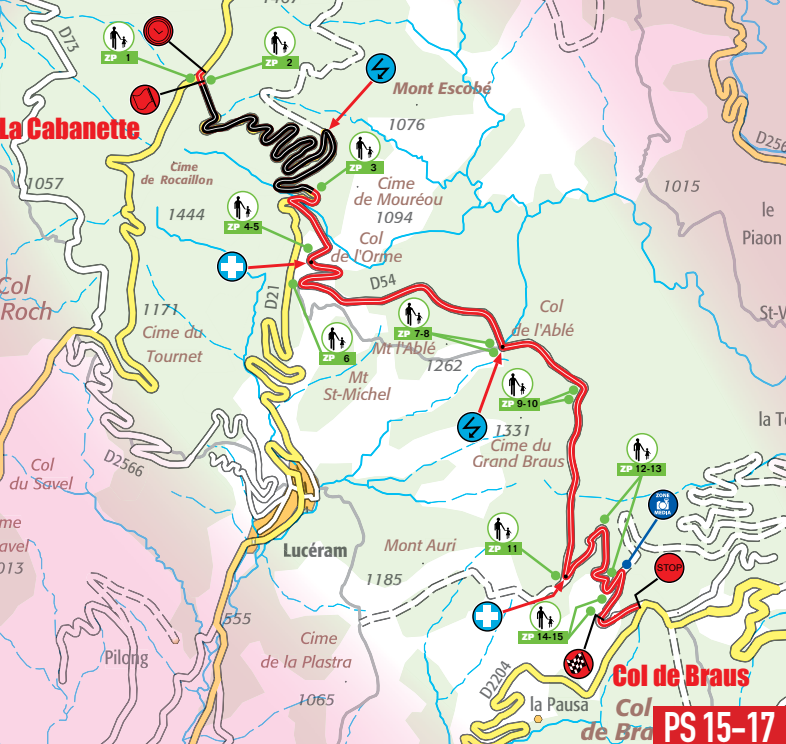
«La nuova power stage è una speciale in parte nuova, perché questo crono in passato è stato spesso utilizzato nella parte iniziale per effettuare dei test, mentre nel tratto tra Col de L'Orme e Col de Braus è stato utilizzato due anni fa nella power stage che arrivava a St Laurent. L'inizio è a quota 1400 metri da dove si va in discesa sulla D21, una discesa mol-

### IN TV 4 PS DA SEGUIRE IN DIRETTA

## Il Monte su FOX Sports

Anche quest'anno FOX Sports (canale 204 della piattaforma Sky) trasmetterà in esclusiva in Italia le immagini del mondiale rally con la telecronaca di Lucio Rizzica. Questi gli orari delle trasmissioni del Rally di Montecarlo: sabato 27 gennaio diretta del crono di St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve PS 10 ore 9.16 e 12 ore 13.08; domenica 28 gennaio diretta del crono di La Cabanette-Col de Braus PS 15 ore 9.08 e PS 17 (power stage) ore 12.18.





## GLI ORARI DELL'86° RALLY DI MONTECARLO

### Mercoledì 24 gennaio

Shakedown: ore 16.00 a Gap 3,35 km

### Giovedì 25 gennaio

Partenza cerimoniale: ore 17.50 a Montecarlo (Place du Casino)

Prima tappa Monaco-Gap (62,18 km cronometrati)

PS1 Thoard-Sisteron (km 36,69) ore 21.43

PS 2 Bayons-Breiziers 1 (km 25,49) ore 22.51

Arrivo parco assistenza Gap ore 23.46

### Venerdì 26 gennaio

Seconda tappa Gap-Gap (144,80 km cronometrati)

PS 3 Vitrolles-Oze 1 (km 26,72) ore 8.51

PS 4 Roussieux-Eygalayes 1 (km 30,54) ore 10.04

PS 5 Vaumeilh-Claret 1 (km. 15,18) ore 11.37

Parco assistenza Gap IN ore 12.52 OUT ore 13.25

PS 6 Vitrolles-Oze 2 (km 26,72) ore 13.58

PS 7 Roussieux-Eygalayes 2 (km 30,54) ore 15.11

PS 8 Vaumeilh-Claret 2 (km. 15,18) ore 16.44

Parco assistenza Gap ore 17.39

### Sabato 27 gennaio

Terza tappa Gap-Monaco (117,55 km cronometrati)

PS 9 Agnieres en Devoluy-Corps 1 (km 29,16) ore 8.08

PS 10 St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 1 (km. 16,87) ore 9.16

Parco assistenza Gap IN ore 10.31 Out ore 11.04

PS 11 Agnieres en Devoluy-Corps 2 (km 29,16) ore 11.57

PS 12 St.Leger Les Mélézes-La Batie Neuve 2 (km. 16,87) ore 13.08

Parco assistenza Gap IN ore 14.08 OUT ore 14.56

PS 13 Bayons-Breiziers 2 (km 25,49) ore 16.09

Parco assistenza Gap IN ore 17.19 OUT ore 18.17

Parco chiuso Monaco ore 22.17

### Domenica 28 gennaio

Quarta tappa Gap-Monaco (63,98 km cronometrati)

PS 14 La Bollène Vésubie-Peira Cava 1 (km 18,41) ore 8.32

PS 15 La Cabanette-Col de Braus 1 (km 13,58) ore 9.08

PS 16 La Bollène Vésubie-Peira Cava 2 (km 18,41) ore 10.55

PS 17 La Cabanette-Col de Braus 2 (km 13,58) ore 12.18

Parco chiuso Monaco ore 13.58

Premiazione Place du Palais Monaco ore 15.00

**Totale 388,59 km cronometrati**

to marcata e piena di tornanti, poi si gira sulla D54 dopo un incrocio a sinistra e si sale sino ad arrivare al Col de L'Orme. Da lì in poi la speciale sarà identica sino alla fine a quella del 2016, con una strada veloce e carreggiata larga sino ai 3 km finali, che sono tortuosi ed in discesa. La cosa più complicata alla fine sarà la gestione delle gomme, che bisognerà saper amministrare al meglio nelle quattro speciali che formano la tappa finale».

## I TOP AL VIA

LA LISTA UFFICIALE VERRÀ PUBBLICATA DALLA FIA IL 12 GENNAIO

1	Ogier-Ingrassia	Ford Fiesta Wrc
2	Evans-Parry Craig	Ford Fiesta Wrc
3	da decidere	Ford Fiesta Wrc
4	Mikkelsen-Jaeger	Hyundai i20 Wrc
5	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc
6	Sordo-Del Barrio	Hyundai i20 Wrc
7	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc
8	Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc
9	Lappi-Ferm	Toyota Yaris Wrc
10	Meeke-Nagle	Citroen C3 Wrc
11	Breen-Martin	Citroen Ds3 Wrc

## ALTRI TOP AL VIA

### WRC 2

Camilli-Veillas	Ford Fiesta R5
Suninen-Markkula	Ford Fiesta R5
Rovanpera-Halttunen	Skoda Fabia R5
Veiby-Rune	Skoda Fabia R5
Sarrazin-Renucci	Hyundai i20 R5
Abbring-Tsjoen	Ford Fiesta R5

### WRC 3

Brazzoli-Barone	Peugeot 208 R2
-----------------	----------------

# Nicolas

## in cima al Monte

di Luca Pazielli

**G**ennaio 1978, 40 anni fa. Per gli uomini che appartenevano alla neonata squadra EASA (Lancia e Fiat riunite in un unico team), nessuno escluso, piloti, navigatori, dirigenti e meccanici, quel Rally di Montecarlo è ancora adesso ricordato come un incubo. A loro si aggiungono anche gli uomini della Pirelli che furono i principali accusati di quella storica debacle. Dopo le tre vittorie consecutive di Munari con la Stratos la sconfitta bruciò ancora di più. Al via erano favoriti, Munari e Bacchelli con la Stratos, poi Röhr, Andruet, Darniche e Verini con le Fiat 131, tutti contro Ragnotti e Freuquin sulle Renault R5 Alpine e poi un outsider: il "privato" Nicolas con la Porsche.

La storia del clamoroso risultato finale ce l'ha raccontata proprio lui il protagonista assoluto, Jean Pierre Nicolas, che conquistò la vittoria davanti alle due Renault che precedettero, molto attardati gli equipaggi con le 131, dopo gli amari ritiri di Munari e Bacchelli.

*«Ho debuttato nei rally come navigatore di mio papà Georges, nel Rally di Montecarlo del 1965, con una R8 Gordini. Incredibile dopo 13 anni, nel 1978, ero sul podio di quella gara, da pilota. Un segno del destino perché poi tutta la mia vita è stata sotto il segno dei rally e soltanto adesso che ho 73 anni faccio il pensionato, ma per oltre 50 anni ho vissuto in quel mondo».*

**- Quella fu una vittoria inaspettata e rocambolesca...**

*«Io non avrei dovuto fare quel Rally di Montecarlo. Dopo che Larrousse mi aveva lasciato a piedi dall'equipe Alpine a fine 1976, nel '77 avevo concluso poco e così mi facevo poche illusioni anche per il '78. Mi si presentò l'occasione di noleggiare la Porsche dei fratelli Almeras però dovevo trovare io gli sponsors. Soltanto a tre giorni dal via si è concretizzato il budget grazie a Gitanes a Michelin e a Cibiè, dopo che BP e champagne Lanson mi avevano abbandonato. Ci fu subito molto entusiasmo nel team Almeras che organizzò un'assistenza con 5 furgoni e avevamo anche i ricognitori. Ci confrontavamo con due squadre ufficiali, il gigante EASA che sulle Stratos e le 131 aveva a disposizione i piloti più*

**40 ANNI FA LA STREPITOSA VITTORIA DI JEAN PIERRE CON UNA PORSCHE PRIVATA E CONTRO LA NEONATA EASA (LANCIA E FIAT UNITE IN UN UNICO TEAM) E LE AGILISSIME RENAULT**





**CON LA PORSCHE DEGLI ALMERAS UN TRIONFO CONTRO OGNI PRONOSTICO**

È il gennaio del 1978 quando Nicolas s'impone al Montecarlo con una Porsche dei fratelli Almeras. Una vittoria ottenuta contro ogni pronostico



**E PENSARE  
CHE NON AVREI  
NEANCHE DOVUTO  
DISPUTARE  
QUEL RALLY  
DI MONTECARLO**

**JEAN PIERRE NICOLAS**

”

forti del mondiale e la Renault che poteva contare sulle agili R5 con due piloti che temevo molto: Ragnotti e Frequelin. Potevo scegliere tra un motore di oltre 300cv e un altro con 250cv, decisi che quello meno potente sarebbe stato più gestibile in condizioni estreme con tanta neve. Nel percorso di avvicinamento filò tutto liscio ma già nella prima ps ci fu un problema, perché all'assistenza non funzionò il compressore e non poterono cambiarmi le gomme. Oltre ad aver pagato al C.O. affrontai la prova con una gommatura completamente sbagliata, insomma partii già con l'handicap, perché dopo due prove ero settimo ad oltre un minuto dal primo che era Bacchelli. Ma poi l'affiatamento con la macchina migliorò e iniziai a recuperare, fino a quando ci fu la svolta».

**- Ecco, sono passati 40 anni, devi rinfrescarci la memoria.**

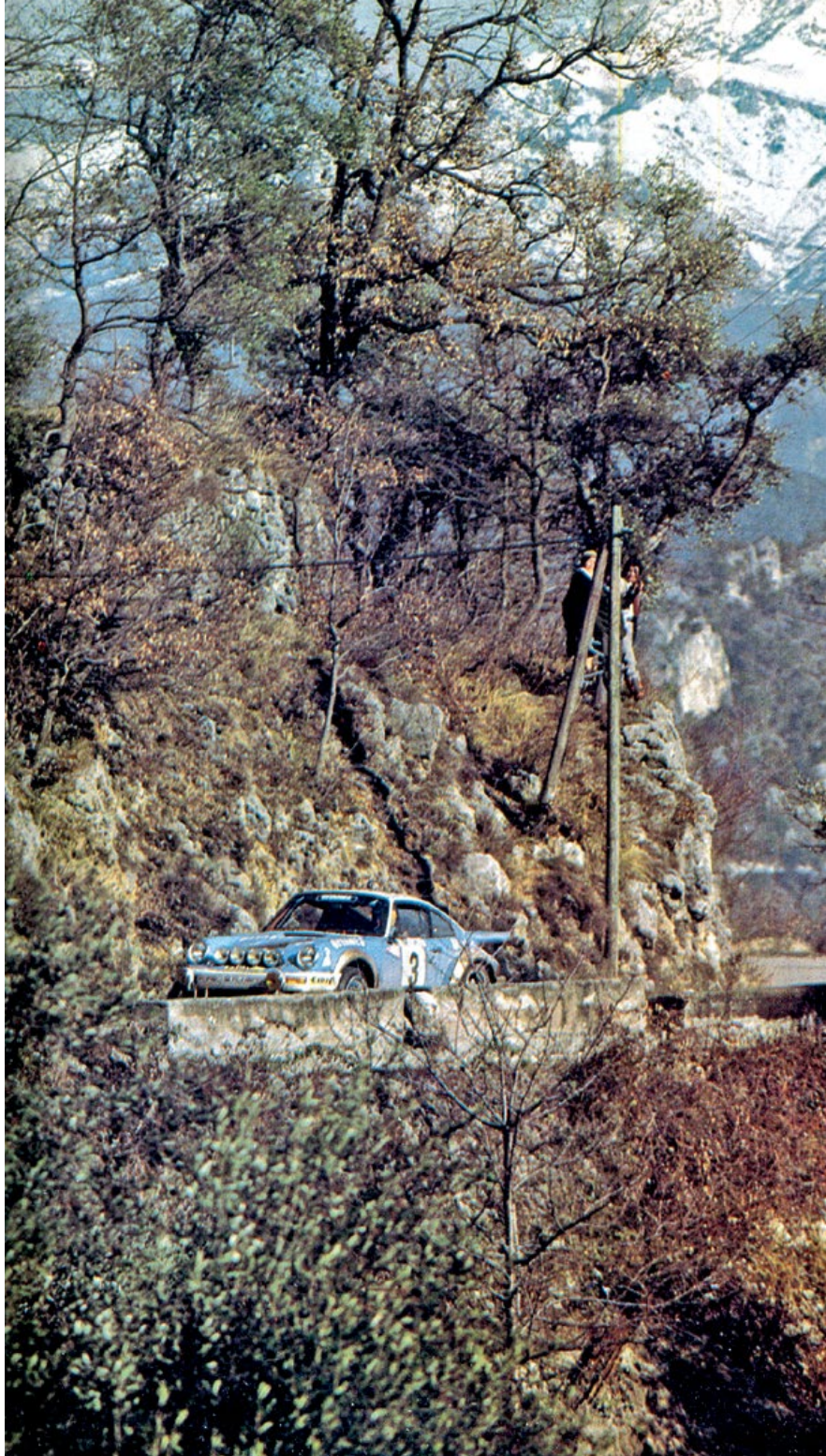
«Dopo 6 prove speciali c'erano già stati molti cambiamenti in testa alla classifica. Al momento primo era Röhl ed io ero 5°, ma praticamente i primi 6 erano tutti in 50". Alla partenza della prova di Pont de Miolans, mi guardo intorno e vedo tutti con gommature racing e chiodini, io invece per un problema al furgone di assistenza ho il massimo della chiodatura, 600 chiodi per gomma! Stava piovendo quindi mi prende lo sconforto, il distacco poteva diventare molto pesante. Pronti via e sotto il diluvio dopo qualche km mi avevano già superato in due, non ricordo chi fossero ma erano con le Fiat 131. Quando arrivammo allo scollinamento iniziò a nevicare, sempre di più, una tempesta. Era un miracolo, le gomme chiodate mi permisero di affrontare la discesa all'attacco, oltre a riprendere chi mi aveva doppiato, sorpassai anche degli altri, ero incredulo. La classifica, alla fine di quella ps, mi vedeva in testa con una trentina di secondi su Ragnotti e Frequelin poi le Fiat a oltre un minuto. Incredibile, io ero stato fortunato nella malasorte di non aver potuto cambiare le gomme ma l'errore dei ricognitori della grande squadra EA-SA fu gravissimo e comunque lì fu anche determinante la strategia della Michelin che permise anche alle R5 di cavarsela bene. Si stava delineando quella che sarebbe stata una grande guerra tra la Casa costruttrice francese e quella italiana».

**- Fu un vantaggio che poi sei riuscito ad amministrate**

«Nella squadra italiana c'era molto nervosismo e commisero altri gravi errori, sempre nella scelta delle gomme. Clamoroso fu sul Colle Perty, quando Verini addirittura fece un tratto di speciale all'incontrario. Fui anche fortunato, perché annullarono per troppa neve alcune prove speciali, tra le quali il Burzet, Serre-Chevalier e il Lautaret. Il distacco dalle due R5 rimase sempre intorno al minuto, temevo ormai soltanto loro ma potevo permettermi di con-

**FRA GLI ITALIANI  
C'ERA MOLTO  
NERVOSISMO  
E COMMISERO  
ERRORI GRAVI  
E CLAMOROSI**

**JEAN PIERRE NICOLAS**

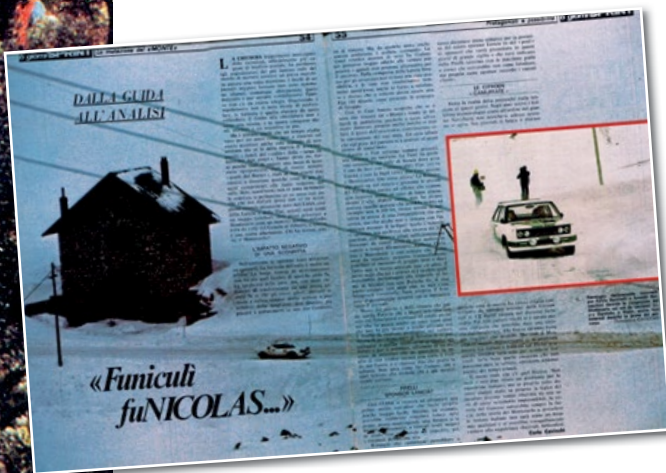


**NEL 1978 VINSE ANCHE  
SAFARI E BANDAMA**

Quello ottenuto a Montecarlo con la Porsche non fu il solo successo ottenuto da Nicolas nel Mondiale Rally 1978. Jean Pierre, infatti, si impose anche al Safari e al Bandama con la mitica Peugeot 504 V6

trollare la gara. I meccanici di Almeras furono fantastici, erano in pochi rispetto alla concorrenza, ma riuscivano ad essere dappertutto e così qualcuno, in sala stampa, disse che ci stava aiutando la Porsche ufficiale, tutto falso. Quando arrivammo sul porto di Monaco fu un trionfo, dopo tanti anni era la vittoria di un team privato contro le squadre ufficiali. Penso che a Torino per qualche tempo abbiano avuto argomenti su cui discutere».

**- Nel 1978 ci furono anche altre soddisfazioni.**  
«Si bellissime le vittorie del Safari e del Bandama, che furono altrettanto inaspettate, ma avevo a disposizione la "Regina d'Africa" la mitica Peugeot 504 V6. In Kenya a 40 km dall'arrivo a Nairobi ebbi



vertente ma non altrettanto affidabile perché ben 5 volte mi trovai in testa alla gara, ma non riuscii mai a vedere il traguardo. Però ci fu un incontro fondamentale della mia vita. Nel sedile al mio fianco come navigatore c'era Jean Todt. Bravo e preciso nel leggere le note ma anche ottimo organizzatore e soprattutto più veloce di una calcolatrice nel tenere i tempi, non solo i nostri ma anche quelli degli avversari. Non fummo fortunati nei risultati ma tra di noi nacque profonda stima e grande amicizia. Jean era predestinato a fare la carriera che ha fatto a livello dirigenziale, per la sua ambizione e professionalità. E fu così che continuò il mio rapporto con Peugeot, perché Todt, che intanto era diventato direttore sportivo, nel 1982 mi chiamò per i primi test della 205T16, che poi debuttò nel 1983 e divenne una delle principali protagoniste dell'epoca dei Gruppi B. Io la portai solamente al debutto, prima dei grandi successi, perché all'arrivo del Rally di Sanremo del 1984, dove mi classificai 5°, decisi che doveva essere la mia ultima gara. A 40 anni ho fatto la scelta più saggia,

**A MONTECARLO FU UN TRIONFO: LA VITTORIA DI UN TEAM PRIVATO CONTRO LE SQUADRE UFFICIALI**

**JEAN PIERRE NICOLAS**



perché Todt mi aveva proposto di diventare il responsabile dei programmi sportivi clienti Peugeot. Anche senza il volante tra le mani c'era tanta adrenalina, mi ricordo per esempio quante soddisfazioni ci diede la filiale italiana, con Berro al comando e un pilota straordinario come Zanussi. Anche quelli furono anni molto intensi, sempre sotto il segno del Leone, si

concretizzarono progetti importanti e vincenti, a cominciare dalla 306 Maxi fino alle imbattibili 206 e 307 WRC, nel frattempo ero diventato io il DS, Jean Todt era andato alla Ferrari e ho avuto la fortuna di poter contare su piloti come Panizzi, Delecour, Grönholm, Auriol e Rovanyera con i quali abbiamo conquistato i vari titoli di campioni del mondo».

**- E poi cosa è successo? Eri talmente sazio di vittorie che hai voluto iniziare la tua terza carriera?**  
«Avevo quasi 60 anni e di stress ne avevo avuto abbastanza. Ma non potevo lasciare il mondo dei rally, dopo essere stato pilota e team manager dovevo fare qualcosa per migliorare la specialità. L'occasione arrivò da un progetto che stava nascendo a Eurosport, grazie all'iniziativa di Marcello Lotti, il campionato IRC. L'idea era quella di rendere le gare più spettacolari ma soprattutto di creare un format televisivo. Siamo stati i primi a realizzare le dirette sulle prove speciali, a installare i camera-car, a utilizzare gli elicotteri per le riprese, a fare del live. È stata una rivoluzione che ha contagiato tutti i media e i rally hanno avuto una enorme visibilità. Sono molto orgoglioso di questo progetto perché ho dedicato oltre 50 anni della mia vita ai rally e volevo mettere la mia firma anche sulla loro modernizzazione». ●

pure un incidente, radiatore rotto, ma riuscii a salire sul podio. Voglio aggiungere che non solo le vittorie, tre volte in Marocco, ma tutte le gare in Africa sono state le più belle della mia carriera, correre nel deserto è davvero speciale, devi saper improvvisare, gestire la corsa come nelle gare endurance, preferisco quello alla velocità pura».

**- Dopo essere stato agli inizi della tua carriera uno degli alfieri delle vittorie con le Alpine, si può dire che Peugeot diventò poi la tua famiglia.**

«Si è proprio così, le vittorie africane consolidarono il rapporto, così nel '79 quando nacque la squadra Peugeot-Talbot mi trovai a far parte del team e a guidare la Talbot Lotus, una macchina molto di-

**FUNICULI FUNICOLAS**

**Ecco come titolò il trionfo di Nicolas Autosprint del gennaio 1978. Un successo davvero inaspettato per il pilota francese con una Porsche privata**

LE GRANDI POESIE  
DI VIRGILIO

Siamo all'inizio degli Anni 80: stagioni rallistiche ruggenti per Virgilio Conrero che con l'Ascona 400 vince nel Tricolore e nell'Europeo con Tony e Rudy. Il successo nel Cir 1981 è storico: mai una vettura straniera si era imposta nella serie italiana fino a quel momento dominata da Alfa, Lancia e Fiat

# Conrero

## l'epopea del mago

Oggi avrebbe cento anni. Il 1° gennaio 1918 nasceva Virgilio Conrero, l'uomo che ha nobilitato l'arte della preparazione di automobili da corsa e che Soichiro Honda voleva "comperare". Ma lui non era in vendita, nemmeno nel senso buono del termine, e scelse di continuare sulle proprie gambe. Nonostante fosse il 1968, l'anno dei moti studenteschi, e l'Alfa Romeo gli avesse voltato le spalle. Era a piedi, il preparatore con un nome da poeta, ma non in ginocchio. La vita gli aveva insegnato presto quanto sa essere dura. Aveva solo 14 anni quando un'esplosione nella fabbrica di famiglia si era portata via, oltre a tredici operai, anche papà Francesco, l'uomo dal quale aveva ereditato il Dna giusto.

**RACCONTIAMO LA GRANDE SAGA DEL PREPARATORE PIEMONTESE SCOMPARSO NEL 1990. OGGI CHE AVREBBE COMPIUTO CENTO ANNI, ECCO IL RICORDO DA PARTE DI CHI CI HA VISSUTO FIANCO A FIANCO: MARIOLINO CAVAGNERO**

di Sergio Remondino





Virgilio aveva dovuto interrompere gli studi e mettersi a lavorare e questa, in fondo, era stata la sua fortuna. A 17 anni, dopo aver frequentato le scuole serali, era entrato alla Fiat motori aeronautici e tutto era iniziato da lì. Era il 1935.

## Preparatore Alfa Romeo e Costruttore

Dopo la seconda guerra mondiale - trascorsa "naturalmente" a lavorare sui propulsori degli aerei militari - Conrero trova impiego presso un'azienda austriaca e continua a fare il lavoro per il quale è nato: il motorista. E nel 1948 viene ingaggiato da Giovanni Savonuzzi, il geniale tecnico che ha conosciuto anni prima e che ha appena fondato la Sva, Società Valdostana Automobili. Sono anni febbrili, quelli della ricostruzione dopo la guerra.

La gente vuol tornare a vivere. Savonuzzi va alla Ghia e l'avventura della Sva finisce lì. Virgilio, il poeta dei motori, si mette in proprio. Fonda l'Autotecnica Conrero. È il 1951. Conrero inizia a lavorare sulle Alfa Romeo e li costruisce la sua fama di geniale tecnico. Prima in Via Mombasiglio, a Torino, e poi in Via Madama Cristina, sempre nella capitale sabauda. Nel 1953 nasce la bellissima Conrero 2000 Sport e nel 1958 arrivano una Formula Junior e una Sport Le Mans di 1150 cc, tutte spinte da motori Alfa Romeo by Conrero. Con le sue Alfa i piloti corrono e vincono in tutta Europa, in pista, in salita e nei rally. È il successo. Grazie anche alle imprese di Jean Rolland e alle vittorie nel Turismo al Tour de France o alla Liegi-Roma-Liegi, per citare, i francesi battezzano Conrero "mago dei motori" e questo appellativo finirà per accompagnare tutta la sua esistenza.



## Anche la Formula Uno

Nel 1961 quel genio istrionico di Alejandro DeTomaso pensa a Conrero per motorizzare - secondo la nuova formula che prevede propulsori di 1,5 litri di cilindrata - un suo telaio di Formula Uno. E Conrero, "naturalmente", nella versione da lui elaborata e dotata di lubrificazione a carter secco arriva alla bella potenza di 152 cavalli. Un motore troppo



inferiore a 6 e 8 cilindri e l'avventura finisce presto, senza che Trintignant, Vaccarella e Bussinello raccolgano risultati degni di nota. Non va meglio neppure con la Cooper-Alfa Romeo Conrero e l'avventura del "Mago" in F.1 finisce lì. Così come, qualche anno dopo, nel 1965, finisce la collaborazione con l'Alfa Romeo perché viene dato il via all'operazione che porterà alla nascita dell'Autodelta di Carlo Chiti, il reparto corse del Biscione. Conrero è di nuovo a piedi ma non si dà per vinto. Dopo qualche esperienza con motori e vetture della Renault, e dopo il famoso "No" a Soichiro Honda, il secondo momento clou nella vita del "Mago" arriva nel 1969. La General Motors Italia sta cercando qualcuno cui affidare

la partecipazione alle corse ed il suo presidente, il conte Peano, sceglie proprio Conrero, che conosce e del quale ha grande stima. È l'inizio della nuova grande avventura, quella che vedrà le Opel elaborate da Conrero correre e vincere dappertutto, prima in pista e in salita, poi nei rally.

## Le Opel e Cavagnero

Dal 1966 alle dipendenze di Conrero c'è un "ragazzo di bottega" sveglio, ma che a scuola non sta combinando gran che. Il papà, amico di Conrero, gli chiede di prenderlo in prova. È il settembre del 1966 e l'allora 15enne Mario Cavagnero viene ammesso al cospetto del "Mago": resterà con lui, ne diventerà il braccio destro (e anche qualcosa di più), contribuendo in maniera determinante a rendere vincenti le Opel di Conrero fino alla fine del 1984. Quando sarà costretto ad andarsene non certo per colpa sua, né tantomeno del "Mago", per fondare prima l'Osella Rally - che dura solo una stagione, quella del 1985 - e poi l'Italtecniche che oggi è un fondamentale ed apprezzatissimo reparto esperienze motori europeo della General Motors, ancora lei.

«Se Monssù Conrero - il Signor Conrero, in dialetto piemontese - avesse fumato e bevuto la metà di quello che ha fumato e bevuto, oggi forse sarebbe ancora fra noi».

Mario Cavagnero, semplicemente "Mariolino" per tutto il mondo delle corse, non ha dubbi. E lo dice

**AVESSE FUMATO  
E BEVUTO LA METÀ  
DI QUELLO CHE HA  
FUMATO E BEVUTO,  
OGGI SAREBBE  
ANCORA QUI**

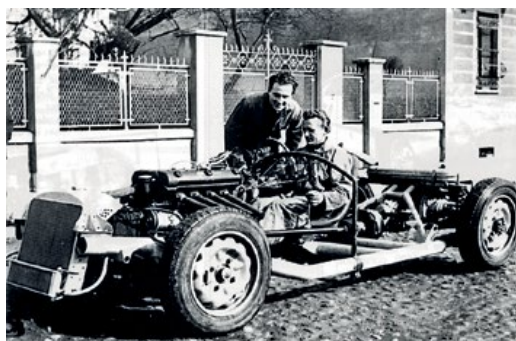
**MARIOLINO CAVAGNERO**





### ALFA ROMEO E OPEL I MARCHI DEL CUORE

Alfa Romeo e Opel sono stati i marchi ai quali Conrero ha legato principalmente la sua attività di preparatore. Sopra, una delle indistruttibili vetture esaltate dal Mago di Moncalieri. Nell'altra pagina, Mariolino Cavagnero



Conrero vinse davanti alle Gta dell'Autodelta. Virgilio era felice. Dichiarò quel giorno: "Non siamo andati forte noi, sono andati piano loro". Era fatto così. Spirito competitivo e vita consacrata al suo lavoro, che era una passione».

#### - Che aria si respirava alla Conrero?

«Come detto, la situazione era critica e Conrero cercò di risollevarsi con le Renault R8 Gordini e le Alpine. Nel frattempo arrivò la Opel. Tramite Artioli, un industriale di Bolzano in rapporti con la General Motors Italia, che presentò Conrero al presidente, il conte Peano».

- E la nuova avventura prese il via. Intanto, il 26 giugno 1969, Conrero fece stampare il poster, divenuto famoso, che celebrava le prime 1000 vittorie delle sue auto, tutte scrupolosamente annotate da lui in persona su un quaderno poi rubato, da un cassetto della scrivania del "Mago", qualche anno dopo, quando i trionfi avevano superato quota 3000... Prima con l'Opel 1900 Gt coupé e quindi con la Commodore berlina dotata di un sei cilindri di 3 litri arrivò il successo...

«Mentre Hans Niebling, un tecnico austriaco molto preparato e amico di Conrero, intervenne su telaio e sospensioni della 1900 Gt, noi elaborammo il motore mediante due carburatori doppio corpo e arrivammo alla bella potenza di 175 cv, non male se pensiamo che la vettura pesava solo 900 Kg. Prima gara la Targa Florio, dove battemmo le Porsche 911 di 2,4 litri grazie all'arguzia di Conrero, il quale si era reso conto che la nostra Gt consumava molto meno: era solo una 1900 e aveva meno cavalleria ma potevamo fare un rifornimento in meno e così vincere la classe. Andò proprio così! Idem al Mugello stradale, dove vincemmo di nuovo. Poi introducemmo la testa radiale - un'idea del mitico Mario Colucci, che gli fu "scippata" all'Abarth da un certo Steinmetz poi andato alla Opel - e la potenza schizzò a 225 cv».

#### - Quindi venne la Commodore. Non sembrava esattamente un'auto da corsa...

«Però, a dispetto delle dimensioni, pesava poco, 1150Kg, ed aveva un motore da 330 cv. Iniziammo in salita, con Pianta e Schon. E vincemmo tanto, davanti alle Alfa Gta, alle Ford Escort e alle Bmw Ti. Pianta conquistò il Tricolore Turismo nel 1972».

#### - Il passaggio ai rally era dietro l'angolo...

«Salvatore Brai ottenne l'appoggio dalla Gm Italia per un programma con la prima Kadett e quindi con l'Ascona 1900 Sr e tutto ebbe inizio. Vincemmo il Gruppo 1 già nella Coppa Csaì Rally Nazionali 1972, successo ripetuto nel '73, e fu l'inizio della scalata ai vertici delle Opel by Conrero».

- Dopo Brai arrivarono tanti altri: Presotto, "Lucky". Ormezzano, Bellosta, Dus, Gerbino, Cerrato, Riva; la Pons e la Cusinati nel femminile: dal '72 al '78 Gruppo 1 e Gruppo 2 furono feudo delle vostre auto. Perché i piloti sceglievano le Opel, in gran parte affidandosi a Conrero - prima ancora che ai fratelli Carenini e pochi altri - per la preparazione?

«Perché costavano poco, erano affidabili ed erano competitive. Venivano quasi tutti da noi anche perché eravamo la squadra corse ufficiale della Gm Italia».

con tutto il deferente rispetto che ha sempre avuto per il "Mago". Non sono mai arrivati a darsi del tu. Sempre e solo il lei: con il Monssù davanti.

«Andavi nel suo ufficio e gli parlavi solo se lui ti autorizzava - ricorda Mariolino - Altrimenti tornavi quando ti chiamava lui».

- **Rapporti d'altri tempi, storie d'altri tempi. Che non hanno certo minato il rispetto nei confronti di una persona, anzi. È stato proprio Mariolino ad interpellarci, per ricordarci i cent'anni della nascita di Monssù Conrero. Com'è nata la sua storia alla Autotecnica Conrero?**

«Un mio prozio conosceva Conrero. Era il 1967 e si era appena trasferito in quella che sarebbe divenuta la mitica sede di preparazione delle Opel, in Strada Carignano a Moncalieri, alle porte di Torino. Zio Pierin mi disse che dovevo presentarmi lì ma non ne avevo il coraggio, continuavo rimandare. Ero un ragazzino. Finalmente un giorno entrai e c'era Paolo de Leonibus, che lavorava lì e correva con le vetture di Conrero, prese i miei dati e mi disse di tornare. Finalmente, era ormai luglio, avvenne il primo incontro con Monssù Conrero, che mi disse di presentarmi a lavorare l'ultima settimana d'agosto».

- **E tutto iniziò per davvero...**

«Come detto, l'Alfa l'aveva mollato da poco per l'Autodelta. C'era addirittura il veto a dargli i ricambi. Conrero era a terra. Mario Angiolini volle aiutarlo e gli affidò due Alfa Gta del Jolly Club. Conrero non si fece sfuggire l'occasione. A Monza la Gta di



ANDAVI  
NEL SUO UFFICIO  
E POTEVI  
PARLARGLI  
SOLTANTO SE LUI  
TI AUTORIZZAVA

MARIOLINO CAVAGNERO





- Dopo la prima Kadett, l'Ascona e persino l'ingombrante Commodore Gruppo 1, nel '74 arrivò la Kadett Gt/E 1900, vera e propria pietra miliare sostituita nel '76 dalla versione 2000...

«Con le Ascona ci fu il boom, poi fu la volta della Kadett. A quel punto però Conrero era ormai un manager piuttosto che un tecnico, gestiva l'attività ufficiale e quella dei clienti. Io ero diventato il capo officina, nel periodo delle Ascona. Subentrai a Riccardo Michi, che aveva ricoperto l'incarico quando si preparavano le Alfa, a Peppino Zonca, che rimase per poco tempo, ed a Luigi Costa. Era il '71. Io stavo crescendo all'interno della struttura. I miei colleghi mi vedevano come l'erede del "Mago". Costa, che non ce la faceva più per problemi suoi, andò di persona a propormi come sostituto direttamente a Conrero. Che un giorno mi chiamò, in officina, e mi disse: "Devo parlarti. Poi aggiunse: cosa intendi fare "da grande"?". E io gli dissi che volevo fare il meccanico. E lui controbatté: "Il meccanico lo stai già facendo. Ma devi studiare. Senza la teoria non vai da nessuna parte". E io gli dissi: ma io lavoro. E lui: "E cosa vuoi dire? Studi di sera. Io ho sempre fatto così, non sono morto, sto bene. Puoi farlo anche tu". Era legato ad una scuola professionale che aveva frequentato, in Corso Novara a Torino, e mi iscrisse lì. Presi la licenza media ed il diploma tecnico da perito motorista».

- Questo il Virgilio Conrero tecnico e uomo. Com'era lavorare al suo fianco?

«Era un tipo molto duro. Ma ti insegnava. Con le sue regole. Innanzitutto non consentiva l'uso della calcolatrice: ammetteva solo il regolo. Era un'imposizione. Prima di entrare in sala prove dovetti imparare a usarlo. Lui stesso girava sempre con il regolo. Se ti beccava con la calcolatrice erano urla. Però mi portava sempre con lui. Ho conosciuto Fangio, che era suo amico. Mi sono seduto al tavolo con il "Mago" ed Enzo Ferrari. C'ero quando ha ricevuto Soi-

FU INCREDIBILE  
BATTERE FIAT  
E LANCIA IN ITALIA:  
UN'IMPRESA  
CHE NON ERA  
MAI ACCADUTA

MARIOLINO CAVAGNERO

”

ERA UN TIPO  
MOLTO DURO MA  
TI INSEGNAVA. CON  
LE SUE REGOLE:  
NON POTEVI USARE  
LA CALCOLATRICE

MARIOLINO CAVAGNERO

”

chiro Honda. Mi ha insegnato tutto. A fare le macchine, soprattutto i motori. A gestire le cose. A fare i programmi e seguirli. E mi lasciava abbastanza libero, sempre però dietro approvazione sua. Aveva appreso il verbo dei motori, la fluidodinamica interna soprattutto, da Savonuzzi e lo trasmetteva a me. Non aveva figli maschi e quello sono stato io. Lo considero il mio secondo padre. Mi ha preso per mano subito e mi ha portato avanti. Mi ha insegnato a lavorare e a vivere, nell'ambiente e non».

- Mariolino era sempre al suo fianco, sempre un passo indietro...

«Non poteva essere altrimenti. Era il rispetto per le persone che esisteva una volta. Lui parlava, tu dicevi la tua su un determinato argomento. Ti ascoltava, però non ti dava mai ragione subito. Prima ci pensava, poi ti chiedeva perché avevi una certa idea. E tu dovevi dargli una spiegazione convincente, dovevi avere pronta la risposta giusta».

- Parliamo del famoso librone con i suoi appunti tecnici...

«In sala prova lui segnava in tempo reale tutti i parametri di funzionamento, li scriveva a matita su un apposito modulare che aveva ideato lui stesso. Li scriveva lui e lì dovevi scrivere anche tu, tutto quanto. In perfetto ordine, in bella calligrafia. E senza macchie di grasso o unto, guai al cielo. Poi c'era la teoria della leva che si tirava per "frenare" il motore».

- Cioè?

«Ci voleva la pressione giusta sulla leva, con il giusto grado di aumento e diminuzione del carico sul motore. Tiravi e frenavi, acceleravi e davi o toglievi freno al motore. Era un'arte, tutta sua, che cercava di tramandare a me e a quelli per i quali riteneva ne valesse la pena. C'era un direttore tecnico che dava dei tironi pazzeschi alla leva del freno motore, per far salire i giri e far vedere che c'erano i cavalli: durò poco con Conrero. Lui arrivava in sala prova e quan-

do guardava i dati di un motore chiedeva: chi l'ha tirata la maniglia? Aveva una sua teoria: il motorista deve respirare la stessa aria che respira il motore».

**- Parole d'amore, d'altri tempi...**

«Voleva dire che tu entravi in sala prova, chiudevi la porta blindata, stavi in mezzo ai due banchi prova, in simbiosi con questi cuori pulsanti. Aveva preso quest'abitudine quando lavorava sui motori aeronautici. Ti chiedeva il rapporto di compressione di ogni cilindro di un motore, mica quello complessivo. Quando lavoravi i condotti faceva fare la misurazione con il compasso ballerino e poi controllava che fossero tutti perfettamente identici, partendo dalla valvola di riferimento che prima aveva deliberato».

**- Con l'Opel Ascona Gruppo 2 e poi con la 400, in tutte le sue versioni, avete toccato il massimo della competitività: Cerrato, Biasion, "Lucky" e "Tony" l'hanno portata a livelli persino superiori a quelle ufficiali della squadra diretta da Tony Fall. Memorabili la prima vittoria di una Casa straniera nel campionato italiano, con "Tony" nel 1981, e l'Europeo vinto nel 1982, sempre con l'asso trevigiano, davanti a Jimmy McRae sull'Ascona 400 uscita dal reparto corse ufficiale a Russelsheim: che tempi!**

«Fu incredibile battere Fiat e Lancia in Italia, una cosa ritenuta impossibile e che, infatti, non era mai accaduta prima. All'epoca vincere l'Italiano era più difficile che il Mondiale. Ci riuscimmo, fu un'impresa pazzesca. E l'anno dopo battemmo la squadra ufficiale nell'Europeo con un "Tony" velocissimo e molto intelligente a livello tattico. Ricordo un episodio incredibile, a Cipro. Ci ritrovammo, noi e loro, sotto lo stesso tetto per fare le assistenze. "Tony" scoprì con uno stratagemma che i nostri sospetti erano fondati: avevano abbassato i punti d'attacco delle sospensioni. Vennero a sapere che lo sapevamo e, per paura di reclami, alzarono di nuovo la macchina saldando dei riporti sui duomi degli ammortizzatori. Che cedettero. E persero l'Europeo».

**- Anni straordinari. Poi però il magnifico rapporto fra Conrero e Cavagnero arrivò al bivio...**

«La Peugeot voleva fare la squadra italiana per la 205 T16 Gruppo B ma non voleva che la vettura fosse firmata da Conrero, perché nome troppo in vista e troppo legato alla Opel. Per me si poteva fare, dando vita a due strutture ben distinte, ma Conrero non voleva nemmeno sentirme parlare all'inizio. Comunque l'avevo quasi convinto e alla fine avrebbe accettato se non si fosse messo a remare contro chi gli stava vicino. Così saltò tutto. A malincuore fui costretto ad andarmene e lo dissi a Conrero con le lacrime agli occhi. Era il novembre del 1984. Nacque l'Osella Rally, che doveva essere solo una soluzione di transizione verso una struttura tutta targata Peugeot, come mi aveva espressamente richiesto Jean Todt».

**- E nel 1986 nacque l'Italtecnica...**

«Già. Poi il Gruppo B venne abolito e Todt mi affidò la 205 T16 Grand Raid di Kankkunen, con il quale vincemmo la Dakar, e quindi passammo alle 405 Mi16 Gruppo A da rally e Super Turismo da pista. E via dicendo».

**- E Conrero?**



«Il conte Vittorio Zanon lo aiutò ancora, come aveva già fatto in passato, ma la situazione era sempre più difficile. La sua condizione fisica era peggiorata. Lo cercai più volte, tramite un amico comune. Ci parlammo al telefono, ci spiegammo. Mi disse che ci teneva a venire a vedere la mia officina. Dovevamo incontrarci, perché entrambi volevamo chiarirci, eravamo già d'accordo. Ancora una volta però la solita persona si mise di mezzo e fece saltare l'incontro. Nonostante tutto avremmo dovuto vederci, l'appuntamento era per lunedì 9 gennaio». Poi, sabato 7 gennaio 1990, il grande "Penna

bianca" si congedò da questo mondo. Monssù Conrero ed il suo figliolo adottivo non riuscirono più ad incontrarsi. Oggi, l'Italtecnica di Mario Cavagnero è un apprezzato centro di sviluppo e ricerca per i motori diesel della General Motors, con nove sale prova e tanto altro, sempre a Cambiano, a pochi chilometri da dove un tempo urlavano i motori delle Opel di Conrero, quelli che vincevano tutto. ●



### UN GRANDISSIMO FINALE DI CARRIERA

Sopra, a destra, Ormezzano in azione al Monte 1978 con la Kadett GTE e assieme al Mago. Sotto, la prima vittoria della Manta 400 con Cerrato al Piancavallo 1983. In alto, nell'altra pagina, Tony in azione al 4 Regioni 1981 stagione nella quale colse il titolo tricolore



# Bishop

## l'artista della reflex

**A 72 ANNI SE N'È ANDATO UNO DEGLI ULTIMI ROMANTICI TRA I FOTOGRAFI DA CORSA. UNA VITA DA ZINGARO FELICE IN GIRO PER IL MONDO A IMMORTALARE CONTROSTERZI**

**A** 72 anni, un'età alla quale di solito si scattano foto ai nipotini, Hugh Bishop ha smesso di fotografare i rally. Il suo cuore, già in pessime condizioni, non ha retto al peso di una vita sempre con la valigia pronta.

Una vita da zingaro felice - anche se aveva l'aria perennemente un po' imbronciata - quella vissuta da Hugh Bishop dietro l'obiettivo della macchina fotografica. Anzi, due. Fu lui infatti a diffondere la tecnica del doppio scatto, a colori e in bianco e nero, mediante una staffa di supporto ideata proprio per poter usare contemporaneamente due macchine fotografiche e così raddoppiare i momenti da immortalare al passaggio di una vettura da rally. "Gemello" di Martin Holmes - i due viaggiavano sempre insieme, tanto da essere ribattezzati Yoghi e Bubu, dove naturalmente il corpulento Hugh era Yoghi - Bishop è stato un innovatore non solo per la staffa di cui sopra ma anche e soprattutto perché ha introdotto nei servizi che mandava ai giornali di tutto il mondo (arrivati ad essere un'ottantina) un importante cambiamento: l'inquadratura allargata, a tutto campo. Non solo e sempre "chiusa" sulla macchina che stava passando ma tenendo dentro alla foto buona parte del paesaggio circostante. Fu una svolta. I giornalisti, gli appassionati, la gente comune, si resero conto che i rally non erano "solo" una colorata vettura in gara ma "anche" paesaggi

spettacolari, a volte fiabeschi. Albe o tramonti belli da togliere il fiato e nei quali la macchina in azione era sì il punto focale, ma era un piccolo puntino, c'era ma non rubava tutta la scena. Risultati che Bishop otteneva non per caso ma per duro lavoro, facendo le ricognizioni del percorso proprio come se

avesse dovuto correre anche lui, anziché fotografare e basta. E sfruttava pure i trasferimenti, soprattutto in gare durissime come l'Acropoli, per portare a casa scatti che davano il sapore del reportage d'altri tempi al suo lavoro. Così facendo ha scoperto luoghi dove poi tutti gli altri andavano a scattare foto.

Nato in pista e poi approdato ai rally come un altro grande fotoreporter, Reinhard Klein, Bishop cedette tutto il suo archivio al collega tedesco qualche anno fa. Non aveva più voglia di girare il mondo, una grossa delusione sentimentale lo aveva privato di ogni desiderio (e non solo) e così Hugh scelse di fare il tassista a Londra. Fino a quando neanche quello è bastato a farlo, almeno, sopravvivere. Di lui rimangono migliaia di scatti romantici prima ancora che belli, indicatori di un'intelligenza e una sensibilità superiori.

Adesso sarà da qualche parte a bere un ottimo bicchiere di vino rosso e pasteggiare insieme a Tamotsu Futamura, l'altro grande obiettivo da rally che se n'è andato qualche anno fa.

**Sergio Remondino**





## L'INGREDIENTE PRINCIPALE DI OGNI TUO PIATTO.

CON COTTO E MANGIATO MAGAZINE LA CUCINA È FACILE, VELOCE E DI QUALITÀ.

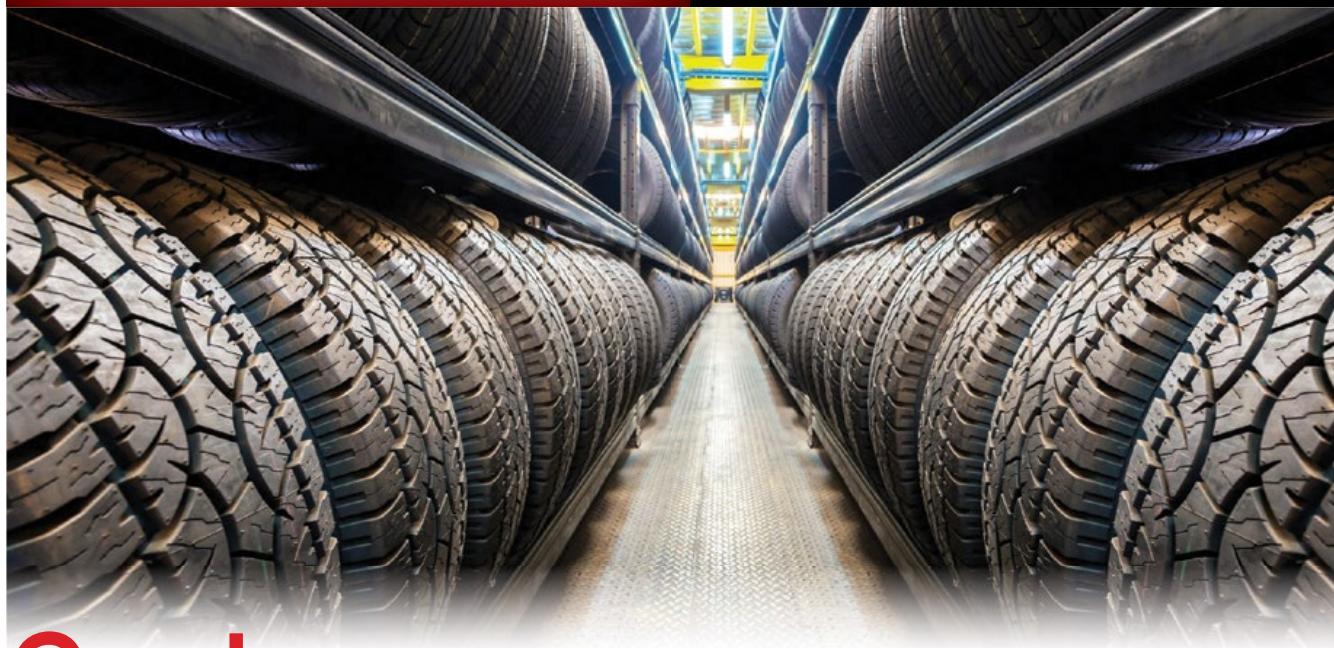
Scopri ogni mese un nuovo modo di cucinare che renderà il tempo passato ai fornelli più piacevole e quello in tavola più gustoso.

**Cotto e Mangiato magazine ti aspetta in edicola.**

**Cotto e mangiato**

la cucina facile, veloce e di qualità





# Se le gomme sono ecologiche e naturali

La lotta all'inquinamento passa anche per l'innovazione nella produzione di pneumatici: UnicusanoLab spiega le ultime novità

**L**a produzione di pneumatici è in continua crescita e proprio per questo motivo c'è notevole interesse a proporre nuove composizioni e formulazioni ecologiche e ecosostenibili, a basso impatto ambientale, pur garantendo buone prestazioni.

Come sottolinea UnicusanoLab in questa analisi, in base alle formulazioni tradizionali, la produzione di pneumatici richiede l'impiego di elevate quantità di carbon black (nerofumo) (fino al 30%), rendendo la gomma durevole, caratterizzata dalla tradizionale tinta nera, ma poco flessibile. Il nerofumo, inoltre, deriva da prodotti petroliferi e il suo prezzo dipende da quello del petrolio. Sono stati quindi proposti come potenziali e promettenti sostituti diversi scarti agroalimentari, di origine vegetale e animale, tra cui la silice (SiO<sub>2</sub>, biossido di silicio), derivata dalla lolla del riso (materia-



le di scarto nella fase di lavorazione del prodotto destinato alla vendita in ambito alimentare), gusci di uova e bucce di pomodori, essiccati e ridotti in sottilissima polvere. In particolare, è stata utilizzata silice ottenuta dalla cenere della lolla di riso, realizzando pneumatici con prestazioni paragonabili a quelli tradizionali, con una minore resistenza al rotolamento, maggiore adesione all'asfalto e minore dispendio da un punto di vista energetico. In base a ricerche con-

dotte da ricercatori della Ohio University (USA) è stato dimostrato che l'impiego di gusci di uova e bucce di pomodori consente di ottenere pneumatici sia resistenti che flessibili grazie a un'azione sinergica dei due scarti e alle loro proprietà intrinseche, superando gli standard industriali previsti. La pelle del pomodoro è spessa, elastica e stabile

alle alte temperature, mentre i gusci d'uovo presentano una struttura microporosa e forniscono un'elevata superficie di contatto. Tale approccio innovativo, basato sull'impiego di filler ecologici e naturali, consentirebbe non solo di produrre pneumatici a minore impatto ambientale, ma anche di ridurre la dipendenza dal petrolio d'importazione e l'accumulo di rifiuti nelle discariche con relative problematiche di smaltimento, dando nuova vita a materiali che altrimenti non andrebbero altro che a aumentare il volume dei rifiuti. La raccolta di tali scarti alimentari sarebbe, inoltre, per la maggiore parte centralizzata, dato l'elevato consumo da parte di numerose aziende, sia in Italia che all'estero, di tali alimenti per la produzione di prodotti, quali dolci, pasta, passata di pomodoro e simili, favorendo lo sviluppo di tale filiera produttiva.

Prof.ssa Ilaria Cacciotti  
Docente di Scienza e Tecnologia dei Materiali e Biomateriali e Ingegneria dei Tessuti  
Università degli Studi di Roma "Niccolò Cusano"

## SPORT



### #correre per un respiro

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 16 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare dei veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telaistica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi". Per info: facebook/selezenazionalepiloti o selezione nazionale@alice.it.

La Selezione Nazionale Piloti si schiera a fianco della fortissima pilotessa, RACHELE SOMASCHINI, testimonia della "Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica Onlus" a sostegno del progetto #correreperunrespiro, per sensibilizzare e raccogliere fondi per la ricerca di questa malattia genetica. E' interesse di tutti e tutti possono fare attivamente qualcosa. Per saperne di più: [www.rachelesomaschini.com](http://www.rachelesomaschini.com) - [www.fibrosicisticaicerca.it](http://www.fibrosicisticaicerca.it)



### ...ECCO I VINCITORI

Lo scorso 23 dicembre, si è corsa la "Christmas Cup", tradizionale appuntamento del periodo natalizio, che ha visto i protagonisti di tutte le categorie della Selezione Nazionale Piloti, contendersi il primato. Nella classe regina, la Sn1-Pro, ha vinto Nicola Venuto, alla sua seconda affermazione in carriera, nella corsa di Natale. In Sn2-Top, si è imposto Dino Mazzone, nella Sn2-Light, è toccato al rientrante Stefano Castorina, e nella Sn2 Lady, c'è stata l'affermazione di Marcella Castro. Infine nella cat. Sn3, è stato Gabriele Bannò, ad aggiudicarsi l'ambito trofeo. In generale, si è trattato di una giornata molto intensa, che ha visto tutti i piloti del mondo Snp, scendere in pista, in un assoluto clima di armonia e di festa, nel pieno stile di casa Selezione. Per info: facebook/selezenazionalepiloti o selezione nazionale@alice.it

## ACCESSORI



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



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

## TI SEI PERSO IL NOSTRO SPECIALE?



**RICHIEDILO QUI**

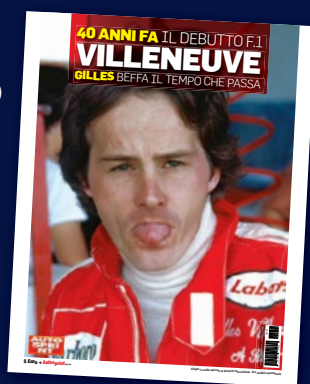
**06.78.14.73.11**

da lun. a ven.

ore 9-13 e 14-16

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

con carta di credito su: [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)



CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242

Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: [abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.1653

Sito acquisto abbonamenti: [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)

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

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

Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario

IBAN: IT 90 V 07601 03200 00080721178 (dall'estero Bic BPPIITRRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero: Sport Network s.r.l. - [www.sportnetwork.it](http://www.sportnetwork.it)

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

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

Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.4924601

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'allegato A.1 del D.Lgs. 196/2003, nell'art. 2, comma 2,

del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.Lgs. 196/2003, del 30/06/2003" la Conti Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui all'art.7, s.s.

del D.Lgs. 196/2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - Via del Lavoro

n. 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227101 - Fax 051.6227309.

Responsabile del trattamento dati (D.Lgs. 196/2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

Tutti gli articoli contenuti in Autosprint sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



**LO SPECIALE APPREZZATO DALLA FAMIGLIA CHITI E NON SOLO!**

# As nel nome Alfa Romeo

**H**o avuto il piacere di leggere l'allegato all'ultimo numero di Autosprint, sulla storia della presenza Alfa Romeo nelle corse. La lettura, oltre ad avermi dato modo di conoscere meglio la storia dell'Alfa, mi ha fatto rivivere gli anni in cui, da bambino e adolescente, vivevo accanto a mio padre le emozioni delle competizioni automobilistiche, sempre leggendo Autosprint. A nome di tutta la mia famiglia, mia sorella Olga ed io desideriamo ringraziare lei e tutta la redazione per avere realizzato un bellissimo documento, relativo ad un periodo storico eccezionale, e per aver ricordato la figura del nostro indimenticabile padre. Porgo i miei più cordiali saluti a tutta la redazione e i migliori auguri per un felice anno nuovo.

**Arturo Chiti**

Cominciamo facendovi gli auguri. Di buon Natale in ritardo, di buon anno e di buona fortuna per il 2018 perché, come punto di riferimento per l'automobilismo in Italia, vi possono sempre servire. Ho compiuto mezzo secolo e vi leggo da quando avevo 13 anni, per



**UN GRADITO OMAGGIO AL COMPIANTO COLLEGA RAGAZZONI**

## Marco ricordato

Caro Autosprint, soltanto due righe per un ricordo che mi sembra doveroso. Marco Ragazzoni, un giornalista competente, una persona straordinaria, un uomo con dei valori. Ho sempre identificato Marco con Autosprint, Autosprint con Marco. Lavoravo in Alfa Romeo ai tempi dell'Etcc e poi del Wtcc. Ero poco più che un ragazzo ma Marco spesso parlava con me, chiedeva a me: forse per cercare di scoprire, con infinita educazione, quello che gli altri non gli raccontavano. Quel poco che sapevo e potevo dire glielo dicevo, salvo poi chiedere "Marco, però questo non lo scrivere...". E lui puntualmente era capace di trasformare in articolo, preciso e puntuale, discreto ma vero, quelle quattro notizie che gli raccontavo. Lo incrociavo nei paddock di mezzo mondo, lui, il suo zainetto, il suo immancabile blocco e penna... mi guardava e mi diceva "Che ccell'hai qualcosa per me??"... E come facevo a non parlare con lui? Competenza, professionalità e simpatia. Un giorno venne in Autotecnica Motori, eravamo appena partiti, scrisse un servizio sulla MotorValley e volle inserire un pezzo anche su di noi che della MotorValley viviamo al confine. Venne ancora in un momento meno felice, per amicizia. Fino a che, qualche giorno fa, lo invitai alla inaugurazione della nuova Autotecnica Motori. Nessun altro di Autosprint, e mi scuso... ma per me Autosprint è Marco. Non avevo bisogno dell'articolo. Volevo condividere con lui che ci ha visto crescere un momento di gioia. Marco non ha risposto. E non era da Marco. Ho capito il perché sfogliando l'ultimo numero del giornale. Pietrificato. Marco avrebbe risposto, Marco sarebbe venuto a far festa con noi. E guardandomi mi avrebbe detto "Che ccell'hai qualcosa per me?".

Giovanni Delfino  
Autotecnica Motori

cuì mi sento un po' di casa con voi. Sono appena stato in edicola dove ho acquistato il numero uno del 2018 e lo speciale sull'Alfa Romeo, preso con un po' di emozione perché a me quel simbolo fa tornare a tanti anni fa, a Giacomelli, all'Euroracing, alla pista di Balocco, alla Brabham Alfa, al verde dei Benetton, a Chiti, Patrese e Cheever e a tutto quello che da ragazzo l'Alfa mi ha lasciato. Oltre alla storia della F.1 che da appassionato conosco a memoria. Emozioni appartenenti al passato perché oggi, per ora, si tratta solo di un'operazione di marketing, di un nome ma in futuro, come dice Marchionne, chissà... In questi giorni di vacanze natalizie ne ho approfittato anche per veder qualche film a tema. Un dvd su Frank Williams e uno su Ferrari, un Mito immortale. E ho fatto le mie riflessioni riguardo questo sport. Lasciando perdere il periodo eroico, mi soffermo su Williams, l'ultimo sopravvissuto di una F.1 moderna appartenuta a Ferrari, McLaren e anche Alfa Romeo. E mi chiedo cosa rimanga oggi di quello sport, di quelle emozioni che mi hanno fatto innamorare di auto e piloti che tanto mi hanno dato al punto che, ancora oggi, mi emozionano a pensarci. Dal 2018 cambierà qualcosa, ma la F.1 credo meriti di più. Tornare al passato non sarebbe peccato se questo potesse portare vantaggi. Aprire la F.1 a motorizzazioni diverse, dare modo a chi ha fantasia di sperimentare, potrebbe essere una mossa vincente. Limitare magari la potenza ma dare modo ai Costruttori di partecipare con motorizzazioni ibride, diesel, frazionamenti diversi aprirebbe l'interesse sia degli spettatori che delle Case e, forse, anche piccoli costruttori potrebbero trovare il modo per emergere. Diamo la possibilità a nuovi Williams di esistere, facendo tornare questo sport un banco prova che possa travasare tecnologia sulla produzione di tutti i giorni. Questo, insieme alla speranza di avere ancora piloti-personaggi in F.1, persone con un carattere che sappiano dominare la scena, è il mio augurio per il 2018.

**Paolo Aldrighetti**

**AUTO  
SPRINT**

[www.autosprint.it](http://www.autosprint.it)

Direttore responsabile  
**Andrea Cordovani**  
[a.cordovani@autosprint.it](mailto:a.cordovani@autosprint.it)

**Mario Donnini**  
[m.donnini@autosprint.it](mailto:m.donnini@autosprint.it)  
06.49.92.343

**Cesare Maria Mannucci**  
(inviato)  
[c.mannucci@autosprint.it](mailto:c.mannucci@autosprint.it)  
06.49.92.289

Grafica e impaginazione  
**Roberto Rondelli**  
**Alberto Rinaldi**  
[grafici\\_as@autosprint.it](mailto:grafici_as@autosprint.it) -  
051.62.27.249  
**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

Direttore Editoriale  
**Andrea Brambilla**  
[a.brambilla@contieditore.it](mailto:a.brambilla@contieditore.it)

Marketing e comunicazione:  
**Marco Angrisani** [mkt@autosprint.it](mailto:mkt@autosprint.it)

Foto F1: **Ercolo Colombo,**  
**Alberto Crippa, Mario Chiarappa**  
Fotografie: **Sutton-Images, Bettini,**  
**Getty Images, Fuggiano**

Ricerca fotografica:  
**Chicco Rimondi**  
Humour: **Giorgio Serra**  
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Beppe Donazzan, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Sergio Remondino, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati  
[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)

Roberto Argenti, Italo Benedetti, Alessandro Biagi, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Agnes Carlier, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Eraldo Guglielmetti, Andrea Ialongo, Mario Lastretti, David Legangneux, Gianluca Lioce, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato, Enrico Rosi Cappellani

**CONTI EDITORE**

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPORT** **IN MOTO**  
**AM** **GIORNALI** **SPORTING** **Colto e mangiato**  
**glaciere** **SPORT STYLE**

# ABBONATI PER CORRERE.

NON FRENARE LA TUA PASSIONE.



**Abbonarsi è semplice e veloce!**

Compila il tagliando qui a fianco, ed invialo a:  
Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma,  
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it  
Telefono: 06.78.14.73.11 da lun. a ven. ore 9-13 14-16  
Fax: 06.56.56.16.53. Per pagamenti con carta di credito  
puoi visitare il sito [www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)

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

Cognome e nome .....

Via .....

n° .....

Cap .....

Città .....

Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma - causale "Abbonamento Autosprint" di cui allego fotocopia  
Autorizzo la Conti Editore Srl ad inserire i miei dati per l'invio di materiale informativo, pubblicitario o promozionale ed anche ai fini di informazione e promozione di prodotti  
e servizi di terza società. In ogni momento, a norma D.Lgs. 196/2003, potrò avere accesso ai miei dati per prenderne visione, chiederne la modifica o la cancellazione  
oppure oppormi al loro utilizzo scrivendo a: Conti Editore Srl, via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Tel. 051.6227.111 - Fax 051.6227.309.

Data .....

Firma .....

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

**MI ABBONO  
PER UN ANNO A**

**AUTO  
SPRI  
NT**

**AL PREZZO SPECIALE  
DI € 80,00**

# AUTO MOTO RACING

Vivi la tua passione

1-4 Febbraio 2018  
Lingotto Fiere  
Torino

Nella foto  
Francesco, 38 anni  
Chirurgo

  
**AUTOMOTO  
RACING**

SPIN-TO - foto di Chiara Esposito



In contemporanea con

**AUTOMOTORETRO**



+39 011 350 936

info@automotoracing.it

www.automotoracing.it



# AUTO SPRI NT

Allegato ad Autosprint n° 2 del 9/1/2018 non vendibile separatamente

INTERVISTE  
ESCLUSIVE  
EXCLUSIVE  
INTERVIEWS  
ROSENQVIST  
BIRD  
DA COSTA  
LIUZZI  
MINARDI

# Marrakech Express

NEL GRANDE FILM DELLA FORMULA E QUELLO CHE VA IN SCENA IN **MAROCCO** È IL 2° ROUND DELLA STAGIONE. MA PER MOLTI SI TRATTA GIÀ DI SFIDA DECISIVA...

IN THE GREAT FORMULA E SPECTACLE, **MOROCCO**, UPCOMING, IS JUST THE SECOND ACT OF THE SEASON – BUT FOR MANY IT'S ALREADY THE CRUCIAL CHALLENGE



# UNIVERSITÀ NICCOLÒ CUSANO

LA TUA UNIVERSITÀ



**80 POLI IN ITALIA**



**CAMPUS A ROMA**



**ISCRIZIONI APERTE TUTTO L'ANNO**

**ECONOMIA**

**GIURISPRUDENZA**

**SCIENZE  
POLITICHE**

**PSICOLOGIA**

**SCIENZE DELLA  
FORMAZIONE**

**INGEGNERIA**

**WWW.UNICUSANO.IT**

**CONTATTI@UNICUSANO.IT**

**800 98 73 73**

Andrea Cordovani

# FCA in F.E

## PAROLA DI MARCHIONNE

**D**a Hong Kong a Marrakech. Altro giro, altra corsa. Il Luna Park della Formula E sbarcherà in Marocco il prossimo 13 gennaio per il secondo round della stagione 4 portandosi dietro tante storie da raccontare. C'è grande attesa per vedere di nuovo all'opera i protagonisti della serie elettrica adesso che il Mondiale di F.1 è in vacanza alla luce di un primo appuntamento che ha lasciato diversi conti in sospeso. Diverse le interviste esclusive. Abbiamo chiesto ai vincitori delle prime due gare della serie Sam Bird e Felix Rosenqvist di raccontare ai nostri lettori che cosa si aspettano dalla loro stagione scattata subito col piede giusto. E sulla crescita esponenziale della serie full electric abbiamo chiamato ad esprimersi anche Vito Liuzzi, ex F.1 e che ha già avuto esperienze nel passato in F.E e anche Giancarlo Minardi personaggio che non ha bisogno di presentazioni e che offre sempre giudizi franchi e mai di comodo. Autosprint-E svela anche alcune proiezioni in chiave futura. Già perché il giorno dopo la gara, domenica 14 gennaio, scenderà in pista nei rookie test anche Antonio Giovinazzi, il terzo pilota della Ferrari che darà una scossa al suo inverno nei test collettivi della serie che vedrà tanti debuttanti vedere l'effetto che fa guidare quella che per molti rappresenta una vera e propria Formula Futuro. Il test del pilota italiano (con una monoposto della Virgin-DS) si dice che rimarrà fine a se stesso ma è inutile negare che rimanda anche all'idea che in futuro dovrebbe vedere l'impegno nella serie del marchio FCA, presumibilmente con Maserati. «Il gruppo FCA in qualche maniera giocherà in Formula E. Ma è da capire come e quando», ha dichiarato il presidente Sergio Marchionne rilanciando le voci di un'operazione attesa ma ancora tutta in fase embrionale. Un ulteriore motivo di interesse in una serie utilizzata dalle Case come laboratorio per sviluppare tecnologie da destinare alla produzione di serie e che in futuro vedrà confluire nel campionato ideato dal Ceo Alejandro Agag tanti marchi prestigiosi. La riprova che la Formula E, al di là di ogni considerazione, sta percorrendo la strada giusta e compiendo un'incredibile parabola ascendente. Una serie, insomma, che gode di ottima salute e che in futuro potrebbe avere anche problemi di abbondanza visti i posti in griglia a disposizione dei team. Tra tante notizie positive l'unica nota stonata è rappresentata dal forfait dell'E-Prix di Montreal che avrebbe dovuto ospitare le ultime due gare del 2017-2018. La neo sindaca di Montréal ha però annunciato di voler rinunciare all'organizzazione. La sfida in Canada potrebbe essere rimpiazzata ma ancora non ci sono stati riscontri. Se non si dovesse trovare una soluzione, l'appuntamento conclusivo della stagione sarà il doppio Prix che andrà in scena a New York il 16 e 17 luglio 2018.

## FCA in F.E

TAKE MARCHIONNE'S WORD FOR IT...

**F**rom Hong Kong to Marrakech. Another round, another race. The Formula E carnival will arrive in Morocco on 13 January for the second round of season 4, bringing with it lots of tales to tell. There is great eagerness to see the stars of the electric series in action again now that the F.1 World Championship is on vacation and in light of a first event that left a number of scores to be settled. There are various exclusive interviews. We asked the winners of the first two races of the series, Sam Bird and Felix Rosenqvist, to tell our readers what they expect from their season, which started off on the right foot. And we called on Vito Liuzzi, former F.1 driver who has already had F.E experience in the past, and Giancarlo Minardi, a personality who needs no introduction and who always offers frank, never convenient opinions, to express themselves on the exponential growth of the full electric series. Autosprint-E also reveals some projections for the future. Yes, because the day after the race, Sunday 14 January, Antonio Giovinazzi, the third Ferrari driver, will also be taking to the track for the rookie tests and liven up his winter in the collective tests of the series, which will see many debutants experiencing what it's like to drive in what many consider a true Formula of the future. The Italian driver's test (with a Virgin-DS single-seater) is said to be an end in itself, but it's no use denying that it also points to the future commitment of FCA, which in the future should be taking part in the series, presumably with Maserati. "The FCA group will play in Formula E in some way. But we have yet to figure out how and when", affirmed the president Sergio Marchionne, once again stirring up rumours about an operation that is expected but still at an embryonic stage. A further element arousing interest in a series carmakers use as a laboratory for developing technologies intended for standard production: the future will see lots of prestigious brands coming together in the series conceived by the CEO Alejandro Agag. Proof that Formula E, irrespective of any other considerations, is on the right track and experiencing an incredible upward trajectory. In short, a series that enjoys excellent health and in the future could also have problems of abundance, given the places available to teams on the starting grid. The only discordant note among all the positive news is represented by the cancellation of the E-Prix of Montreal, which was supposed to host the last two races of 2017-2018. However, the new mayor of Montreal announced the intention not to organise it. The challenge in Canada might be replaced, but there's been no response as of yet. If no solution is found, the closing event of the season will be the double Prix set to be staged in New York on 16 and 17 July 2018.

# Occhi a Marr



COLOMBO

# Marrakech



## ARRIVA LA SECONDA TAPPA DELLA QUARTA STAGIONE

*Fulvio Cavicchi*

**Q**uesta stagione la “pausa invernale” della Formula E è stata enormemente più breve, scesa a soli 40 giorni rispetto agli oltre tre mesi che misero in congelatore la serie l’annata passata, quando la tappa di Marrakech si svolse a novembre e si tornò a correre in Argentina a metà febbraio. L’organizzazione capitanata da Alejandro Agag è riuscita a spostare a dicembre la tappa di apertura di Hong Kong, mentre la sfida africana sarà la prima del nuovo anno, non avendo più “l’obbligo di data” di svolgersi in contemporanea con la conferenza annuale sul cambiamento climatico (COP22), organizzata proprio a Marrakech a novembre 2016 dalle Nazioni Unite.

Messi da parte regali e panettoni, squadre e piloti sono quindi concentrati e potranno riprendere da dove hanno lasciato in Cina, con un campionato totalmente aperto e nessun segnale di predominio.

In Stagione 3 si percepì subito sin dalla gara di apertura la forza di Renault, che infatti riuscì a vincere cinque delle prime sei gare. Al contrario, quest’anno, la tappa nella regione amministrativa speciale della Cina ha visto una grande alternanza ai vertici portando Di Grassi ad affermare che addirittura potrebbero essere sei o sette i piloti in lizza per il titolo. Infatti la dominatrice delle prime tre stagioni, Renault, è tornata in Europa appena nona di dieci formazioni al via.



Al momento in testa alla classifica c'è l'indiana Mahindra, che può contare sulla coppia di piloti che appare meglio assortita, unendo l'esperienza di Nick Heidfeld alla freschezza di Felix Rosenqvist. Il 40enne pilota tedesco ha corso in Formula Uno dal 2000 al 2011, poi nel Mondiale Endurance ed appunto in Formula E, in cui stava per vincere la prima gara di sempre a Pechino prima del botto all'ultima curva di cui è stato incolpevole protagonista. Il 26enne svedese, campione europeo di Formula 3 nel 2015, due volte vincitore del Grand Prix di Macao e due volte del Masters di Zandvoort, ha stupito tutti per l'incredibile facilità con cui si è adattato subito alla Formula E, serie in cui ha debuttato la scorsa stagione. In una categoria dove da sempre svettano i più esperti, il pilota di Värnamo addirittura è arrivato alla vittoria nell'E-Prix di Berlino, la prima anche della squadra. Successo poi ripetuto ad Hong Kong, dopo essere scattato dalla pole position.

Appena tre punti più indietro si piazza la Ds Virgin Racing, team tutto britannico guidato dal secondo pilota più vincente della Formula E. Infatti Sam Bird, con la vittoria del sabato di Hong Kong, sale a ben sei ePrix conquistati, lo stesso numero del campione in carica Lucas di Grassi e tutti quelli mai vinti dalla formazione di Sir Richard Branson. Al suo fianco il connazionale Alex Lynn, che a giugno a New York sostituì José María López presentandosi con la pole position e poi confermato per Stagione 4 al posto dell'argentino, tre volte campione del mondo turismo. Se Bird è davvero una sicurezza, la tappa che ha aperto la quarta annata della Formula E è stata meno convincente per Lynn rispetto all'uscita nordamericana. Ovvio che due arrivi a punti non siano certamente un brutto risultato, ma chiudere ottavo e nono quando il tuo compagno di squadra vince la prima sfida ed è quinto nella seconda, dopo essere scattato appena tredicesimo per una penalità, dimostra una certa differenza di prestazioni.

Terza e quarta formazione in classifica sono Techeetah e Venturi. La squadra cinese che corre con powertrain Renault ha perso terreno rispetto all'annata passata, in cui ha debuttato nel campionato ed ha lottato ad armi pari con Mahindra e Ds per il ruolo di terza forza. Certamente ad Hong Kong Jean-Éric Vergne ha ottenuto la prima pole position dell'anno, un secondo posto nella prima gara ed un quarto nella seconda – decisamente risultati di alto livello – ma gli oltre undici secondi che lo hanno separato dal vincitore sotto la bandiera a scacchi danno l'idea del perché la formazione asiatica paia aver perso terreno rispetto alle rivali. Comunque Vergne, per la prima volta confermato dopo avere cambiato tre squadre in tre stagioni, è secondo nella classifica piloti ad appena due punti da Bird, quindi resta di sicuro uno tra i possibili protagonisti del campionato.

Totalmente opposta l'impressione che ha suscitato la Venturi, squadra monegasca, che dopo tre stagioni in cui l'arrivo a punti era già una lieta notizia ed il terzo posto di Mosca di Stagione 1 l'unico podio della squadra, ha stupito tut-



COLOMBO

ti. Grande debutto con il team di Gildo Pallanca Pastor per Edoardo Mortara, che anche in Cina ha dimostrato la sua straordinaria propensione per i circuiti cittadini, a caso dieci volte vincitore a Macao tra Formula 3 e Gran Turismo. Il pilota di Ginevra ha chiuso settimo nella prima gara dopo essere scattato appena diciottesimo, ma ha mostrato tutta la sua classe la domenica con una ottima partenza dalla prima fila ed aver guidato praticamente tutta la gara dopo essere salito in vetta grazie ad un errore di Rosenqvist. Purtroppo il pilota della Venturi ha perso il controllo della sua VM200-FE-03 in staccata a due giri dalla conclusione, andando in testacoda, ma è poi ri-



# All eyes on Marrakech!

THE UPCOMING SECOND ROUND OF THE FOURTH SEASON

This season, Formula E “hibernated” for a much shorter period of time – just 40 days, as opposed to the more than three months’ “freeze” the previous year, when the Marrakech round took place in November with a return to the circuits in mid-February in Argentina. The organization headed by Alejandro Agag managed to move the opening round in Hong Kong in December, and organise the first of the new year’s events on African soil, since there was no “deadline” need to organise everything to coincide with the annual climate change conference (COP22), held by the United Nations in Marrakech in November 2016.

Fresh from the “Season of Good Cheer”, the teams and drivers are limbering up, ready to take up from where they left off in China, as part of a fully open championship with no signs at all of a predominant player.

During Season 3, from the opening race on, it immediately became quite clear that Renault was a force to be reckoned with (Renault was the winner in five out of the first six races). However, things were quite different this year in the Hong Kong round, where we saw the top competitors fiercely jostling among themselves, with di Grassi admitting that as many as six or seven drivers could be fighting for the title. While Renault ‘lorded it over’ the first three seasons, back in Europe it came in ninth among the ten teams at the start line.

Right now, the ranking is headed by India’s Mahindra, boosted by perhaps the best match among all the drivers – blending Nick Heidfeld’s experience with Felix Rosenqvist’s youthful zest. The forty-year-old German driver was a Formula One racer between 2000 and 2011. He moved on to the World Endurance Championship and now Formula E, where – but for that disastrous crash on the last turn (for which he was not to blame) – he was set to win Beijing’s very first race. The 26-year-old Swede – European Formula 3 champ in 2015, twice the winner of the Macao Grand Prix, and twice also at Zandvoort Masters – amazed everyone with just how readily and im-

mediately he switched over to Formula E, a series that saw his debut during the last season. In a category where the most expert drivers make up a fixed feature and attraction, this driver from Värnamo sailed in to win the Berlin ePrix, a first also for his team. A success he repeated in Hong Kong where he started from the pole position.

DS Virgin Racing were just behind (a mere three points). DS Virgin Racing is an all-British team headed by the driver ranking second among Formula E’s winners. With his victory on the Saturday in Hong Kong, Sam Bird notched up six ePrix triumphs (a rating he shares with the current champion, Lucas di Grassi), making for all the wins of Sir Richard Branson’s team. At Bird’s side is fellow-Brit Alex Lynn, who took over from José María López in New York in June in pole position and who was then confirmed for Season 4, replacing the Argentine driver and three times Touring cars champion. While Bird really looks like a sure bet, the opening round of the fourth year of Formula E was less encouraging for Lynn (compared to his North American bid). Of course, gaining points in both rounds is not a bad result at all. However, coming in eighth or ninth when your team mate wins the first event and comes on fifth during the second (from a thirteenth place, due to a penalty) suggests a significant shortfall.

The third- and fourth-ranking teams were Techeetah and Venturi. The Chinese team racing on Renault Powertrain lost ground compared to the year before when it made its championship debut and forcefully competed with Mahindra and DS for third place in the running. In Hong Kong, Jean-Éric Vergne obtained the first pole position of the year, second place in the first race and fourth in the second – a decidedly impressive result! – but the more than 11 seconds separating him from the winner past the chequered flag tells us the Asian team has ceded ground to its rivals. In any case, for the first time confirmed after changing teams three times in three seasons, Vergne ranks second among the drivers and is a mere two points shy of Bird, so he is most

uscito a ripartire e concludere a podio, diventando poi secondo grazie alla esclusione del vincitore Daniel Abt. Certamente un grande dispiacere, ma prestazioni veramente notevoli per un pilota al debutto, soprattutto se confrontate con quelle del suo compagno di squadra Maro Engel, al suo secondo anno nella categoria. Di certo l’arrivo di Hwa, la “forza armata” di Mercedes nelle corse, deve aver influito pesantemente in questo salto in avanti delle prestazioni. L’accordo è stato annunciato solamente ad Hong Kong, ma evidentemente la collaborazione è iniziata in precedenza dato che Pastor ha ammesso che i suoi tecnici sta-





LUCAS DI GRASSI

vano già lavorando “mano nella mano” con quelli tedeschi. E non può passare inosservato che i due piloti in forza alla Venturi in Stagione 4 siano entrambi titolari della Casa della stella. «Rispetto a dodici mesi fa sono stati fatti enormi passi avanti - ha commentato Engel, che appunto può fare un paragone con la stagione precedente - Alcune persone chiave ci hanno raggiunto, ad esempio il capo degli ingegneri Jacky Eeckeleart, e questo certo rappresenta uno sprone». Insomma la Venturi sta chiaramente diventando “l’area test” per la formazione del team Mercedes. La Casa della Stella arriverà in Stagione 6 così come la Porsche portando quindi a dodici le squadre al via ed a quattro le entità tedesche, dato che si affiancheranno ad Audi e Bmw, che debutterà come costruttore il prossimo anno dopo due annate da partner del team Andretti.

Ottimi i passi avanti anche dell’altra squadra debuttante la scorsa stagione, cioè Jaguar Racing, che in Cina ha concluso con Mitch Evans alle spalle di Mortara in Gara-2, conquistando quindi il suo primo arrivo a podio nella serie. Il team inglese è quinto in classifica ad appena sei punti dal terzo, e dispone ora dell’esperienza del campione di Stagione 1 “Nelsinho” Piquet per cercare di crescere ancora rispetto al 2016/2017, quando corse con due piloti debuttanti.

In Marocco dovranno invece dimostrare molto di più Audi e Renault, le due formazioni che hanno dominato la Formula E in passato. Audi ha avuto problemi, ma ha comunque ottenuto il giro più veloce di gara di tutto il weekend con Lucas di Grassi e la vittoria di Gara-2 con Daniel Abt, prima che venisse revocata dai Commissari Tecnici. Quindi ha raccolto pochi punti, ma ha comunque dimostrato la sua competitività. Ben diversa la situazione della e.dams, che conosce quale sia il

surely one of the potential protagonists of this championship.

For the Monaco-based Venturi team, things look entirely different. After three seasons with little more than points to bank on and the third place in Moscow during Season 1 (the only podium placing for the team) it amazed everyone. It was a fine debut moment with the Gildo Pallanca Pastor team for Edoardo Mortara, who, in China as elsewhere, displays an extraordinary feeling for urban circuits – ten times a Formula 3 and Grand Touring winner in Macao. This driver, from Geneva, came in seventh during the first race starting out from eighteenth place. However, on the Sunday, he showed his true colours with a brilliant start from the first row, remaining at the head of the race following Rosenqvist’s error. Unfortunately, this Venturi driver lost control of his VM200-FE-03 spinning round just two laps from the finish line. However, he managed to join the race once more and gained a place on the podium. He then got the second place when the winner, Daniel Abt, was ruled out. It was most unfortunate but, even so, this was a great achievement for a driver during his debut run, above all if we compare him with his team mate, Maro Engel, during the latter’s second year in the category. Undoubtedly, the presence of HWA – Mercedes’ right arm – has a lot to do with this quantum leap in performance ratings. The agree-

ment was at last announced in Hong Kong, but it must have been ongoing for a while, because Pastor had already admitted that his technical staff were closely collaborating with their German colleagues, and more than one of us noted that the two Venturi drivers during Season 4 were also Mercedes names. “Compared to twelve months ago we’ve made huge progress”, says Engel, who can, of course, draw parallels with the previous season. “A number of key players have joined us, such as the head of our engineers, Jacky Eeckeleart, and this is a real stimulus”. In other words, Venturi is clearly emerging as a testing ground for forming team Mercedes. During Season 6, alongside Porsche, Mercedes will raise the number of teams to twelve, with four German players, given the presence of Audi and BMW, as a debut manufacturer next year after two years as a team Andretti partner.

Truly impressive progress has been made by the other debut team of the last season – Jaguar Racing, which reached the finish line in China with Mitch Evans behind Mortara during Race 2, making for his first podium place for the series. The British team is fifth in the ranking and just six points behind the third place. It can now avail itself of the experience of the Season 1 champion, “Nelsinho” Piquet, and break away from 2016/2017 (when it raced with two debut drivers).



# MAZINGER, LA LEGGENDA PER LA PRIMA VOLTA IN EDICOLA. NULLA SARÀ PIÙ COME PRIMA

UFO ROBOT: GRENIZER ©1975 Go Nagai/Dynamic Planning Inc. All Rights Reserved.



## COLLEZIONA I 30 VOLUMI DELLA SERIE DEDICATA AL CELEBRE ROBOT.

Ogni martedì, con il Corriere dello Sport - Stadio e Tuttosport, potrai ripercorrere le storiche avventure di Mazinger. 30 volumi in una collezione inedita per l'edicola con tutte le trasformazioni più significative del famoso gigante d'acciaio.



**OGNI MARTEDÌ  
IN EDICOLA.**



Se non li trovi in edicola potrai richiederli agli indirizzi mail [mazingerleggenda@corriere.it](mailto:mazingerleggenda@corriere.it) e [mazingerleggenda@tuttosport.com](mailto:mazingerleggenda@tuttosport.com) specificando a quale volume della collana sei interessato, il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

**DYNAMIC  
PLANNING**  
Since 1974

**J-POP**

**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

**TUTTOSPORT**

\*A € 5,99 PIÙ IL COSTO DEL QUOTIDIANO.

problema al telaio che la frena, come spiegato da Buemi, ma non riesce a capirne la causa e quindi nemmeno se riuscirà a ritrovare la competitività a Marrakech.

Ma se queste due formazioni, una volta risolti i problemi che le hanno rallentate in Cina, sicuramente torneranno al vertice, quelle che realmente chiudono la classifica sono Nio, Andretti e Dragon. Il team cinese è comunque riuscito a chiudere a punti in entrambe le gare, col nostro Luca Filippi decimo nella sua corsa di debutto a meno di un secondo dalla Renault di Nico Prost ed Oliver Turvey addirittura sesto la domenica. Inoltre in qualifica è riuscita a piazzare una macchina in Top-10 il sabato ed entrambe la domenica, quindi la Casa cinese è vicina alle squadre che la precedono.

Per contro sono soprattutto le due americane che paiono staccate dal resto del gruppo, con la Andretti che vive la stagione con poca aspettativa in attesa della "manna dal cielo" marchiata Bmw per Stagione 5. Lo dimostra la scelta di annunciare Tom Blomqvist come pilota titolare al posto di Robin Frijns, e poi presentarsi alla prima gara con Kamui Kobayashi solo per fare piacere al suo nuovo main sponsor (che di fatto è sempre la Ms Amlin, ma ora acquisita per 3 miliardi di dollari dalla giapponese Ms&Ad), nonostante il pilota della Toyota nel Mondiale Endurance non avesse potuto svolgere nemmeno un test di preparazione. Insomma tutto si è poggiato sulle spalle di António Félix da Costa, che è riuscito ad accalappiare un positivo sesto posto nella prima sfida e due partenze in Top-10.

Ma è la Dragon che appare di un'altra categoria, unica squadra a non essere riuscita a conquistare nemmeno un punto, abbandonata dalla Faraday Future (in fallimento) e senza aver mai dato la minima impressione di avere speranze di poter cambiare la situazione. L'esperto belga ex Formula Uno Jérôme d'Ambrosio, alla sua quarta stagione con la formazione di Jay Penske, ha cercato di fare il massimo, arrivando undicesimo nella gara del sabato di Hong Kong e facendo il miglior tempo, che però non si è concretizzato in un punto per la classifica per la nuova regola che solo chi arriva nei primi dieci può riceverlo. Ma per il debuttante di lusso Neel Jani, pilota ufficiale Porsche nel Wec e vincitore della 24 Ore di Le Mans nel 2016, quella asiatica è stata davvero una brutta esperienza: ultimo in entrambe le gare, 17esimo e 19esimo in qualifica a due secondi dalla vetta... «Diciamo che non sono abituato a certi risultati. È passato parecchio tempo da quando ho preso una batosta del genere. Credo che risultato del doppio ePrix parli da solo - le parole amare dell'esperto pilota che sarà sostituito da Lopez in Marocco - Con due piloti così lontano dal vertice è normale essere preoccupati. Sarà difficile recuperare il gap. La nostra ambizione è di avvicinarci almeno alla top ten». Insomma, per la Dragon la speranza è l'arrivo di tecnici e soprattutto denaro fresco di un costruttore. Visto il fantasma di Maserati che "aleggia", la squadra statunitense sogna i colori modenesi!

In Morocco, Audi and Renault are going to have to improve greatly. These two teams were once the major Formula E players. Despite its problems, Audi gained the fastest lap for the whole weekend with Lucas di Grassi, plus a Race 2 win with Daniel Abt (before it was revoked by the Technical Scrutineers). So, the score was low, but the team's competitive spirit remains fully intact. The e.dams case is something else, with the chassis problem braking, as Buemi explained, but they don't know why. So, they don't know whether their competitive edge will still be with them in Marrakech.

However, if these two teams find the right solutions to the problems that hampered them in China, they will most surely shine through as top players. Therefore the teams who actually close the ranking are Nio, Andretti and Dragon. The Chinese team managed to gain points in both races, with Italy's Luca Filippi coming in tenth during his debut race, less than one second behind Nico Prost's and Oliver Turvey's Renault, and even up in sixth place on Sunday. During qualifying, they managed to get one car into the Top-10 on Saturday and both cars on Sunday, which means the Chinese manufacturer is not lagging too far behind the other teams.

Then we have the two American manufacturers who seem to be somewhat apart from the rest of the group, with Andretti, whose expectations are modest for the season (while awaiting the "manna from Heaven" of a BMW for Season 5). We see this in the decision to announce Tom Blomqvist as official driver in Robin Frijns' place, and then appearing at the first race with Kamui Kobayashi (merely to please its new main sponsor, which actually remains MS Amlin, now taken over by the Japanese MS&ADM group for three billion dollars), and all this despite the

fact that the Toyota driver during the World Endurance Championship didn't even do a preparation test run. In other words, the entire burden was laid upon António Félix da Costa's shoulders, who managed to gain an encouraging sixth place during the first challenge and two Top-10 starts.

Dragon, on the other hand, looks like something out of another category altogether. This is the only team that failed to get even one point, abandoned by Faraday Future (going through bankruptcy proceedings) and without even the faintest sign or hope that things will ever change for the better. The Belgian expert, former Formula One driver, Jérôme d'Ambrosio, notching up his fourth season with the Jay Penske team, tried his very best and came in eleventh in the Hong Kong race on Saturday and scoring the best lap, which didn't lead to one point for the ranking, due to the new rule that reserves that point only for competitors among the first ten. For the major new entry, Neel Jani, Porsche's official WEC driver and winner of the 24 Hours of Le Mans in 2016, this Asian date was disastrous (last in both races, 17th and 19th during qualifying two seconds behind the leaders). ... "Let's put it this way - I'm not used to results like this. It's been a long time since I've had such a setback as this. I think the results of the double ePrix require no further comment". Bitter words from an expert driver. "With two drivers so far behind the leaders it's only natural that one should be concerned. It will be hard to close the gap. Our ambition is at least to get close to the top ten". Indeed, Dragon hopes technical inputs - and, above all, a fresh cash flow from a car manufacturer - will save the day. A "ghost" haunts the corridors of racing. It goes by the name of Maserati, from Modena. Unsurprisingly, the American team's eyeing Modena!



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



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

**INMOTO**



\*Al prezzo di € 4,90.

# Rosenqvist a

PILOTA UNIVERSALE, FELIX, PUNTA DI DIAMANTE DI MAHINDRA RACCONTA AD AUTOSPRINT LA SUA INCREDIBILE STORIA DA CORSA



**H**a aperto con due prestazioni assai convincenti ed una vittoria, seppur a tavolino, la sua seconda stagione in Formula E con il Mahindra Racing Formula, che dopo la terza posizione in graduatoria generale colta nella precedente edizione lo ha investito del ruolo di prima guida, con il chiaro obiettivo di puntare al titolo. Ventisei anni appena compiuti, Felix Rosenqvist rientra sicuramente tra i piloti più ricercati della serie, grazie alla sua grinta e capacità ad adattarsi al meglio ad ogni condizione della pista. Un ragazzo che come pochi ha l'arte di interpretare il comportamento di ogni vettura ed estrarne il meglio. Non dimentichiamoci che il driver di Varnamo, una cittadina alle porte dello storico ma ormai pressoché dimenticato circuito di Anderstorp, quest'anno è anche reduce da un ottimo terzo posto nel campionato nipponico di Super Formula, dove con il team Le Mans

*Alessandro  
Gargantini*

ha mantenuto concrete chances di puntare al titolo sino all'ultima corsa di campionato, poi cancellata a causa del maltempo. Una corsa che sarà ricordata anche per la decisione della Toro Rosso di far rientrare nel suo line-up, solo per il GP degli Stati Uniti, il giubilato Daniil Kvyat in sostituzione di Pierre Gasly, che proprio come Rosenqvist era in lizza per il titolo della più importante serie asiatica, poi finito nelle mani del trentaseienne pilota del Sol Levante Hiroaki Ishiura.

Ma Felix Rosenqvist non è solo questo. Nel suo ormai acquisito status di "pilota universale", nell'arco di due sole stagioni il piccolo nordico è stato protagonista anche nel Blancpain Gt, in Indy Light, nel Wec e nel Dtm. E non ha nemmeno tralasciato l'opportunità di vincere tre corse della Porsche Carrera Cup Scandinava e di disputare la Fia Gt World Cup sull'unica Ferrari presente a Macau.



*cuore aperto*



Sì, Macao. Una corsa che l'ha visto per due volte di fila vincitore del Gran Premio riservato alla terza serie, prima con il Team Mücke e poi con la Prema, equipe alla quale è rimasto molto legato e che gli ha consentito di conquistare finalmente il titolo continentale al quinto tentativo e nell'implicito ruolo di mentore di Lance Stroll, che lo ha succeduto nell'albo d'oro della categoria. La serie cadetta è stata croce e delizia per il pilota svedese. Croce perché cinque anni di militanza sono francamente troppi e gli hanno precluso la possibilità di ambire a categorie maggiori in tempi ragionevoli. D'altro canto, la terza serie gli ha consentito di affinare a tal punto la sua sensibilità alla guida da renderlo ricercatissimo da più parti e garantirgli un'ottima carriera di professionista del volante. E, parlando con i suoi ingegneri di macchina, arrivano solo delle conferme: «Nessuno è come lui! Felix ha vinto un campionato senza fare un testacoda, insabbiarsi, o rovinare il fondo su di un cordolo. Un vero fenomeno!».

Nel corso del suo viaggio di fine anno verso Indianapolis, dove Felix svolgerà il lavoro di preparazione alla prossima 24 ore di Daytona che disputerà proprio con Lance Stroll, Daniel Juncadella e Robijn Frins con una Oreca-Gibson 07 LMP2 del Jackie Chan DC Racing, abbiamo approfittato di una sosta nell'aeroporto di Copenaghen per fare il punto della situazione con lo svedese, che proprio in questi giorni sta decidendo con quale programma nel 2018 affiancherà l'impegno in Formula E.

**- È l'anno buono per puntare al titolo in Formula E?**

«Sul cittadino di Hong Kong siamo stati autori di un buon esordio stagionale: abbiamo avuto dei buoni riscontri, anche se abbiamo commesso alcuni errori. In un campionato che annovera così tanti costruttori, prima dell'inizio della stagione c'è sempre incertezza ed una tangibile preoccupazione. Alla "prima" stagionale, tutto può accadere! Soltanto nei giorni successivi cala un po' la tensione perché si ha una maggior consapevolezza dei propri mezzi e si possono calibrare le aspettative. Penso che nel complesso abbiamo un buon pacchetto tecnico, con piccoli problemi da risolvere sia nella macchina che nel mio stile di guida. Specialmente nel primo giorno, ho avuto alcune noie con i freni. Aspetti che non saranno un problema in futuro. Siamo fiduciosi che quest'anno potremo essere competitivi fino in fondo nella lotta per il titolo, anche perché partiamo da una buona base avendo chiuso al terzo posto nella precedente edizione. In Cina abbiamo subito conquistato un buon bottino di punti, nonostante alcune uscite di pista che potevano avere conseguenze negative. Dal punto di vista della Mahindra, il nostro boss Dibagh Gill è stato molto chiaro nei suoi obiettivi: lui vuole vincere il titolo! Personalmente condivido quest'approccio, nelle corse alla fine si vince o si perde!».

**- Ci sono circuiti che vi favoriscono in questa stagione? Qualche giorno fa Edoardo Mortara aveva detto che spesso la conformazione delle piste, o la superficie, risultano decisive.**



TEST FORMULA E VALENCIA

«È soprattutto una questione tecnica e di sviluppo della macchina. L'anno scorso siamo andati bene sulle piste ruvide, con molto attrito, perché abbiamo sempre gestito bene le gomme, sin dalle qualifiche. Al contrario, su asfalti lisci abbiamo avuto diversi problemi, sui quali ci siamo focalizzati questo inverno. A Marrakech si corre su una pista molto particolare, atipica, ma che l'anno scorso ci ha consentito di esprimerci su buoni livelli. Quindi affronto molto fiducioso la prossima trasferta in Marocco. La principale incognita è legata alla qualità del lavoro di sviluppo dei nostri rivali e sulla loro capacità di interpretare la pista. I valori quest'anno sono comunque molto livellati e penso ci saranno diversi vincitori nel corso della stagione. A Hong Kong mi ha realmente sorpreso il potenziale di Edoardo Mortara, vero dominatore nella seconda manche!».

**- Qual è il potenziale della Formula E? Potrà rubare spazio alla Formula Uno in futuro?**

«Penso che la Formula E sia la categoria con il maggior potenziale di crescita. Ora i piloti cercano un ingaggio in questo campionato, mentre una volta erano le Case a cercarli. Col risultato che



## Rosenqvist: a heart-to- heart talk

ALL-ROUND DRIVER, FELIX –  
MAHINDRA'S SPEARHEAD –  
TALKS TO AUTOSPRINT ABOUT  
HIS INCREDIBLE RACING  
CAREER

From the start of his second Formula E season with Mahindra Racing Formula, we saw two fairly impressive performances and a victory (even if by default), with a rise from the third place in the overall standings during the previous edition to first driver, clearly with the championship in his sights. Having recently celebrated his twenty-sixth birthday, young Felix Rosenqvist is undoubtedly one of the most eagerly contended drivers of the series, thanks to his determination and grit, and his impressive ability to adapt to track conditions of all kinds. The lad displays a rare ability to understand how individual cars behave and then to fully apply that knowledge for top results. We should also remember that, this year, the lad from Varnamo – a town not far from the historic but already half-forgotten Anderstorp circuit – notched up the excellent third position in the Japanese Super Formula championship, where, with the Le Mans team, he maintained concrete chances for the championship right up to the last race, which was then called off due to bad weather. The race will also be memorable due to the decision of Toro Rosso to bring back the exulted Daniil Kvyat into its line-up only for the United States GP, replacing Pierre Gasly, who, like Rosenqvist, was aiming at the championship at the major Asian series (which went to the 36-year-old Japanese driver, Hiroaki Ishiura).

But there's more to our northern friend Felix Rosenqvist than this. In his acknowledged role as a "universal driver", in just two seasons he was also seen behind the wheel at the Blancpain GT, Indy Light, WEC and DTM. He also picked up three victories at the Scandinavian Porsche Carrera Cup and competed in the FIA GT World Cup on the only Ferrari at Macau. Yep! Macau! A race in which he won the Grand Prix for the third series twice running, first with Team Mücke and then Prema, a team he has very close ties with, which enabled him at last to win the continental championship on his fifth attempt, implicitly playing the part of the mentor for Lance Stroll (his successor in the roll of honor of the category). For this Swedish driver, the cadet series was delightful, but also sheer agony! Agony because five years is

*tantissimi piloti di talento sono ora in Formula E. Si è un po' ribaltata la situazione, con il livello che cresce sempre di più. Penso che, alle spalle della Formula Uno, questa sia diventata una tra le serie più competitive, come è naturale che sia quando ci sono piloti pagati dalle squadre. Altri campionati con ottimi piloti sono il Wec ed il Dtm, dove non ci sono piloti con la valigia e si trovano spesso driver di valore assoluto, che in Formula Uno sarebbero nel gruppo di primissima fascia. Dove i piloti sono pagati, avrai certamente il miglior livello qualitativo! Fare bene in questi campionati è molto appagante anche a livello personale, visto che si ha a che fare con grandi professionisti. Fare bene in Formula E può certamente aiutare a rientrare nel circuito della Formula Uno».*

**- Sei stato protagonista anche in Super Formula. Ti aspettavi di lottare per il titolo fino alla fine?**

*«Sono andato a correre in Giappone con molte incertezze, dal momento che non avevo alcun riferimento e che la mia squadra l'anno scorso aveva faticato non poco. Per non parlare dei problemi di*

comunicazione e le differenze nel metodo di lavoro. Ma mi sono imbarcato in una nuova avventura soprattutto con l'obiettivo di imparare qualcosa e crescere. Sin dalle prime gare, ci siamo resi conto che la macchina non era affatto male. Certo, abbiamo faticato un po' in qualifica, ma il ritmo gara era sempre solido e con ottime strategie ci siamo trovati spesso a lottare per la vittoria, conquistando diversi podi. Senza l'annullamento dell'ultima corsa, con un po' di fortuna avremmo potuto lottare per il titolo fino alla fine. Per l'anno prossimo, non ho ancora un programma in Super Formula, ma certamente mi piacerebbe ripetere l'avventura facendo leva sull'esperienza accumulata quest'anno. Anche un programma in Super Gt, da affiancare alla Formula E, sarebbe molto interessante. Prenderemo una decisione a breve!».

**- Cosa pensi quando vedi i tuoi ex diretti avversari Max Verstappen e Charles Leclerc in Formula Uno?**

«La mia carriera è stata anomala e diversa rispetto a quella di tanti altri piloti. Ho disputato per ben cinque stagioni la Formula 3, perché ero senza soldi e a volte ho anche avuto poca fortuna. Non c'erano mai le condizioni di fare il passo successivo. Non fraintendetemi: mi ritengo molto fortunato per essere riuscito a non smettere con le corse, pur dovendo schierarmi con una squadra che non era la più forte in assoluto e ripetere la stessa categoria. I miei rivali, come Verstappen e Leclerc hanno avuto opportunità che a me non sono state riservate. E io voglio vincere in Formula E e in Super Formula per dimostrare di avere le capacità di battere piloti di prima fascia e mostrare il mio valore. È la mia unica possibilità, o strategia, per emergere. Ed è la stessa di tanti altri piloti che meriterebbero di correre in Formula Uno».

**- In questo momento, a parte Ferrari e Mercedes, non ci sono team di Formula Uno con un terzo pilota di ruolo. Pensi che questa situazione possa riavvicinare piloti come te alla massima serie?**

«Sarei interessato soltanto a condizione che riprano le sessioni di test, in modo da poter fare chilometri e girare regolarmente. La situazione attuale, che prevede solo pochissime giornate di test, restringe tantissimo il ruolo del terzo pilota che fa soprattutto prove al simulatore. Sicuramente si impara molto al simulatore, dal momento che sono strumenti molto ben congegnati. Il problema è che è un livello che rimane invisibile perché non è parte del mondo reale delle corse in pista. E non serve, o almeno non è considerato sufficiente, per valutare il potenziale reale di un pilota, che alla fine finisce per essere svantaggiato nei confronti di piloti che arrivano da una stagione al volante. Ed è esattamente quello che è successo quest'anno ad Antonio Giovinazzi, al quale è stato preferito Charles Leclerc anche perché il lavoro di Antonio non è stato altrettanto visibile. Fare il simulatore e non correre, per fare un parallelo, è un po' come fare training alla playstation e non giocare realmente al pallone. Alla fine, si perdono aspetti reali che sono fondamentali».

**- Hai svolto un ruolo molto importante nella**



ROSENQVIST HONG KONG

**crescita di Lance Stroll, al quale hai fatto implicitamente da tutor ai tempi della Formula 3. Ti aspettavi di essere valutato per un posto accanto a lui in Williams? Di fatto, il precedente è stato molto proficuo ed avete un'ottima intesa, confermata anche dal fatto che correrete insieme anche nella prossima 24 Ore di Daytona?**

«Ci sono stati alcuni contatti, ma non direttamente con Lance o suo padre Lawrence. Nulla di più. E non ho mai nemmeno pensato che ci fosse una reale chance per me in Williams, anche perché al fianco di Lance serve soprattutto un pilota esperto. E non ho avuto il tempo di seguire da vicino la situazione legata al ritorno di Robert Kubica. Alla scuderia di Grove non è funzionale un pilota rookie accanto a Stroll. Al contrario, è indispensabile un driver esperto, che faccia risultati ed aiuti la squadra. E questo non è sicuramente il mio profilo».

**- Hai pagato il dazio di non aver mai corso in Gp2 o Formula 2?**

«Non penso sia stato un problema non aver cor-»





frankly too long a wait, ruling out more important categories due to the time factor. However, during the third series he managed to hone his driving sensitivity to such an extent that many are seeking him out, and he can be assured of a fine career as a driver. Indeed, according to his car engineers, "No one compares! Felix won the championship without spinning round, getting stuck in the run off areas or wrecking the bottom on a kerb. He's phenomenal!"

During his year-end trip to Indianapolis, where he'll be preparing for the next 24 Hours of Daytona where he'll be competing with Lance Stroll, Daniel Juncadella and Robijn Frins with a Jackie Chan DC Racing ORECA-Gibson 07 LMP2, we took advantage of a pause at Copenhagen airport to talk with this Swedish ace, who is currently looking into his plans for 2018, alongside his commitment to Formula E.

Is this the right year to aim for a Formula E championship?

"The urban Hong Kong circuit saw us in fine form for the beginning of the season. We were looking good, despite a few mistakes on our part. In a championship with so many manufacturers taking part, there's always some uncertainty and some very real worries before the season kicks off, when anything can happen! Only over the following days will the tension wear off to a certain extent, because one has a greater awareness of one's means and expectations can be adjusted.

"I reckon that, all in all, we've got a good technical package, but with small problems that need sorting out, both as regards the car and my own driving style. Especially on the first day, I had some brake problems. These are aspects that won't cause trouble in the future. We trust we shall be competitive this year, and we'll pull out all the stops to get that championship, also because the premises for all this are encouraging, having gained the third place in the last edition. In China, we immediately scored high, despite occasionally coming off the track, which could have hampered us. As to Mahindra, our boss, Dibagh Gill, made it quite clear what he wants: the championship!

"Personally, I'm with him on that! When you're racing you either win or you lose!"

Are there any circuits that are advantageous for you during this season? A few days ago, Edoardo Mortara told us that the track and its set-up, or the surface, are decisive factors.

"Above all, it's a technical issue, also concerning development of the car. Last year we thrived on rough circuits with a lot of friction, because we always managed our tyres well, from qualifying on. Conversely, various problems arose on the smooth asphalt, and we focussed on these this winter. In Marrakech the track is peculiar and anything but typical, but it still allowed us to put in some good work last year. So I'm really confident as to the next transfer in mid-January. The main mystery is just how well our rivals have be-

en working on the development front and how well or capably they perceive the track. The values this year are decidedly leveled and I reckon there'll be a number of winners during the season. In Hong Kong I was really surprised at the potential displayed by Edoardo Mortara, who was the true leader of the second heat!"

What is the potential of Formula E? Might it steal interest from Formula 1 in the future?

"I see Formula E as the category with the greatest potentials for growth. Nowadays it's the drivers who want to have a go at this championship, but before this the manufacturers had to bring them in. So now there are a host of talented Formula E drivers. The situation has turned around to a certain extent, and the level is rising all the time. I think that, apart from Formula 1, this has become one of the more competitive series, as is natural when you have drivers who are paid by their teams. WEC and DTM are other championships with excellent drivers, none of whom are living out of a suitcase. You often come across drivers of the first order, who could very well be in the very top bracket in Formula 1. Where drivers get paid, there you can be sure you'll get top quality! Taking part in these championships is most rewarding also from the personal angle, because you're in there with great professionals. If you succeed in Formula E this undoubtedly paves the way back to the Formula 1 circuit."

- You also took part in Super Formula. Did you think you'd be fighting for the championship to the very end?

"I was most uncertain about prospects when I went to race in Japan. I couldn't fall back on experience at all, and last year my team had a hard time of it. Not to mention communication problems and different working methods. I found myself embarking on a new adventure and I aimed above all to learn something and to grow. Right from the first races, we realised the car was really very OK. Admittedly, qualifying was tough, but the pace of the race was always sustained and with excellent strategies we found we were often contending the win, and sharing the podium on various occasions. If the last race hadn't been called off, and with a little luck, we might have been in the running to the very end. Next year, I haven't got a programme for Super Formula yet, but I'd really like to go back and deploy the experience I gained this year. A Super GT programme, alongside Formula E, would also be a very interesting prospect indeed. We'll be deciding soon!"

What goes through your mind when you see your former direct rivals, Max Verstappen and Charles Leclerc, in Formula 1?

"My career has been rather odd and quite different than those of many other drivers. I was racing Formula 3 for as many as five years, because I was out of cash and, occasionally, also out of luck! No chances ever came up to make the next step. Please don't misunderstand me.

so in Gp2 o Formula2, anche perché ci sono serie molto simili come Formula Renault 3.5, fino a qualche anno fa, o la Super Formula. Il problema è che non ho mai avuto il budget o la fortuna per lasciare prima la Formula 3, una categoria che mi ha dato tantissimo dal punto di vista della tecnica e della sensibilità di guida, ma che avrei dovuto abbandonare molto prima. Negli ultimi due o tre anni sono stato ripetutamente contattato da squadre di Formula 2, ma alla fine ho preferito concentrarmi sulla Formula E e sulla Super Formula».

**- Per vincere in Formula 3, dopo quattro anni da Mucke, hai dovuto andare alla Prema, dove hai trionfato nella serie europea al primo colpo. Cos'ha in più delle altre squadre l'equipe italiana?**

«Premetto che il compito di un pilota è anche quello di aiutare la squadra nel definire l'assetto della macchina e che il pilota ha un ruolo importante nella competitività di un team. La differenza a favore della Prema nei confronti le altre squadre si fondava su diversi aspetti. In termini di budget, risorse umane e impegno la squadra italiana era inavvicinabile. Ed era impossibile per un team come Muecke combattere contro un'armata di tali dimensioni. Spesso sono ancora legato alla Prema nel ruolo di driver coaching e per attività che svolgiamo insieme. Siamo rimasti molto uniti anche perché l'anno che ho trascorso alla Prema è stato fondamentale per la mia carriera, oltre che dal punto di vista umano. Purtroppo, ho visto poco dell'Italia perché eravamo sempre in pista a girare!».

**- Come riesci ad adattarti così bene a vetture così diverse?**

«Ad alcuni piloti risulta più semplice, rispetto ad altri, adattarsi a vetture diverse: ed io penso di rientrare in questo gruppo. A volte, all'inizio, faticavo per un paio di sessioni. È fondamentale resettarsi mentalmente. Un aspetto non semplice soprattutto dopo che si disputa una ventiquattrore, e la settimana dopo c'è una corsa o un test di Super Formula. Ma ormai ci ho fatto l'abitudine e mi bastano un paio di giri per calarmi nel ruolo giusto».

**- Qual'è la categoria che preferisci?**

«Come puro piacere di guida, la Indycar. Per quel che concerne il racing format, la Formula E è il massimo. Ma con la Indy le macchine fantastiche quando si spinge!».

**- Come hai iniziato con le corse? Non ci sono molti piloti svedesi in circolazione!**

«Ho iniziato a fare competizioni con lo sci alpino, addirittura ho disputato le prime corse quando ero all'asilo. Crescendo, mi piacevano sempre di più le macchine sportive, come del resto a mio papà. Anche se non ne abbiamo mai avute! Nello sci alpino si va forte ed è importante scegliere le traiettorie, un po' come nelle corse. E si rischia molto! La passione per le gare in auto è nata grazie ad un mio amico, che ha iniziato a noleggiarmi un kart. Ed ho fatto karting e sci per un paio d'anni. Poi ho preferito le ruote del kart agli sci e per i miei genitori è stato uno shock. Ho pratica-



FELIX IN FIA FORMULA 3 2011

mente consumato l'asfalto della pista di Gislaved, a due passi di casa. Con le monoposto ho iniziato in Cina con la Formula Renault: costava dieci volte meno della Formula Renault Europea. Ho vissuto a Shanghai e a sedici anni, più che correre, è stato soprattutto difficile sopravvivere, vivendo da solo!».



I consider myself lucky not to have been forced out of racing, even if this meant joining a team that wasn't the tops, and repeating the same category. My rivals, like Verstappen and Leclerc, got chances that I never had. I want to win in Formula E and Super Formula so as to show people I can beat top-ranking drivers and show people I can deliver. This is the only way, or strategy, I have to emerge. It's the same for many other drivers who deserve to race in Formula 1." Right now, apart from Ferrari and Mercedes, there are no Formula 1 teams with an official third driver. Do you think this situation might be a stepping stone toward the top series?

"That would interest me, but only on condition that there are test sessions again, to get the kilometres under your belt and regular lap driving. The current situation means very few days are given over to tests, so the role of the third driver is very limited, who must do simulator runs above all. You learn a lot with simulators. In fact, they're extremely well designed instruments. The problem is that it's at a level that's always invisible because it's not a part of the real world of circuit racing. And it's not able to assess, or it's thought it's not up to assessing the real potentials of the drivers, who end up with a handicap vis-à-vis others who come from a season behind the wheel. That's precisely what happened to Antonio Giovinazzi this year, who was passed over in favour of Charles Leclerc, also because Antonio's work was not equally visible. Doing simulator work as opposed to racing is, by way of comparison, a bit like training with a PlayStation as opposed to actually kicking the ball. In the end, there are fundamental, real aspects you lose out on."

You've been major player in Lance Stroll's progress, who you implicitly tutored during the Formula 3 period. Did you think you'd ever be considered for a place next to him in the Williams? Indeed, the precedent was most advantageous and you're great together, as confirmed by the fact that you'll be racing together also during the next 24 Hours of Daytona?

"There were some contacts, but not directly with Lance or his father, Lawrence. No more than that, and it never even crossed my mind that there was any real chance for me in the Williams, also because at Lance's side you need above all an expert driver and I haven't had the time to follow up the situation concerning Robert Kubica's return. At Grove's team, it makes little sense to put a rookie driver alongside Stroll. You must have an expert driver, who gets results and helps the team. And that's definitely not my profile."

Did you pay the price for never having raced in GP2 or Formula 2?

"I don't think never having raced in GP2 or Formula 2 has been a problem, also because there are very similar series such as Formula Renault 3.5, until a few years ago, or Super Formula. The problem is that I never had the budget or the luck to leave Formula 3 earlier. Formula 3

is a category that's given me a great deal from the viewpoints of technique and driving sensitivity, but I should have abandoned it much earlier. Over the last two or three years, Formula 2 teams have repeatedly contacted me but I decided I'd rather focus on Formula E and Super Formula."

To win in Formula 3, after four years with Mücke, you had to go to Prema, where you triumphed during the European series from the very onset. What has the Italian team got that's missing in others?

"My premise is that drivers must also help the team, when it comes to setting the car's attitude, and that the role of the driver is important for the competitiveness of a team. What set Prema apart from the other teams depended on various aspects. In terms of budget, human resources and commitment, the Italian team was unbeatable. A team like Mücke could never take on opposition on such a scale. I'm still frequently with Prema as a driver coach and for the activities we engage in together. The bond is still very strong also because the year spent with Prema was fundamental for my career, over and above the human side of things. Unfortunately, I haven't seen much of Italy because we were always driving on the track!"

How is it that you can adjust so well to cars that are so very different from each other?

"For some drivers it's easier than for others to adapt from car to car, and I think that's the case for me. Occasionally, at the start, it was tough for me for a couple of sessions. You absolutely must reset mentally. It can be arduous, above all when you do a 24 hours and the following week you're Super Formula racing or testing. But I'm fairly used to this and now all it takes is a couple of laps to feel at my ease."

Which category do you like best?

"As for the pure pleasure of driving, Indycar. As to racing format, Formula E is tops. But with Indy, the cars are fantastic when you push them hard!"

How is it that you came to racing? There aren't that many Swedish drivers around!

"I started out with competitive downhill skiing. My first competitions were when I was at kindergarten. As the years went by, I got more and more into sports cars, as did my dad. And yet we never had one! Downhill skiing is fast and it's important to know how to choose your trajectory, a bit like racing. And the risks are considerable! My passion for car racing was owing to a friend who rented me a kart. I did karting and skiing for a couple of years. I then chose wheels – the kart – over skis, and my parents were stunned! I practically destroyed the asphalt at the Gislaved track, a stone's throw from home. With single-seaters I began in China with Formula Renault: it cost ten times less than the European Formula Renault. I lived in Shanghai. Aged sixteen, it was more a question of surviving than racing, living alone!"

# *Bird vola subi*

SAM HA INIZIATO LA STAGIONE CON UNA VITTORIA.  
«MA NON È ANCORA IL MOMENTO DI PENSARE AL TITOLO»



# to alto

Diego Fundarò

**S**e è vera la legge dei grandi numeri, prima o poi Sam Bird riuscirà ad arrivare alla definitiva consacrazione, visto che da quando nel 2004 ha debuttato nella Formula Bmw inglese non è ancora riuscito a far suo un campionato in monoposto. Con i risultati ottenuti in F.Renault, F.3, World Series (3° nel 2012) e Gp2 (2° nel 2013) Sam ha anche potuto mettere un piede in Formula Uno, diventando test driver Mercedes a fine del 2010.

*«Il ricordo più bello che mi porto dentro di quegli anni resta comunque legato a Jules Bianchi - sono queste le prime parole di Sam - di cui sono stato compagno di squadra alla Art Grand Prix nel 2009/10. Eravamo diventati amici, nel lavoro si faceva causa comune cercando di fare crescere insieme macchina e squadra; alla fine dell'anno arrivò la chiamata Mercedes. Ero presente ai weekend di gara e lavoravo al simulatore, oltre a partecipare ai filming day. Ma dentro di me sapevo che difficilmente sarei diventato un pilota F.1, non portavo soldi ed ero consapevole che non avevo chances. Anche vincendo la Gp2 nel 2013 oggi sarei dove sono».*

I risultati di quella stagione gli permisero comun-





que di poter entrare nel programma Wec Ferrari in Gte-Pro, da dove però si trovò escluso dopo il disastroso incidente avvenuto nelle fasi iniziali della 24 Ore di Le Mans 2014, ritenuto responsabile oltre che dei danni alla sua 458, anche di quelli alla Toyota di Lapierre e del ritiro dell'Audi R18 di Bonanomi, entrambi coinvolti nella carambola. *«Fu un periodo veramente difficile, perché mi ero giocato la possibilità che mi era stata data di correre per la Ferrari e quell'episodio mi impedì di finire la stagione con loro. Ma i rapporti con Amato Ferrari e Antonello Coletta rimasero buoni e otto mesi dopo venni nuovamente contattato. Ora faccio parte della famiglia Ferrari ed è fantastico».*

**- Sappiamo che all'interno della squadra sei il beniamino dei meccanici...**

*«Gli piace insegnarmi le parolacce in italiano e io sto al gioco, mi diverto. Ormai mi sento la Ferrari nel sangue, sono davvero onorato e fiero di correre per il Cavallino, è una sensazione speciale che in pochi possono provare. Mi sento un privilegiato ed è bello dividere il volante con Davide Rigon, che il più veloce compagno che ho mai avuto. Quest'anno non salterò nessuna gara Wec e vorremmo finalmente vincere il Titolo Piloti Gte-Pro!».*

Oltre a correre nel Mondiale Endurance, nel 2014 Sam ha debuttato con la Virgin Racing nell'allora neonata Formula E, partecipando poi a tutte le gare disputate finora e riuscendo a vincere in ognuna delle stagioni, unico pilota finora ad aver centrato questo obiettivo. E dopo la prova di apertura della quarta stagione a Hong Kong si trova in testa alla classifica: che sia questa la volta buona per riuscire a conquistare quel titolo che ancora manca?

*«Non è ancora il momento di pensare al titolo, abbiamo corso solo due gare. Se il campionato si fosse svolto solo nel 2017, cioè partendo dalla gara di Berlino per poi finire ad Hong Kong, sarei stato io il campione. Questo è già il segnale che stiamo facendo un buon lavoro».*

**- L'approccio alle gare Wec e Formula E comporta una preparazione identica, con i giorni che precedono la corsa dedicati al simulatore...**

*«La cosa più importante in Formula E è la ricerca del risparmio di energia ed in questo il simulatore è fondamentale. Inoltre ci si allena molto al giro di qualifica, perché rispetto a tutte le altre categorie qui se ne può "sparare" solo uno e se lo sbagli ti ritrovi in fondo al gruppo e la gara è com-*



*promessa».*

**- Passare dalla guida di una Formula E ad una Gt e viceversa richiede molti giri di adattamento?**

*«Non molto, in genere basta un giro per riprendere confidenza. Con l'esperienza che ho accumulato mi serve davvero poco tempo di transizione».*

**- Avendo partecipato ad ogni gara dal suo debutto, secondo te su quali aree è progredita maggiormente la categoria elettrica?**

*«Credo sia stato fatto un grande lavoro in questi anni, sta crescendo in termini di velocità ed ogni anno è aumentata l'efficienza. Come si dice in Inghilterra: senza cercare di correre quando ancora non si può camminare. L'arrivo delle nuove macchine previsto per la prossima stagione è un ulteriore progresso, le regole sono già buone e le batterie sempre più simili per tutti permettono una competizione molto serrata».*

**- Rispetto ad una vettura tradizionale quali sono gli aspetti che ne diversificano maggiormente la guida?**

*«In Formula E si è sempre alla ricerca della giusta finestra di temperatura di freni e gomme ed allo stesso tempo va gestita la batteria, nel suo consumo ad ogni giro. Abbiamo a disposizione 28 Kw*

## *Bird flies high, immediately*

**BIRD FLIES HIGH, IMMEDIATELY SAM STARTED THE SEASON WITH A VICTORY "BUT IT'S TOO EARLY TO THINK ABOUT THE TITLE"**

**I**f the law of large numbers makes any sense at all, sooner or later Sam Bird must reach the top! After all, he made his debut appearance back in 2004 in the British Formula Bmw but to date he has failed to make the grade as a single-seater racing champ. Given his F.Renault, F.3, World Series (third in 2012) and Gp2 (second in 2013) results, Sam made it through to Formula 1, as Mercedes test driver in late 2010.

"The things I remember most fondly from those years have to do with Jules Bianchi." Sam adds, "He was a team mate at the Art Grand Prix in 2009/10. We got on well. At work, we had a common cause in attempting to see the car and the team grow together. Then at the close of the year came the call from Mercedes. I was there during the racing weekends, and I worked at the simulator and took part in the filming days. But inside me I felt it was unlikely I'd become an F1 driver. I had no money to put on the table. I was aware there wasn't a chance. Even if I won Gp2 on 2013, I'd still be where I am today". In any case, the result of that season meant he could take part in the Gte-Pro WEC Ferrari programme, but he was then ruled out after the disastrous accident during the early stages of the 24 Hours of Le Mans 2014, when he was held responsible also for the damage to his 458 and to Lapierre's Toyota, as well as for withdrawal of Bonanomi's Audi R18. Both landed up in that mess.

"It was really a tough time for me, because I had lost the opportunity that I had been presented with to drive for Ferrari, and that incident meant I couldn't close the season with them. But relations with Amato Ferrari and Antonello Coletta remained good and I was once more contacted eight months later. I am now part of the Ferrari family, and it's really great!"

**- We know that in the team you're very popular with the mechanics...**

"They like to teach me those rude words in Italian and I'm always game for that! It's been fun. I've reached the stage where I guess Ferrari's got under my skin. I see it as an honour and I'm proud to be racing with the Prancing Horse. It's a special sensation that few of us can have. I feel I'm a privileged person and I'm really pleased to be sharing the wheel with Davide Rigon, who's the fastest team mate I've ever had. This year I won't miss one WEC race, and we want to win that Gte-Pro driver

per arrivare al pit stop ed altrettanti per arrivare in fondo. Allo stesso tempo ci si trova a combattere con 19 piloti di livello mondiale, il che rende il mix ancora più difficile».

**- Come è possibile venirci a capo?**

«Se ti svelo il trucco poi Luca Filippi lo leggerà e diventerà subito velocissimo... A parte le battute penso che ormai si corre tutti allo stesso modo, bisogna affinare la tecnica di guida per cercare di risparmiare la batteria, un po' come si fa in Formula Uno per consumare meno benzina o come si guidano le LmP1 ibride in termini di recupero di energia. La filosofia è la stessa per tutti».

**- Siamo arrivati alla quarta stagione di Formula E: hai notato particolari progressi rispetto a quella andata in archivio?**

«Forse questa è la stagione con minori progressi, con soli 10 kw in più a disposizione in gara. Siamo in una fase di attesa rispetto alla prossima stagione, dove i cambiamenti saranno radicali, con l'utilizzo di una sola vettura per la gara rispetto alle due che sono state utilizzate finora. Ciò cambierà le dinamiche e sarà una nuova sfida per tutti».

**- Quindi non potremo più assistere a spettacolari cambi di vettura come quello che hai fatto in Gara 2 a Hong Kong, quando sei finito contro la struttura del garage?**

«Quello sarà un punto a mio favore! Ero davvero nervoso dopo quell'episodio, che mi ha fatto perdere una vittoria che sentivo già mia. La penalità di 10 posizioni perse è stata pesante, ma ho dovuto accettarla e guardo avanti cercando di ottenere il massimo dalla prossima gara».

**- Lo scorso anno hai conquistato entrambe le gare corse disputate per la prima volta a New York, pensi che ad oggi sia quello il punto più alto della tua carriera in Formula E?**

«Sì, ad oggi probabilmente lo è, perché è successo come nella gara di Buenos Aires della seconda stagione, quando arrivammo pensando di non avere la vettura in grado di stare in testa e finimmo col vincere davanti a Di Grassi e Buemi. Quella fu un'altra gara molto speciale, dove ancora oggi non so come ho fatto a non aver avuto un incidente!».

**- Pensi saranno sempre Di Grassi e Buemi gli uomini da battere?**

«Credo che quest'anno sia più aperto perché molte squadre hanno migliorato. Vedo bene Edoardo Mortara, Felix Rosenqvist, Nick Heidfeld ed il mio compagno di squadra Alex Lynn. Ovviamente Seb Buemi e la Renault sono sempre forti, ma anche la Jaguar lo sembra. La Formula E ora è davvero ad un alto livello, quando mi viene chiesto chi sia il mio rivale più forte rispondo sempre che li ritengo tutti validi, non ce n'è solo uno».

**- Ti abbiamo visto chiedere la mano alla tua fidanzata Hollie subito dopo la tua vittoria con la Ferrari 488 Gte alla 6 Ore del Bahrain, a quando le nozze?**

«È stato un momento meraviglioso, ci siamo rivisti nelle immagini tv ed eravamo entrambi molto felici. Non abbiamo ancora fissato la data ma ci sposteremo in Italia, sul Lago di Como, che è un posto che adoriamo e sarà perfetto per noi!».



BIRD TESTER MERCEDES F.1 2010



WEC 2017 FERRARI 488





award at long last!”.

Apart from his participation in the World Endurance Championship, Sam made a debut appearance with Virgin Racing in 2014 in the then nascent Formula E, taking part in all the races up to this time, winning during all seasons (the only driver to do so to date). After the season opener of the fourth season in Hong Kong, he leads the classification. Will this be a chance to get that title that still lies outside his grasp?

“It’s too early to be thinking about such things. We’ve driven only in two races. If the championship was limited to 2017, i.e. starting out from the Berlin race until Hong Kong, then I’d be the champion. This is in itself a sign that we’re doing a good job.”

**- The approach to WEC and Formula E races involve an identical training, with the days before the race spent in a simulator...**

“The most important goal in Formula E is saving energy, and for this, the simulator is fundamental. Furthermore, there’s a good deal of training for the qualifying lap, because as opposed to all other categories, here you’ve only got one shot in the barrel and if you miss, then you’re at the back of the group and the competition’s on very shaky ground from then on”.

**- Does moving on from a Formula E to a Gt and then back again require a lot of laps to adjust?**

“Not much, really. Generally speaking, all I need is a lap to feel easy. With all the experience I’ve got under my belt, transition times can be very short”.

**- Since you’ve taken part in all the races since the event made its debut, in which areas do you reckon the electric category has made most progress?**

“I think an amazing amount of work has been put in over the last few years. You see growth in terms of speed, and the efficiency gets better year after year. As we say in England, don’t try to run before you’ve learned to walk. The arrival of new cars for the upcoming season also points to progress. The rules are already OK, and with everyone’s batteries more and more alike, this means the competition gets tougher and tougher.”

**- Compared with traditional cars, which factors**

**make the biggest difference for the driver?**

“With Formula E you’re always looking out for the right relation between the temperature of the brakes and tyres, and meanwhile you have to keep an eye on the battery and consumption lap by lap. We are provided with 28 Kw to get to the pit stop and 28 Kw to get to the finish. While this is going on, you’re also competing against 19 world-class drivers, so the mix is even harder to handle”.

**- The answer?**

“If I told you the answer, Luca Filippi would read it and then he’d be the fastest of us all... Joking aside, I reckon we all race the same way and that it’s down to perfecting driving techniques to save on the battery. In a way it’s like what we do with Formula 1 to consume less fuel or like driving LmP1 hybrids for energy saving. It’s the same philosophy for us all”.

**- This is the fourth Formula E season. What have you noticed in particular as regards progress since the last season?**

“This is perhaps the season in which the progress has been less marked, with only 10 kw more available to racers. We’re at the waiting stage, looking to the next season when there’ll be some radical changes going on, with the use of only one car per race as opposed to the two that we have used up to now. This will alter the dynamics of the event, providing a fresh challenge for us all”.

**- So we won’t see those spectacular car changes like we saw with you during Race 2 in Hong Kong, when you overshot into the garage structure?**

“That’ll be something in my favour! I was really nervous after that, and it meant losing where I felt I was sure to win. The 10-place grid penalty was a heavy blow, but I just accepted it in the hopes I’d really make it during the next race”.

**- Last year you won both the races held for the first time in New York. Do you see that as the high point in your career with Formula E?**

“Yes. Up to the present, probably it is, because things went like during the Buenos Aires race in the second season, when we got there, thinking the car wouldn’t be able to stay ahead but we won ahead of Di Grassi and Buemi. That was another very special race. Even today, I still don’t know how I managed to avoid an accident!”

**- Do you still reckon you’ll be up against Di Grassi and Buemi?**

“I think this is a more open-ended kind of year because many teams have improved. I was impressed by Edoardo Mortara, Felix Rosenqvist, Nick Heidfeld and my team mate, Alex Lynn. It goes without saying that Seb Buemi and the Renault are as strong as ever, but Jaguar, too, is looking good. Nowadays, Formula E has really reached a high level. When people ask me who my strongest contender is, I always say they’re all good, and not just one out of the bunch”.

**- We saw you propose to your fiancée, Hollie, immediately after you won on the Ferrari 488 Gte at the 6 Hours of Bahrain. When’s the happy day?**

“It was so marvellous! We saw ourselves on TV and we were so happy! We haven’t set the date yet, but it’ll be in Italy on Lake Como, which we both adore. So it’ll be absolutely perfect for us!”.

# Da Costa è bel

PROTAGONISTA DELLA  
SERIE ELETTRICA FIN  
DALLA PRIMA STAGIONE  
IL PORTOGHESE  
QUEST'ANNO PUNTA  
DAVERO IN ALTO

*Alessandro Gargantini*

**N**el ruolo di pilota tester Red Bull, Antonio Da Costa è salito su tutte e quattro le Red Bull con le quali Sebastian Vettel ha vinto il mondiale. In procinto di debuttare con la Toro Rosso nel 2014, in extremis al ventiseienne pilota di Cascais è stato preferito Daniil Kvyat, schierato dal team di Faenza al fianco di Eric Vergne. Smaltita la delusione per un accordo dato per scontato e saltato per motivi mai chiariti fino in fondo, Antonio è col passare degli anni diventato un punto di riferimento all'interno della Bmw, che lo ha schierato per tre anni nel Dtm ed ora nel Wec, dove sarà di scena con la M8 Gte. Ma l'ex pupillo di Helmut Marko è anche protagonista, sin dalla prima stagione, nella Formula E, dove ha debuttato con il Team Aguri nel 2014 ottenendo una vittoria. Dal 2016 il veloce portoghese veste i colori del Team Andretti, che opera in stretta partnership con la Casa di Monaco.



# lo carico



La squadra dell'Indiana è stata protagonista di un solido debutto ad Hong Kong ed ha tutte le carte in regola per crescere nel corso della stagione. Abbiamo realizzato un'intervista in esclusiva con Antonio, impegnato nel lavoro di preparazione alla trasferta di metà gennaio della Formula E a Marrakech.

**- Che sensazioni hai dopo l'esordio stagionale in Formula E? Un sesto ed un undicesimo posto appaiono una buona base di partenza?**

«L'esordio è stato positivo, in linea con le attese. Hong Kong è certamente una pista dove l'assetto gioca un ruolo determinante. Siamo scesi in pista con un livello di preparazione migliore rispetto all'anno scorso e anche il motore ha fornito indicazioni promettenti. In vista della nuova stagione abbiamo svolto alcune sessioni di test, che ci hanno a crescere dal punto di vista tecnico. Riusciamo senz'altro a gestire meglio le gomme e la macchina nell'insieme. Per quel che concerne il propulsore, credo onestamente che non siamo ancora tra le squadre di prima fascia e difficilmente saremo in lotta per la vittoria del titolo. Nella tappa d'esordio siamo riusciti a portarci ai margini della top five. Penso che senza alcuni piccoli problemi che ci hanno fatto perdere tempo nella pit-lane, nella manche disputata la domenica avremmo potuto lottare per il podio. Nelle due corse abbiamo complessivamente lasciato tanto sul tavolo e raccolto meno rispetto al nostro potenziale».

**- Come ti avvicini alla trasferta di Marrakech?**

«Affrontiamo la prossima corsa stagionale con lo stesso stato d'animo di Hong Kong. Sarà tutto da scoprire ed è difficile fare previsioni su come andremo. A Hong Kong non è poi andata così male e in Marocco sarei contento di fare altri passi in avanti».

**- Ci sono delle piste che consideri più favorevoli nel corso della stagione?**

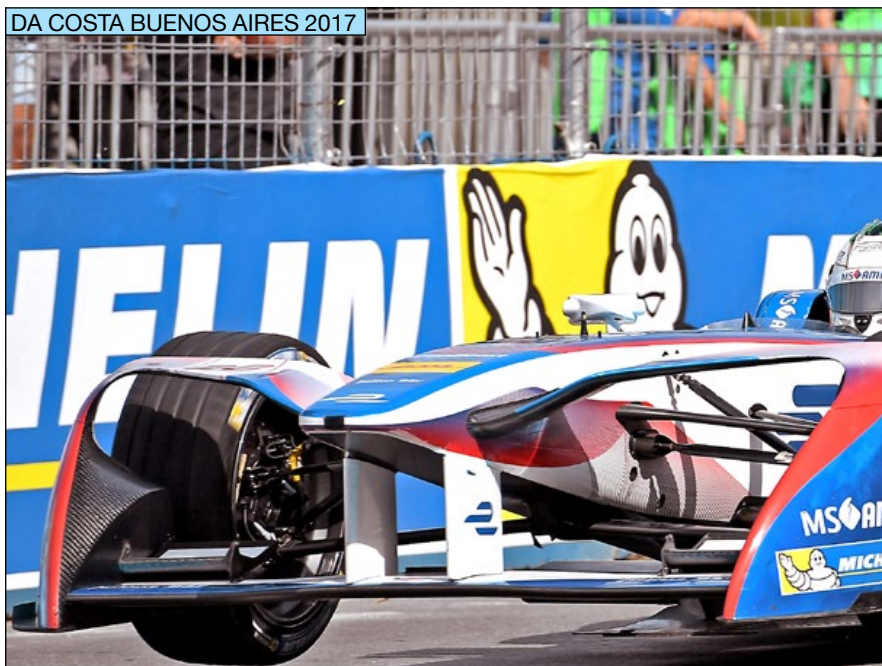
«In questo campionato la conformazione dei circuiti può essere l'ago della bilancia. Noi tendenzialmente andiamo in crisi di motore sulle piste lunghe e veloci, come ad esempio Marrakech o Montreal, appena tolta dal calendario. I circuiti sinuosi con curve più lente sono invece quelli che favoriscono di più la nostra macchina. Mi aspetto di fare bene nella trasferta di New York, con una pista che sembra fatta apposta per noi. Anche Hong Kong, nel complesso, la conformazione ci ha aiutato».

**- Cosa serve per fare la differenza in Formula E?**

«È fondamentale fare un buon lavoro in sede e nei test, perché la parte cruciale di lavoro viene svolta prima di scendere in pista. Nei fine settimana di gara è tutto talmente frenetico che spesso non si ha il tempo materiale di risolvere un problema tecnico. Con la partnership con la Bmw e parte dello staff in Germania, Inghilterra e America, diventa importantissima la fase di pianificazione, organizzazione e coordinamento del lavoro. Quando si arriva in pista, le sorti del fine settimana sono quasi integralmente già scritte. Sot-



FELIX BERLINO F.E 2017



DA COSTA BUENOS AIRES 2017



## Da Costa is ready to go!

PROTAGONIST OF THE ELECTRIC SERIES FROM THE VERY FIRST SEASON, THIS YEAR THE PORTUGUESE DRIVER AIMS VERY HIGH INDEED!

As Red Bull test driver, Antonio Da Costa has climbed into all four Red Bulls with which Sebastian Vettel won the world championship. Just before his debut with Toro Rosso in 2014, the 26-year-old from Cascais was passed over at the last minute in favour of Daniil Kvyat, of the Faenza team alongside Eric Vergne. After licking his wounds over what looked like a certainty but was not (for reasons that remain something of a mystery), Antonio became, over the years, a point of reference at BMW, which, for three years, deployed him in DTM and now WEC, where he'll drive the M8 GTE. But Helmut Marko's former disciple has also been a protagonist of Formula E, from the very first season, when his debut with Team Aguri in 2014 brought with it a win. Since 2016, this Portuguese speedster has been a part of Team Andretti, which has close relations with this Munich car manufacturer. The Indiana team made an impressive debut appearance in Hong Kong and it looks very much like growing during the season.

We conducted an exclusive interview with Antonio, who is busy preparing for the transfer to Marrakech for the mid-January Formula E. How do you feel after the opening stage of the Formula E season? Are a sixth place and an eleventh place a good start?

"The start was positive, and up to our expectations. Hong Kong is a circuit where the conditions are vital. We hit the circuit better prepared than last year – and the motor, too, showed promise. With an eye on the latest season, we did some test sessions that contributed to our growth, technically speaking. Undoubtedly we can more satisfactorily manage the tyres and the car as a whole. As to the propulsor, I must admit that we're not yet up there with the top bracket teams, and it doesn't look like the championship is within our reach. The inaugural race took us close to the top five. I think that had there not been a few minor problems that led to wasted pit-lane time, we might have fought for a win during the Sunday round. For the two rounds, our commitment was considerable but our results were below our potentials" How are things going during the run-up to the Marrakech transfer?

"We'll tackle the next race of the season with the same spirit we saw in Hong Kong. It's a

to l'aspetto della programmazione, siamo molto migliorati rispetto a dodici mesi fa, ma dobbiamo ancora fare tanto».

**- Quel'è il potenziale della Formula E?**

«È diventata una categoria molto professionale, senza piloti paganti. Il line-up è altamente influenzato dalle Case, che cercano di assicurarsi il meglio in circolazione. Un tempo arrivavano drivers che avevano già dato tanto nella loro carriera, mentre ora si affacciano alla Formula E ragazzi giovanissimi provenienti dagli junior development program gestiti dalle Case o direttamente dal kart. Tutta gente estremamente determinata e preparata. Il livello dei piloti che saranno impegnati nei test organizzati a Marrakech è la testimonianza di quanto sia in crescita, ed ambito, il campionato di Formula E».

**- Pensi che una vittoria in Formula E ti possa riportare in gioco per un posto in Formula Uno?**

«Non credo, le due categorie hanno una dimensione e filosofia completamente diversa. La Formula E può garantire un'ottima visibilità, anche perché sono vetture che non è semplice portare al limite. Le batterie sono molto pesanti e il peso sul posteriore le rende impegnative sui circuiti cittadini, dove serve agilità e tecnica di guida. Ci vuole tanta sensibilità, dal momento che c'è poco grip, per andare forte. Ma le strade della Formula E e Formula Uno non sono destinate ad incrociarsi ed è corretto che sia così visto che si basano su concetti diversi. Penso nel complesso che in Formula E ci sia più sport e, appunto, meno politica».

**- Brendon Hartley, che ha due anni in più di te, è passato dal Wec alla Toro Rosso. Ci sei rimasto male da ex Red Bull?**

«Quello di Brendon Hartley è un discorso soprattutto politico e credo sia da interpretare come l'eccezione alla regola. Sapete che il neozelandese prima di rientrare in Formula Uno ha fatto un test con una squadra in Formula E ed è stato bocciato? Non so esattamente cosa sia accaduto e quale combinazione di eventi gli abbia consentito di entrare in Formula Uno. Sono rimasto ovviamente sorpreso della cosa».

**- In F1, di questi tempi non ci sono, ad eccezione di Mercedes e Ferrari, terze guide pronte per subentrare ai titolari. Scuderie come Red Bull, Force India o Renault appaiono un po' sguarnite. Non ci sarebbe spazio per rientrare per ragazzi del tuo profilo?**

«Sì, lo spazio ci sarebbe. Io sarei assolutamente pronto ad approfittarne se solo ne avessi l'opportunità. Non è un caso che continui ad allenarmi al massimo in tale direzione. La mia preparazione fisica è indirizzata alla Formula Uno e non ci sono in giro tanti piloti come me che hanno più di quattromila chilometri su quelle monoposto alle spalle. Da parte mia, sono sicuramente pronto. Ma non mi sveglio ogni mattina nella speranza di ricevere una chiamata! Ora porto i colori della Bmw, sto disputando due programmi top e sono totalmente focalizzato su questo. Ripeto, sarei potenzialmente prontissimo a salire su una Formula Uno. Ma senza un grosso appoggio finan-



TEAM ANDRETTI FORMULA E

ziario, del quale io non dispongo, adesso in Formula Uno non ci si arriva. Ho fatto il primo "young driver test" che sia mai stato organizzato nel 2010 con Force India, con la quale poi ho svolto parecchio lavoro al simulatore nel corso della stagione. Poi, dal 2012, per quattro anni di fila sono stato tester Red Bull e sono salito su tutte e quattro le vetture con le quali Sebastian Vettel ha vinto il mondiale. Un'esperienza non da tutti! Tornando alla funzione di terzo pilota, per un driver è un ruolo difficile da accettare a meno che non ci sia un programma aggiuntivo o si abbia la garanzia di scendere in pista almeno in tutte le FP1 il venerdì dei Gran Premi».

**- A proposito di programmi aggiuntivi, quest'anno con Bmw disputerai anche il Wec con una ME Gte della M-Tek. Con quali obiettivi?**

«L'obiettivo principale è vincere a Le Mans. Abbiamo fatto già parecchi test e la macchina, oltre ad essere bellissima, va molto forte».

**- Cosa ti è rimasto di tre anni di militanza nel Dtm, dove sei stato protagonista con la Bmw dal 2014 al 2016?**



*“E’ stata un’esperienza molto buona. Nel metodo di lavoro e per la qualità dei piloti, il Dtm penso sia la categoria che più si avvicina alla Formula Uno. È un campionato molto serio, con un approccio iper-professionale alle corse. E il mio bilancio non è da buttare, visto che ho vinto una gara, siglato tre pole position e conquistato diversi podi. Ci sono stati momenti alti e bassi, come capita a tutti i piloti della categoria. Basta vedere quanto è accaduto recentemente a gente come Wittmann, Ekstroem o Mortara. Nel Wec, con più costruttori, c’è meno politica tra le Case».*

**- Come sei riuscito a vincere il Gran Premio di Macao in F3 nel 2012 e, soprattutto, a ripeterti quattro anni dopo?**

*«Non è stato affatto semplice, anche perché la mia presenza nel 2016 è stata il frutto di un accordo dell’ultimo momento. Mi ha chiamato Trevor Carlin alla vigilia della corsa, e non sono riuscito a dire di no. Macao è una bellissima gara, che ogni pilota vorrebbe fare e ripetere. Mi sono preparato al meglio, non volevo assolutamente fare brutta figura! Il team inglese, che usciva da una stagione*



journey of discovery and it’s hard to know how things will go for us. Hong Kong wasn’t really all that bad, and hopefully Morocco will be a step in the right direction.”

Are there any tracks that you reckon are more favourable for you during this season?

“For this championship, the conditions of the circuits may make or break us. We tend to have motor problems on broad, fast tracks such as in Marrakech or Montreal, which has just been removed from the calendar. Twisting circuits with slower curves are best for our cars. I guess we’ll do well in New York, where the route looks like someone designed it with us in mind! In Hong Kong, too, all in all, it was favourable.”

What do you need if you are to stand out in Formula E?

“Good work back at the headquarters and tests are fundamental, because the crucial part of the work comes before reaching the circuit. During the race weekends, everything gets so hectic that often there just isn’t the time, materially, to solve technical problems. Given the partnership with BMW and some of the staff from Germany, England and America, the stage given over to planning, organisation and coordination of the work on hand is absolutely vital. When we reach the circuit, how the weekend will go has practically already been decided. From the programming angle, we’re much improved compared to twelve months ago, but we’ve still got a big backlog there.”

Formula E, potentially?

“It’s become a highly professional category, with no paying drivers. The line-up is greatly influenced by auto manufacturers, which do their utmost to recruit the best people they can. While there were drivers coming to Formula E who had already a decidedly impressive track record, now the people coming in are very young – from the junior development programs managed by the auto manufacturers, or directly from karting. They’ll all be absolutely determined to do well, and they have what it takes to deliver. The level of the drivers who shall engage in the tests organised in Marrakech reflects the considerable growth and drawing power of the Formula E championship.”

Do you think a Formula E win might enable you to return to Formula 1?

“I don’t think so. The two categories differ totally on the philosophical level and as a dimension. Formula E is excellent for getting you visibility, also because it’s hard to push these cars to their upper limits. The batteries are very heavy and the weight on the rear makes these cars a tough proposition on city circuits, where you need agility and driving technique. You need considerable sensitivity at high speeds because you won’t have much grip. All said and done, I don’t see a convergence between Formula E and Formula 1. That’s how it should be, since the two categories are based on differing concepts. I think Formula E is more a sport





DA COSTA DTM 2015



FELIX TEST F.1 RED BULL 2013

*molto negativa, mi ha messo a disposizione una vettura molto buona e sono riuscito a vincere davanti a ragazzi come Lando Norris, Callum Iltott e Jake Hughes, tutti con il potenziale per raggiungere la Formula 1. Nel 2012 ero invece tra i favoriti ed ho esercitato un netto predominio».*

**- A proposito del 2012, è stata certamente la stagione in cui è avvenuta la tua esplosione. Sei entrato nel mondo Red Bull, strabiliando nella Gp3 Series e nella World Series Renault, dove hai vinto quattro delle ultime cinque corse e sfiorato il titolo pur avendo saltato la prima parte della stagione. L'anno successivo, hai ripetuto la categoria chiudendo al terzo posto alle spalle di Kevin Magnussen e Stoffel Vandoorne. L'aver mancato il titolo al secondo tentativo ti ha fatto perdere il treno per la Formula Uno?**

*«Il 2013 è stata una stagione pazzesca nella World Series Renault, con Magnussen e Vandoorne in pista la battaglia è stata totale. Ma sono stati dei particolari a farmi finire terzo in campionato, non il livello di competitività che ho espresso. A Monza ero primo e mi è scoppiata una gomma, al Motorland sono rimasto senza benzina in qualifica e*

*sono partito ultimo e al Red Bull Ring non è nemmeno partita la macchina. A Budapest, sul bagnato, ho invece commesso un errore e ho sbattuto. Non voglio accampare scuse, ma tutti questi episodi hanno pesato tantissimo sull'esito di una stagione di altissimo livello, con avversari fortissimi che sono entrambi andati alla McLaren. A tre corse dal termine della stagione, a fine settembre 2013, il mio passaggio in Formula Uno con la Toro Rosso era dato per certo. Avevo già fatto la tuta, il sedile a Faenza ed i filmati di presentazione. Avrei dovuto scendere in pista anche il venerdì, nelle prove libere, degli ultimi due Gran Premi stagionali. Nel frattempo, io ho anche vinto altre due corse della World Series e tutto pareva procedere al meglio. Da un giorno all'altro, invece, in Red Bull hanno cambiato rotta senza darmi una spiegazione. Onestamente, non ho mai capito cosa sia successo ed a lungo tempo mi è rimasto un terribile senso di frustrazione. Ora, a distanza di anni, affronto l'argomento con più serenità e quando vedo i miei diretti avversari Magnussen, Sainz o Vandoorne disputare i Gran Premi penso solo di aver dimostrato di non aver niente in meno di loro. E questo mi basta».*

DA COSTA E VETTEL 2014





things and hence it has less to do with the political side.”

Brendon Hartley, who’s a couple of years older than you, left WEC for Toro Rosso. Did that hurt you, as a former Red Bull?

“With Brendon Hartley it’s a political thing, above all, and I think it’s to be seen as an exception to the rule. Did you know that, before going back to Formula 1, this New Zealander did a test with a team for Formula E and didn’t make the grade? I don’t know precisely what happened or how things came about to enable him to join Formula 1. Of course, it surprised me.”

In Formula 1 today, except for Mercedes and Ferrari, there are no third drivers ready to take over from the champs. Teams such as Red Bull, Force India and Renault seem to be lacking such drivers somewhat. Doesn’t this mean there’s the possibility of openings for guys like you, with your profile?

“Yes, the openings are there. I’d be most willing to take up the opportunity if it presented itself. That’s why I continue to train as much as possible with an eye on such a prospect. My physical training is directed toward Formula 1, and there aren’t many drivers like me who have notched up more than 4,000 kilometres behind the wheel of those single-seaters. I’m more than ready, but I don’t wake up every morning hoping someone is going to call me in! I now wear BMW’s livery. I’m engaged in two top-level programs and that’s my exclusive concern. I repeat, potentially, I’m more than ready to drive a Formula 1 car, but without the financial clout, which I don’t have, Formula 1 is currently beyond my reach. I did the very first “young driver test”, organised in 2010, with Force India, and I did a lot of simulator work during the season. Then, starting in 2012, for four years I was Red Bull tester, and I drove all four cars with which Sebastian Vettel won the world championship. Not everyone can claim as much! As to the third driver issue, it’s tough for a driver to accept such a role unless there’s an additional program or a guarantee that you can race at least during all the FP1 events on the Grand Prix Friday”

While we’re on the topic of additional programs, this year with BMW you’ll also be taking part in WEC in a ME GTE from M-TEK. With a view to what?

“The main thing is winning Le Mans. We’ve done a lot of tests, and the car is not just a beautiful piece of machinery; it’s also amazingly fast!” After your three years in DTM, where you were a protagonist with BMW from 2014 to 2016, how do you judge the experience?

“It was most positive. As to method of work and the drivers’ qualities, I reckon DTM is the nearest you can get to Formula 1. It’s a very serious championship, with a hyper-professional approach to racing. And my own career record is anything but insignificant, since I won a race, attained three pole positions and shared the podiums on various occasions. I saw my vicissitudes, as happens for all drivers in this category.

You only have to consider recent developments for people like Wittmann, Ekstroem or Mortara. In WEC, with more auto manufacturers, the companies will engage less in the politics among themselves.”

How did you manage to win the Macau Grand Prix in F3 in 2012 and, above all, win again four years later?

“It was anything but easy, also because my presence in 2016 came out of a last-minute agreement. Trevor Carlin called me up just before the race, and I just couldn’t say no. Macau is a beautiful race, that every driver wants to do and then return to do it again! I prepared for the event as well as possible. I didn’t want to disappoint anyone! The English team, coming out of a very negative season, presented me with an excellent car, and I managed to win ahead of people like Lando Norris, Callum Iott and Jake Hughes, with all that it takes to join Formula 1. In 2012 I was among the favourites, and I was undeniably dominant.”

Apropos 2012, that was undoubtedly the season that saw you on the crest of your wave. You joined Red Bull and you were amazing in the GP3 Series and the World Series by Renault, where you won four of the last five races and came very close to the championship, even after your absence during the first part of the season. A year later, you were back in the category and gained third place after Kevin Magnussen and Stoffel Vandoorne. Did that failure to get the championship during your second attempt block your passage to Formula 1?

“The 2013 World Series by Renault season was truly amazing. With Magnussen and Vandoorne racing, the gloves were absolutely off. But certain details led to my third place for this championship, but not my competitive edge. In Monza I was the first and then a tyre burst. At Motorland I ran out of gas while qualifying and I started last. At the Red Bull Ring the car didn’t even start. In Budapest, on a wet circuit, I made a mistake and crashed. I’m not saying all this by way of excuses, but these events greatly impacted the outcome during an absolutely top-level season, with very tough rivals who both went to McLaren. Three races away from the end of the season in late September 2013, it was a sure bet I’d go to Formula 1 with Toro Rosso. I’d already got it all ready – my suit, the seat in Faenza and the presentation films. I was supposed to drive on Friday, for the free practice, during the last two Grands Prix of the season. In the meantime, I’d already won two other World Series races and everything looked great. Then, from one day to the next, Red Bull changed their minds, with no explanation. To tell you the truth I never did find out what exactly happened, and that awful feeling of frustration lingered on for a while. Now, years later, I can look at it all more philosophically, and when I see my immediate rivals, Magnussen, Sainz or Vandoorne at the Grand Prix races, I think I showed one and all that I’m their equal in everything. And that’s enough for me.”

# Galà per debut

L'ELETTROSHOW FA SEMPRE PIÙ GOLA AI PILOTI IN CERCA DI RISCATTO. BEN CINQUE I DEBUTTANTI NELLA STAGIONE 2017-2018, DUE DEI QUALI ITALIANI. MENTRE IN F.1 LATITANO PILOTI TRICOLORI, LA F. E OFFRE UN PALCOSCENICO IMPORTANTE AI NOSTRI PILOTI

**I**l campionato riservato alle monoposto elettriche, giunto alla sua quarta edizione, non è in forte crescita solo in termini di business, popolarità e credibilità. Sempre più piloti d'esperienza e talento, scoraggiati anche dalla saturazione del mercato piloti nel grande Circus (con pochi sedili a disposizione e i grandi nomi blindati dai top team) scelgono di tentare l'avventura in F.E, fortemente attirati anche dagli ottimi guadagni che permette la categoria. Come noto, l'elettro-show vanta tra le sue fila diversi ex piloti di F.1 (tanto da essersi guadagnato, nel corso delle prime stagioni, la reputazione di categoria riservata agli 'scarti' del grande Circus) e, nella stagione 2017-2018, annovera ben cinque esordienti distribuiti tra altrettante Case costruttrici, giunte al numero record per quanto riguarda la serie. Visto in

*Alessandro Bucci*

F.1 dal 2009 al 2012 con Toyota e Sauber, prima del difficile ritorno in Caterham nel 2014, il giapponese Kamui Kobayashi, chiamato per sostituire Tom Blomqvist accanto a Felix Da Costa, ha esordito in F.E con il team MS&AD Andretti, chiudendo le due gare di Hong Kong in evidente difficoltà. Per il pilota di Amagasaki, dettosi molto restio su un possibile ritorno in F.1, si tratta di una nuova avventura, dopo le parentesi post F.1 con Toyota in Super Formula e Wec, categoria, quest'ultima, nella quale Kamui milita tuttora. Il giapponese, supportato dalla MS&AD (compagnia assicurativa del Sol Levante) aprirà un mercato nuovo ed importante per la F.E, in attesa che la Nissan faccia il suo ingresso. Stando alle ultime indiscrezioni, ci sono ottime probabilità che Kobayashi continui la stagione '17-'18 in seno al team capitanato da Michael Andretti.





## *Gala for debutants*

FORMULA E IS INCREASINGLY ATTRACTING DRIVERS SEEKING RESURGENCE. FIVE ARE MAKING THEIR DEBUT IN THE 2017-2018 SEASON, INCLUDING TWO ITALIANS. WHILE ITALIAN DRIVERS HAVE BEEN ABSENT FROM F.1, F.E OFFERS OUR DRIVERS AN IMPORTANT STAGE

The championship dedicated to electric single seater cars, now in its fourth season, is enjoying strong growth not 'only' in terms of business, popularity and credibility. An increasing number of experienced and talented drivers, discouraged by the saturated market of the big circus (with few seats available and big names secured by the top teams), are venturing into Formula E racing, also strongly attracted by the excellent earnings this category can bring. It is well known that Formula E boasts several former Formula 1 drivers among its ranks (indeed, in the first seasons it earned itself a reputation as a category for Formula 1 'rejects') and in the 2017-2018 season no fewer than five drivers have made a debut on behalf of five manufacturers, whose number has reached a record high for the series. Seen in Formula One from 2009 to 2012 with Toyota and Sauber, before a difficult return to Caterham in 2014, the Japanese Kamui Kobayashi, called to replace Tom Blomqvist alongside Felix Da Costa, debuted in Formula E with the MS&AD Andretti team, completing the two races in Hong Kong with apparent difficulty. For the driver from Amagasaki, said to be very reluctant about a possible return to Formula 1, it is a new adventure, after post-F1 experiences with Toyota in Super Formula and WEC, a category Kamui still competes in. Backed by MS&AD (Japanese insurance com-

Per affiancare l'esperto Jerome d'Ambrosio, la scuderia Dragon Racing ha deciso di puntare sullo svizzero Neel Jani, reduce dalla vittoria della 24 Ore di Le Mans 2016 assieme a Romain Dumas e Marc Lieb al volante della Porsche 919 Hybrid. Con una vasta esperienza alle spalle maturata in diverse categorie del motorsport, l'ex pilota di riserva Red Bull e Toro Rosso è stato penalizzato per aver sostituito la batteria sulla vettura dopo le qualifiche, andando incontro ad una grandissima batosta come dichiarato da Jani stesso al termine del primo round stagionale. Piloti italiani alla riscossa dicevamo in apertura, infatti la Formula E può contare sulla presenza dei nostri Luca Filippi ed Edoardo Mortara, nomi che hanno le carte in tavola per dire la propria all'interno di un campionato molto competitivo. Il team Nio nutre grandi aspettative sul talento di Savigliano, visto recentemente all'opera in Indycar con il team Dale Coyne, con il quale ha disputato cinque gare regalando sensazioni positive. Autore di una prima qualifica deludente a Hong Kong, Filippi s'è riscattato con una bella rimonta in gara-1, piazzandosi bene nelle qualifiche successive prima di finire ko nella seconda ed ultima corsa. Esordio dolce amaro, invece, per il veterano del Dtm Edoardo Mortara, impegnato con il team Venturi. Il pilota svizzero naturalizzato italiano è andato vicino al successo in gara-2, dopo aver centrato un'ottima prima fila. Edoardo è infatti finito largo dopo 41 giri trascorsi in testa, vedendosi sfilare da Daniel Abt e dal poleman Felix Rosenqvist. «*Ho semplicemente commesso uno stupido errore, quando capita occorre ammetterlo* - ha dichiarato Mortara al termine della mancata vittoria, scendendo maggiormente nei particolari - *Probabilmente sono incappato in un eccesso di sicurezza, quando avrei dovuto semplicemente gestire le ultime tornate portando a casa il successo. Talvolta gli errori sciocchi possono avere gravi conseguenze*». Concludiamo la carrellata dei debuttanti con l'espertissimo tedesco André Lotterer, tre volte vincitore alla 24 Ore di Le Mans (2011, 2012 e 2014) e campione del mondo Endurance nel 2012 con Audi. Il pilota di Duisburg è stato ingaggiato dal team Techeetah per affiancare l'ex pilota Toro Rosso Jean-Eric Vergne, autore di un bel finale di stagione nel quale ha colto il primo successo nella categoria nell'Eprix canadese. L'esordio ad Hong Kong non è stato certo dei più felici per l'ex pilota Caterham, in evidente difficoltà rispetto al compagno francese. Lotterer può rinfrancarsi per aver concluso entrambe le gare, ma già a Marrakesh è atteso un riscatto da parte del veterano tedesco.



EDOARDO MORTARA

NEEL JANI



ANDRÉ LOTTERER





LUCA FILIPPI



KAMUI KOBAYASHI



KAMUI KOBAYASHI

pany), he will open an important new market for Formula E, pending Nissan's entry. According to the latest rumours, in all likelihood Kobayashi will continue the 2017-2018 season in the team captained by Michael Andretti. To race alongside expert Jerome d'Ambrosio, the Dragon Racing team has placed its bets on the Swiss driver Neel Jani, fresh from his 2016 victory in the 24 Hours of Le Mans together with Romain Dumas and Marc Lieb at the wheel of the Porsche 919 Hybrid. The former Red Bull and Toro Rosso reserve driver, who has built up vast experience in various motorsport categories, was penalised for replacing the battery on his car after the qualifying session and went on to take a beating, as stated by Jani himself at the end of the season's first round. Italian drivers are back with a vengeance, as we said at the start. In fact, Formula E can count on the presence of our Luca Filippi and Edoardo Mortara, who have got what it takes to make a mark in this highly competitive championship. The Nio team has high hopes in the talented driver from Savigliano, recently seen in action in the Indycar series with the Dale Coyne team. He competed in five races, making a positive impact. After a disappointing first qualifying session in Hong Kong, Filippi redeemed himself by making a nice comeback in race 1 and finishing well in the next qualifying session before getting KO'd in the second and last race. A bittersweet debut for DTM veteran Edoardo Mortara, who is competing with the Venturi team. The Swiss driver – naturalised Italian – came close to success in race 2, after gaining an excellent front row position. Edoardo finished wide after leading for 41 laps and saw Daniel Abt and poleman Felix Rosenqvist slip past him. "I simply made a stupid mistake, when it happens you've got to admit it" Mortara declared at the end of his missed opportunity, and went into further detail: "I probably fell prey to an excess of confidence, when I should have simply managed the last laps and brought home the victory. Silly mistakes can sometimes have serious consequences". We conclude this brief overview of debutants with the highly expert German Andre Lotterer, three-time winner of the 24 Hours of Le Mans (2011, 2012 and 2014) and Endurance world champion in 2012 with Audi. The Duisburg-born driver was engaged by the Techeetah team to compete alongside former Toro Rosso driver Jean-Eric Vergne, who had a successful season finale, clinching his first win in this category in the Canadian Erix. The debut in Hong Kong was certainly not one of the happiest for the former Caterham driver, who was clearly in difficulty compared to his French teammate. Lotterer can take heart from the fact of having completed both races, but better things are expected from the German veteran in Marrakesh.

# *Rookie test*



COLOMBO



ANTONIO GIOVINAZZI



ANDREA CALDARELLI

### ELENCO ISCRITTI ENTRY LIST

	PILOTA/DRIVE	TEAM
1	Nyck de Vries	Audi Sport ABT Schaeffler
2	Antonio Giovinazzi	DS Virgin Racing
3	Pietro Fittipaldi	Panasonic Jaguar Racing
4	Michael Benyahia	Venturi Formula E Team
5	Gary Paffett	Venturi Formula E Team
6	Maximilian Günther	Dragon Racing
7	Andrea Caldarelli	Dragon Racing
8	Mitsunori Takaboshi	Renault e.Dams
9	Alexander Albon	Renault e.Dams
16	Harry Tincknell	NIO Formula E Team
18	James Rossiter	Techeetah
19	Daniel Juncadella	Mahindra Racing
20	Paul di Resta	Panasonic Jaguar Racing
23	Sam Dejonghe	Mahindra Racing
25	Frédéric Makowiecki	Techeetah
27	Bruno Spengler	Andretti Formula E
28	Colton Herta	Andretti Formula E
36	Joel Ericsson	DS Virgin Racing
66	Nico Muller	Audi Sport ABT Schaeffler
68	Alexandre Imperatori	NIO Formula E Team



# *Benvenuti nella dimensione*

COLOMBO



**A** vendo preso parte alla stagione inaugurale 2014-2015 di Formula E, Vitantonio Liuzzi conosce bene il nuovo mondo dell'automobilismo, sebbene nel corso degli anni, la serie, abbia incontrato un'evoluzione continua che ha portato la categoria a passare da una sorta di monomarca a vero e proprio bacino di importanti case costruttrici. L'ex pilota Force India e Toro Rosso (tra i vari team con cui Tonio ha preso parte ai campionati di Formula Uno) s'è detto molto ottimista nei confronti del futuro che attende la Formula E, serie che può contare su un'organizzazione impeccabile e su location molto suggestive nelle quali, piloti di grande esperienza e talento, si misurano all'interno di tracciati ostici e dalle mille insidie. Secondo Vitantonio gli appassionati di F.E sono molto interessati all'aspetto tecnico concernente lo sviluppo dei motori elettrici nei vari ambiti dell'automotive e dell'automobilismo, dimostrando un approccio molto diverso rispetto agli appassionati del motorsport più classico.

- Tonio, innanzitutto cosa ne pensi del mondiale "full electric"?  
*«Il mondo dell'elettrico sta prendendo sempre più piede nel campo dell'automotive, per cui avere un campionato elettrico è molto importante per il motorsport, sia per lo sviluppo, sia da un punto di vista d'immagine e per altri motivi. La Formula E è alla sua quarta stagione e ogni anno ha regalato spettacolo dimostrando una bella crescita. È una visione diversa di motorsport molto interessante».*

- Nella stagione corrente ci sono ben dieci team e tanti debuttanti, a conferma dell'espansione della serie. Come vedi l'ingresso di nostri piloti e che futuro attende la Formula E?



Alessandro Bucci

# nuova

TONIO VEDE NELLA FORMULA E UNA FORZA CAPACE DI ATTRARRE UN PUBBLICO DIVERSO RISPETTO A QUELLO DEVOTO AL MOTORSPORT TRADIZIONALE, AUGURANDOSI CHE L'EVENTO DI ROMA VENGA SUPPORTATO A DOVERE. IL PILOTA PUGLIESE HA DIMOSTRATO SCETTICISMO NEI CONFRONTI DELLE ROBORACE, PROBABILE FUTURA DIMENSIONE DEL FULL ELECTRIC

«Vedo un futuro molto luminoso. Le case costruttrici iniziano a far parte di questo progetto e stanno entrando sempre più marchi in Formula E. Nei prossimi anni saranno loro che contribuiranno alla crescita del campionato "full electric". Il fatto di avere due piloti italiani fa bene al campionato, considerando anche che quest'anno si terrà l'E-prix di Roma. Ci sarà un buon ritorno di immagine e questo fattore coinvolgerà maggiormente anche il pubblico».

**- Nel 2014-2015, anno d'esordio per la categoria, disputasti cinque appuntamenti con il team Jarno Trulli Gp. Cosa significa pilotare una vettura completamente elettrica?**

«Quelle monoposto richiedono un approccio di guida completamente diverse dalle vetture a motore a scoppio. A livello telaistico cambia molto la guidabilità della macchina a causa soprattutto della batteria molto pesante che viene impiegata al posto del motore».

**- Quanto sono diverse le monoposto attuali da quelle del primo anno?**

«Quando debuttai in Formula E la categoria era ancora un monomarca e tutte le vetture erano dotate della stessa power-unit, presentavano la stessa batteria, lo stesso inverter e il telaio era il medesimo per tutti. Negli ultimi due anni è cambiato tutto, con l'apertura verso le aziende motoristiche per lo sviluppo dei motori elettrici. Il retrotreno della vettura è stato modificato in virtù dei cambiamenti legati al motore e devo dire che, purtroppo, non mi sono goduto la parte dello sviluppo Formula E perché nella seconda stagione, quando partimmo con lo sviluppo del motore, il team andò incontro a diverse difficoltà, non riuscendo a schierare le vetture in gara. Le monoposto attuali sono molto più sofisticate rispetto a quelle dell'esordio».

**- Ti è piaciuto l'E-prix di Hong Kong? In gara 2 Mortara avrebbe potuto ottenere un bel successo, se non fosse incappato in un errore non da lui.**

«La macchina richiede una guida molto particolare e correre nei centri città e in circuiti non canonici causa tantissime insidie, come dossi, tombini e altri elementi imprevedibili. Dico questo non per scagionare Mortara, ma perché è umano e comprensibile che un pilota incappi prima o poi in un errore».

**- In calendario ci sono piste cittadine realizzate in alcuni dei luoghi più belli e rappresentativi del mondo. Quali location preferisci oltre a quella di Roma e perché?**

«Beh, ho avuto il piacere di correre in Piazza Rossa a Mosca e credo sia stata un'emozione unica oltre che un'esperienza molto suggestiva. Il pubblico rispose egregiamente, anche se purtroppo, come detto prima, non riuscimmo a gareggiare».

**- Come vedi l'E-prix di Roma? Quanto sarà importante per la città e per il nostro Paese?**

«Spero che all'evento venga data l'importanza che merita. Un Gran Premio a Roma in mezzo alla città è una cosa unica. La Capitale ha un'importanza storica incredibile, presenta monumen-



LIUZZI FORMULA E RUSSIA 2015



SUTTON-IMAGES.COM



SUTTON-IMAGES.COM



TONIO IN F.1 2011

SUTTON-IMAGES.COM

## Welcome to a new dimension!

TONIO RECKONS FORMULA E HAS WHAT IT TAKES TO ATTRACT A PUBLIC OF MOTOR SPORTS ENTHUSIASTS THAT'S QUITE DIFFERENT FROM WHAT WE'RE USED TO. THE DRIVER FROM PUGLIA HOPES THE ROME EVENT WILL RECEIVE ALL THE SUPPORT IT DESERVES, BUT HE IS SKEPTICAL ABOUT ROBORACE – THE PROBABLE FUTURE DIMENSION OF FULL ELECTRIC

**H**aving taken part in the first 2014-2015 Formula E season, Vitantonio Liuzzi is fully familiar with the new world of car racing. However, over the years, the series has constantly evolved: the category has now moved on from its more or less single-brand status, to provide a venue for various auto manufacturers. 'Tonio – a former driver for Force India and Toro Rosso (among the teams with which he took part in Formula 1 championship events) – said he is most optimistic for the future of Formula E, as a series the organisation of which is impeccable, having selected most impressive locations, with highly experienced talented drivers being put through their paces along tough, challenging routes. Vitantonio believes FE fans show a marked interest in the tech side of events and how electrical motors have developed within the various ambits of the automotive and car sectors. The approach adopted by these fans sets them apart from traditional motorsports fandom.

Tonio, firstly, what do you think of this "full electric" world championship?

"Electrical is moving into the automotive sector big time, and an electrical racing championship is a major step for motorsports, whether we're talking about development or image-wise, and so forth. Formula E is enjoying its fourth season, and each year has not only been spectacular but also a moment of significant growth. This alternative vision of motorsports is of great interest".

This season sees as many as ten teams taking part, and many debut players, attesting to the series' growth. How do you view the arrival of our drivers and the future of Formula E?

"I see great things ahead for us. Auto manufac-



ti importanti e scorci davvero suggestivi. Sarà un parterre davvero pazzesco e senza dubbio si tratterà di uno degli eventi più belli del calendario 2017-2018. Mi auguro ci sarà una buona risposta da parte del pubblico italiano, perché purtroppo, negli ultimi anni, i tifosi nostrani si sono un po' disinnamorati del motorsport».

**- Lo scorso anno abbiamo assistito ad un bellissimo duello per il titolo tra Lucas Di Grassi e Sébastien Buemi. Lo svizzero ha visto sfumare un titolo ampiamente alla sua portata.**

«Devo dire che vedevo Buemi come favorito, ma qualche errore di troppo sotto pressione e una buona dose di sfortuna hanno portato Sébastien a perdere il titolo per un soffio. L'E-prix canadese è stato fondamentale per decretare il vincitore».

**- Le vetture di Formula E lamentano un sound a dir poco inesistente, facendo storcere il naso agli amanti dei motori aspirati che cantano. Pensi che gli appassionati si abitueranno prima o poi, oppure quello rimarrà sempre un punto dolente della categoria?**

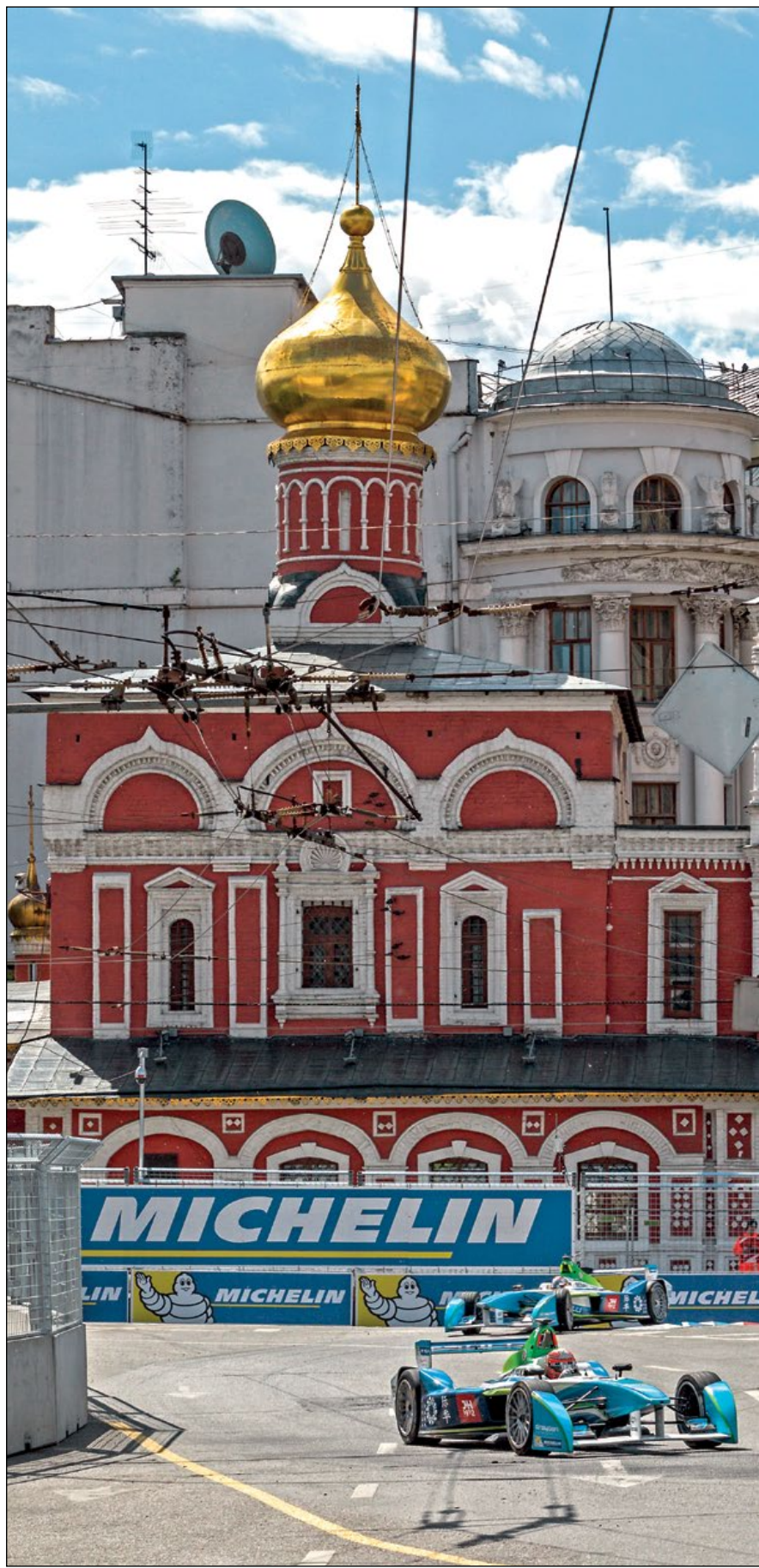
«Credo che l'appassionato di Formula E sia diverso dall'appassionato di motorsport tradizionale come F.1, F.2, eccetera. Chi segue l'elettro-show lo fa perché intrigato dall'aspetto dell'evoluzione motoristica a livello elettrico e per lo show che offre la competizione. Personalmente mi fa storcere il naso il sound delle Formula E, considerando che sono un amante dei V10. Salire sulle vetture elettriche è stato un po' un trauma (ride ndr). La competizione full electric attrae una fascia diversa di spettatori e di persone interessate a questo tipo di categoria. Ci sono tanti giovani che si sono affacciati alla Formula E, cosa che ho potuto constatare personalmente. Molti ragazzi seguono lo sviluppo del motore elettrico nei vari settori dell'automobile. Soprattutto per quanto concerne la parte elettrica».

**- La FIA si è mossa molto bene non solo dal punto di vista strategico, ma interagendo al meglio con il pubblico potendo contare su un reparto marketing fantastico.**

«Agag ha compiuto un ottimo studio prima di lanciare il campionato, senza dubbio. Ora Alejandro sta raccogliendo i frutti del suo lavoro e credo sia stato molto abile a creare una Formula più vicina al pubblico. Sono stati bravi a puntare su aspetti che rendono il weekend di gara interessante, dal momento che è davvero difficile, se non impossibile, far innamorare i fan con un elemento come il sound del motore».

**- Che ne pensi delle Roborace? Il costruttore cinese NIO pare orientato per una supercar da quasi 1400 cavalli EP9, con l'intento di farle correre in gara.**

«È un altro settore che farà divertire gli appassionati dell'elettrico. L'assenza di pilota è un'evoluzione incredibile rispetto a quello cui siamo abituati. Personalmente sono un po' scettico riguardo le Roborace, non riesco ad immaginare bene una competizione senza anima e senza cuore. Tuttavia, qualora dovesse andare tutto liscio, si aprirà una nuova era del motorsport».



SUTTON-IMAGES.COM



turers are making their first moves toward this project and more and more brands are appearing on the Formula E scene. Over the next few years, they will contribute to the growth of the 'full electric' championship. The fact that there are two Italian drivers is a good thing for the championship, also considering the fact that this year there will be an Erix in Rome. This will be a big booster in terms of image and involvement of the public at large".

In 2014-2015, when the category started out, you drove on five occasions with the Jarno Trulli GP team. What does it mean to drive a fully electric car?

"Those single-seaters need a totally different approach to driving compared to combustion engine vehicles. In regard to the chassis, the driveability is very different, mainly because of the very heavy battery used instead of the engine".

How different are the single-seaters today from the ones of the first year?

"When I first drove for Formula E, the category was still a single-brand affair and all the cars were fitted with the same power-unit, battery and inverter and the chassis was the same for all cars. Over the last two years, it's all changed, with openings for automotive companies to develop electrical motors. The rear axle has been modified in view of changes regarding the motor, and I also must say that, unfortunately, I could not enjoy the Formula E development because, for the second season, when we started out with developing the motor, the team came across a number of problems and couldn't bring the vehicles to compete. Today's single-seaters are much more sophisticated than they were when we were starting up".

Did you like the Hong Kong Erix? In race 2, Mortara might have notched up a great success, had it not been for that error, which was uncharacteristic for him.

"The car requests a very peculiar way of driving and compete through city centres along circuits that are not classic circuits with all the many problems this brings with it, including humps, manhole covers and other unforeseeable problems. I say this not to, as it were, let Mortara off the hook, but just because it's human and quite understandable that sooner or later a driver will make mistakes".

The urban circuits planned include some of the most stunning locations in the world! Apart from Rome, which locations do you like best, and why?

"Well, it was great to drive in the Red Square in Moscow, and I consider it a more than unique experience, it evokes so much! The public response was excellent, although, as I was saying, we couldn't race".

What about the Rome Erix? How important is this for Rome and Italy?

"I hope the event will get all the attention it deserves. A grand prix in Rome in the city centre is quite unique. Rome is an incredibly important place, historically, with major monuments and

views, and sights of amazing interest. It'll be a brilliant venue and undoubtedly one of the finest dates of the 2017-2018 calendar. I hope the public will respond satisfactorily, because unfortunately Italy's fans have lost some of their enthusiasm for motorsports over the last few years".

Last year, we saw a beautiful duel for the title between Lucas Di Grassi and Sébastien Buemi. The Swiss driver failed to grasp a victory that was well within his reach.

"Actually, I reckoned Buemi would win, but those few mistakes that happen when you're under pressure and a fair amount of bad luck led Sébastien to lose out, by a whisker. The Canadian Erix was fundamental when it came to selecting the winner".

Formula E, to put it mildly, lacks that sound, and this turns off the people who like to hear the growl of aspirated engines. Do you think the fan base will sooner or later get used to the silence? Or do you reckon this will always be a drawback for the category?

"I think Formula E fans are not traditional motorsports fans, who go for Formula 1, Formula 2 and so on. The people who like the electroshow do so because they are intrigued by the show and the electrical motor development side of these competitive events. Personally speaking, the sound of Formula E is not great... says one who loves V10s. Climbing into an electrical car was rather a traumatic experience (Liuzzi laughs - ed.). Full electric races attract a different bracket of spectators and people interested in this type of category. There are lots of youngsters out there who are looking at Formula E, and this is something I have seen first-hand. Many youngsters are following up electrical motor developments in the various automotive sectors. They're mostly interested in the electrical component".

FIA's moves have been great. Not just in terms of strategy but also in the way they interact with the public, knowing they can rely on a fantastic marketing division.

"Undoubtedly, Agag carried out an excellent study stage before launching the championship. Now Alejandro is reaping the harvest from the seeds he sowed, and I think he has very capably created a Formula that gets closer to the public. They were very right to focus on aspects that would contribute to the interest of these weekend racing events, since it would be really difficult, if not impossible, to get the fans to fall in love with an element such as the sound of this motor.

How do you view Roborace? The Chinese manufacturer, NIO, seems to be looking to a supercar with nearly 1400 HP EP9, hoping to race it.

"This is another sector that people who are into electrical will enjoy. Driverless is an incredible step when you think of what we're used to. Personally, I'm slightly sceptical about it. I can't really see competitions without a heart and soul. However, if things move on without hitches, this heralds a new era for motorsports".

# Minardi sorprende dallo sviluppo di

L'EX TEAM PRINCIPAL FAENTINO HA ESPRESSO UN PO' DI SCETTICISMO SULLA SOSTENIBILITÀ DELL'AUTOMOBILISMO ELETTRICO, NON MANCANDO DI SOTTOLINEARE, TUTTAVIA, L'IMPORTANZA CHE TALE DIMENSIONE OCCUPERÀ IN FUTURO

*Alessandro Bucci*



# eso ella F.E



GIAN CARLO MINARDI

**C**'era una volta il magnifico sound dei V12 e le sinuose linee delle vetture di Formula Uno. Chi l'avrebbe mai detto, all'epoca, che il mondo dell'automobilismo nel secondo decennio del nuovo millennio avrebbe visto tra le sue serie di maggior successo una categoria che, al di là degli spunti tecnici dal forte interesse, prevede macchine con un sound paragonabile ad un aspirapolvere (a voler essere buoni) e forme della vettura non propriamente aggraziate ed attraenti. Se c'è un personaggio che incarna al meglio lo spirito della così detta "epoca d'oro delle corse" (fine Anni '80 / inizio Anni '90) è certamente Gian Carlo Minardi, ex patron della scuderia faentina che vanta ventuno partecipazioni al Campionato del Mondo di F.1 con il suo omonimo team dal 1985 al 2005.

## *Minardi surprised by the development of F.E*

THE FORMER TEAM PRINCIPAL FROM FAENZA EXPRESSED A LITTLE SKEPTICISM ABOUT THE SUSTAINABILITY OF ELECTRIC MOTORSPORTS, BUT HIGHLIGHTED THE IMPORTANCE THAT THIS DIMENSION WILL TAKE ON IN THE FUTURE.

**O**nce upon a time there was the magnificent sound of the V12s and the sinuous lines of Formula 1 cars. Who would have guessed then that in the second decade of the new millennium motorsports would see, among its most successful categories, a series which, besides the highly interesting technical elements, features cars that sound like vacuum cleaners (to put it kindly) and have shapes that are not exactly graceful and attractive. If there is anyone who epitomizes the spirit of the so-called "golden age of racing" (end of the 1980s /beginning of the 1990s), it is certainly Gian Carlo Minardi, former patron of the Faenza-based team which competed under his name twenty-one times in the Formula 1 World Championship between 1985 and 2005. Epic feats, stunning results obtained with fewer means than those available to the top teams. They could rely on skill, genuine passion and lots of hard work, in an era when it was possible to attempt and achieve thrilling performances by fighting tooth and nail. A rather different picture from today's and, in particular, from the "full electric" formula. Two very different technical and philosophical conceptions, almost antithetical in some respects. Whether you like it or not, electric represents a key challenge in the future of motorsports and Gian Carlo Minardi has not shied away from the topic. Recently awarded a statuette for "best motorsport event of the year" at the 52nd edition of Auto-

Imprese epiche, risultati sbalorditivi ottenuti con mezzi inferiori rispetto ai top team, potendo contare su competenza, genuina passione e tanto, tanto duro lavoro, in un'epoca dove era permesso provarci e realizzare entusiasmanti exploit lottando con le unghie e con i denti. Uno scenario piuttosto diverso rispetto a quello odierno e, in particolare, al "full electric". Due concezioni tecniche e filosofiche molto diverse, quasi antitetiche per certi versi. Volenti o nolenti, l'elettrico rappresenta una sfida cardine nel futuro dell'automobilismo e Gian Carlo Minardi non si è tirato indietro sull'argomento. Recentemente premiato alla 52ª edizione dei Caschi d'Oro di Autosprint con la statuetta per "migliore evento di motorsport dell'anno", l'ex team principal faentino ha espresso qualche dubbio sulla mancata promozione mediatica dell'Eprix di Roma, in programma il 14 aprile 2018. Un evento che sarà senza dubbio molto importante per il nostro Paese, ma che rappresenterà al contempo un'importante sfida su più fronti, ad iniziare da quello organizzativo.

**- Giancarlo, che effetto ti fa vedere la Formula E crescere di anno in anno con sempre più marchi prestigiosi interessati a debuttare nell'elettro-show?**

*«Francamente sono rimasto un po' sorpreso. Non mi aspettavo una partecipazione così massiccia da parte delle case automobilistiche. Certo, da un certo punto di vista è inevitabile che i grossi marchi stiano conducendo ricerche verso l'elettrico o verso energie alternative per quanto concerne la questione dell'inquinamento. Al di là di quello che sarà il futuro dell'automobile, che al momento è difficilmente decifrabile e prevedibile, qualcuno questa elettricità dovrà produrla. E l'Italia, da questo punto di vista, è molto arretrata. Si parla dell'Eprix di Roma dicendo politicamente che l'evento non sarà inquinante, ma ricordo che per fare andare venti macchine occorrono altrettanti generatori. Queste vetture emetteranno emissioni CO<sub>2</sub> significative inoltre. Lo sviluppo futuro che parte dall'inquinamento delle batterie e arriva alla ricerca della loro durata è un processo di ricerca che le case Costruttrici sono costrette a fare. In F.1 al momento ci sono solo quattro Costruttori (Ferrari, Mercedes, Renault e Honda ndr), ma in realtà tutti i gruppi automobilistici hanno una power-unit al banco prova, anche se non corrono. Marchi del prestigio di Bmw e Porsche, giusto per fare due nomi, hanno speso molti soldi, uomini e mezzi nella ricerca e naturalmente anche nel versante elettrico».*

**Sembra che in futuro in Formula E si arriverà all'assenza del cambio vettura durante le gare.**

*«Questo sarebbe un bel segnale. La Formula E diverrebbe maggiormente una competizione e, naturalmente, può piacere o non piacere. Attualmente quando avviene il cambio macchina non è semplicissimo seguire le gare. Personalmente sono legato alla mia epoca e non a caso continuo a lavorare alacremente per realizzare la terza edizione dell'Historic Minardi Day, per vedere e go-*



*dere del sound e della visione di macchine che, ai miei occhi, appaiono come opere d'arte. Tuttavia capisco che la Formula E tiri in ballo un discorso tecnico che, probabilmente, sarà il futuro dell'automobilismo».*

**- La stagione 2017-2018 vede l'ingresso dell'Eprix di Roma, un vero e proprio evento per il nostro Paese. Che risposta prevedi da parte del pubblico nostrano all'arrivo della categoria "full electric"?**

*«Noi italiani siamo imprevedibili. Solitamente il tifoso italiano vede e segue solo la Ferrari, dunque mi auguro che la Formula E possa essere un altro step per avvicinare il pubblico ad una nuova serie. Non mi sembra, comunque, che in giro per il mondo ci sia così tanto entusiasmo per la F.E. Sicuramente la formula del campionato è originale, prevedendo in calendario tutti percorsi cittadini disputati spesso in grandi metropoli. Attualmen-*



te, al di là della sua presentazione, non vedo un grande movimento attorno all'evento di Roma e non mi sembra ci sia una vera e propria promozione mediatica».

**- Concordi nel dire che la FIA ha avuto molta lungimiranza nello sviluppare il calendario all'interno di circuiti cittadini ricavati in città importanti e molto suggestive dal punto di vista scenografico?**

«Sì. Per quanto riguarda il futuro, il turismo sarà un elemento chiave. Nel nostro Paese purtroppo è stato abbandonato da lungo tempo e invece sarebbe una risorsa importantissima per migliorare il nostro PIL e per andare incontro ad una diminuzione industriale. Monaco è la chicca della F.1 perché i tifosi vedono da vicino le macchine, soprattutto da quando le vie di fuga sono diventate chilometriche. Dunque, questo elemento, per



sprint's Caschi d'Oro ("Golden Helmets"), the former team principal from Faenza expressed a few concerns about the lack of media promotion of the Rome ePrix, scheduled for 14 April 2018. An event that will no doubt be very important for our country, but at the same time represents a major challenge on various fronts, starting from the organizational one.

Giancarlo, what effect does it have on you to see Formula E grow year after year with more and more prestigious brands interested in making their debut?

"I was frankly a bit surprised. I didn't expect such massive participation by carmakers. Of course from a certain point of view it's inevitable that the big names are conducting research in electric or alternative energies as far as the issue of pollution is concerned. Above and beyond what the future of cars will be, something that is difficult to decipher and predict at present, someone will have to produce this electricity. And Italy, from this viewpoint, is far behind. They're talking about the Rome ePrix, saying politically that it won't be a polluting event, but I'd like to point out that in order to make twenty cars run you need the same number of generators. These cars will also produce substantial CO 2 emissions. Future development on aspects ranging from the pollution of batteries to the duration of charges (n.d.t: si metterà invece battery lifespan se si tratta della durata delle batterie e non della carica, dall'italiano non si capisce) is a research process that auto manufacturers are forced to engage in. There are only four Manufacturers at the moment in Formula 1 (Ferrari, Mercedes, Renault and Honda, editor's note), but in reality all automotive groups have a power unit on the test bench, even if they don't race. Prestigious makes like BMW and Porsche, just to name two, have invested a lot of money, human resources and means in research and naturally also in the electric realm."

It seems that in the future in Formula E there will no longer be a car change during the races. "This would be a good sign. Formula E would become more of a competition and, naturally, it might appeal to people or it might not. At present when a car change takes place it's not so simple to follow the races. I'm personally tied to my own era and it is no coincidence that I continue to work hard on organizing the third edition of the Historic Minardi Day, in order to see and enjoy the sound and sight of cars which, in my eyes, appear like works of art. However, I understand that Formula E introduces technical aspects which will probably be the future of motorsports."

The 2017-2018 season will see the inauguration of the Rome ePrix, a major event for our country. What kind of response do you think the arrival of the "full electric" category will get from the home crowd?



la Formula E è un aspetto molto importante, perché gli spettatori vedono le macchine da vicino».

**- Credi che in futuro i team riusciranno a costruire le batterie in proprio? Spezzando così il monopolio di Williams Advanced Engineering e di McLaren Applied Technology che si è aggiudicata il bando come "official supplier" per la prossima stagione?**

«Su questo punto penso dipenderà dalla FIA, se vorrà contenere determinati costi o meno. Se sarà dato il via libera, penso ci sarà un'escalation di costi notevole e, chi è partito prima in questo tipo di ricerca, sarà sempre avvantaggiato».

**- Sembra che Maserati sia intenzionata a debuttare nel prossimo futuro in Formula E.**

«È davvero difficile decifrare questa eventuale possibilità, dal momento che sono state prese due posizioni antitetiche nell'arco di breve tempo. Mi auguro che l'FCA stia facendo dei programmi a lungo termine e dovrebbero quindi sapere in che tempi arriveranno alla F.E. Ribadisco inoltre che, come italiani, dovremo capire come far fronte alla frontiera ecologica. Quando penso che per la carica rapida di una vettura dotata di una certa consistenza occorrono 22.000 kwh, mi sorge più di un dubbio».

**- La Formula Uno e la Formula E sono due mondi molto diversi, eppure non sembra del tutto fantascienza l'ipotesi che, un giorno o l'altro, le due categorie possano fondersi nell'elettrico. Pensi sia possibile?**

«A livello di spettacolo, potrebbe accadere che all'interno dei weekend corrano entrambe le categorie, ma non che possano fondersi. Il mondo delle due ruote ha già mosso dei passi simili in tal senso, penso ad esempio a Dorna che ha creato la Moto e-World Cup, primo campionato al mondo con moto ad alimentazione elettrica. All'interno dei weekend MotoGP ci sarà un campionato monomarca dove, ogni team, potrà gestire come meglio crede la moto (versione evoluta della Ego) che sono realizzate dall'azienda modenese Energica, che mi vede presente nel Consiglio di Amministrazione come amministratore indipendente. Quella di Energica è stata un'operazione importantissima e ha richiesto tanto duro lavoro e molto tempo. Penso, infine, alle SuperBike, moto pensate per il tempo libero. Sarebbe bellissimo poter andare in giro con un mezzo non inquinante. Poi quando ti fermi a mangiare un panino durante il viaggio, ti fermi a caricare la moto».

**- Che cosa hai provato nel ritirare il Casco d'Oro per l'Historic Minardi Day, giunto quest'anno alla sua seconda edizione forte di una grande partecipazione da parte del pubblico?**

«Mi ha fatto estremamente piacere, innanzitutto perché questo riconoscimento arriva da una rivista importante come Autosprint. È anche un premio per il mestiere che sto svolgendo da 40 anni. Il Casco d'Oro mi ha colto anche un po' di sorpresa, ma al contempo ci gratifica e ci spinge a migliorarci sempre. Il 5 e 6 maggio 2018 torneremo con la terza edizione e ci siamo posti obiettivi sempre più importanti. Sono convinto che il pubblico abbia bisogno di manifestazioni come l'Hi-



storic Minardi Day. È un premio che va dato ai collezionisti prima di tutto, elementi importantissimi che salvaguardano il patrimonio mondiale delle vetture. Dedico questo premio ai miei amici che hanno tenuto le vetture Minardi e che vengono a girare in pista, al pubblico che s'è avvicinato con entusiasmo a queste giornate di festa e di esibizione e ai piloti naturalmente. In generale, a tutti quelli che sono venuti rendendo importante questo evento. Infine, condivido questo premio con i miei fratelli e con mio figlio, con i quali ho lavorato davvero duramente per la realizzazione di entrambi gli eventi».

**AUTOSPRINT**





“We Italians are unpredictable. Italian ‘fans’ usually only watch and follow Ferrari, so I’m hoping that Formula E might be another step to bring the public closer to a new series. However, it doesn’t seem to me that there’s all that much enthusiasm around the world for FE. The formula of the championship is certainly original, as all the races featured the calendar are run on street courses, often in large metropolises. For the time being, apart from its presentation, I haven’t seen a lot of buzz around the event in Rome and there doesn’t seem to be any real media promotion.”

Do you agree that the FIA showed a lot of foresight in developing the calendar around street circuits set up in major cities that provide a highly evocative and scenic setting?

“Yes. As far as the future is concerned, tourism will be a key element. In our country, unfortunately, it has long been abandoned, whereas it would be a very important resource for improving our GDP and coping with a shrinking industrial base. Monaco is the gem of Formula 1 because the fans get to see the cars from close up, especially since there are now kilometres of escape routes. Therefore, for Formula E this is a very important aspect, because spectators get a close-up view of the cars.”

Do you think that in the future the teams will manage to produce their own batteries? Thus breaking the monopoly of Williams Advanced Engineering and McLaren Applied Technology, which was awarded the contract as “official supplier” for the upcoming season?

“On this point I think that it will depend on the FIA, whether it wants to limit certain costs or not. If they give the go-ahead, I think there will be a considerable escalation of costs and whoever has started doing this type of research first will always be advantaged.”

It seems that Maserati aims to make a debut in Formula E in the near future.

“It is truly difficult to decipher whether this is a possibility, since two antithetical positions were taken within a short period of time. I hope that FCA is making long-term plans and should therefore know when they will get to FE. I’ll also repeat that, as Italians, we’ll have to figure out how to deal with the ecological frontier. When I think that it takes 22,000 kwh to charge up a car of a certain size rapidly, I have some doubts.”

Formula 1 and Formula E are two very different worlds, yet the idea that one day or another the two categories might merge in electric does not seem to be entirely science fiction. Do you think it’s possible?

“In terms of how the events are staged, it might occur that both categories race during weekends, but they won’t be able to merge. The motorcycling world has already made steps in that direction, for example I’m thinking of Dorna, which created the Moto e-World Cup, first championship in the world with electric-powered motorbikes. During the MotoGP weekends there will be a single-make championship, where each team will be able to manage, as it sees fit, the bike (updated version of Ego) made by the Modena-based company Energica, which sees me in the Board of Directors as an independent director. Energica’s initiative is very important and it took a lot of hard work and a long time.

Finally, I’m thinking of Super Bikes, motorcycles conceived for leisure. It would be great to travel around with a non-polluting vehicle. Then when you stop to eat a sandwich during the trip, you stop to charge up your motorbike.”

How did you feel when you received the Casco d’Oro award for the Historic Minardi Day, this year in its second edition with a great deal of participation on the part of the public?

“It gave me extreme pleasure, above all because this acknowledgement comes from an important magazine like Autosprint. It’s also a reward for the job I’ve been doing for 40 years. The Casco d’Oro also caught me a bit by surprise, but at the same time it gratifies us and encourages us to keep on improving. On 5 and 6 May 2018 we’ll be back with the third edition and we have set ourselves increasingly important objectives. I’m convinced that the public needs exhibition events like Historic Minardi Day. It’s a prize that should go to collectors above all, highly important elements that safeguard the world motoring heritage. I dedicate this award to my friends who have kept Minardi cars and come to drive around on the track, to the spectators who took part enthusiastically in these days of celebration and exhibition and of course to the drivers. In general, to all those who came and made this an important event. Finally, I share this award with my brothers and with my son, with whom I worked really hard in order to stage both events.”

GIAN CARLO MINARDI





SERGIO MARCHIONNE

COLOMBO



# Suggestione **Mase**

LA CASA DEL TRIDENTE SARÀ LA PUNTA DI DIAMANTE DELL'ELETTRICO DEL GRUPPO FCA. ECCO LE PROSSIME MOSSE

*Pasquale Di Santillo*



**rati**

**D**a una suggestione all'altra, la strada è piuttosto breve. Soprattutto se viene alimentata dal forte vento di rilancio che soffia in quel corridoio trasversale che dalle auto di serie porta diretto in pista, per poi ritornare indietro in termini di immagine, visibilità, promozione. E quindi di vendite. Concretezza pura. L'Alfa Romeo riappare in F.1 con il suo marchio, insieme al logo sistemato sulla Ferrari già da tempo, costruendo con Sauber un team destinato a far parlare di sé in quantità industriale. Per la gioia di Giulia e Stelvio, i due gioielli del Biscione che hanno l'obbligo di spingere a tutta in concessionaria per rispettare i piani (e i numeri) di Sergio Marchionne.

Così, sistemata l'Alfa Romeo, ora tocca a Maserati essere riportata al suo dei suoi fasti passati, cioè la pista. Come? Semplice: attraverso l'altro snodo vitale dell'auto moderna. La sua elettrificazione che tradotta nel gergo delle corse significa Formula E.

È da luglio scorso infatti, quando Marchionne presentò i conti di metà anno, che si è innescato un circuito di voci suffragate da scelte strategiche praticamente annunciate. Allora Marchionne disse di «non avere più dubbi» sulla necessità di investire sull'elettrico, dopo aver manifestato a più riprese negli anni parecchie perplessità sulla redditività delle vetture a zero emissioni. Ma ora che i margini crescono ad un bel ritmo, la svolta era inevitabile.

E sarà proprio Maserati la punta di diamante dell'elettrico del Gruppo FCA. A cominciare dal 2019 quando dovrebbe essere immessa sul mercato la prima Maserati elettrica, quasi certamente la Levante. Che in realtà sarà un'ibrida plug sulla base del sistema già adottato da Chrysler Pacifica, la prima ibrida del gruppo.

Poi nel 2020 si entrerà nell'era elettrica vera e propria con la prima full electric del Tridente, ruolo che toccherà quasi certamente alla Maserati Alfieri, rivista e corretta rispetto al concept apparso a Ginevra nel 2014, in occasione del Centenario Maserati.

A completare il pacchetto, il programma sportivo che prevede il ritorno di Maserati alle corse nel Mondiale Formula E vediamo se nel 2019, insieme a Porsche e Mercedes, o l'anno successivo. Nel frattempo, Marchionne fa "scaldare" il baby talento della Ferrari Drivers Academy, Antonio Giovinazzi al volante della DS.

Ora, per arrivare alla perfezione, manca solo rilanciare Lancia e riportarla al posto che merita nei rally. Sognare in fondo, è gratis. Almeno quello.

**ALFA ROMEO**

## Maserati moves

THE CAR MANUFACTURER WILL SPEARHEAD THE FCA GROUP ELECTRIC PROGRAMME – MASERATI'S NEXT MOVES

**T**he ideas flow in fast and furious – above all when the winds of change are at their strongest, along the route that takes us from standard to racing cars, and then back again in terms of image, visibility and promotion and, ultimately, sales. Concrete. Absolutely concrete!

Alfa Romeo returns to F.1 with its brand, together with the logo affixed to Ferrari already last year. It does so while constructing with Sauber a team that will most surely attract a great deal of attention. This is a great boon for the Giulia and Stelvio, the two Alfa Romeo gems that will need all it takes at the dealership level if Sergio Marchionne's goals (including sales figures etc.) are to be met. With Alfa Romeo on track, it's now Maserati's turn to go back to its racing-circuit glories of yesteryear. How? Via the modern automotive scene, i.e. electrification. And what is electrification in racing if not Formula E?

We need only go back to last July, when Marchionne presented the mid-financial year report. Rumors began to circulate supported by strategic moves in directions which, all in all, were practically announced. This was when Marchionne "no longer had any doubts" as to the need to invest in electrical, after having repeatedly expressed his doubts over the profitability of zero-emission vehicles. Now that the profit margins are rising significantly, the change in direction became inevitable. Maserati is to be the FCA Group's 'hallmark' electrical car model, starting in 2019 with the market launch of the first Maserati brand electrical vehicle which will very likely be the Levante. To be more precise, this Maserati will be a plug hybrid, based on the system already adopted in the Chrysler Pacifica, the group's first hybrid.

Maserati plans to enter the very era of electric in 2020 with its first full electric car which will very likely be a Maserati Alfieri, with all due changes and adjustments with respect to the concept as presented in Geneva in 2014 on the occasion of the Maserati centenary.

The package also includes Maserati's return to the racing scene for the Formula E world championship of 2019, alongside Porsche and Mercedes, or maybe of 2020. In the meantime, Marchionne is 'priming' the talented young Ferrari Driver Academy star, Antonio Giovinazzi, driving a DS.

But our hopes don't end here! It would be fantastic, for example, to see Lancia return and take its rightful place in the rally world. Hoping against hope? Maybe. But dreams and ambitions are the kind of luxury we can all indulge in. Right?



IL SUV AUDI E-TRON  
QUATTRO SEGNA IL  
DEBUTTO DELLA CASA  
DEGLI ANELLI IN UNA  
NUOVA DIMENSIONE

*Gianluigi Giannetti*

# *Audi lusso elet*

**L**a parentela tra una vettura di alto livello e una monoposto, altrove, può essere una questione stretta di marketing e casomai di tecnologia presa alla lontana, derivata dalla pista alla strada con il tempo. Quello che sta catapultando invece la Formula E al centro della scena automobilistica è la possibilità di sperimentare da subito soluzioni indispensabili, da trasportare rapidamente nella produzione in serie. È un banco di prova per tecnologie cruciali, urgenti, come non perde occasione di ricordare Peter Mertens, il responsabile dello sviluppo Audi. «Siamo usciti dal Mondiale Endurance perché

era più orientato verso i motori a benzina, mentre noi vogliamo usare le corse per sviluppare meglio la tecnologia dell'elettrificazione». E poi, dritti a bersaglio: «La Formula E ci permette di elaborare e poi affinare il software di gestione della batteria». La diffusione su larga scala delle vetture elettriche non dipende che da questo. Nel 2018 Audi ha un appuntamento già fissato, il debutto della sua prima vettura a trazione completamente elettrica, il Suv Audi e-tron quattro. La sua formula di lusso ad emissioni zero avrà a che fare esattamente con una modalità più confortevole per ricaricare gli accumulatori. Ad Ingolstadt è tut-

## Audi electric luxury

AUDI E-TRON QUATTRO SUV MARKS THE DEBUT OF THE GERMAN MANUFACTURER IN AN ALL-NEW DIMENSION

**T**he kinship between a luxury car and a single-seater, elsewhere, can be strictly a question of marketing or perhaps of technology taken from afar, transferred from the race-track to the road over time. However, what is catapulting Formula E to the centre of the motorsports scene is the possibility of experimenting with essential solutions immediately, to be rapidly transposed into standard production. It is a test bench for crucial, urgent technologies, as Peter Mertens, Audi's development chief, never misses an opportunity point out. "We left the World Endurance Championship because it was more geared towards petrol engines, whereas we want to use races to better develop electrification technology". And then, straight to the point: "Formula E enables us to develop and then refine our battery management software". The dissemination of electric cars on a large scale depends only on this. In 2018 Audi is planning to debut its first all-electric car, the Audi e-tron quattro SUV. Its luxury and zero emissions formula will precisely have to do with a more convenient way of recharging the batteries. At Ingolstadt everything is very clear. The divide between normal and premium cars will not lie in the theoretical number of kilometres that can be travelled between one charge and the next, but rather in the time it will take to charge up, to be measured not in hours, but in minutes. Audi e-tron quattro will arrive on the market with a Combined Charging System and it will take just 50 minutes to recharge its battery completely, with a driving range of 500 km, or half an hour for an 80% charge, with guaranteed travel of 320 km. This changes our mental perspective from

trico

to molto chiaro. Lo spartiacque tra le elettriche normali e quelle premium non sarà nell'autonomia teorica di chilometri che si possono percorrere tra una ricarica e quella successiva, ma proprio nel tempo che occorrerà per quest'ultima, da poter misurare non in ore, ma in minuti. Audi e-tron quattro arriverà sul mercato con un Combined Charging System e la sua batteria potrà essere ricaricata completamente in 50 minuti con 500 km di autonomia, oppure all'80% in mezz'ora, garantendo 320 km di percorrenza. Cambia l'associazione mentale rispetto a quanto visto fino a qui, perché Audi e-tron quattro potrà affrontare lunghi viaggi con soste elettriche paragonabili a quelle di un rifornimento di carburante. In città potrà essere alimentata anche in modalità wireless, semplicemente posizionandola in sosta su piastre a induzione, ma un ulteriore contatto tra Formula E e auto di serie avverrà con l'introduzione del sistema di carica ultrarapida da 350 kW e 800 volt, lo stesso su cui sta lavorando Porsche per la sua ammiraglia a zero emissioni, la Mission E. L'accesso rapido alle ricariche giustifica poi un livello di prestazioni che non aveva senso proporre prima, una parentela vera tra Formula E e vetture di serie. Audi e-tron quattro adotterà un motore elettrico posizionato sull'asse anteriore e due su quello posteriore, in una configurazione a 4 ruote motrici da cui deriva l'utilizzo della sigla quattro che è la bandiera integrale del marchio tedesco. Avrà una potenza complessiva di 320 kW, ovvero 435 cv, ma ancora una volta prendendo a prestito una abitudine da gara, potrà gestire una modalità "boost" in cui la potenza viene innalzata a 370 kW, cioè 503 cv, con 800 Nm di coppia motrice. Dicono molto i 210 km/h di velocità massima, ma ancora di più l'accelerazione da 0 a 100 km/h in 4,6 secondi. Le tecniche evolute di gestione delle batterie permettono di ripensare al bello della guida elettrica, l'accelerazione istantanea con una amministrazione meno ferrea dell'energia, anche per vetture che hanno una formula di carrozzeria che nasce attorno al design e non soltanto all'ef-



ficienza ingegneristica. Audi e-tron quattro sarà una Sport Utility intermedia nelle dimensioni tra una Q5 e una Q7, ma la casa tedesca promette di andare anche oltre con la e-tron Sportback, una gran turismo a quattro porte con forme da Suv che sarà il secondo modello elettrico ad arrivare sul mercato, nel 2019. Il suo propulsore a emissioni zero è derivato da quello della e-tron quattro e le dimensioni si preannunciano importanti, con una lunghezza di quasi cinque metri. Audi ha annunciato che produrrà in Germania due nuovi Suv elettrici a partire dal 2021 che porteranno il totale a quattro, ma la sfida che è già partita è nel ripensare all'autonomia come una amministrazione evoluta delle ricariche. Dove succede,





Audi e-tron quattro è già un'auto vera, preordinabile con una caparra di 20mila corone, circa 2.160 euro, come accade in Norvegia, cioè il Paese dove le auto elettriche e ibride plug-in rappresentano già ora il 35% del mercato per la disponibilità di incentivi e di infrastrutture. In Italia, Audi ha firmato con Enel un memorandum d'intesa per promuovere la mobilità elettrica mettendo proprio e-tron quattro al centro dell'attenzione. I servizi di ricarica saranno integrati nell'offerta di acquisto e la nuova vettura potrà contare sulla nuova rete di ricarica di Enel che entro il 2022 varrà 14 mila colonnine, comunque oltre 2500 già alla fine del 2018. Un traguardo, l'ennesima parentela tra l'elettriche e la Formula E.



what it had been up to now, because the Audi e-tron quattro can handle long journeys with charging stops comparable to those for filling up with fuel. In the city it can also be recharged in a wireless mode, simply by parking it on induction charging plates, but a further contact between Formula E and production cars will take place with the introduction of a 350 kW 800 V ultra-fast charging system, the same as the one Porsche is working on for its zero emissions flagship, the Mission E. In addition, rapid access to charging points justifies a level of performance it made no sense to propose before, a true kinship between Formula E and production cars. Audi e-tron quattro will adopt an electric motor positioned on the front axle and two on the rear one in a 4-wheel drive configuration, which explains the use of the quattro symbol, the iconic logo of the German brand. It will have a total power of 320 kW, or 435 HP but – again borrowing a feature from race cars – it will offer a boost mode, in which the power will be raised to 370 kW, or 503 HP, with a torque of 800 Nm. The maximum speed of 210 km/h says a lot but the acceleration from 0 to 100 km/h in 4.6 seconds says even more. The advanced battery management techniques will lend new meaning to electric driving pleasure, thanks to instant acceleration with a less strict administration of energy, also for cars whose body formula is based on design criteria and not only engineering efficiency. In terms of size, the Audi e-tron Quattro lies in between the Q5 and the Q7, but the German carmaker is promising to go even farther with the e-tron Sportback, a four-door grand touring car with a shape resembling that of an SUV, which will be the second electric model to land on the market in 2019. Its zero emissions motor is derived from that of the e-tron quattro and the car will be of considerable dimensions, nearly five metres long. Audi has announced that it will start production in Germany of two new electric SUVs in 2021, which will bring the total to four, but the challenge that has already begun is to conceive of driving range in terms of an enhanced management of charges.

In Norway, for instance, the Audi e-tron quattro is already a real car, which can be preordered with a deposit of 20 thousand kroner, about 2,160 euro. Norway is a country where electric cars and plug-in hybrids already represent 35% of the market thanks to the availability of incentives and infrastructure. In Italy, Audi has signed a memorandum of understanding with Enel to promote electric mobility, placing the e-tron quattro at the centre of attention. Charging services will be integrated into the purchase agreement and the new car can count on Enel's new charging network, which will include 14 thousand charging points by 2022, and in any case over 2,500 already at the end of 2018. An achievement, and yet another link between road-going electric cars and Formula E.





## **Cambio in corsa**

Le voci aleggiavano da Natale, ma è stato solo la scorsa settimana che si sono concretizzate: Neel Jani ha abbandonato la Dragon Racing, così come di fatto aveva già deciso la Porsche. Infatti lo svizzero è stato piazzato in una squadra per fare esperienza in vista del debutto del team di Weissach, che avverrà tra due stagioni. Addirittura la Casa tedesca doveva mandare dei propri tecnici ad aiutare la squadra statunitense, così come sta già facendo Mercedes con Venturi, ma ad Hong Kong non era presente nessuno. Ed i risultati si sono visti chiaramente, con la Dragon unica squadra senza nemmeno un punto in due gare. Al suo posto tornerà l'ex Ds Virgin Racing José María López (nella foto)

## **Change on the fly**

*It was already rumoured at Christmas but it was confirmed only last week: Neel Jani left Dragon Racing, just as Porsche had in fact already decided.*

*The Swiss driver has been placed elsewhere to gain experience in view of the debut of the team from Weissach due in two seasons' time. The German manufacturer should indeed have sent factory engineers to help the American team, just as Mercedes is already doing with Venturi, but in Hong Kong nobody turned up. As a result Dragon was the only team that did not gain even one point in the two races. Jani will be replaced by the former DS Virgin Racing driver, José María López*





## ***Buemi re del Marocco***

Nella passata edizione della sfida di Marrakech fu Sebastian Buemi a conquistare la vittoria sulla pista dove la Formula E approdava per la prima volta

## ***Buemi, King of Morocco***

*Sebastian Buemi was the winner of last year's round, when Formula E racing took place the first time in Marrakech*

***Immagini  
suggestive***

A Marrakech si corre in uno scenario molto particolare che offre scorci suggestivi che diventano particolarmente attraenti anche per i fotografi

***Enchanting  
venue***

The Marrakech event is set amid scenery whose charms will no doubt also fascinate photographers









## ***Una storica prima volta***

Quella che si è corsa il 12 novembre 2016 è stata una storica prima volta in una città nordafricana per il campionato full electric: un passo importante per un continente in rapida evoluzione

## ***An historical debut***

On 12 November 2016 for the first time a round of the full electric championship was held in a city in North Africa: a major step for a fast-developing continent



La pista, "Circuit International Automobile Moulay El Hassan", si trova in prossimità del suggestivo centro storico di Marrakech, appena a sud dei Jardins de l'Adgal. Misura 2,97 km e ha un disegno a forma di farfalla con tre rettilinei di media lunghezza e dodici curve

*The track of the "Circuit International Automobile Moulay El Hassan" lies close to the fascinating old city centre of Marrakech, just south of the Jardins de l'Adgal. It's 1.86 miles long and its shape reminds one of a butterfly with three medium-length straights and twelve turns*



<b>TELEVISIONE</b>		
<b>Marrakech 13 gennaio</b>		
Ore 13.00	Qualifiche	ITALIA2
Ore 17.00	Gara	ITALIA2

**OPERATIVO  
DAL 24 GIUGNO  
2017\***

**CHI INVESTE IN  
PUBBLICITÀ SU STAMPA,  
HA MOLTO PIÙ DI  
UN RITORNO  
D'IMMAGINE.**



**OGNI INVESTIMENTO PUBBLICITARIO IN PIÙ SU CARTA STAMPATA  
TI DÀ DIRITTO A UN CREDITO D'IMPOSTA FINO AL 75% DEI COSTI SOSTENUTI.**

La pubblicità su stampa quotidiana e periodica non dà solo grande visibilità al tuo business, ma un vantaggio economico rilevante. Oggi, infatti, se investi almeno l'1% in più rispetto all'anno precedente, potrai godere di un credito d'imposta fino al 75% sul costo degli investimenti incrementali. Una percentuale che sale fino al 90% per PMI e Start-up, e che puoi utilizzare per saldare contributi erariali o Inps.

**\*ART. 4, COMMA 1, D.L. N. 148, 16 OTTOBRE 2017.  
PER MAGGIORI INFORMAZIONI: [PRESIDENZA.GOVERNO.IT/DIE](http://PRESIDENZA.GOVERNO.IT/DIE)**

**FIEG.IT**



**FEDERAZIONE ITALIANA  
EDITORI GIORNALI**