

BE 6,00 € - MC CÔTE D'AZUR 5,80 €
PTE CONT. 5,50 € - E 5,50 €
CH 07,70 CHF - CH 8,00 CHF

AUTO SPRI NT

n. 17

Anno LVIII Settimanale 23-29 aprile 2019

3 Euro (Italy only)

IN EDICOLA

AUTOSPRINT
GOLD COLLECTION
AYRTON SENNA



VETTEL CONTRO VETTEL

VERSO GP AZERBAIJAN

Altro che **Mercedes** o **Charles Leclerc**: è Sebastian, a turno, il **peggior rivale** o il **miglior alleato** di se stesso. Quale parte del **campione** riuscirà infine a prevalere? **Baku** è già un bel banco di prova

UltraFibra Giga Full

24^{,95} €

AL MESE
PREZZO BLOCCATO!

INTERNET
SUPERVELOCE
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH

CHIAMATE
ILLIMITATE

ATTIVAZIONE E
MODEM GRATIS

E DISDICI QUANDO VUOI!

F
FIBRA

SERVIZIO SOGGETTO A LIMITI GEOGRAFICI E TECNOLOGICI.
PER LA VERIFICA DELLA COPERTURA E APPROFONDIMENTI SULL'OFFERTA:

tiscali.it

☎ 130 NEGOZI TISCALI

 TISCALI



Serve più pepe nella solita **minestra**

Sì, d'accordo mancano ancora troppi Gp e i giochi sono super-apertissimi ma è inutile negare che tra i tifosi della Rossa l'atmosfera nella vigilia a cavallo di Pasqua in vista del Gp di Baku è già quella se non dell'ultima spiaggia quantomeno della sfida decisiva. Decisiva per una classifica che mal sopporterebbe un'altra doppietta Mercedes, un indigeribile beverage anche per un campionato che, invece prometteva di presentare in tavola piatti di altissima cucina e non la solita minestra riscaldata quest'anno da un ringalluzzito Valtteri Bottas. Ecco che, insomma, il Gp dell'Azerbaijan, quarto round del Mondiale di F1 2019, diventa uno snodo cruciale, un crocevia da superare con prestazioni senza macchia per riaccendere una speranza che sarà anche l'ultima a morire ma che in questo momento è già stata messa a dura prova. E Baku è uno snodo cruciale anche per Sebastian Vettel e i suoi momenti di luci e ombre che stanno contrassegnando la sua vita in rosso. Roba da colori o da biancone-

ro come abbiamo fatto nella copertina di questo numero chiuso in redazione venerdì 19 aprile. Perché c'è una domanda di fondo e che fa sottofondo alle prestazioni del tedesco. Questa: qual è il vero Seb?

Quello impreciso e vulnerabile di Sakhir o quello spietato e chirurgico di Shanghai capace di domare Verstappen? Al netto di una SF90 che deve ritrovare in fretta super-prestazione e affidabilità, oltre ai giochi di squadra con Charles Leclerc che stanno agitando la tifoseria, c'è bisogno anche del Vettel dalle tante luci per mantenere sempre accesa la fiammella della speranza.



**È IN EDICOLA
DAL 20 APRILE
UN AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
IMPERDIBILE**

Intanto da sabato 20 aprile è in edicola il numero 3 di Autosprint Gold Collection. Porta il titolo di Formula Magic ed è dedicato ad Ayrton Senna a 25 anni dalla scomparsa. Era il 1 maggio del 1994. Ma nei cuori di chi è rimasto non è mai andato via. Quella di Magic è una storia senza tempo, è intergenerazionale, non ha una fascia di riferimento e abbraccia chiunque intende conoscere e gustare le sue gesta. Cinque lustri dopo quel Gran Premio che ha cambiato il volto - in quei giorni straziato - della F1, ricordare Ayrton è anche addentrarsi nel Processo-Senna con lo scoop di Autosprint

del piantone spezzato sulla Williams a innescare il terribile crash alla curva del Tamburello e le successive inchieste sia giornalistiche che giudiziarie per scoprire tutta la verità, rifiutando una lunga litania di "non ricordo" irrispettosa e inaccettabile. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 14** COVER STORY VETTEL I FATTI STANNO AZERO!
- 18** VERSO GP BAKU SNODO CRUCIALE
- 24** VERSO GP BAKU MERCEDES DA PAURA
- 36** VERSO GP BAKU VERSTAPPEN
- 38** VERSO GP BAKU HAAS
- 42** PRIMO PIANO SENNA 1994-2019
- 44** L'EVENTO MINARDI DAY CHE SPETTACOLO

VELOCITÀ

- 52** INDYCAR ROSSI LANCIA LA VOLATA
- 56** IL PERSONAGGIO BORTOLOTTI TORO SCATENATO
- 60** STAGIONE AL VIA GT OPEN IN GRAN SALUTE
- 61** SUPER GT QUINTARELLI BUON INIZIO
- 62** L'INTERVISTA LIBERATI MULTITASKING
- 64** PRIMO PIANO BLANCPAIN SUBITO DINAMIC
- 66** LA CURIOSITÀ ALTOÉ CORSE DI FAMIGLIA
- 68** FORMULA E EVANS GRAFFIO DA GIAGUARO
- 72** FORMULA E NISSAN NEL MIRINO
- 74** FORMULA E SILENZIO, SI CORRE!

RALLY

- 46** MONDIALE ARGENTINA GRANDI RICORDI
- 50** TRICOLORE RALLY ROSSETTI VUOLE DI PIÙ
- 51** PRIMO PIANO STRATOS CHE EMOZIONI!

RUBRICHE

- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 12** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 22** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 28** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 40** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 82** POSTASPRINT

**QUESTO NUMERO È STATO CHIUSO
IN REDAZIONE VENERDÌ 19 APRILE**



ALLACCIA LA CINTURA

GOLD
COLLECTION
GOLD

**OGNI MESE STORIE
AD ALTA VELOCITÀ**

FEBBRAIO _____ LAUDA 70
MARZO _____ ABARTH. Il mito dello Scorpione
APRILE _____ FORMULA MAGIC
MAGGIO _____ **RALLY D'ITALIA**
GIUGNO _____ FIORIO 80 ANNI
LUGLIO _____ LITTLE ITALY F1

AGOSTO _____ I 9 CAMPIONI DEL MONDO CON LA ROSSA
SETTEMBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.1
OTTOBRE _____ I GRANDI DUELLI DELLA F1 VOL.2
NOVEMBRE _____ ALFA ROMEO
DICEMBRE _____ L'EVOLUZIONE TECNICA DELLA F1
GENNAIO _____ BOLIDI DALLE MILLE VITE



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



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

**A MAGGIO
LA QUARTA USCITA
"RALLY D'ITALIA"**

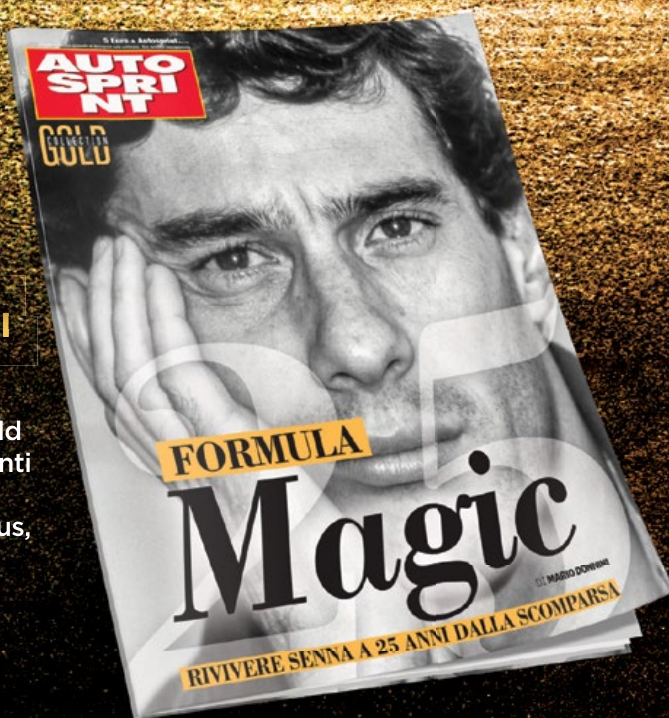
**AUTO
SPRINT**



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

Non perdere nemmeno un'uscita di Autosprint Gold Collection, per ripercorrere i momenti più importanti della storia delle quattro ruote da corsa. La Gold Collection ti aspetta in edicola con un focus, ogni mese diverso: dai Rally, alla F1, passando per le monografie di alcuni dei più grandi piloti, e molto altro ancora.

**Non perdere in edicola* Formula Magic
Rivivere Senna a 25 anni dalla scomparsa.**





Ferrari in prima linea!

TRA INTERVISTE, BATTAGLIE IN PISTA, RIVALITÀ ANTICHE E NUOVE, IL CAVALLINO RAMPANTE RESTA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE SEMPRE E COMUNQUE

Mistero 1

L'intervista di Marco Mensurati a Luca di Montezemolo, su Repubblica, alla vigilia del GP di Cina, ha lasciato il segno. Nessuno immaginava un attacco così diretto a John Elkann, il successore di Montezemolo (e Marchionne) alla presidenza di Maranello, con la differenza che lo stesso Elkann è azionista di maggioranza. E neppure si potevano ipotizzare i messaggi lanciati qua e là in varie direzioni, nell'intervista. Il giorno dopo è arrivata la replica, molto piccata e diciamo pure violenta, di Elkann: «Non si è in Ferrari per guadagno personale, vanagloria o visibilità...». Insomma, una guerra aperta che di sicuro non finisce qui e lascia immaginare scenari di molti tipi. Il tutto, all'ombra e in qualche modo sulle spalle, di Mattia Binotto e della sua Gestione Sportiva che viene utilizzata, a secondo dei risultati, a favore di uno o dell'altro. O dell'altro ancora, quel fantasma invisibile che da sempre aleggia sulle questioni di Maranello.

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



**DALLA CINA AD ALTROVE
SI PARLA DELLA ROSSA**

A lato, il via del Gp della Cina, con le Rosse dietro alle Mercedes. In basso, John Elkann, chiamato in causa di recente da Luca di Montezemolo





Mistero 2

Il cronologico del Gran Premio cinese mostra alcune anomalie, al pari di questo inizio di Mondiale. Per esempio a proposito del ritmo Ferrari nella fase centrale e finale della corsa. Quando Vettel ha ottenuto il giro più veloce (battuto da Gasly nel finalissimo con gomme fresche) viaggiando più veloce dei due della Mercedes che pure hanno tentato di portar via quel punticino. Non è che la cosa cambi alcuna sostanza, sia chiaro. Ma ancora una volta non si capisce come funzioni davvero questa Rossa e cosa le impedisca di funzionare bene a tempo pieno.

Stellare

I complimenti fra compagni di squadra, si sa, sono sempre di facciata e ad uso dei Media, anzi della stampa. Noi sappiamo benissimo quali sono i piloti che raccontano puntualmente bugie e quelli ai quali si può invece dare credito, in simili casi. Fermo restando che è proprio all'interno dei team che si consumano le battaglie più feroci della Formula 1. Un Lewis Hamilton che, ad ogni Gran Premio, elogia il circuito dove si gareggia come il migliore in assoluto e il pubblico sulle tribune come il più eccitante e caloroso al mondo, non può essere onestamente credibile. Però Hamilton è anche il tipo che in certi casi non ci pensa due volte a dire quello che pensa. L'altro sabato, dopo la pole position del suo compagno Bottas, ha fatto una dichiarazione sorprendente, definendo Valtteri "stellare". Mai udita prima una cosa del genere. Neppure per scherzo...

UN LEWIS HAMILTON CHE AD OGNI GRAN PREMIO ELOGIA IL TRACCIATO DI TURNO E IL PUBBLICO COME I MIGLIORI DEL MONDO, FRANCAMENTE NON PUÒ ESSERE CREDIBILE

LAT



fotografie GETTY IMAGES

LA RIVELAZIONE ALBON

Albon è passato da questo incidente in cui ha distrutto la Toro Rosso il sabato, al punto conquistato la domenica. A destra, Bottas dà la mano a Hamilton, Horner con Gasly e, infine, Leclerc. Sopra, un pit-stop della Rossa





Avidità

Non c'è alcun dubbio sul fatto che una delle sorprese più inimmaginabili di questo avvio di campionato sia venuta da Alexander Albon, il primo thailandese della storia a correre in Formula Uno. La sua dichiarazione dopo il botto col quale ha distrutto la Toro Rosso sabato mattina è stata esilarante: «*Ho sbagliato, sono stato troppo avido*». Avido? Un aggettivo che i piloti non usano mai. A volte dicono "ambizioso", altre "coraggioso" oppure "azzardato". Ma avido è un'altra cosa, più profonda, che entra dentro il carattere dell'individuo. Stupendo, è lui il nostro Uomo della Corsa! Poi, domenica, ha fatto il resto. Con bravura e abilità, partendo dai box, si è addirittura piazzato decimo, conquistando un altro punto, dopo i due messi in tasca in Bahrain. Senza clamori, senza uscire dalle righe...

Vendetta

Pareva deciso a vendicarsi col mondo, Max Verstappen, dopo che non aveva potuto fare l'ultimo tentativo lanciato, nelle qualifiche della Cina, perché era transitato troppo tardi sulla linea del traguardo. Colpa ovviamente del suo team che aveva fatto male i calcoli su quanto accadeva in pista. Ma Verstappen, alla fine, è parso prendersela con Vettel, che invece si era dato una mossa per non finire pure lui ko anzitempo, effettuando dei sorpassi per togliersi dai guai, infrangendo però il patto non scritto tra piloti e team, sulla materia. Aveva fatto fuoco e fiamme l'olandese, dopo. Poi in gara si è calmato e non ha consumato alcuna vendetta. Meno male che ha capito...

Testa

Ha fatto benissimo Charles Leclerc a smorzare ogni polemica nel dopo gara sul tema strategia a vantaggio di Vettel. Un atteggiamento che dimostra ancora una volta come funziona la testa del ragazzo Ferrari. Un "sacrificio" del genere, in una corsa messa così produce ora un credito da riscuotere alla prima occasione. E siamo certi che Carletto lo fa-



” A PROPOSITO DELLA QUESTIONE RELATIVA AGLI ORDINI DI SCUDERIA IN CASA FERRARI, HA FATTO BENISSIMO CHARLES LECLERC A SMORZARE OGNI POLEMICA, MOSTRANDOSI OKAY



rà valere con gli interessi e, ovviamente, l'approvazione generale.

Ammainabandiera

Sempre a proposito di Red Bull, che per anni ci ha massacrato i cosiddetti sulla storia del motore Renault poco competitivo, sulla Ferrari che non le voleva dare la sua unità motrice, eccetera, eccetera. Pareva che il team di Didi Mateschitz non avesse vinto gli ultimi cinque mondiali per colpa della Casa francese, che peraltro continua a deludere e meriterebbe una sciagurata gestionale perché così non va da nessuna parte. Ma dopo la gara di Shanghai, Christian Horner si è lasciato andare ad una dichiarazione sorprendente: «Quest'anno non ce la faremo a vincere». Ma come, ora che il motore Honda c'è, non si rompe, funziona, è proprio la Red Bull ad ammainare la bandiera? Non ce l'aspettavamo. E speriamo che sia una furbata per poi mettere nel sacco tutti. La F1 ha bisogno di un terzo incomodo tra Mercedes e Ferrari. E non può, appunto, che essere la Red Bull!

Robert

I tifosi di Kubica, moltissimi ovunque, sono un po' in affanno. Per via di una Williams al limite dello scandalo e per via del giovinetto Russell, un altro debuttante di primissimo ordine, capace di rendere la vita di Robert se possibile ancora più difficile. Il confronto è nascosto ma arduo e noi di Flobert siamo pronti a scommettere che quel vecchio leone polacco sta prendendo misure e contromisure. Dunque, forza Robert, noi non molliamo, figuriamoci se molli tu!

Delusioni

Una domanda a voi lettori: Vettel era più contento o deluso dopo il Gran Premio della Cina? Sappiamo che la risposta non aggiungerà un solo punto alla classifica del pilota tedesco, ma la curiosità ci stuzzica. Il sospetto è che Vettel fosse molto contento, ma con una felicità mascherata dal contegno che si deve tenere quando non si vince un Gran Premio. In realtà, Seb ha dei buoni motivi per accontentarsi di quanto è successo. Primo: la Ferrari ha ribadito davanti al mondo il suo status di prima guida, quando dopo dieci giri è stato dato l'ordine a Leclerc di far passare il compagno. Secondo: la sua resistenza a Verstappen che ha cercato di superarlo è stata da manuale e l'olandese è finito nell'erba, rinunciando a riattaccare. Terzo: è salito sul podio per la prima volta nel 2019. Quarto: Leclerc gli è finito alle spalle in gara e nel Mondiale. Quinto: in qualifica era stato lui il più veloce dei ferraristi. Basta? Ve lo chiediamo...

Jack

È stata molto ammirata la replica del casco di Jack Brabham proposta dal connazionale Ricciardo in Cina, con tanto di finti segni sulla calotta. Il fatto è che quel casco, grigio e nero, venne usato da un pilota che pochi ricordano, pochissimi citano. I colori, poi, anonimi e trascurabili. Insomma, va bene l'amore e l'onore di patria ma non proprio un figurone. Se non altro Daniel ha ritrovato qualche pun-



” AL DI LÀ DI CHI SI FA PRENDERE DALLA NOSTALGIA CANAGLIA E VORREBBE SCHUMI JR PRIMA POSSIBILE IN FERRARI, C'È CHI PENSA CHE SIA ANCORA PRESTO!

GETTY IMAGES

MICK PIACE TANTO PER LA SUA STORIA

Sopra, Mick Schumacher al volante della Ferrari impegnato nei test. Sotto, le Williams in coppia; in alto a destra tifo per Seb, che vediamo giocoso e sorridente. Infine, il casco usato da Ricciardo in Cina

LAT

to e un motivo per tornare a sorridere. Mica tanto, intendiamoci.

Mick

C'è in giro qualcuno che per tifo, nostalgia o per interesse vorrebbe vedere Mick Schumacher in una gara di F1 entro la fine del 2019. Per fortuna dentro la Ferrari c'è gente che ragiona e tiene botta anche di fronte a pressioni forti e varie, con l'idea che al giovane Schumacher servano almeno un pa-





GETTY IMAGES



LA PRESSE



LA PRESSE

io di stagioni in F2 prima del clamoroso e attesissimo salto. Vedremo se davvero così sarà. Una stagione in F2, molto probabilmente e saggiamente... Due? Più difficile.

Stranezze

Che cosa sa la Cina della Germania o dell'Italia? Nulla, salvo i soliti luoghi comuni sui wurstel e sui mandolini. Per cui ha fatto un certo effetto vedere sulle tribune un ragazzino dagli occhi a mandorla che sventolava uno striscione con la bandiera tedesca e una scritta sopra, in italiano: "Forza Seb". Anche la Cina cambia...

Contratti

I tifosi di Sebastian Vettel stiano tranquilli. Il quattro volte campione del mondo ha dichiarato che il ritiro a fine anno non è una possibilità che in questo momento stia prendendo in considerazione. Lo ha ribadito dopo che tutti, oramai, danno per scontato che Leclerc lo metterà sotto, mandandolo ulteriormente in crisi sul suo punto debole, i nervi. Ma come mai Seb viene crocefisso in questo modo? Dove sono finiti i tifosi che lo inneggiavano e sostenevano? Il dubbio è che Vettel renda meno di quanto ci si attendesse (e forse si attendeva lui) per questioni più mentali che tecniche. Il suo con-



I TIFOSI DI SEBASTIAN VETTEL STIANO TRANQUILLI, PERCHÉ IL QUATTRO VOLTE IRIDATO HA DETTO CHE LUI NON CI PENSA NEANCHE A RITIRARSI ALLA FINE DI QUESTA STAGIONE!

tratto con Maranello scade comunque alla fine del 2020. Però lui stesso ha dichiarato che «I contratti sono pezzi di carta...». Che si possono stracciare, bruciare, annullare. Dipende dalle convenienze dei due contraenti.

Compleanni

Il pretesto è stato quello dell'ennesimo compleanno (compie gli anni almeno una ventina di volte ogni 12 mesi) dell'eternamente giovane Mauro Forghieri. Il quale ha fatto da anfitrione al grande meeting organizzato da Lello Apicella al Ristorante Smeraldo a Pozza di Maranello. Un mega party di vip con Piero Ferrari, Mattia Binotto, Gian Paolo Dallara, Jody Scheckter, Patrick Tambay, Emanuele Pirro, Pierluigi Martini, Arturo Merzario, Daniele Audetto, il guru Gaetano Passarelli, Joanna Villeneuve, Nadia Alboreto e una infinità di personaggi del mondo dell'auto e della Ferrari in particolare. Ricordi, previsioni, racconti: la gente, come una volta, fuori dalle porte a caccia di foto e autografi. Indimenticabile.

Capri

Un Gran Premio a Capri? Fantasia oggi. Ma c'è stato. Correva l'anno 1953 e lo organizzò il marchese Francesco Caravita principe di Sirignano (sulla cui tomba c'è la scritta "Non fece niente d'importante, non fece male a nessuno. Si diverti"). Vinse il giovane Bubi Leonetti, futuro Console d'Italia a San Paolo e dirigente Pirelli in Brasile. Una gara con tanti nomi celebri come Maria Teresa De Filippis, un grande evento sportivo e mondano che il bravissimo Sergio Troise ha raccontato in un prezioso quanto divertentissimo volumetto (Artstudiopaparo) che merita di essere posseduto e ovviamente letto. ●





La principessa capricciosa

GUARDANDO LA FERRARI SF90 TORNA IN MENTE LA DEFINIZIONE CHE TOTO WOLFF DIEDDE DELLA MERCEDES W08 NEL 2017. CI SONO TANTE SIMILITUDINI, ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

Pensando al recente passato per cercare di interpretare il presente, mi è tornata alla mente la definizione che, nel 2017, Toto Wolff diede della W08. Era la vigilia del Gran Premio di Russia, con Vettel, leader del Mondiale, reduce da due vittorie e un secondo posto. Non che Hamilton fosse proprio sotto traccia in quell'avvio di campionato, anzi... Era secondo con una vittoria e due secondi posti. Mercedes aveva anche ottenuto 5 podi su 6 a disposizione. Non una situazione drammatica, come è invece oggi per la Ferrari, 2 podi su 6, ma la similitudine ci può stare ed è ciò che i tifosi della

Rossa devono augurarsi per evitare che, a campionato ancora in fase di riscaldamento, non rimbalzi minacciosa la frase "vinciamo l'anno prossimo". Allora Wolff spiegò che la macchina aveva un potenziale enorme, ma quando veniva messa sull'asfalto faceva i capricci. Non si comportava come le accurate simulazioni lasciavano presagire. A Maranello sta succedendo più o meno lo stesso. Macchina super competitiva, sulla carta, ma a ruote giranti è difficile trovarne il giusto assetto o il giusto compromesso tra la filosofia rossa di prediligere il low drag, ossia la bassa resistenza

all'avanzamento e la potenza di motore, rispetto al maggior carico aerodinamico evidenziato da Mercedes. Questa filosofia dovrebbe portare a fare un sol boccone degli avversari a Baku, al netto di una gara caotica, come sempre c'è stata in Azerbaijan. Se così sarà dovremo fare la conta delle piste favorevoli e quelle meno per capire dove e quando ci sarà una così ampia alternanza di prestazione come successo nelle prime tre tappe di questa stagione. L'imbarazzo a Maranello adesso, se di imbarazzo si può parlare, è capire verso quale strada indirizzare lo sviluppo. Forse

” I PUNTI PERSI NON SONO IRRECUPERABILI MA PESANTI SÌ! SERVE UNA PROVA DI FORZA E SERVE ANCHE METTERCI UN PO' DI EMOZIONE NELL'#ESSEREFERRARI



Dopo tre Gp con tre doppiette da parte della Mercedes, adesso, i tifosi della Rossa si attendono un Gp di Baku tutto d'assalto da parte di Leclerc e Vettel

SUTTON-IMAGES.COM

per questo non si sono ancora visti grossi sviluppi. Perseguire la filosofia iniziale della SF90 o intraprendere la strada del maggior carico aerodinamico? Tutti calcoli che, ne siamo sicuri, sono stati presi in considerazione fin dai tempi che furono, quando la Ferrari 2019 era solo in fase embrionale, ma adesso devono dare certezze.

Baku è già un viatico, non da dentro o fuori, ma da ci sono o ci fanno?

Oggi staremmo parlando di una stagione tutta da vivere se in Bahrain fosse andata come era scritto che andasse, ma quel problema di affidabilità per Leclerc e l'errore di Vettel hanno imposto uno scenario e una critica diversa a questo avvio in rosso della Rossa. E per favore non parliamo di sfiga, tutto è sempre effetto dell'azione dell'uomo.

Dall'altra parte Hamilton e Bottas non sbagliano un colpo, anche quando le cose non girano come vorrebbero. I punti persi non sono irrecuperabili, ma pesanti sì! Serve una prova di forza e serve anche metterci dentro un po' di emozione nell'#essereferrari. Un sentimento che, senza discussioni, sta generando Charles Leclerc. Piace da matti, in fatto di popolarità è in crescita, basta fare una ricerca su google trend, le parole più ricercate su google. La proporzione si è ribaltata, rispetto a poco tempo fa. Su 100 persone che fanno una ricerca su Leclerc ce ne sono 30 che la fanno su Vettel. Normale questo, anche perché il monegasco rappresenta la novità che gli internauti cercano di più anche per conoscerlo maggiormente. Se facciamo lo stesso confronto con Hamilton la proporzione sale 100 a 27. Questo non vuol dire che Ferrari debba puntare su di lui, ma lasciarlo libero di correre sì, perché sia in Australia, sia in Cina e quasi anche in Bahrain, è stato sacrificato alla causa, utilizzato come Bottas lo scorso anno, atteggiamento che riteniamo poco sportivo, chiunque ne sia protagonista, per rallentare gli avversari. Lui è arrivato in Bahrain dietro a Vettel dicendo che era più veloce e in un lampo lo ha dimostrato, passandolo, Sebastian ha avuto bisogno della squadra per farlo togliere da davanti. Ricordo Hamilton con Rosberg, in una Cina non molto lontana: «*ne aveva di più? Perché non mi ha sorpassato?*». Vorremmo vedere sempre gara libera tra piloti. È chiaro che gli interessi della squadra vengono prima di tutto, c'è anche da tutelare un investimento da 35 milioni annui su Seb, altrimenti apriti cielo e alternative. Vettel è in una stagione da dentro o fuori, giusto non mollarlo e tenerlo su, ma che questa operazione non diventi un eccesso di masochismo.

Emozione e Baku per Charles lo sarà a 1001... Due anni fa ci corse subito dopo la scomparsa del papà e disputò un week end indimenticabile per le incredibili sensazioni che ha provato e ha trasmesso. Lo scorso anno proprio lì ha iniziato a fare sul serio con Alfa, dopo un avvio altalenante, arponando un grandioso sesto posto. La Ferrari, non c'è bisogno che lo diciamo noi, Binotto ha tutte le qualità e capacità per farlo, deve fare quadrato per presentarsi come in Bahrain, magari giusto un po' più affidabile, ma anche con la parola emozione da spendere per i sofferenti tifosi.

Non servono parole per spiegare, serve un uno-due che ha in canna, perché il Bahrain non resti un episodio e perché questo Mondiale non si trasformi in un assolo Hamiltoniano, Bottas permettendo, il miglior alleato, per ora, di Ferrari. ●

PROSSIMO GP AZERBAIJAN



28 APRILE

partenza alle ore **14.10**

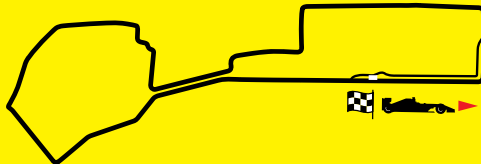
Circuito Baku - 6003 metri - 51 giri

I PRIMATI

In qualifica: L. Hamilton (Mercedes F1 W08 EQ Power+, 2017) 1'40"593, media 214,834 km/h

In gara: S. Vettel (Ferrari SF70H, 2017) 1'43"441 media 208,919 km/h

Distanza: N. Rosberg (Mercedes F1 W07 Hybrid, 2016) 1H32'52"366 media 197,721 km/h



GIOVEDÌ 25 APRILE

SkySportF1	F.1 Conferenza stampa piloti	15.00
------------	-------------------------------------	-------

VENERDÌ 26 APRILE

SkySportF1	F.2 Libere	8.55
SkySportF1	F.1 Libere 1	11.00
SkySportF1	F.2 Qualifiche	13.00
SkySportF1	F.1 Libere 2	15.00
SkySportF1	F.1 Conf. stampa Team Principal (differita)	17.00

SABATO 27 APRILE

SkySportF1	F.2 Gara	9.55
SkySportF1	F.1 Libere 3	12.00
SkySportF1	F.1 Qualifiche	15.00
SkySportF1	F.1 Qualifiche (replica)	16.45 19.15 21.00
Tv8	F.1 Qualifiche differita	18.00

DOMENICA 28 APRILE

SkySportF1	F.2 Sprint Race	11.05
SkySportF1	F.1 Gara	14.10
SkySportF1	F.1 Gara replica/sintesi	18.00 20.30 23.00 24.00
SkySportF1	Race Anatomy	19.00
Tv8	F.1 Gara differita	18.00 *

IL GP CON

**AUTO
SPRINT**

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 26 a domenica 28 aprile** su www.autosprint.it e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE) e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

* La programmazione è aggiornata a venerdì 19 aprile, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



E adesso che cosa dire di Vettel? Qual è il vero volto di Sebastian? Quello del Bahrain, dov'è stato quasi regolarmente surclassato dal giovane compagno Charles Leclerc, sia in prova che in gara, ovvero il Seb bello tosto e ficcante del Gp di Cina?

Sì, lui, mediamente anche se infinitesimamente davanti a Charles sul giro secco negli allenamenti e in qualifica e poi in gara imperiosamente - ovvio, con tanto di aiutino politico che non è piaciuto a tutti ma qualche motivo di buon senso lo aveva - all'inseguimento delle imprevedibili Mercedes e poi in lotta con Max Verstappen.

Ecco, fermiamoci qui.

Proprio nel bel mezzo del Gp di Cina lo stesso Verstappen fa di tutto per prendere in castagna il tedesco della Ferrari, che era appena rientrato in gara montando gomme dure, riuscendo anche a infilarlo, ma solo per pochi metri.

QUAL È IL VERO SEB? QUELLO IMPRECISO E VULNERABILE DI SAKHIR O QUELLO SPIETATO E CHIRURGICO DI SHANGHAI, CAPACE DI DOMARE VERSTAPPEN?

di [Mario Donnini](#)

Controsorpasso da antologia

Perché lì, in quel momento - ricordate? - al ventesimo giro, Seb diventa protagonista dello sprazzo per lui più bello, intelligente e riuscito di tutto questo incipiente 2019, riuscendo stupendamente a controsorpassare il coriaceo olandese.

Reagendo in modo asettico, freddo, lucido chirurgico e devastante. Sfruttando in modo intelligente e ispirato un incrocio di traiettorie e che più estremo non avrebbe potuto essere. E una volta tornato davanti, il tedesco, da vero campione, al volante di una Ferrari SF90, valida ma non più inarrestabile come nel precedente Gp del Bahrain, prende il largo definitivamente da Max Verstappen.

Il quale a sua volta deve iniziare a patire guai di aderenza tanto che scivola a circa sette secondi dal pilota della Ferrari, facendo ciao ciao al podio, con tanto di pit-stop riparatore, al 33esimo giro di gara. Attenzione, entrano nell'analisi di tutto questo

SUTTON-IMAGES.COM



Vettel i fatti s

perché rappresenta davvero ciò che conta in questo momento.

Altro che depresso

In altre e più sentite parole, Sebastian Vettel, il pilota più in crisi psicologica e di autostima di tutti, incrocia le lame senza problemi con Max Verstappen, il più grande sorpassatore dell'era moderna e soprattutto allo stesso tempo il più coriaceo difendi posizione in circolazione e senza braccino, tremori o appannamenti improvvisi e trafelati, riesce a farsi infilare dove può, reifilzandolo come deve e andandosene via for ever.

Dai, vogliamo parlarne? È un pilota col cervello in pappa, questo? Peggio, ancora, un bollito? No, non scherziamo. Sebastian Vettel c'è ancora, eccome. Perché solo uno che ancora ha capacità, testa e cuore, riesce a comportarsi così a quasi contatto con Max Attack. Lo stesso che proprio l'anno prima in

Cina gli era franato addosso, rovinandogli domenica e weekend. Sì, non è certo un episodio determinante all'interno del Gp di Cina, che ormai vive nella memoria per altre trame e diversi veri protagonisti, ovvero Hamilton, Bottas e la Mercedes, eppure il segnale politico, pilotico, agonistico ed esistenziale che da Shanghai invia Vettel per chi lo vuole e lo sa cogliere ed apprezzare resta potente, positivo e illuminante.

E in sintesi dice questo: a certe condizioni la Ferrari può ancora contare su un top driver che non ha paura di nessuno e che teoricamente è in grado di duellare e andarsene con chiunque e da chiunque.

Bravo è bravo, ma quanto è solido Seb?

Da qui la domanda ulteriore: ma quanto e come il Sebastian Vettel di Shanghai 2019 è quello giusto, vero e costante, destinato a restare tale anche in futuribili e epici duelli contro i Mercedes boys Bot- ➔

UN DUELLO CHE VALE MOLTISSIMO

Vettel in lotta con Verstappen, da cui ha subito un sorpasso nel 20esimo giro del Gp di Cina, subito neutralizzato grazie a una decisiva controinfilata, fondamentale per guadagnarsi infine il podio



tanno **azero!**



tas e, soprattutto, Hamilton? E se all'interno di queste infinite analisi invece stessimo sbagliando tutto? Se il duello più bello, più leggendario e anche drammatico ipotizzabile in realtà non avesse niente a che vedere con i rivali ma fosse semplicemente un cimento intracutaneo tra il Vettel positivo di Shanghai 2019 e quello autodistruttivo di Hockenheim 2018 & seguenti?

Già, pensiamoci su. Forse l'enigma più affascinante di questa stagione non ha niente a che vedere con la rivalità interna, ascrivibile alla bravura, alla meravigliosa crescita in atto e alla competitività del bravissimo Charles Leclerc. E magari la chiave dell'annata non sta solo nella presunta semi-imperforabilità della Mercedes W10 e nella confermata solidità meravigliosa di Lewis Hamilton e nella straordinaria resurrezione agonistico mentale di Valtteri Bottas, che da cameriere è divenuto ristoratore gran gourmet da localone nel centro di Parigi. No, forse le cose vanno lette tutte in altro modo.

Nuovo possibile scenario

Shanghai lancia nel cielo proprio questo affascinante bengala che illumina uno scenario delicato e acciappante. Cioè il seguente. Sebastian Vettel, pur essendo ben diverso dall'eroe dell'ipotizzata reincarnazione del Michael Schumacher Rosso che fu, è comunque un pilota top ricco di talento, d'orgoglio ferito e di intatte e inalterate grandi potenzialità agonistiche.

Vettel complessissima incognita

In questo momento non è più eroe invitto, né deludente negletto, ma meravigliosa e complessissima incognita. Proprio come Ferrari SF90 e Mercedes



fotografie GETTY IMAGES



W10 a ogni Gran Premio rischiano di alternare potenziale immenso e vulnerabilità, adattabilità perfetta e ritrosie improvvise, allo stesso modo Bellopampino è possibile e passibile di dare il meglio e il peggio di sé senza che imperi alcuna ragione o spiegazione apparente. Semplicemente il Vettel di oggi sembra poter sbagliare cose che non c'è motivo di sbagliare e eseguire perfettamente manovre, prodezze o azioni - vedi il famigerato controsorpasso a Verstappen di cui sopra - che avrebbero messo ansia perfino a Lewis Hamilton, con rispetto parlando. Lasciamo stare per un attimo i verdetti momentanei dell'aritmetica, che indicano un duo Mercedes in netta fuga in classifica generale, frutto di una apparentemente poco arrestabile progressione.

La morale analitica di questi tre Gran Premi d'ouverture disputati su continenti, circuiti e layout filosofici diversi dimostra puramente che ci troviamo di fronte a una stagione non solo lunghissima ma anche terribilmente larga.

Contrassegnata da scenari, comportamenti meccanici e psicologici fluidi, inerti, liquidi e cangianti. Con la possibilità di rivolgimenti di fronti, prodezze inattese e colpi di testa - mica solo di Vettel, neh -, divisi tra positivi e negativi, che potrebbero rendere il menù prelibato ma anche gravido di sapori mai assaggiati e di volta in volta inattesi.



Contano affidabilità e prestazioni, il resto è fuffa

Detto questo ora in Ferrari la questione al numero uno dell'ordine del giorno non è quella degli ordini di scuderia ma il recupero dell'affidabilità assoluta e delle prestazioni top in vista di un Gran Premio a sua volta anomalo strano e ricco di sfide particolari com'è quello dell'Azerbaijan. Luogo in cui a oggi, terza edizione dell'evento, la Ferrari non ha vinto mai né mai ha potuto godere di particolare buona sorte in gara. Con Vettel che proprio a Baku due anni fa fu protagonista della prima grave scivolata psicologica - la sportellatina a gara neutralizzata sul furbo ed elasticante Hamilton - che poi gli portò solo polemiche, pressioni e una tosta ma fortunatamente innocua reprimenda dalla Fia.

Le stranezze e le particolarità di Baku

Ecco, proprio in quest'atmosfera volatile, in questo monzone tecnico-agonistico mai così variabile e indecifrabile, si va sul tracciato azero, una sorta di ircocervo, di sorprendente coesistenza tra un aeroporto e un dedalo intestinale con due Mercedes e Ferrari dai rendimenti - al di là delle classifiche - mai così mutevoli e difficilmente prevedibili, all'interno di costanti su cui si può contare, il talento spraffino di Hamilton, le risorte possibilità di Bottas e le sorprendenti fredde genialità di Leclerc, unite all'altalenti strepitose prestazioni di Vettel-Jekyll mixate alle aggressive e irrazionali vulnerabilità di Sebastian-Hyde. Ed è proprio con la cultura del dubbio e dell'incertezza, con in mano l'abbeccario brandito a mo' di scacciamosche - il suo unico uso possibile, a fronte di una realtà della così accentuata illeggibilità -, che si va verso il quarto Gran Premio di una stagione a suo modo appassionante.

Lasciate stare presunte rivalità interne in Ferrari

Di sicuro in un momento come questo il segnale che proviene dal Gp di Cina in casa Ferrari è chiaro e a grandi linee porta a meditare su realtà interessanti. Punto primo, non ha senso starsi a malmenare il cervello sulla questione delle gerarchie interne. Di sicuro c'è che Sebastian Vettel e Charles Leclerc sono due forti davvero e complessivamente messi insieme ben più efficaci e ficcanti della coppia che la Ferrari schierava lo scorso anno. Questo non vuol dire che Raikkonen fosse bell'e cotto, ma che le prestazioni e le motivazioni di Leclerc ora sono migliori di quelle del Kimi del 2018, il quale quest'anno, a sua volta, in Alfa Romeo sta dando e raccogliendo, in proporzione, molto di più della passata stagione.

SEBASTIAN... BIFRONTE

Vettel, sopra, in azione, sotto col team boss Binotto e, nell'altra pagina, sul podio di Shanghai col vincitore Hamilton, continua a proporre di sé a corrente alternata due versioni: quella vulnerabile del Bahrain e quella tosta della Cina. Quale diverrà la più caratterizzante, in questo fondamentale 2019?

Chi tifate? Vettel? Oppure Vettel?

Con un consiglio vivissimo. Non limitatevi a tifare o a prendere posizioni nella sfida tra Ferrari e Mercedes o in quella interna alla Rossa tra Vettel e Leclerc. In questo momento non ha senso stracciarsi le vesti per un terzo, un quarto o un quinto posto deciso dal muretto, Charles lo sa per primo ed è troppo bravo, forte, corazzato e intelligente per cadere nel tranello della sterile polemica straccittadina. No, meglio andare oltre e tacere e pensare più in grande, magari, ecco, tutti insieme, in quel di Maranello. Cari tifosi ferraristi e non, piuttosto imparate ad appassionarvi a quella interiore, incandescente e vibrante, di sfide - che non ha niente a che vedere coi derby interni -, nonché dai risvolti e dai tratti imprevedibili e misteriosi: quella in atto con tumultuosi e alterni esiti tra Vettel e Vettel.

Il pilota più amato e importante della Ferrari di questi ultimi anni e nello stesso tempo, dati, prodezze ed errori alla mano, anche il più temuto. Perfino e soprattutto, in questo momento, da sé medesimo. Comunque vada, al di là dello sport, dei colori e delle possibili trame, adesso sul piano umano ancor più che su quello sportivo, noi di Autosprint e presumibilmente non solo noi, ci sentiamo di dire una sola cosa, carina, costruttiva e benefica, al fine di poter assistere in pista a una sfida davvero incerta, piena ed entusiasmante: i fatti stanno a zero.

Anzi, azero: forza, Sebastian! ●





Baku

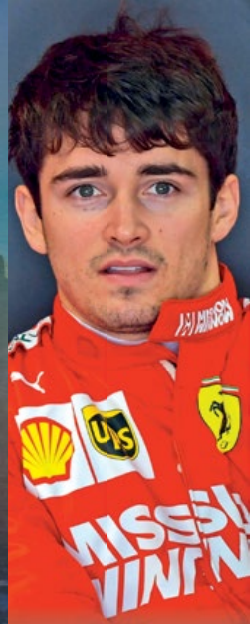
snodo cruciale

di Alessandro Gargantini

Tre doppiette in sequenza della Mercedes delineaano, alla vigilia del Gp di Baku, un mondiale fortemente sbilanciato a favore della Mercedes. Nei numeri, un monopolio totale che, se considerato in valore assoluto, non lascerebbe spazio a se e ma. Le trentuno lunghezze che dopo soltanto tre Gran Premi separano Hamilton da Vettel, che ha un punto in più di Leclerc, ritraggono un campionato che ha un chiaro padrone e una stagione che ha preso una netta direzione ancora una volta favorevole alle Freccie d'Argento. Una realtà molto diversa da quella che si poteva prefigurare alla chiusura dei pre-season test, quando la Casa di Stoccarda aveva giocato a nascondersi, con le monoposto della Scuderia Ferrari che avevano prepotentemente rubato la scena. Sono ormai un ricordo lontano, e suonano un po' come una beffa, le dichiarazioni degli uomini di Toto Wolff, che si dichiaravano molto preoccupati per il mezzo secondo di gap sul giro da recuperare sulle SF90 soltanto alla fine del mese di febbraio. Ma sul bilancio della Scuderia Ferrari in questo esordio di stagione mancano soprattutto i punti del Bahrain, dove le monoposto della Casa del Cavallino avevano dominato. L'epilogo amaro della corsa nel deserto non ha certamente giovato al morale degli uomini di Mattia Binotto in vista della successiva trasferta di Shanghai, dove le Mercedes hanno prevalso di misura confermando con entrambi i piloti un'impressionante efficacia. A Baku sarà perciò fondamentale ritrovare una Ferrari veloce e spietata, come lo sono i diretti rivali.

DOPO LE TRE DOPPIETTE IN SEQUENZA DELLA MERCEDES, PER LA FERRARI LA TRASFERTA IN AZERBAIJAN DIVENTA FONDAMENTALE. SERVE UNA PRESTAZIONE DA GRANDE SQUADRA PER RIBALTARE L'INERZIA DEL MONDIALE

MISSIO



NON HA SENSO
PARLARE DI UN
LEADER IN
SQUADRA.
VEDREMO LE
PROSSIME CORSE.
IO SPINGERÒ AL
MASSIMO.
SHANGHAI È STATA
UNA CORSA PER ME
DELUDENTE. HO
PROVATO ALLA
RADIO A
RISPONDERE CHE
STAVO SPINGENDO
QUANDO MI HANNO
CHiesto DI FAR
PASSARE SEB

CHARLES LECLERC

”

Il quarto round del Mondiale 2019 sulla pista di Baku vede la Ferrari con le spalle al muro: dopo tre doppiette Mercedes non ci sono alternative, la Rossa deve vincere



Baku è uno snodo cruciale

La versione 2019 della monoposto tedesca, per quel che attiene l'aspetto aerodinamico, la si è vista soltanto in occasione del secondo round di prove svolte sul tracciato di Catalogna, quando le W10 si sono avvicinate sensibilmente alle monoposto della Scuderia Ferrari, pur senza strapparle il primato sul giro. Con l'inizio del mondiale, è andato però in scena un film completamente diverso. A Melbourne, le SF90 hanno faticato nella ricerca del giusto bilanciamento sulle asperità della pista del Victoria, ma a di Sakhir solo due settimane dopo la reazione degli uomini di Binotto è stata molto convincente. Soltanto un testacoda di Vettel e un malfunzionamento della centralina di Leclerc hanno impedito una secca doppietta della Rossa, con Toto Wolff che non ha esitato a usare toni coloriti: vittoria di "culo". Parole sincere e non spese a caso, nella felicità e nell'imbarazzo di un successo che sarebbe inelegante chiamare immeritato, ma che certamente non riflette i valori visti sul campo sulla pista mediorientale. E, fino a qui, dubbi non ce ne sono. Se ci focalizziamo sulle prestazioni, nel deserto del Bahrain le SF90 hanno chiaramente risposto al punto messo dalla Mercedes in Australia, riportando il clima di ottimismo che si respirava al termine dei test in Catalogna e creando grosse aspettative in vista della gran premio di Cina, dove ci si attendeva che gli alfieri della Casa del Cavallino avrebbero raccolto quanto sfuggito nella corsa precedente. Sull'impianto cinese, le Freccie d'Argento hanno invece trovato un miglior compromesso tra il lunghissimo rettilineo e la sezione medio-lenta. Nel corso del fine settimana le W10 si sono ritagliate, passo dopo passo, quei tre decimi che hanno fatto la differenza prima in qualifica e successivamente nel corso del Gran Premio, aprendo la strada al 3° successo consecutivo Mercedes. Spacchettando i tre Gp, e lasciando perdere l'aspetto emozionale dettato da una pura lettura dei numeri, ci si rende conto che in termini di prestazione sarebbe assai più ponderato parlare di vantaggio di misura e che, nei fatti, non c'è un chiaro favorito alla vigilia della corsa di Baku, che si disputa sul circuito cittadino più veloce del mondiale. In casa Ferrari è molto importante superare questo momentaneo disagio di fronte a una classifica certamente troppo severa e affrontare la trasferta sulle rive del Mar Caspio con la massima determinazione e consapevolezza che un acuto delle Rosse in Azerbaijan darebbe un nuovo respiro al mondiale, che entrebbe nella fase sempre cruciale che coincide con l'approdo del circus in suolo europeo, con equilibri completamente ridisegnati. Per gli uomini della Rossa, presentarsi a Barcellona sulla scia di un risultato che va nella direzione opposta rispetto a quanto finora visto sarebbe di estrema importanza. Ma, certamente, non decisiva. Nonostante sia soltanto la quarta tappa di un mondiale che nei numeri si sta tingendo d'argento, la corsa di Baku rappresenta certamente uno snodo molto importante della stagione.

Nel 2018 la Ferrari dominò in suolo azero

Ma cosa è lecito attendersi sulla pista cittadina azera? Sul lunghi rettilinei del velocissimo circuito cit-

NEL PRIMO STINT, IL NOSTRO RITMO IN CINA NON ERA MALE, ANCHE SE ERAVAMO ENTRAMBI PIÙ LENTI DELLE MERCEDES. POI, SONO ANDATO IN DIFFICOLTÀ CON LE GOMME DOPO AVER SCAMBIATO LE POSIZIONI. IN MACCHINA È STATO FRUSTRANTE IN MACCHINA FARLO PASSARE, MA DALLA MONOPOSTO NON SI HA UNA VISIONE D'INSIEME, CHE INVECE HANNO GLI INGEGNERI DA FUORI

CHARLES LECLERC



foto: GETTY IMAGES



tadino le doti di trazione delle SF90, abbinate alle doti velocistiche, torneranno ad essere decisive come in Bahrain? La storia recente dice che Baku è una pista sulla quale le monoposto della scuderia Ferrari sono sempre andate molto forte. Ancora una volta, non facciamoci abbagliare dai numeri che parlano di una vittoria di Hamilton nel 2018. Il successo del britannico fu il risultato di una corsa pazzca, contrassegnata dall'ingresso di safety-car, da incidenti e situazioni estemporanee che premiarono oltre misura il pilota nato a Tewin. Nella passata stagione le vetture della Scuderia Ferrari evidenziarono, soprattutto con Sebastian Vettel, un predominio incontestabile. Mentre Raikkonen si scontrò con Ocon, che lo aveva sopravanzato nel corso del primo giro, il pilota di Heppenheim aveva la vittoria in tasca quando le Red Bull di Ricciardo e Verstappen si urtarono alla staccata che segue il rettilineo della partenza.

La safety-car diede una grossa mano a Bottas, che non aveva ancora cambiato le gomme, che riuscì a riagganciare il leader della corsa, che come tutti i protagonisti compì un ulteriore cambio gomme. Al re-start, con il gruppo serrato pochi giri dalla fine, Vettel fece un lungo nel tentativo di sopravanzare Bottas, che prese con decisione la prima posizione. Il finlandese pochi chilometri più tardi si trovò sulla sua strada un detrito, che lo costrinse a cedere la vittoria a un Hamilton decisamente opaco che in condizioni normali, anche a causa di evidenti e denunciati problemi di degrado termico agli pneumatici che gli creavano grossi problemi di grip, non sarebbe andato oltre il terzo posto. Il cinque volte iridato si trovò servita su un piatto d'argento una vittoria insperata che gli fornì lo slancio per conquistare il secondo mondiale consecutivo. Hamilton vinse su una pista che aveva indiscuti-

bilmente evidenziato una superiorità delle vetture del Cavallino e che potrebbe realmente fornire alla Scuderia Ferrari l'occasione giusta per riacciuffare il successo sfumato in Bahrain e dare una sistemata alla classifica.

Per Vettel e Leclerc motivazioni al top

Dal punto di vista emotivo, tanto Vettel quanto Leclerc avranno forti motivazioni in suolo azeri. Il tedesco in Cina ha colto il primo podio stagionale e punterà a conquistare un successo ampiamente alla sua portata dodici mesi fa, quando sul finale Perez gli soffiò anche il terzo gradino del podio. Il pluri-iridato cercherà anche rispondere ai segnali che con sempre maggior insistenza gli sta inviando il nuovo compagno Leclerc, che ha introdotto per il tedesco uno scenario molto diverso rispetto ai trascorsi con Raikkonen al suo fianco. La Scuderia Ferrari ha iniziato il nuovo campionato con un pilota che ha al suo attivo quattro mondiali, 52 vittorie e 55 pole position affiancato da una validissima promessa che ha aveva soltanto ventun gran premi alle spalle. Sulla carta, alla vigilia del mondiale, con ruoli ben definiti. Una situazione per molti versi analoga a quella vissuta in McLaren con Alonso e Hamilton nel 2007, quando a inizio stagione l'asturiano rappresentava una certezza, mentre il britannico, pur con ottime premesse, era tutto da scoprire. A fine campionato, il mondiale lo vinse Raikkonen, con un solo punto di vantaggio sui due piloti di Ron Dennis, che ancora non si dà pace per come si è fatto soffiare quel titolo. E Mattia Binotto dovrà trovare la giusta alchimia nel gestire la resa dei suoi piloti nell'interesse della Scuderia Ferrari.

Dentro ai giochi di squadra

Fino a questo momento, quanto accaduto è abbastanza semplice da decifrare. Vettel è stato "rispettato" in Australia, quando Leclerc si è accodato al tedesco nonostante un ritmo superiore. A Sakhir, dopo qualche comprensibile valutazione, il monegasco ha sopravanzato il tedesco ed avrebbe colto il primo successo in carriera senza il problema alla centralina. Ma già alla seconda gara, il monegasco sarebbe salito sul gradino più alto del podio davanti al team-mate. A Shanghai, tra il sesto ed il decimo giro Leclerc, perdeva una media di 0.326 secondi ogni tornata da Bottas. Non un'enormità, ed è concepibile che il muretto box della Scuderia Ferrari abbia provato a dare via libera al tedesco, che era a 0.818 secondi dal compagno di squadra e confidava di avere un passo superiore. Il tentativo è fallito, anche perché Vettel ha compiuto due bloccaggi, ma le condizioni per provare a mandare all'attacco il trentunenne di Heppenheim c'erano certamente. Successivamente al cambio di posizioni, le dinamiche di gara hanno certamente aiutato Vettel e penalizzato Leclerc. Rimangono aperti degli interrogativi sui momenti in cui Leclerc è stato richiamato per i cambi gomme, se fosse ancora lecito valutare un singolo pit-stop considerando che soltanto Vettel era nelle condizioni di coprirsì dall'undercut dell'olandese, che ha anticipato il primo ingresso nella pit-lane. Per quel che concerne la prima chiamata di Leclerc, va sottolineato che è stata fatta nel cor-



CERCASI VITTORIA DISPETAMENTE

Ha più di un grattacapo il team principal Mattia Binotto: la SF90 non ha ancora ottenuto una vittoria e la Mercedes sta prendendo il largo sia nel Mondiale Piloti che in quello Costruttori

so del ventiduesimo giro, il medesimo di Hamilton, che poi ha vinto la gara. L'ingresso di Verstappen nella pit-lane per il secondo cambio gomme nel corso del 34 giro, che poi ha influenzato la strategia della doppia sosta di tutti i team di prima fascia, è anche conseguenza dei problemi di grip dell'olandese che non riusciva a seguire Vettel. In quel momento, lasciare in pista Leclerc ancora poteva dare due vantaggi, ovvero rallentare Bottas e mantenere aperta la strategia del singolo pit-stop. Alla fine, resta comunque il dubbio che se Leclerc fosse stato richiamato prima sul finale di gara avrebbe potuto insidiare Verstappen e raggiungere il quarto posto. Le prime due posizioni alle spalle delle Mercedes costituivano infatti il risultato più conforme al livello di competitività delle SF90 in Cina.

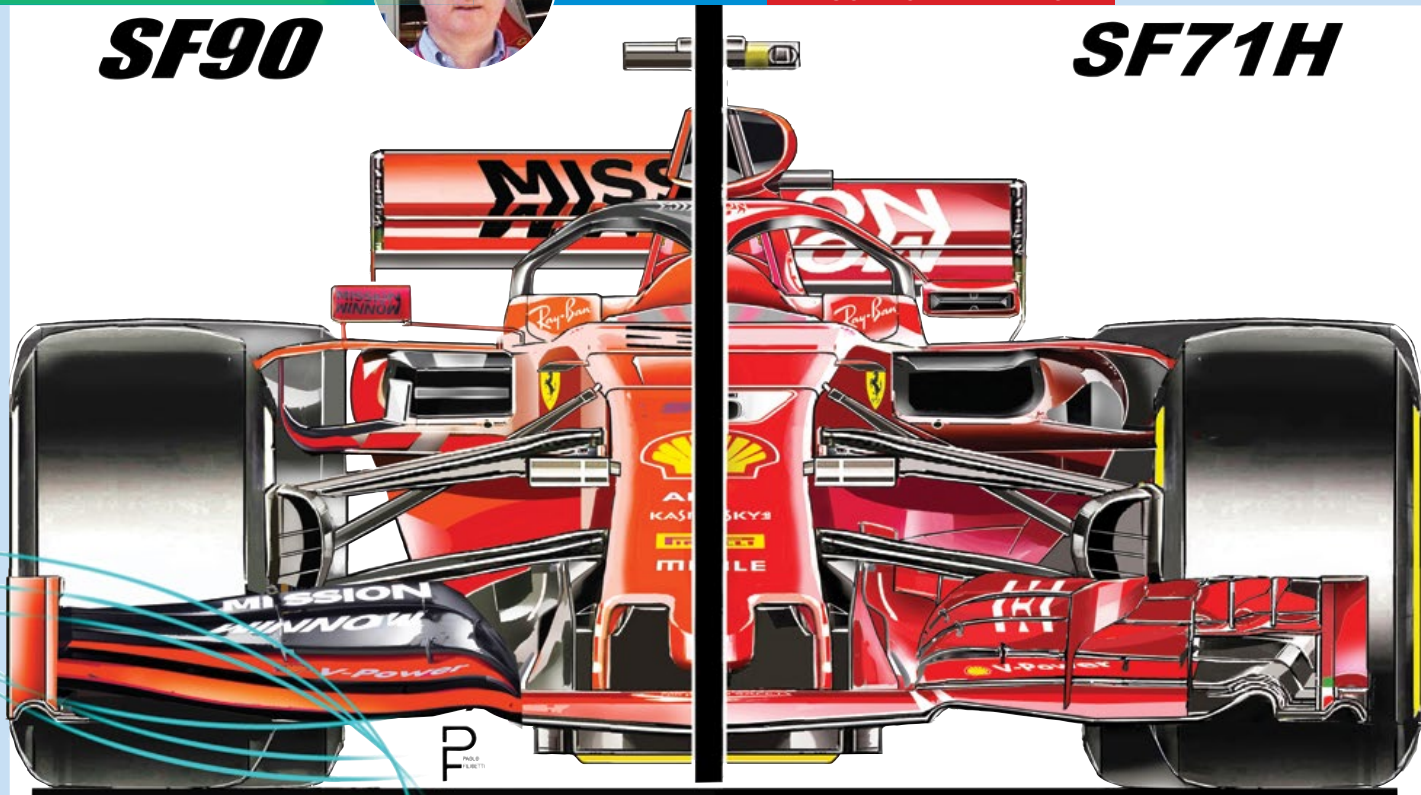
Importante puntare sulla pedina giusta

Sarà fondamentale, per quel che concerne gli uomini in rosso che si occupano di strategie, decifrare bene il potenziale dei due piloti a Baku, in mondo da puntare sulla pedina giusta. Sulla pista azera, se Vettel cercherà di riprendersi il successo sfumato l'anno scorso, Leclerc troverà un palcoscenico che lo ha ripetutamente esaltato. Un po' come in Bahrain, dove stravinse sa Sprint Race, siglò la pole-position e prese saldamente le redini del campionato già alla prima uscita. In Azerbaijan, il trentunenne monegasco le stelle sono tutte a favore. Leclerc vinse nella seconda serie dopo aver siglato la pole. 12 mesi dopo regalò un incredibile 6° posto alla Sauber-Alfa. E chissà che quest'anno non colga la prima vittoria in F1, facendo ritrovare la strada del successo alla Rossa. In fondo, è quello che si augurano in molti soprattutto dopo lo sfortunato epilogo di Sakhir. ●



SF90

SF71H



Ferrari non solo ombre

**AERODINAMICA ED AFFIDABILITÀ: UN COCKTAIL CHE HA FATTO
UBRIACARE LA ROSSA. MA LA PARTITA È ANCORA TUTTA DA GIOCARE**

Se volessimo paragonare il mondiale di Formula Uno ad un incontro di pugilato su ventuno riprese, al momento verrebbe da dire che Mercedes abbia battuto al terzo round per KO tecnico la Ferrari. L'aggettivazione "tecnico" è voluta proprio per identificare senza ombra di dubbio di quale tipo siano le carenze che hanno portato la SF90 dal ruolo di favorita, sulla carta, dopo i test al Montmelò, ad affannata inseguitrice della W10. In occasione del GP di Cina, nell'analisi che abbiamo effettuato sullo scorso numero di AS, abbiamo definito la situazione paradossale. In effetti, Mercedes da inizio anno, ha progressivamente virato per quanto possibile i fondamenti del progetto aerodinamico della W10, a concetti propri della Ferrari. Ciononostante, mentre l'aggiunta di elementi apparentemente estranei al DNA della monoposto di Brackley sono stati integrati utilmente, senza alcun "rigetto", la SF90 è rimasta immutata dai test ad oggi, senza aggiornamenti aerodinamici. Ciononostante, nelle gare sinora disputate si sono sostanzialmente viste tre "facce" diver-

se della monoposto italiana, apparentemente non in grado di dare di sé una visione univoca, stabile, comprensibile.

In Australia, lo abbiamo già scritto nell'analisi post gara a Melbourne, la SF90 sembrava una vettura ombra di quella "apparentemente" dominante nei test di Barcellona, con una difficoltà costante nel negoziare le curve, tanto da anticiparle, e nonostante ciò parendo non in grado di raggiungerne la corda, restando ben distante dai cordoli. In Bahrain, per contro, abbiamo assistito alla trasformazione totale, e come per incanto la SF90 sembrava aver ritrovato se stessa, sia nei rettilinei di Sakhir, sia nella zona mista del tracciato. Come noto, però, in quella gara è suonato forte il campanello dell'affidabilità rappresentato da un cortocircuito sofferto dalla centralina di controllo (ECU) della power unit. In Cina, come abbiamo già accennato nella relativa analisi da Shanghai, le SF90 sono state dotate di una specifica precedente della ECU, a scopo precauzionale. In pratica non era possibile recuperare in tempo per il GP

SF90 E SF71H A CONFRONTO

NEL CONFRONTO FRONTALE, È EVIDENZIATO L'INDIRIZZAMENTO DEI FLUSSI VERSO L'ESTERNO (OUT WASH) ALLA BASE DEL CONCETTO DELL'ALA ANTERIORE DELLA SF90 CARATTERIZZATA DAL FLAP CON INCIDENZA DECRESCENTE VERSO LE PARATIE LATERALI. CIÒ CONSENTIREBBE DI ALLONTANARE IN MODO EFFICACE LE TURBOLENZE, ALL'ESTERNO DELLE RUOTE ANTERIORI ED EVITARE UN LORO "TRAFILAGGIO" SOTTO IL FONDO.

la centralina utilizzata da Leclerc in Bahrain. Tra alcuni addetti ai lavori, presenti in Cina, si è insinuato il dubbio che il guasto avvenuto nella gara precedente possa aver, per quanto parzialmente, plafonato le prestazioni della power unit 064. Non un calo prestazionale evidente, ma sufficiente a non ottenere benefici dalla scelta aerodinamica adottata dal team. Cerchiamo di fare chiarezza. La configurazione aerodinamica della SF90, è caratterizzata, lo ripetiamo dalla presentazione, dall'ala anteriore dotata di flap con incidenza progressivamente decrescente, sino a diventare neutri in prossimità delle paratie laterali. Questa conformazione favorisce l'out wash, ovvero la deviazione del flusso d'aria all'esterno delle ruote anteriori. Si tratta di una scelta innovativa, in relazione alle ali anteriori a tutta larghezza, seguita sin dall'inizio solo dall'Alfa Romeo. Sulla carta, questa configurazione dovrebbe produrre indubbi vantaggi a livello di allontanamento dal corpo vettura (leggi fondo) delle turbolenze che ne ridurrebbero l'efficienza e la capacità di generare elevato carico attraverso il diffusore. Se, come detto questa prerogativa è vera, e tangibile sia in galleria del vento sia al simulatore, osservando quanto avvenuto in Australia, e in seconda analisi in Cina, parrebbe evidente si tratti di una configurazione non facile da "digerire", o per meglio dire, da calibrare su ogni pista. Permettendoci una digressione, per una migliore comprensione, potremmo paragonare la soluzione della Ferrari, ai primi tentativi di sfruttamento dell'assetto rake da parte di Adrian Newey. Intendiamo dire, come in quel caso, l'intuizione fosse stata assolutamente "geniale", ma non avesse, da subito, prodotto risultati costanti, sino al momento in cui a Milton Keynes hanno trovato la chiave di volta per farla funzionare sempre, aprendo un ciclo tecnico e sportivo, vincente. Ritornando a quanto avvenuto in Cina, la scelta operata a livello di assetto da parte della Ferrari, proprio per cercare di ottenere il massimo vantaggio sul tratto in cui la SF90 risultava più prestazionale (il rettilineo di ritorno) non ha dato i risultati sperati.

Approfondendo, per chiarire, nei tratti misti con curve in appoggio, la configurazione dell'ala anteriore della SF90, generava problemi di instabilità aerodinamica, tuttora da correggere con i primi pacchetti di sviluppi. Prendendo questo come dato oggettivo con cui "convivere" i tecnici di Maranello avevano ritenuto che l'efficienza della SF90, sul dritto, ulteriormente incrementata da un assetto scarico, potesse essere sufficiente per creare un gap, seppur esiguo, con le Mercedes, cercando di gestirlo nei due settori guidati del tracciato. Tale previsione non è stata centrata, parrebbe, come detto in esordio, ad una performance leggermente plafonata in termini di picco di potenza raggiungibile, per l'utilizzo della ECU di specifica precedente a quella originaria della PU 064. Insomma, se da una lato, pare corretto sostenere che la SF90, nonostante sia una monoposto sulla carta, molto veloce, per ora, sia altrettanto difficile da mettere a punto, evidenziando un ristretto range di utilizzo. Nel bilancio prestazionale dell'ulti-

NUOVA VERSIONE ALA ANTERIORE W10



INTERESSANTE VISUALIZZARE L'ANDAMENTO DEI FLUSSI GENERATI DALLA NUOVA VERSIONE DELL'ALA ANTERIORE DELLA W10. SI NOTA COME LA PORZIONE CENTRALE SEGUA IL PRINCIPIO DELL'IN WASH, OVVERO DEVIAZIONE VERSO IL CENTRO VETTURA, MENTRE SOLO A LIVELLO PERIFERICO, IN PROSSIMITÀ DELLE PARATIE LATERALI, SI È APERTO UN GAP TRA ESSE E LE RUOTE ANTERIORI, FUNZIONALE ALLA DEVIAZIONE VERSO L'ESTERNO DEL FLUSSO IN QUESTA ZONA DELLA VETTURA.

ALA ANTERIORE RED BULL

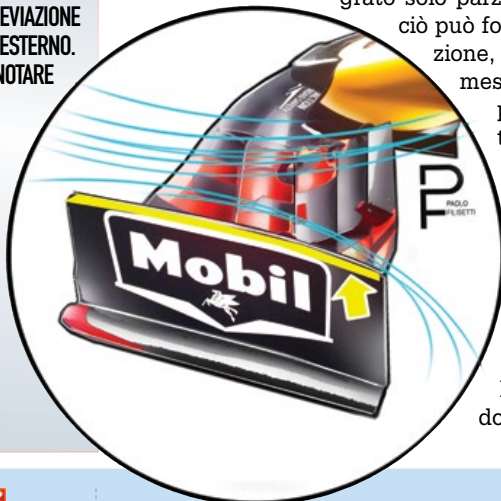
COME LA MERCEDES, ANCHE LA RED BULL A SHANGHAI HA ADOTTATO UN'ALA PER GENERARE OUT WASH, IN QUESTO CASO CARATTERIZZATA DAGLI SCHERMI LATERALI CURVI VERSO L'ESTERNO CON LA PORZIONE DEL BORDO D'USCITA PARTICOLARMENTE SOTTILE (POI ISPESBITO SU RICHIESTA DELLA FIA). IL PROFILO MODIFICATO DEI FLAP PERMETTE ANCHE IN QUESTO CASO UNA PARZIALE DEVIAZIONE DEI FLUSSI ALL'ESTERNO. INTERESSANTE NOTARE COME SIA PREDOMINANTE NELLA SEZIONE CENTRALE L'EFFETTO DI IN WASH, ALLA BASE DEL CONCETTO AERODINAMICO ORIGINARIO DELLA RB15.

mo GP riteniamo che la power unit possa, quindi, aver impedito il superamento dei limiti palesati a livello aerodinamico, mediante l'assetto scelto. In poche parole, mai come in questo caso, pare chiaro quanto l'affidabilità possa incidere sulle prestazioni, rendendo vane le scelte operate in pista per ridurre gli effetti negativi di un'impostazione aerodinamica che potrà essere corretta solo con interventi mirati, nei prossimi sviluppi.

In questo quadro, allo stato attuale deludente, appare però altrettanto chiaro che le scelte progettuali operate da Enrico Cardile e David Sanchez, non possano essere considerate sbagliate. Abbiamo, infatti, definito un paradosso che Mercedes, ma anche Red Bull, abbiano integrato e tratto ispirazione dal concetto aerodinamico della SF90. Ciò sta, invece, ad indicare che senza ombra di dubbio, si tratta di un'idea in grado di fornire vantaggi tangibili. Sulla SF90 è ovviamente più estremo rispetto alla W10 ed alla RB15, dove è stato integrato solo parzialmente, ma

ciò può fornire l'indicazione, che una volta messo a punto, possa garantire una performance alla SF90, non replicabile dagli avversari.

La partita è ancora aperta, in Ferrari ci credono. ●





DA QUANDO È INIZIATO IL LORO DOMINIO LE FRECCHE D'ARGENTO NON AVEVANO MAI APERTO UN MONDIALE CON UNA TRIPLA DOPPIETTA. ANALISI DI UN TEAM SEMPRE PIÙ IMBATTIBILE

di [Massimo Costa](#)

Bottas-Hamilton, Hamilton-Bottas, Hamilton-Bottas. Semplicemente impressionante. Potrà sembrare strano considerando il dominio del team di Toto Wolff che perdura dal 2014, ma è la prima volta che la Mercedes nelle prime tre gare di avvio stagionale raccoglie una tripla doppietta. Melbourne, Sakhir, Shanghai se le sono prese loro e poco conta che in Bahrain il Gran Premio lo stava vincendo la Ferrari di Charles Leclerc. La fuga nella classifica piloti di Lewis Hamilton e Valtteri Bottas è a dir poco clamorosa: il cinque volte campione del mondo vanta 68 punti, il suo compagno finlandese ne ha 62. La concorrenza non li vede neanche con il cannocchiale, con i due ferraristi che hanno poco meno della metà dei punti, Sebastian Vettel ne conta 37 e Charles Leclerc 36, ma davanti a loro c'è Max Verstappen con 39. In realtà, con poche chance di riuscire a raggiungere le due Mercedes in quanto la Red Bull-Honda è apparsa ancora inferiore, ma affidabile e costante nelle sue prestazioni rispetto alla SF90 di Maranello.

La W10, c'è poco da fare, è nata bene. Si è nascosta nei test invernali e quando il gioco si è fatto duro, ha trafitto tutti. Anche con una certa sorpresa da parte del team principal Mercedes, Toto Wolff, che non si aspettava i passi falsi della concorrenza. Ne temeva la forza della power unit, il bilanciamento globale della monoposto, ma a quanto pare anche il loro motore non scherza in quanto a potenza. Wolff in Cina ha ribadito il suo stupore per non aver visto le SF90 prendere con facilità la scia delle sue W10: *«Ero certo che la velocità massima delle Ferrari in rettilineo avrebbe costituito in gara un grosso problema per noi, specialmente nei giri iniziali, e col DRS attivato non la vedevo molto bene. Invece, Vettel e Leclerc sono rimasti lontani, non li abbiamo visti arrivare... quindi penso che la nostra uscita dalla curva 13 sul rettilineo principale sia stata molto buona. Ma per me è stata una grande sorpresa il nostro vantaggio».*

Chissà se Wolff, uno dei team principal più comunicativi e intelligenti dell'intero paddock, gioca per nascondere il reale potenziale della propria power unit o per far apparire l'impresa della sua squadra ancora maggiore. Vincere, segnare una tripla doppietta pur avendo meno cavalleria è anche un premio all'aerodinamica della W10 oltre che alla classe sopraffina dei suoi piloti. In Cina c'è poi stata la mossa a sorpresa del pit-stop simultaneo al 37° giro, con Hamilton e Bottas rientrati nello stesso momento. Non è stato un errore, una mancanza di comunicazione, ma una idea di Wolff atta a mantenere alla dovuta distanza Vettel. La proposta del team principal è stata rapida-
▶

Merc così sei da paura!



edes

EDESAMGF1.COM

ETRON

MGF1

AMG

NAS

Mercedes-AMG

PETRONAS

Mercedes-AMG

PETRONAS

DOPIO PIT STOP UN'ALTRA PROVA DI FORZA

A Shanghai il doppio pit stop. Hamilton-Bottas per mantenere a distanza Vettel, è stata l'ennesima prova di forza di un team che sembra già avere preso il largo nel Mondiale 2019



UNA SUPREMAZIA DEVASTANTE

Con due successi di Hamilton, nella foto, e uno di Bottas, la Mercedes ha subito marcato i confini della sua supremazia. A destra, Toto Wolff con il presidente della Fia Jean Todt nel box Mercedes al Gp di Cina

mente presentata allo stratega James Vowles, poi al direttore sportivo Ron Meadows che dopo una consultazione hanno dato semaforo verde.

Un rischio: si può far confusione con le gomme, i meccanici sotto inaspettata pressione ed enorme stress possono commettere un errore comprensibile, per non parlare dell'addeito al sollevamento della vettura nella parte posteriore che doveva togliersi di mezzo rapidamente dopo aver completato l'operazione per Hamilton perché c'era Bottas che premeva. «Una coreografia complicata - l'ha definita il direttore tecnico Andrew Shovlin che ha aggiunto - una cosa così cerchi di non farla solitamente perché se hai un problema con la prima monoposto che si ferma, poi va a impattare anche sulla seconda e in un attimo ti puoi ritrovare da primo e secondo in gara a terzo e quarto».

Ma tutto è andato bene, anzi, Bottas ha perso meno di mezzo secondo rispetto al compagno di squadra nonostante avesse dovuto attendere il suo pit-stop. Una prova di forza notevole da parte del team, forse anche una provocazione, una cercata dimostrazione di superiorità andata in monodivisione e firmata da Wolff. Dunque, macchina che funziona, power unit che fino ad ora si è dimostrata affidabile, problema antico al manteni-

mento delle temperature gomme nella finestra di esercizio che pare risolto e piloti che paiono in forma strepitosa. Se per Hamilton c'erano ben pochi dubbi sulla sua fame e sul suo talento illimitato, qualche punto interrogativo aleggiava sul capo di Bottas.

Ma il taciturno finlandese che ha trascorso un inverno per lo più sereno nel freddo del suo Paese, ha giocato a hockey su ghiaccio, ha partecipato al suo primo rally in carriera e per l'ultimo dell'anno se ne è andato in Argentina e Cile, si è presentato a Melbourne cattivissimo come non mai. Con un aspetto da uomo maturo derivato da quella inedita barbetta incolta da rockstar o attore hollywoodiano che lo ha reso più sexy, si è portato a casa la prima vittoria dell'anno a Melbourne dopo aver messo sotto torchio in qualifica Hamilton, poi due secondi posti e la bellissima pole a Shanghai. In Cina ci era arrivato da capoclassifica del mondiale, una sensazione nuova e inebriante per Bottas che non lo ha per nulla infastidito tanto che nelle prove libere e in qualifica ha messo il bavaglio a Lewis. Ma in gara, una partenza non perfetta lo ha fregato e dopo era pressoché impossibile andare a prendere Hamilton. Che Bottas comunque. L'amico Lewis è avvisato e già a Baku dovrà drizzare



SUTTON-IMAGES.COM

le orecchie perché Valtteri su quel tracciato ha un feeling particolare e farà di tutto per riportarsi in vetta al mondiale. Una idea che certamente non può non stuzzicare la Mercedes.

Una squadra dominante al di là dei piloti

Per una squadra dominante, far vedere a tutti che il titolo iridato non è utopia anche per la seconda guida è qualcosa di straordinario. Non facciamo collezione di mondiali perché c'è Hamilton, con noi ne ha vinto uno Nico Rosberg e lo può fare anche Bottas, questo il messaggio prepotente che Wolff, Niki Lauda e il grande boss Dieter Zetsche nel loro intimo vorrebbero far nuovamente passare. E forse quell'undercut, che la Mercedes ha voluto fare con Bottas a Shanghai, e che ha infastidito Hamilton, è anche da leggere in questa ottica. Un tentativo di rimescolare le carte, per vedere che effetto faceva, un messaggio a Lewis affinché non pensi di rilassarsi troppo in questo campionato. L'inglese, che vuole avere sempre tutto sotto controllo, ha subito notato la stranezza dell'undercut tentato con Valtteri e via radio ha chiesto delucidazioni, la cui risposta diplomatica non lo deve aver certo convinto. Ma tant'è, Hamilton è pur sempre Hamilton, un pilota che pur essendo in F.1 dal 2007 continua a migliorarsi sempre più. Lui sì, una vera rockstar, il Bono Vox del Mondiale che oltre alle innumerevoli perle che ha saputo conquistare in carriera ha aggiunto la vittoria nel Gran Premio numero 1.000 della storia della F.1.

La classica ciliegina su una torta sempre più grande. Battuto a Melbourne dal compagno di squadra dove pure aveva fatto sua la pole, primo a Sakhir grazie alla poca affidabilità della Ferrari di Leclerc (ma abile ad essere lì, pronto a prendersi il sorpasso nonostante un weekend che pareva totalmente negativo per lui e per la Mercedes), nuovamente sconfitto da Bottas e questa volta sul suo territorio preferito, la qualifica, a Shanghai. Però, lo sgarbo è stato prontamente restituito al mittente in gara. Come sottolineato nelle prime righe di queste pagine, Hamilton nella classifica iridata sta andando in fuga con brutalità e soltanto il finlandese col quale condivide il box gli è rimasto aggrappato. Il rischio è che la stagione non possa riaprirsi, un altro uno-due a Baku manderebbe al "manicomio" Vettel e la Ferrari tutta. Lo stesso Lewis non ci crede troppo, anche dopo Shanghai ha voluto rimarcare che ritiene l'avversario tedesco ancora il suo principale avversario per la conquista dell'iride. Un modo per tenere la guardia alta, la sua mente concentrata al centodieci per cento nonostante i suoi mille impegni mondani, i suoi viaggi con l'aereo privato. Non si stanca mai Lewis e continua a essere amatissimo dai suoi fans: 10

milioni e seicentomila follower su instagram, oltre 5 milioni su twitter, una star globale che provoca "risse" sui social semplicemente mettendo in palio le cuffie Bose con le quali, nella trasferta cinese, ascoltava la sua musica preferita per trovare il giusto focus, come dice lui. ●



LAT





**AUGURI
DI AUTOSPRINT
A RICCARDO
PER I SUOI
65 ANNI!**

Patrese

i segreti della

UN RICCARDO STREPITOSO RIVIVE LA SUA STAGIONE DA VICE IRIDATO, INIZIATA CON TRE DOPPIETTE WILLIAMS, CHE LUI DEFINISCE BEN DIVERSE DA QUELLE MERCEDES 2019, MENO NETTE E SECHE

Metti una sera a cena con Riccardo Patrese. Ma senza libagioni, solo pane, corse e adrenalina. In primo piano la stagione 1992, tornata prepotentemente d'attualità perché le tre doppiette consecutive della Mercedes d'inizio 2019 hanno proprio quell'anno quale precedente più logico e illustre, a ritroso. Che poi, sarebbe a dire, l'era Mansell-Williams Red Five-Renault 14B di Adrian Newey a motore Renault V10 3500 cc, architettura spinta e fortemente voluta da Bernard Dudot.

Con Riccardo Patrese medesimo - sarà bene ricordarlo -, dapprima sviluppatore d'eccezione, tester infaticabile (di quel propulsore poi ipervincente) e a oggi ultimo vicecampione del mondo italiano nella storia della F.1, proprio in quel 1992 ricchissimo di avvenimenti, svolte epocali, tecniche e umane. Pertanto parlare con Riccardo di quell'anno e di quel ciclo è sviscerare una parte bella, fascinosa e ancora tutta da conoscere nelle sue parti più stuzzicanti e a oggi meno rivelate. Col vantaggio di avere disponibilità e attenzione da uno dei protagonisti

LE TRE DOPPIETTE MERCEDES A INIZIO 2019 STATISTICAMENTE FANNO IL PAIO CON QUELLE WILLIAMS-RENAULT DEL 1992, COL FUTURO CAMPIONE DEL MONDO MANSELL E IL SUO COMPAGNO DI SQUADRA PATRESE. PROPRIO RICCARDO RACCONTA - COME MAI AVEVA FATTO PRIMA - SEGRETI E RETROSCENA DI QUELL'EPOPEA. SPIEGANDO CHE LA LOTTA 2019 TRA MERCEDES E FERRARI È BEN PIÙ APERTA...



GP DI FRANCIA 1992 IL GIORNO DELLA VERITÀ

A lato, il primo via del Gp di Francia 1992 a Magny-Cours, con le Williams di Mansell e Patrese allineate in prima fila. È il giorno in cui Riccardo viene a sapere che il mondiale per il team Williams ha già un padrone designato. Sotto, Riccardo sul podio a Imola

svela F.1 1992

d'allora, pronto e fermamente intenzionato a svelare retroscena al tempo inviolabili.

- Riccardo, di quel 1992 c'è come la percezione che il tuo secondo posto finale sia stato poco lodato, censito e apprezzato.

«Comincio col dire che mi fa piacere di questa tua sensazione, che è anche un po' mia. D'altronde nel mondiale con la Williams ho anche due terzi posti finali, nel 1989 e nel 1991, che hanno i loro bei perché. E che dire dei 19 secondi posti in carriera? Ho vinto 6 Gp iridati, ma sono stato in testa in gara per oltre 3000 chilometri e alla fine sono giunto 19 volte secondo. Dico 19 volte, capito? Cioè una stagione intera di oggi nella quale, malgrado l'affidabilità bassa di allora, il primo non si è mai fermato. Al-»

fotografie ACTUALFOTO





la fine certe cose fanno la differenza e te le tieni». - **E allora qual è la sintesi del ragionamento?** «Che per certi versi sono stato un campione della mia epoca. Ma un Supercampione è un'altra cosa, può contare su numeri, successi e destini diversi. Sul piano velocistico molto spesso non ho sfigurato a confronto coi Supercampioni stessi, ma su quello del destino a volte sì. Ti faccio un esempio puramente teorico. Guarda Hamilton, in Bahrain 2019 e non solo. Ha vinto ma non è stato un trionfo tutto suo, perché in gran parte originato da un problema alla Ferrari, sennò il vero vincitore di quella corsa sarebbe stato ovviamente Leclerc. Voglio dire che conosco l'antifona. Mi è capitata tante volte di sorbirmela. Ho rischiato di vincere in Sudafrica 1978 con la semidebuttante Arrows e il motore sul più bello, quando avevo infilato tutti e ero in fuga, mi ha lasciato a piedi. A Monza '92 avevo la vittoria in pugno, con Senna dietro di me, quando a quattro giri dalla fine un problema tecnico mi rovina la festa e giungo quinto. È chiaro cosa intendo?».

- **Intendi che la fortuna e la sfortuna esistono, eccome.**

«Facciamo che non parliamo di fortuna e sfortuna, ma più semplicemente di destino. A un certo punto capisci che sta scritto che le cose debbano andare in un certo modo e non in un altro. Poi tu ti ci metti e fai tutto ciò che vuoi, ma è così e non ci puoi fare niente».

- **Andiamo a quel 1992, dunque.**

«Un anno complesso, intenso, bello, per la F.1 ma ancora tutto da spiegare e da capire. Io par-

to bene, con una bella e una brutta notizia».

- **Quella bella?**

«Posso contare sulla Williams Fw14B-Renault, una bestia d'un'altra razza, una macchina che sul giro secco alle avversarie dà due secondi al giro. Altro che bella, è una notizia bellissima».

- **Ma quella brutta?**

«La brutta notizia è che l'altra Williams, la Red Five, è guidata da Nigel Mansell. Pilota fortissimo, non sono certo io che devo stare a spiegarlo, e anche un compagno di squadra col quale sinceramente ho un buon rapporto. Però sul piano del confronto diretto ben presto mi rendo conto che per me la situazione non sarà positiva come l'anno precedente. Anzi tutto per motivi, direi così, tecnico-strutturali, che solo io e pochi altri alla Williams possiamo sapere».

- **Ora puoi rivelare tutto, penso.**

«Certo che sì. E lo faccio. Lo racconto dal principio, per fare capire tutto, ma proprio tutto a chi ci legge. Arrivo alla Williams a fine 1987, per un motivo molto semplice. Bernie Ecclestone sta smobilitando la Brabham e così in prospettiva io sono a piedi o quasi, in ogni caso rischio seriamente di finire fuori dal radar dei top team. Già un'altra volta, a fine 1985, dopo la negativa parentesi con l'Alfa Ro-



foto grafie ACTUALFOTO



FLOP FERRARI CHE FA MALE A CAPELLI

La Ferrari del 1992 in pista non rispetta le aspettative. Nel corso della stagione, le prestazioni negative tarpano le ali ad Alesi e rovinano la carriera di Capelli, sopra. In alto, Senna a Monaco, da vincitore, si complimenta con Mansell, con un Patrese dall'aria stupita, in veste di terzo incomodo...

meo, quando avevo finito a zero punti, ero stato a un passo dall'uscire dal giro della F.1 e in quel momento la situazione sembrava in allarme rosso. Fu lo stesso Bernie a dire bene di me con Frank Williams, suggerendogli: "Perché non metti alla prova Riccardo? Vedrai, ti piacerà". Frank lo prende in parola e mi sottopone a un test privato nel settembre 1987 a Imola, nel quale giro un decimo sotto la pole del Gp di San Marino della primavera precedente. La cosa gli piace, lo soddisfa e mi prende. È fatta, sono alla Williams. Però il 1988 è l'anno in cui la Williams stessa ha perso per motivi politici i vincenti turbo Honda e deve accontentarsi dei Judd aspiranti. Al primo test capisco subito che dalla Brabham in disarmo alla Williams-Judd sono passato dalla padella alla brace, ma it's racing. Okay, una stagione che va così, in attesa del motore Renault V10».



- Il quale motore francese nella tua carriera giunge squillante e benvenuto come la tromba della carica stile "arrivano i nostri".

«Qui ho l'orgoglio di dire che collaudo per primo il propulsore nel novembre 1988 al Paul Ricard e porto avanti in prima persona tutti i lavori di sgrasamento e sviluppo dell'unità, in pista. Esperienza bellissima, che ben presto dà i suoi frutti».

- In effetti, il Gp del Brasile 1989 viene ricordato per la bruciante vittoria al debutto del tuo ex compagno di squadra Mansell con la Ferrari "Paperera" gestita al muretto dal neoarrivato e leggendario Cesare Fiorio, però è anche vero che poteva e doveva essere il "tuo" Gran Premio, quello.

«Guarda, parto in prima fila con Ayrton Senna, quindi lo supero e me ne vado al comando, fino a che il motore cede».

GIOVANNA CI PROVA E SCHUMI VINCE

In alto al centro, Schumacher con la Benetton: alla prima stagione completa l'astro nascente tedesco coglie la vittoria faticosa che rompe il ghiaccio, al Gp del Belgio. A destra, Giovanna Amati, che nei primi tre Gp prova a qualificare coraggiosamente ma senza speranza la moribonda Brabham

- Il 1989 è un anno di crescita e di tanti piazzamenti, che fanno irrobustire il sodalizio Williams-Renault e ti danno il 3° posto nel mondiale. Nel 1990 vinci a Imola, lavando le ingiuste offese e il finale brutto del 1983, quindi arriviamo al 1991 e ciò che succede è materia incandescente e importantissima per il nostro racconto. Vai.

«Be', ti dico che la Williams Fw14 che nasce in quell'anno è frutto del genio di Adrian Newey, ma, per quanto un pilota possa dire questo, la sento tanto, tantissimo anche figlia mia. Nel senso che porto avanti gran parte del lavoro di sviluppo, in collaborazione col tester di allora che era l'ancora acerbo Damon Hill».

- E qui devi spiegare nel dettaglio, per far capire risvolti e retroscena tecnici.

«Allora, la Fw14 ha ancora le sospensioni passive, può contare sul cambio automatico, non ha traction control né power steering. È una monoposto fantastica, non ancora del tutto affidabile, ma per me rappresenta - insieme alla Brabham Bt49B con cui vinco a Montecarlo 1982 -, la migliore macchina che ho mai guidato in carriera. E, attenzione, la Williams Fw14 è la mia F1 ideale, mentre la 14 B non lo è affatto. E in questa differenza vanno colti tutti i segreti e le evoluzioni della F1 in pochi mesi. E con essi le influenze specifiche sulle rispettive capacità e potenziali di guida di Riccardo Patrese e di Nigel Mansell».

- Okay, adesso devi farti capire...

«Nel 1991 con la Fw14 priva di traction control nelle curve lente sono più bravo del mio nuovo compa-

LA WILLIAMS FW14
ERA IDEALE
PER ME, MENTRE
LA FW14B
ERA PERFETTA
PER MANSELL

RICCARDO PATRESE

”



gno di squadra, il rientrante Nigel, a gestire la piede sull'acceleratore sulle curve lente, mentre sui curvoni veloci i dati dicono che forniamo un rendimento tutto sommato equivalente. Nel 1992, invece, con la Fw14B c'è una rivoluzione complessa, perché arriva anzitutto il traction control e nelle curve lente ora tu vai, freni e da lì in poi decide l'elettronica come distribuire la potenza in modo ideale. Di converso, nei curvoni veloci la monoposto diventa dura, difficile, pesante da guidare, un vero camion, perché c'è tanto carico in più e ci vuole un'incredibile potenza muscolare per gestire e correggere, nelle varie fasi di guida. Sì, improvvisamente la forza fisica diventa e dà un gran vantaggio. Voglio dire che nelle condizioni del 1991 la Fw14 è la monoposto ideale per me, ripetto a Nigel, mentre nel 1992 la Fw14B con sospensioni attive e traction control, con tanto carico in più e tutti questi device elettronici, lo stesso Mansell si dimostra più efficiente. E le spiegazioni ci sono, derivano da un'analisi precisa, al tempo conosciuta da pochissimi. E c'è di più: la Fw14 del 1991 era molto più sincera. Quando raggiungeva il suo limite, cominciava a scivolare, aveva un po' di sliding il quale t'avvi-

sava che la vettura stava per lasciarti. Invece la Fw14B a sospensioni attive stava dentro senza problemi, sembrava incardinata in un binario invisibile, ma d'improvviso quando partiva, partiva. E non c'era più niente da fare...».

- La Williams Fw14B è un mostro di potenza, aderenza, competitività e affidabilità. Mansell vince i primi 8 Gp su dieci, nei quali tu e

lui mettete a segno ben sei doppiette. E il "Leone" è iridato di fatto già in Ungheria, dopo 11 Gp su 16 complessivi. Uno strapotere. Okay, ma tra voi...

«Sì, su quello che mi stai per chiedere e ti anticipo raccontandoti un fatto non conosciuto, molto, molto importante nella mia ottica. Gran Premio di Francia a Magny-Cours, ottava gara del mondiale, quindi metà stagione 1992. Io so benissimo che sono il solo che può impensierire Nigel Mansell per il titolo e ovviamente ho intenzione di fare tutto ma proprio tutto per riuscirci, in modo corretto e competitivo. Così, appunto, in Francia stacco la pole, parto in testa e provo ad andarmene, quando si mette a piovere e danno bandiera rossa, quindi fermi tutti».

- Nella vulgata, è il giorno in cui Schumi tocca Senna, che poi gli fa la predica in mondovisione. «Esatto. Io mi preparo alla ripartenza dalla prima posizione, quando a un certo punto viene da me in griglia di partenza Patrick Head, il quale, attenzione, è stato, è e resterà per sempre un mio carissimo amico ed estimatore e, apparentemente senza motivo, a pochi attimi dal restart, mi dice una cosa sorprendente quanto tuonante: "Ehi, Riccardo, ma tu forse non hai ancora capito che quest'anno il mondiale deve vincerlo e lo vincerà Nigel Mansell?"



UN'EPOCA RICCA DI PERSONAGGI
Sopra, Gian Carlo Minardi, in compagnia di Christian Fittipaldi, suo pilota d'allora. Al centro un sorridente Patrese con Mansell, sul podio del Gp di San Marino 1992. Sotto a destra, Senna mesto ritirato nel Gp di Francia e, sotto, lo stesso Riccardo a Montecarlo davanti alla Benetton di Schumacher



È stabilito che il prossimo iridato sarà lui, per caso non te lo ricordi?". Così: bang! Secco e folgorante, come un fulmine a ciel sereno. Ci resto di sasso. Zitto, incasso e mi preparo alla procedura di riavvio del Gran Premio. Pronti-via, riparto al comando, lascio scorrere il primo giro e poi, arrivato davanti ai box, alzo la mano e lascio passare il mio compagno di squadra Nigel Mansell. Cosa ci vuoi fare, quando alla realtà tecnica analizzata prima, si aggiunge anche questo tipo di attitudine della squadra, bisogna solo prenderne atto e accettare la realtà. A Magny-Cours in sala stampa, nel dopo Gp, mi nascondo dietro una mitragliata di "no comment". Ma occhio, la realtà stessa comunque, ad essere sinceri e onesti, con quella monoposto, lo ribadisco, vedeva Nigel morfologicamente e strutturalmente più efficace di me, alla guida. Il mondiale lo ha vinto il migliore, il più bravo in quelle condizioni, perché la Fw14B lui la gestiva meglio di me, sia chiaro. Però dietro le quinte è successo esattamente questo».

- Hai comunque vinto a Suzuka 1992, che resta pur sempre un bell'andare.

«Se ti devo dire francamente, Il Gp del Giappone 1992 è solo una gran bella vittoria, ma le gare che

fotografie ACTUALFOTO



A MAGNY-COURS PATRICK HEAD MI DICE BRUTALMENTE CHE IL MONDIALE DEVE VINCERLO MANSELL

RICCARDO PATRESE





non so che pensare, Mansell continua a non procedere a tutta, anzi... così lo supero pensando che abbia dei guai. E da lì in poi accade un'altra cosa strana, perché lui comincia a spingermi come un matto, pressandomi senza requie. Ma come? - mi domando: che cosa sta succedendo? Mah, evidentemente la sua Williams si è rimessa ad andare perfettamente... Fatto sta che alla fine della fiera la sua Red Five si rompe davvero, così resto in testa bello tranquillo, sperando come un pazzo che non mi si rompa nulla, e in questo modo vado a vincere il Gran Premio del Giappone 1992, che resta il mio ultimo successo in F.1. Ma il bello viene nel dopo corsa e nessuno può saperlo...».

- Interrompiamo questa odiosa astinenza.

«Mi cerca Nigel, mi trova e mi dice entusiasta: "Ehi, Riccardo, tu non sai quanto sono contento per te, di questa vittoria! E io, come hai visto, ti ho dato anche una bella mano!"». Io sorrido e dico di sì, però, cavolo, oddio, una gran mano mica me l'ha data! Oppure non ho capito come avrebbe potuto, visto che mi è stato per almeno quindici giri col muso piantato nel sedere della mia Williams... Altro che regalata, in quel modo mi ha tenuto sotto la massima pressione, quella vittoria me l'ha fatta proprio sudare! Comunque il Gp del Giappone per me è solo la gara che in quell'anno ha la trama più bella e positiva, per me. Ma le mie preferite in termini di prestazioni restano Ungheria e Italia».

- Proprio tra i Gp d'Ungheria e d'Italia, a fine estate, matura la tua scelta di abbandonare la Williams e passare alla Benetton. La decisione peggiore della tua vita, col senno di poi.

«Senti, lì tutto comincia quando Nigel Mansell litiga con Frank Williams e il rapporto si rompe. Il problema è che a me Nigel mica mi dice nulla. Quindi appena vengo a sapere che Alain Prost correrà alla Williams l'anno dopo, non sapendo che Nigel è già fuori, io mi premunisco e firmo per la Benetton. La quale è ben felice di mettermi al suo servizio, in quanto sono colui che può portare tutto il vasto patrimonio di esperienze e conoscenze sulla gestione

avrei voluto e penso anche del tutto meritato di vincere, in quella stagione, erano altre. Ossia il Gp d'Ungheria e quello d'Italia, ma un motore rotto a Budapest e un guaio tecnico quando stavo appunto regolando Senna a Monza, mi hanno tolto queste gioie per sempre. Ecco, avrei preferito vincere a Monza che a Suzuka, secondo giustizia, perché in Italia, vivendo la corsa dall'abitacolo sentivo che era molto più mia che in Giappone».

- E allora, spiega Giappone 1992.

«C'è una premessa. A Suzuka ci arrivo con gli strascichi psicologici del terribile volo di Estoril, causato da un improvviso rientro in corsia box, mentre siamo a tutta, di Gerhard Berger. Incidente molto brutto e fortunatamente privo di conseguenze fisiche dirette, ma in ogni caso fonte di una tensione che continua ad avvolgermi anche mentre parto per il Giappone. Morale, Nigel si aggiudica senza problemi la pole position a Suzuka e io mi prendo il secondo posto sullo schieramento di partenza. Pronti-via e Nigel va in testa, così io lo seguo. Sembra una storia già vista diverse volte, la gara pare svilupparsi così, ma a un certo punto lui rallenta, perde velocità come se avesse un problema. Boh,

SÌ, NIGEL DICE DI AVERMI DATO UNA MANO A SUZUKA 1992 MA IN REALTÀ MI PRESSÒ COME UN DANNATO!

RICCARDO PATRESE





← delle sospensioni attive. Ma il punto è un altro: se Nigel mi avesse informato che stava per lasciare il team per emigrare in Indycar con Newman-Haas, io, cavolo, sarei restato alla Williams, dove mi trovavo benissimo. E sarei restato anche a correre al fianco di Prost, no problem. Invece me ne vado alla Benetton e al mio posto arriva Damon Hill, il quale, a forza di attendere il suo turno, nel 1996 diverrà campione del mondo».

- Nel frattempo proprio in quel 1992 Ayrton Senna al volante della McLaren capisce che si è aperto il ciclo Williams-Renault e se vuole tornare iridato dovrà aggiudicarsi pure quella macchina, magari aspettando il post 1993, ossia la fine del turno del rivale archetipico Prost.

PROST E SENNA VOLLERO LA WILLIAMS A TURNO PERCHÉ IL PILOTA TOP CERCA LA F1 TOP: È NATURALE

RICCARDO PATRESE



«Il miglior pilota tende a desiderare la miglior macchina e viceversa. È la legge delle corse e anche stavolta le cose seguono esattamente questa logica. In questo caso con sviluppi purtroppo tragici, che tutti conosciamo».

- Dopo tante tue, una confidenza mia. Anni fa una storica personalità del team Williams mi ha confidato che all'esterno c'è sempre stata

una percezione sbagliata di Mansell e Patrese. Nigel è stato percepito sempre come il talentuoso Supercampione generoso e sfortunato, simpatico, aperto e buontempone, mentre Patrese, viceversa, quale tipico rognoso, introverso e permaloso. La verità, invece - secondo questa rivelazione interissima alla Williams - era contraria. Nel team ben pochi sopportavano Nigel e tutti adoravano Riccardo. Cosa puoi dire, come commenti questo concetto, ora che sei libero d'apirti e dire la tua?



fotografie ACTUALFOTO



«Mi viene da sorridere. E premetto che con Nigel Mansell ho avuto e ho un ottimo rapporto. Da compagni di squadra, gli ho assicurato correttezza e collaborazione, tra l'altro. Un bel clima, tra noi».

- Non parlavo di questo ma di altro, no?

«Se vuoi entrare dentro il clima interno della Williams di allora, posso dirti che il soprannome in codice di Mansell era "Il Lamentoso", perché evidentemente tendeva a sottolineare cose che non gli piacevano e difficilmente, molto difficilmente, risultava contento, anzi, diciamo così, piangeva sempre. Quindi capisco perfettamente ciò che dici e mi rendo conto che è una confidenza autentica, attendibile, che ha senso. Sì, sta in piedi, anche se io con Nigel Mansell in squadra sono stato bene».

- D'altronde sei stato uno dei piloti italiani storicamente più apprezzati dai team inglesi. Dall'anglo-americana Shadow - prima tutta Usa e poi molto più british -, alla Arrows, passando per la Brabham per approdare alla Williams e infine alla Benetton very GB, con Briatore che non ti amava.

«Anche questo è vero. I fatti parlano chiaro. Di me



penso i britannici abbiano apprezzato che sono uno che bada al sodo, con un approccio molto leale. Scusa, voglio aggiungere una cosa sul mio carattere. Sì, okay, è vero che per un periodo non breve ho goduto della nomea di pilota e personaggio del circus all'approccio non proprio facile, ma anche questo va spiegato. Sono uno che in F.1 ha avuto a poco più di ventiquattro anni d'età una storia travagliata e difficile. A inizio 1978 mi viene negata una vittoria dalla sorte in modo molto crudele, nel Gp del Sudafrica, quindi vado sotto accusa per l'incidente di Peterson a Monza, cosa che mi porta a essere escluso dal Gp Usa East 1978 in modo arbitrario e ingiusto, perché alla fine verrò riconosciuto del tutto innocente sul caso Monza. Ma intanto i danni li ho subiti. Quindi sfuma il mio passaggio alla Ferrari, perché al mio posto prendono Didier Pironi. Insomma, dentro avevo del travaglio, un mio bel tormentone e non è che avessi molta voglia di aprirmi con piena fiducia alla stampa... Da qui la nomina di personaggio poco difficile e avvicinabile, chiuso a riccio, diffidente, mai pronto a spargere simpatia, che poteva anche avere un fondo di verità, ecco. Ma in

QUEL 1992 DA RICORDARE COME UN'ERA FELICE

Sopra, il mare di pubblico al Gp di San Marino a Imola: un'immagine che mette struggente nostalgia. In alto, la partenza del Gp d'Ungheria, con le Williams di Patrese e Mansell in piena lotta con le McLaren di Senna e Berger. Nell'altra pagina, un acerbo, giovanissimo ma già ultracompetitivo Schumi e, in basso, Riccardo con la Fw14B, sempre all'Hungaroring, ma in pit-lane

seguito, pian piano, Matura la mia personalità e le cose cambiano, tanto che direi dal 1986, da quando mi recupera Bernie e passo alla Brabham, dopo la parentesi negativa in Alfa Romeo, comincio ad avere un carattere più malleabile. Unito a un atteggiamento meno incazzato e introverso, più aperto, e, penso, gradevole».

- Adesso in F.1 si riparla tanto di stagione 1992, perché queste tre doppiette iniziali della Mercedes 2019 come precedente riportano proprio alla vostra famosa annata perfetta. Cosa dici, Riccardo, vedi parallelismi credibili tra le due ere?

«No, non ne vedo affatto. Nel senso che sì, tre doppiette sono e tre doppiette erano, ma è tutto qui. È il classico caso in cui la matematica non segue la logica. Perché la logica stessa esprime concetti ben diversi: la Williams Fw14B di allora era una monoposto che dava due secondi al giro secco a tutte le rivali, mentre questa Mercedes W10 a seconda del tracciato se la batte con la Ferrari SF90. Tanto che in Bahrain a vincere toccava secondo merito alla Rossa e a Leclerc, con le Mercedes stesse battute sul campo sia in prova che in gran parte della gara. Quindi dico ben chiaro: occhio, perché nel 1992 non c'era nulla che poteva succedere se non una Williams vincente ben dieci volte su sedici con sei doppiette. Mentre in questo 2019 vedo un mondiale ancora molto aperto e con vari possibili sviluppi, al di là dell'attuale supremazia aritmetica della Mercedes».

- Nel dettaglio?

«Presto la Ferrari tornerà a vincere e sarà in lotta per il titolo. Vettel può incidere e Leclerc continuare a sorprendere. E attenzione anche a Valtteri Bottas, perché quest'anno non ha niente a che vedere col pilota arrendevole e servizievole della scorsa stagione. Stavolta il finlandese non ha più un approccio da rassegnato numero due ma, rispetto al sempre fortissimo Hamilton, vanta un'attitudine da vero e proprio numero uno-bis. È un anno in cui i presunti secondi piloti vanno tanto quanto i capitani, almeno per ora. Lo stesso Raikkonen lo vedo rivitalizzato, felice, capace di sorprendere. Alla Ferrari sembrava stanco e così gli ha fatto bene andare via per approdare in una squadra, l'Alfa Romeo, nella quale ha trovato magari una macchina meno competitiva di quella di Maranello, ma anche un clima più ideale. Meno pressato e più sereno, che adesso gli consente di dare il meglio con quel pizzico d'entusiasmo in più. Concludendo, voglio dire che io la stagione 1992 la conosco proprio bene e penso che magari è lecito aspettarsi più sorprese e colpi di scena da questa. Anche se alla mia epoca, certo, resto particolarmente affezionato e legato. E pure al team Williams, che tanto ha voluto dire per me e al quale rivolgo un incoraggiamento e un caloroso

in bocca al lupo». ●

**QUELLO 2019 È UN
MONDIALE APERTO.
LA ROSSA BEN
PRESTO TORNERÀ A
VINCERE E LA LOTTA
SI RIAPRIRÀ**

RICCARDO PATRESE





fotografie GETTY IMAGES

Verstappen spina nel fianco

PARAGONE SCOMODO PER I COMPAGNI DI SQUADRA E OSSO DURO IN PISTA: COSÌ MAX È SEMPRE PIÙ SOLIDO PUNTO DI RIFERIMENTO DELLA RED BULL

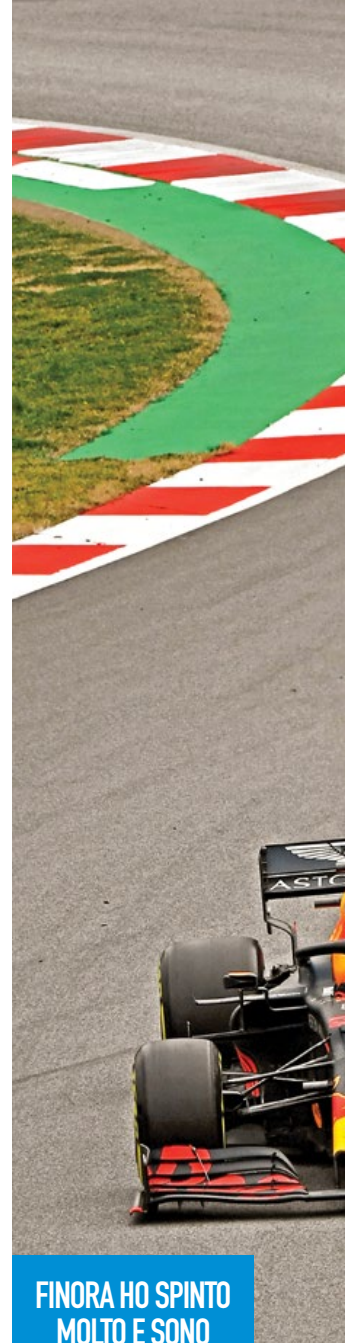
di [Alessandro Gargantini](#)

Disputare un mondiale al fianco di Lewis Hamilton non è certamente semplice. Condividere il proprio garage con l'inglese è un'esperienza che ha lasciato il segno su Alonso, che dopo una sola stagione a fianco dell'inglese in McLaren ha cambiato aria, su Nico Rosberg, che una volta coronato il sogno di sconfiggerlo ha voluto cristallizzare l'attimo ed ha smesso di correre, e pure su Bottas, che al termine della seconda annata al fianco del cinque volte iridato ha dovuto ritemperarsi psicologicamente e pure cambiare il look alla vigilia di questo campionato. Scendere in pista con i colori delle Freccie d'Argento costituisce un obiettivo per la maggioranza dei piloti. Il rovescio della bilancia, ovvero la convivenza ed il confronto con l'inglese, lo eviterebbero tutti molto volentieri. Ma se il britannico è il primo della lista nella classifica dei compagni scomodi, molto vicino al pilota di Toto Wolff nella medesima graduatoria si trova Max Verstappen. Il ventunenne olandese in poco meno di due stagioni ha portato Ricciardo alla decisione di sve-

stire i colori dell'energy-drink austriaco, mentre ora sta ridimensionando le aspettative nei confronti di Gasly, arrivato con aspettative molto elevate, che per ora è stato pesantemente ridimensionato dal compagno di squadra. Certo, per il pilota di Rouen si tratta del primo anno ai diretti servizi di Christian Horner, ma è un dato di fatto che il divario prestazionale tra i due al momento abissale.

Inizio di stagione strepitoso per Max

Stare al fianco del pilota nato ad Hasselt sta diventando sempre più complicato, soprattutto ora che il figlio d'arte olandese ha imparato a tenere a freno il suo impeto e a mantenersi alla larga da errori evitabilissimi, come l'anno scorso nelle FP3 a Montecarlo, che gli causarono legittime critiche e, in quel caso, una possibile vittoria poi finita nelle mani del team-mate Ricciardo. Proprio da quel momento, l'olandese ha iniziato a ragionare di più e a ottimizzare ogni carta a sua disposizione. Non è un caso che in Messico, dove a causa dell'altitudine il divario tra



FINORA HO SPINTO MOLTO E SONO SODDISFATTO DEI RISULTATI, MA DOBBIAMO ALZARE IL NOSTRO RITMO SE VOGLIAMO COMPETERE CON MERCEDES E FERRARI. NEI PROSSIMI GP PUNTERÒ A CONQUISTARE ALTRI PODI!

MAX VERSTAPPEN

”



A SHANGHAI MI HA AIUTATO LA STRATEGIA RED BULL, CON ENTRAMBE LE FERRARI VULNERABILI IN CASO DI UNDERCUT. HO LOTTATO DURAMENTE CON VETTEL, MA IL RITMO DELLA FERRARI ERA SUPERIORE!

MAX VERSTAPPEN



SUTTON-IMAGES.COM

i propulsori Renault rispetto a Ferrari e Mercedes tendeva nettamente a ridursi, il pilota di Helmut Marko si sia aggiudicato le ultime due edizioni. Ora Verstappen occupa la terza posizione nel mondiale, dopo aver regalato alla prima uscita in Australia il primo podio da quando sono stati introdotti i propulsori ibridi. La quarta piazzacolta in Bahrain, dove ha beneficiato del testacoda di Vettel ma, ha perso il terzo podio a causa dell'intervento nel finale della safety-car che ha consentito a Leclerc di conquistare il terzo gradino del podio, confermata nello scorso gran premio di Cina, sono il risultato di due corse condotte magistralmente. E non è un caso che siano circolate voci nel paddock di Shanghai in merito alla riapertura dei canali di comunicazione con la Mercedes alla quale, ricordiamo, la Red Bull aveva soffiato il talento olandese proprio quando sul contratto tra la Max e la Casa di Stoccarda stavano definendo gli ultimi dettagli. Da un lato, non è un mistero che a Stoccarda considerino il figlio d'arte olandese l'unico pilota che at-

tualmente potrebbe sostituire Hamilton garantendone la stessa resa. Dall'altro, Verstappen si trova al culmine della sua maturazione e vuole fermamente una monoposto che lo metta nelle condizioni di vincere. E il legame con la Red Bull non potrà essere eterno ora se queste condizioni non dovessero sussistere. Verstappen sta dando una mano all'ambiente Red Bull continuando a mandare messaggi distensivi anche alla Honda, ma avere il gradino più basso del podio come obiettivo principale non è esattamente quello che l'olandese si attende dal suo futuro.

In Cina ha tenuto in scacco la Scuderia Ferrari

A Shanghai, Verstappen ha avuto il grande merito di mantenersi a 3.392 secondi da Vettel, saldo al terzo posto, quando in chiusura del 16 giro ha effettuato l'undercut, con entrambe le Ferrari in posizione vulnerabile. Leclerc, quarto, era lontano soltanto 1.988 secondi. Il tedesco ha così dovuto mutare la sua strategia di gara, entrando nella corsia box il giro dopo e riuscendo a fatica a coprirsi dagli attacchi del rivale prima di prendere con decisione il largo. Nel caso di Leclerc, che ha assolto il cambio gomme cinque giri dopo, il monegasco è rientrato in pista con gomme fresco con uno svantaggio di oltre dieci secondi dall'olandese.

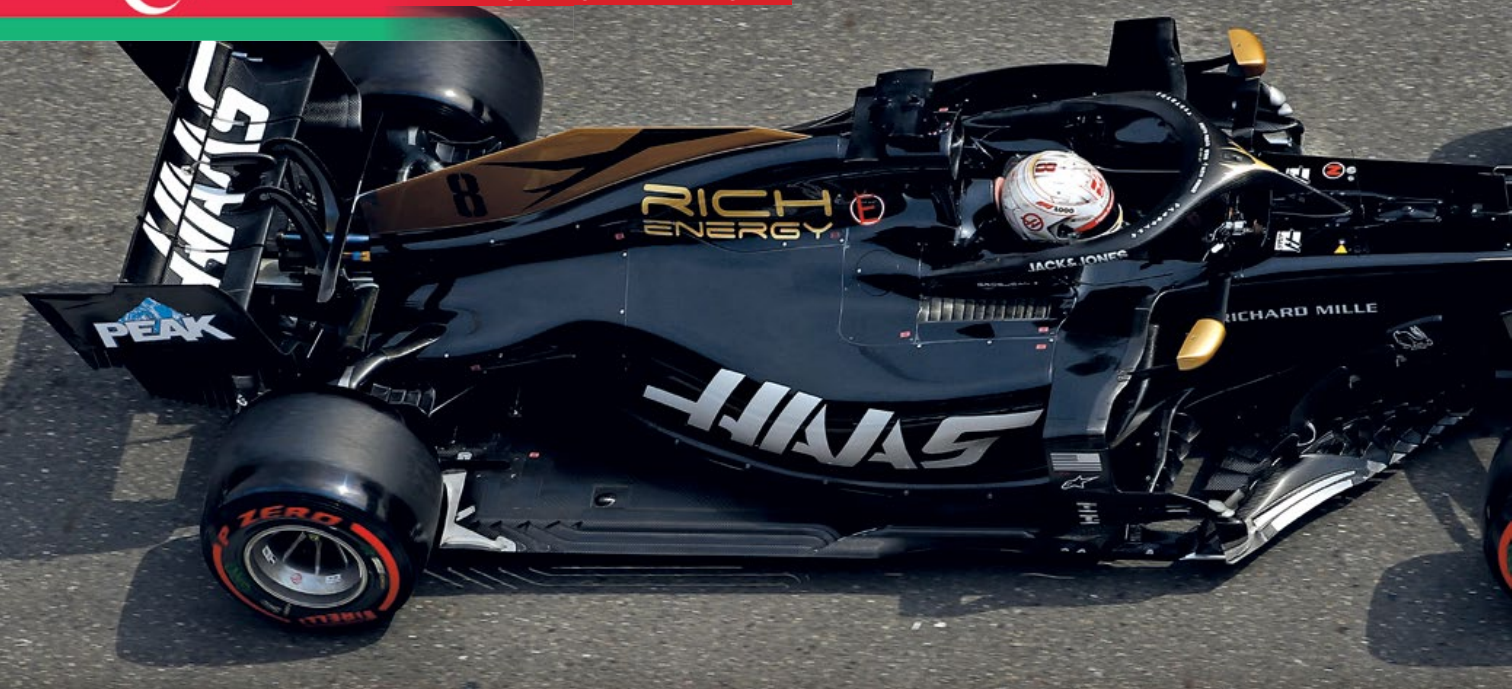
Rientrando per il secondo cambio gomme nel corso del trentaquattresimo giro, Verstappen ha anche influenzato la strategia di gara del gruppo di testa, con Vettel che si è coperto nel corso del giro successivo ed è stato due tornate più tardi imitato da Hamilton e Bottas, mentre Leclerc è stato richiamato sei giri più tardi rispetto al duo di Toto Wolff e ha così perso ogni chance di contrastare la quarta posizione dell'olandese.

Gasly non regge il confronto

Un'ultima considerazione non può non riguardare il confronto con Pierre Gasly, settimo sullo schieramento dipartenza. Due dati rendono l'idea del delta nelle prestazioni dei team mate alla Red Bull: al termine del sedicesimo giro, quando Verstappen ha assolto il primo cambio gomme, Gasly accusava uno svantaggio di 9.431 secondi, salito a 23.318 in occasione del secondo pit-stop dell'olandese. Un abisso. Il giro veloce del francese sul finale non può certamente essere di gran consolazione per il pilota di Rouen, che rischia di finire nel mirino di Helmut Marko. Il manager di Graz in passato ci ha abituato anche a decisioni dettate dall'istinto.

Da parte di Marko non si possono escludere sorprese, anche se il richiamo di Kvyat ha certamente insegnato qualcosa. Ma la storia di Albon non può che stuzzicare il manager austriaco, e se ci saranno le condizioni non è da escludere uno scambio di volante tra i due nelle ultime uscite stagionali. Vedere Albon a podio nell'anno del debutto e metterlo alla prova al fianco di Verstappen costituisce una tentazione non di poco conto. E il thailandese di Londra, uno abituato ad aver poco da perdere nella sua carriera, certamente sarebbe tra quelli che si farebbero meno problemi a dividere il garage con Max, anche nella versione stratosferica di questa stagione. ●

DOPO 3 GP E TERZO NEL MONDIALE PILOTI
Dopo tre Gp già andati in scena nel Mondiale di F1 Max Verstappen occupa la terza piazza nella corsa al titolo piloti alle spalle dell'accoppiata Mercedes composta da Lewis Hamilton e Valtteri Bottas



Haas problemi di temperatura

Ci si aspettava un avvio di stagione decisamente migliore da parte della Haas-Ferrari. Le prime tre gare non hanno evidenziato una crescita, rispetto al 2018, da parte della squadra americana che ha centrato la zona punti soltanto una volta. E' accaduto a Melbourne, circuito che ha sempre visto brillare le Haas, con Kevin Magnussen ottimo sesto all'arrivo. Un piazzamento importante, che pareva il primo di una lunga serie, invece non è stato affatto così. Romain Grosjean dopo Australia, Bahrain e Cina è ancora inchiodato a zero punti mentre Magnussen conta soltanto gli otto punti di Melbourne. I test invernali non ci avevano consegnato una

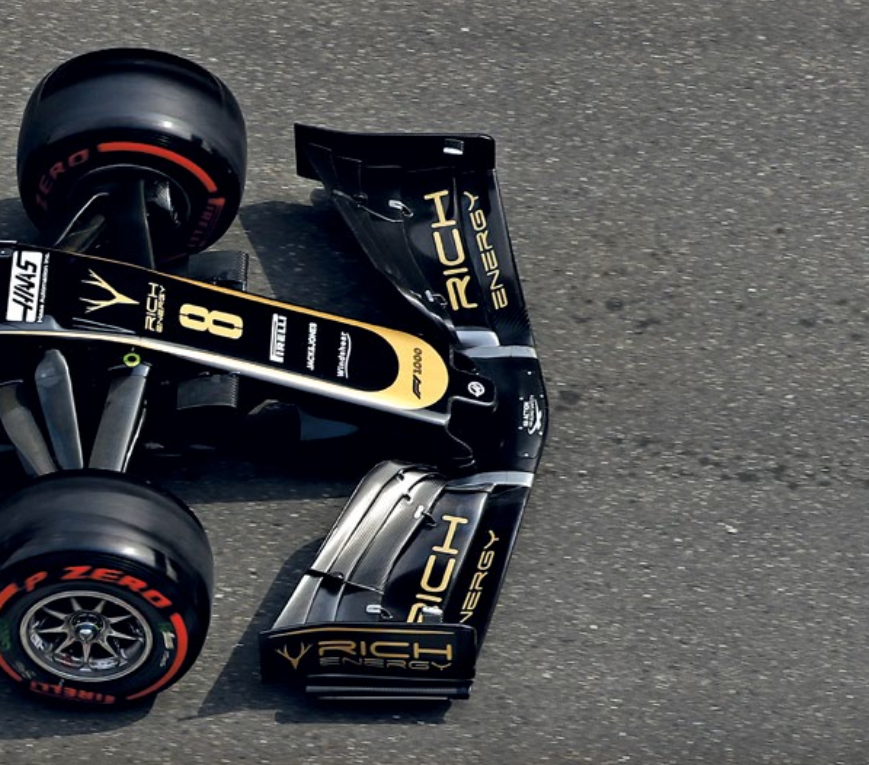
**SPIEGA STEINER:
«SU PISTE CON
LUNGI RETTIFILI
E CURVE A BASSA
VELOCITÀ LE
GOMME SI
RAFFREDDANO»**

di Massimo Costa

**DA DUE TURNI NON SI
MUOVE LA CLASSIFICA**

Dopo il convincente 6° posto di Magnussen in Australia, per la Haas non si è più mossa la classifica con entrambi i piloti fuori dai punti sia in Bahrain che a Shanghai

Haas particolarmente brillante, qualche segnale negativo lo si era avuto con problemi di affidabilità che avevano sorpreso anche la stessa squadra. Guasti che per lo più derivavano dalla componente elettrica o dalla power unit della Ferrari. In Australia, tutti i dubbi erano stati velocemente fugati da una qualifica da urlo (Grosjean settimo e Magnussen settimo) e, come detto, dalla sesta posizione del danese mentre lo svizzero è incappato nell'errore del team al cambio gomme. In Bahrain, ancora un grande Magnussen in qualifica ha portato la VF-19 in terza fila mentre Grosjean non ha superato il Q2, ma in gara le cose sono andate male col ri-



LAT

GETTY IMAGES



tiro di quest'ultimo e un inutile tredicesima posizione di Kevin.

La stessa ottenuta a Shanghai mentre Romain ha sfiorato la zona punti terminando undicesima. Lo scorso anno, dopo i primi tre appuntamenti in calendario, la Haas aveva fatto poco meglio con 11 punti incassati. Ma le premesse 2019 erano certamente diverse, si era partiti col chiaro intento di provare a giocarsi il quarto posto nel campionato costruttori. Certamente è ancora presto per tracciare sentenze, la partita è apertissima e a differenza del 2018, stupisce come tra i team della fascia centrale vi sia uno stallone in termini di risultati e prestazioni.

Dopo la Red Bull che occupa la terza posizione con 52 punti, si dividono il quarto posto Renault e Alfa Romeo con appena 12 lunghezze, chiaro segnale di una certa mancanza di affidabilità da parte di tutti i team. Se guardiamo al 2016, dopo tre gare il team in quarta posizione (la Williams) aveva 29 punti, 17 ne contava la Force India nel 2017, 28 ne aveva la pur derelitta McLaren dodici mesi fa. Oggi, chi occupa la casella del quarto posto ha appena 12 punti. Un passo indietro che deve far riflettere. Tornando alla Haas, se sul piatto tracciato semi-cittadino di Melbourne la VF-19 aveva reagito alla perfezione

NON ABBIAMO PRONTA UNA SOLUZIONE ANCHE SE NEI TEST IN BAHRAIN QUALCHE IDEA CI È VENUTA

GUNTHER STEINER



in gara, su circuiti veri Magnussen e Grosjean hanno dovuto fare i salti mortali. I piloti hanno candidamente ammesso di non averci capito nulla sul perché della differenza di prestazioni enorme tra qualifica e Gran Premio, ma dopo una accurata analisi il problema risiede nella difficoltà di mantenere la temperatura ottimale delle gomme nella giusta finestra operativa.

È un problema notevole, che aveva sofferto anche la Mercedes nel 2017 e in parte minore nel 2018. Gunther Steiner, team principal italiano della Haas ha spiegato: «Sui circuiti che hanno lunghi rettili e curve a bassa velocità, gli pneumatici si raffreddano e non riusciamo a riportarli in temperatura. È un problema non di facile risoluzione, dipende da vari fattori come la temperatura esterna, l'aerodinamica, il riscaldamento o raffreddamento dei freni, ma al momento non abbiamo pronta una soluzione anche se nei test del Bahrain qualche idea ci è venuta, ma non c'è stato il tempo per intervenire perché c'era subito la trasferta in Cina. Vediamo cosa inventarci per Baku».

Le caratteristiche del circuito cittadino della capitale dell'Azerbaijan non sembrano poter aiutare molto la Haas, con il lunghissimo rettilo di arrivo e curve molto lente che di certo non permetteranno a Grosjean e Magnussen di mantenere lineari i "gradi" delle loro Pirelli. Buon per Steiner che la concorrenza fatica a portare a casa punti pesanti e praticamente ancora tutti i team sono in piena lotta per la quarta posizione. Sarà una lunga stagione... ●



L'inspiegabile **Hulk** a secco di champagne

NICO VIVE LA PIÙ GRANDE MALEDIZIONE DELLA F.1 MODERNA: CENTOCINQUANTANOVE GRAN PREMI ALL'ATTACCO, MAI UN PODIO. E MAI UNO DEI TRE TOP TEAM CHE L'ABBIA PRESO. COME È POSSIBILE?

Stavolta parlo della più grande, misteriosa e inquietante maledizione delle corse moderne, sennò 'sta cosa proprio non se la fila nessuno.

Premessa necessaria: nel Motorsport gli incantesimi esistono eccome. E con essi le gare stregate e i traguardi ingiustamente negati, chissà poi perché.

La madre di tutte le fatture - in senso misteriosofico, mica contabile - è quella che ovviamente riguarda il compianto neozelandese Chris Amon, 96 Gran Premi disputati senza mai la gioia della vittoria iridata, al volante della Ferrari di Mauro Forghieri che aveva tutte le carte in regola per vincere ben più d'una tappa.

Cioè, Ickx il giorno buono con quella macchina ci vinceva, Chris mai. Senza vere spiegazioni cogenti.

Pure con la decentissima Matra, per Chris stessa storia. A Clermont Ferrand 1972 aveva dato una giornata a tutti, si stava involando, quando, trovandosi a guidare una macchina indistruttibile, forò uno pneumatico e ciao Romagna.

Peggio. Chris Amon in verità di gare di F.1 ne vinse due, ma quando non contavano un cavolo, perché non valide per il mondiale. Della serie, la beffa più atroce del danno. Poi ci son robine tipo il Safari negato a Munari e Aaltonen, oppure la 12 Ore di Sebring sfuggita a Lammers, ovvero la 24 Ore di Le Mans for ever aliena a gente come Bob Wollek su tutti, ma anche, che so, a Jo Siffert e Stirling Moss, per dirne due mica male.

Il concetto è semplice: nella vita e nelle corse controvento ci si può pure andare, ma contro culo, mai. Nada.

Prendi Nico Hulkenberg.

No, dico, ma ne vogliam parlare?

Un curriculum alla Leclerc, uno che ha vinto tutto, ovunque, comunque e con qualunque macchina da corsa anzi di più.

In F.Bmw Adac, primo. Nell'Euro F.3, primo. In A1 Grand Prix, primo. Nei Masters di F.3, primo. In Gp2 Series, primo.

Poi arriva la F.1, prima, nel 2009 da test driver Williams e poi, dall'anno dopo, da tito-



SUTTON-IMAGES.COM

lare. Ben 159 Gran Premi complessivi con Williams, Force India, Sauber e Renault, nonché tre Gran Premi in testa: Brasile 2012 con Force India, Cina 2013 su Sauber e Brasile 2014 su Force India, in tutto 43 giri da battistrada, per un totale di 194 chilometri, due terzi di gara.

Ebbene, il problema non sarebbe neanche che mai e poi mai un top team l'ha messo sotto contratto e lasciamo stare pure che non ha mai vinto né si è mai piazzato secondo, no, no, ma che, qui la maledizione è altra, più raffinata assai e spiettata orduunque.

Signore e signori, Nico Hulkenberg nella sua vita ha corso una volta sola a Le Mans e l'ha vinta con la Porsche nel 2015 ma nella massima formula non ha mai e poi mai avuto neppure la gioia di un sorso di champagne. I migliori risultati in F.1 di Nico sono tre miseri quarti posti. Riga. Nient'altro.

Al confronto diretto non hai mai temuto paragoni con nessuno. Messo in parallelo quest'anno col fortissimo Daniel Ricciardo, Nico sta chiaramente dimostrando, a

Dio piacendo, di poter fare meglio se non altrettanto. Intanto il confronto diretto in qualifica dice 1-2 a vantaggio dell'australiano, ma son dettagli. A punti presi son pari, sei ciascuno, e tanto basta.

Eppure, nisha. Ormai in agosto compirà trentadue anni e nessun top team sembra seriamente intenzionato ad assicurarsi i suoi servigi né, incredibilmente, mai lo è stato. Non lo vedono neanche, non lo filano, non gli frulla neppure nell'anticamera del cervello di farci un peccatuccio, manco fosse Topo Gigio che piglia il due di picche da Belen.

Certo, poi ci sarebbe quella trattativa fantomatica con la Ferrari nel 2014, ai tempi della gestione Mattiacci, della quale nessuno dei coinvolti, per una ragione o per l'altra, vuole parlare. Fatto sta che esistono ricostruzioni apocriefe ma sensate le quali recitano che dalla Rossa Hulk voleva un contratto vero, mentre da Maranello si rispondeva con un precontratto, cioè un'opzione, tanto che la trattativa si arenò e il tedesco ci mise malinconicamente una pietra sopra, prima della gara di Sochi.

Hulk qui con Prost nel pre-griglia pensa alla sua storia e sfodera un'espressione quasi incredibile... A sinistra, eccolo al top a Le Mans 2015, con la Porsche 919



LAT

Mah. Tiriamo innanzi. Il concetto è un altro. Spulciando carriera, curriculum, asset, capacità, attitudini e meriti di Nico Hulkenberg, sorge spontanea una domanda ecumenica, che va ben al di là della Ferrari: ma in F.1 le meritocratiche selezioni dei cosiddetti top team in base a quale cavolo di criterio vengono adottate? In fondo, a turno, s'è sistemata gente brava ma in quel momento non favolosa o magari di blasone ma ormai stanchina, ma la chance vera a Nico non l'ha mai data nessuno. Zero. Boh. E poi è uno che quando parla dice mai cavolate, non tende a rompersi ponti, in pista e fuori non è un litigioso, uno che fa casini o 'na testa calda. Addirittura due anni fa al suo primo vernissage da pilota ufficiale Renault sembrava quasi incredulo d'essersi trovato

un posto di lavoro finalmente mezzo fisso, per dirla alla Checco Zalone, e non faceva altro che dimostrare entusiasmo per essere finito nel cono di luce di una grande Casa, dopo una vita da mediano. E, allo stesso tempo, vien da aggiungere, pure da non fumato goleador. Dai, vedendo e scorrendo trascorsi, prodezze e riscontri dell'Hulk biondo, vien proprio da dire che c'è qualcosa che non va, in questa Formula Uno degli amici, degli amici degli amici e dei poteri forti lontano dai quali non sei nessuno. Perché l'assenza di un podio nella carriera odierna di Nico Hulkenberg può essere letta in due modi diversi. Magista, alchemico, cabalistico e misteriosofico il primo, vedi l'incipit di questo articolo. Dicendo che questo zero alla casella champagne è uno dei non eventi più inspiegabili nell'intera storia delle corse a motore, compre-

se anche quelle a trazione animale, mettendo insieme cavalli vapore con quelli sudore.

Però è anche vera un'altra cosina. Perché se la chiave di lettura diventa razionalistica, ficcante e scienziata, si va a insinuare l'idea che Nico Hulkenberg sul podio di un Gran Premio non ci è mai salito perché qualsiasi top team s'è sempre ben guardato dall'idea di affidargli una macchina per provarci o comunque utile alla bisogna. E questo fa riflettere, visto che lasciare uno così senza un ferro davvero buono per dieci stagioni filate, sta a significare che magari c'è qualcosina che non va nei criteri di selezione e cernita delle superquadre, nessuna colpevole in particolare ma tutte teoricamente obbligate in solido alla buonsensista pulsione di prenderlo almeno seriamente in considerazione. Invece niente.

Poi, certo, un minimo di sfiga nella vita c'è sempre dietro certi stati dei fatti. In fondo sul podio, col sorriso a trentadue denti, c'è salito pure Lance Stroll con la Williams a Baku 2017, che certi giorni bravino lo è davvero, anche se non è mai stato così aggressivamente e talentuosamente verde da somigliare all'incredibile Hulk. Così, nel dubbio se prendere la strada dell'analisi chirurgicamente agganciata al reale o abbandonarsi alle cose scritte nel destino e agli incantesimi da rompere, a metà tra Harry Potter e il Signore degli Anelli, la carriera in F.1 di Nico Hulkenberg prosegue, con in saccoccia, a oggi, solo un'antica pole position - be', butta via... -, e due giri più veloci. Il suo numero prescelto è il 27, quello egli irrisolti meravigliosi.

Dai - ci state? -, facciamo una cosa, da Baku in poi.

Quando torniamo a casa e ci mettiamo in salotto, pronti a vedere il prossimo Gran Premio in Tv, prima del via facciamogli una carezza, al nostro televisore, e diciamogli: questa è la carezza per Nico Hulkenberg. Allo spegnimento dei semafori, preghiamo laicamente, sobriamente e carinamente tutti, se ci resta un pizzico di senso della giustizia, di gusto per le favole strane che trovano poetico approdo, affinché foss'anche per una volta, una volta sola nella vita, il meritevole postulante Hulkenberg Nico di anni quasi trentadue possa finalmente provare cosa significa bere un goccetto di champagne, sul podio di un Gran Premio. Amen e così sia. Andate in pace. Anzi.

The Race sia con voi e finalmente un po' anche con lui. ●

” A 2014 INOLTRO LE TRATTATIVE ERANO ANDATE AVANTI CON LA FERRARI, SALVO ARENARSI PER SEMPRE. E COSÌ IL NUMERO 27 D'OGGIDI CERCA ANCORA FORTUNA

Senna 1994-2019



**NOI LO RICORDIAMO
CON AS GOLD COLLECTION**

Il prossimo 1° maggio saranno passati 25 anni dalla scomparsa di Ayrton Senna. Dal 20 aprile è in edicola Autosprint Gold Collection n° 3 dedicato al campionissimo brasiliano

Chiedi chi era Senna. Lo chiedi tu, ragazzo nato quando Ayrton Senna già non c'era più, per capire chi era questo fenomeno del volante, questo pilota che così tanto ha scombussolato i cuori di chi ha avuto la fortuna di vederlo correre. Chi lo ha visto, chi lo ha vissuto, ne custodisce gelosamente i ricordi, gli episodi, le parole ancora prima che le vittorie, tutte chicche di un personaggio che nella Formula Uno di oggi manca tremendamente. Un uomo, prima che un pilota, che non esitava a parlare della sua fede, ad esprimersi, a combattere per le ingiustizie, con quello sguardo sempre un po' malinconico di chi dalla vita aveva avuto tanto e che per questo si sentiva un po' in colpa verso chi non aveva avuto nulla, come tanti dei suoi connazionali incontrati e mai dimenticati.

Chi Senna lo ha vissuto tutto questo lo sa già, ma come raccontare Ayrton Senna a chi quel primo maggio 1994 non era ancora nato? Beh, la faccenda non è semplice. Se Ayrton non lo hai vissuto, carpirne ogni sfaccettatura diventa difficile, quasi impossibile. Sempre per quel discorso che uomo e pilota, in Ayrton, erano una cosa sola. Senna voleva vincere, sempre e comunque, che fosse in pista oppure in uno dei tanti sport in cui si cimentava poco importa. E qui entrano in gioco i ricordi di chi c'era, soprattutto se hai una famiglia con il cuore da corsa. Il bambino che ascolta ed il nonno che racconta, oppure il padre, o ancora lo zio o addirittura tutti insieme, in occasione di una domenica da Gp, perché quando si è tutti sul divano davanti alla tv ad aspettare la partenza certi discorsi saltano fuori. Il nonno che ti racconta di Monaco 1984, il babbo che ti dice quanto fosse bella la Lotus di Ayrton tutto nero e oro, lo zio che ti regala i vecchi poster di Autosprint tranne uno, perché almeno un poster di Senna c'è in ogni collezione che si rispetti, e perché come lui "non ne nasceranno più", quindi uno sempre meglio tenerlo. Poi, per fortuna, ci sono i vecchi Autosprint, magari sempre del solito zio che ti ha dato il poster, diversi per carta e formato ma composti dalla stessa essenza di quelli che leggi oggi, pronti a tenerti compagnia per un pomeriggio intero, perché i vecchi Autosprint sono come le ciliegie, uno tira l'altro. Tutto questo senza dimenticare l'archivio di mamma Rai, che con cadenza più o meno puntuale rispolvera filmati ed interviste d'epoca, e dio benedica YouTube, dove un giovanotto di oggi dopo aver visto il primo giro di Donington '93 si chiede se sia roba vera o solo playstation. Infine i libri, montagne di libri, tutti e solo su lui, Ayrton Senna: anche se la storia è la stessa, ognuno ha quella chicca in più che ti arricchisce e

**AYRTON
RACCONTATO
DA CHI QUEL
TRAGICO 1°
MAGGIO DI 25
ANNI FA NON ERA
ANCORA NATO.
UNA STORIA
SENZA TEMPO
E UN CAMPIONE
CHE CONTINUA
AD ACCENDERE
PASSIONI
SENZA ETA**

di Matteo Novembrini

ti aiuta a capire più a fondo. È il bello della memoria, è il bello dei ricordi, quello di far rivivere chi ora non c'è più. E vale per tutti, non solo per i miti della Formula Uno. Se il racconto è intenso, e la storia di Ayrton intensa lo è davvero, e magari sono bravi pure i narratori, anche tu che a maggio '94 non eri ancora al mondo inizi a vivere questo racconto, un racconto che ha il suo culmine il giorno in cui finalmente, dopo tanta attesa, riesci ad andare a visitare la statua di Ayrton ad Imola. Avanzi piano piano, e ad ogni passo la pelle si irrigidisce, l'emozione prova a venire fuori, e continua a farlo quando più ti avvicini alla statua e più aumenta il silenzio di chi è arrivato prima di te e che sta già in religioso silenzio di fronte ad un monumento della memoria delle corse. Tu controlli l'emozione, il coetaneo vicino a te magari no e lui, che Ayrton non lo ha visto correre proprio come te, scoppia a piangere, sopraffatto da un'ondata emotiva che testa e cuore non sono stati capaci di tenere dentro. Lui, come te, ha finalmente capito chi era Senna, che nel frattempo sembra essere lì, sembra guardarti attraverso quegli occhi malinconici della statua, pronto a rivivere dentro te, dentro il tuo coetaneo e dentro tutti quelli che hanno saputo coglierne l'esistenza, in pista e fuori. Tutti, anche quelli che non lo hanno mai visto correre. ●



**AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION
È IN EDICOLA
DAL 20 APRILE**





OLYMPUS
CAMERAS

CONGRAT

Arrton al centro dell'attenzione
COME

AUTO
SPORT
Senna
come
Gilles?
Ecco la
BRABHAM '86
GOODYEAR

PHILIPS HI-FI CAR

Minardi Day che spettacolo

NEL PROSSIMO WEEK END A IMOLA LA QUARTA EDIZIONE: LA KERMESSE VEDRÀ LA PRESENZA DI VETTURE PROVENIENTI DA OGNI EPOCA. ECCO QUALI

di [Alessandro Bucci](#)

Giuunto alla quarta edizione consecutiva, l'Historic Minardi Day torna ad animare l'autodromo ed il circuito Enzo e Dino Ferrari di Imola con un parco macchine di F.1 storiche invidiabile, ripercorrendo 50 anni di storia proprio poche settimane dopo il 1000° GP disputato a Shanghai (il team faentino ha preso parte a 340 GP). Dal 27 al 28 aprile 2019, la kermesse ideata dall'ex patron dell'omonimo team faentino Gian Carlo Minardi insieme ai fratelli Giuseppe e Ferdinando e al figlio Giovanni vedrà la presenza di vetture provenienti da ogni epoca a partire dalla fine degli anni '50 (Cooper Maserati T51 del '59) per arrivare alla recente Toro Rosso STR03 con la quale, Sebastian Vettel, vinse il suo primo GP nel 2008 in condizioni tutt'altro che semplici scattando dalla pole.

Momento clou del weekend saranno le esibizioni in pista delle F.1 (sabato e domenica la mattina e il pomeriggio) con una selezione di Minardi, Ferrari, Williams, McLaren ed altri storici marchi con la fresca conferma delle Lotus 97T4 (livrea John Player Special) e 99T dell'87 (livrea Camel, quest'ultima statica), grazie agli sforzi profusi dal collezionista Fredy Kumschick. Grande attesa per il ritorno in pista della Williams FW14 pilotata nientemeno che dall'acclamatissimo Riccardo Patrese, oltre alla presenza straordinaria delle McLaren MP4/5B e MP4/7 all'epoca affidate alla formidabile quanto simpatica coppia Senna-Berger. Nel ricco programma non mancheranno anche vetture d'epoca legate alla storia F2, F3, F3000, GT, GTS, e Prototipi co-



**GRANDE SHOW
IL 27-28 APRILE**

Sopra e sotto in azione a Brisighella. Valtteri Bottas è stato il grande protagonista della passata edizione del Minardi Day che torna in pista a Imola dal 27 al 28 aprile

me l'Alfa Romeo 33 TT 3, le Lucchini Motorsport, le Lancia Martini e Lotus Elise, oltre alle Supercar targate Alfa Loreo, Lamborghini, Pagani e la Dallara Stradale.

Ad attendere gli affezionati Minardi ci saranno le monoposto PS04 (Baumgartner la portò a punti ad Indy nel 2004), la M189 simbolicamente associata a Piero Martini (icona del team), la M192 di Morbidelli e Fittipaldi per arrivare alla M194 condotta, in quella drammatica stagione F.1, dal compianto Alboreto e dal "solito" Martini. Non solo Minardi e





Toro Rosso ma anche tanta storia Ferrari coprendo un arco di tempo che va dagli anni '70 per arrivare agli anni '90.

La regina della scuderia di Maranello presente all'evento sarà la Ferrari 312T che permise a Lauda di vincere il titolo 1975, ottenendo l'alloro iridato per il Cavallino anche nei costruttori. Gli amanti old school potranno godere anche degli esemplari 312B2 e 312B3, vetture che riportano alla mente, istantaneamente, le epiche gesta di cavalieri del rischio quali Jacky Ickx, Clay Regazzoni e Arturo Merzario. Grande calore e attesa, inoltre, per la 126C4 con la quale, Michele Alboreto, disputò una memorabile stagione nell'84, andando sfortunatamente incontro a molti ritiri che non impedirono, tuttavia, a Ferrari di chiudere al 2° posto nei costruttori dietro alla potentissima McLaren-Tag Porsche.

I patiti del Minardi Day potranno inoltre godere della sinfonia dei motori aspirati e della bellezza delle Rosse '91, '93 e '94, emozionandosi con la 639 telaio 106, creatura di John Barnard impiegata come 'laboratorio' tra l'88 e l'89 per lo sviluppo del cambio semiautomatico. Il parterre di vetture italiane vedrà anche la presenza dell'Osella Fondmetal FA 1M ('91), Dallara-Consworth 190 e Osella-Alfa Romeo. Largo spazio, come detto, anche alle vetture storiche britanniche ed internazionali: Williams FW08C - FW16, Tyrrell P36 di Scheckter e Depailler, Tecno F1 123/3 telaio 005, Wolf WR7 di James Hunt, Theodore TR1, Fittipaldi F8, Ensign 177, Arrows A11-A21 - A22, March 761, Surtees F5000 e la Lola-Alfa Romeo Indy del 1990. ●



L'ICONA E IL FONDATORE

Sopra, l'icona Piero Martini e il fondatore del team Gian Carlo Minardi: due emblemi di un modo di intendere le corse e la passione davvero totale

LA COMMUNITY LEGO È LA GRANDE NOVITÀ DI QUESTA EDIZIONE

Passione in mattoncini

L'edizione 2019 dell'Historic Minardi day offrirà all'appassionatissimo pubblico una singolare novità grazie alla partecipazione del BrianzaLUG, in collaborazione con Emilia Bricks e Piemonte Bricks LUG: due giorni di esposizione di costruzioni realizzate con i mattoncini Lego riservati ad opere e creazioni basate e ispirate al motorsport, suddivise in dodici "isole tematiche" realizzate dai venti espositori presenti in rappresentanza delle suddette tre community dei fan Lego. Tra le opere esposte, tutte rigorosamente realizzate con i famosi mattoncini colorati, troveremo nell'area "Technic" icone del mondo rally quali la Lancia Delta HF Integrale "Martini" di Davide Zen e un'altra Lancia a sorpresa, sempre del Team Martini Racing di Fabio Perotti. Saranno inoltre esposte il "Gattiger" di Lorenzo Brovia e le auto del cartone animato "Wacky Races" di Lorenzo Crepaldi, oltre alla ricostruzione del "kit" per collezionisti della Renault RS team '17 di Frank4Bricks. Sabato 27 aprile sarà inoltre presente Francesco Frangioja, autore di diversi libri dedicati all'universo Lego, a disposizione di ospiti e visitatori per spiegare loro come nasce l'idea di un'opera letteraria dedicata ai famosi mattoncini. Ma com'è nata l'idea di questa insolita partnership? Ce l'ha spiegato direttamente Gian Carlo Minardi: «Abbiamo visto le opere delle community e siamo rimasti incantati dalle loro fantastiche creazioni. Li abbiamo contattati e, anche loro, si sono detti entusiasti all'idea di unire le forze e siamo felici di offrire un nuovo elemento alla nostra manifestazione. È una proposta dedicata ai fan di tutte le età, ma si rivolge soprattutto ai più piccoli che speriamo di vedere numerosi alla nostra festa accompagnati dalle famiglie».

INDIMENTICABILE PRIMA VOLTA

Nel 1986 Miki Biasion e Tiziano Siviero su Lancia Delta S4, alla loro prima apparizione in Argentina conquistano la vittoria. È il primo successo iridato in una carriera che li vedrà per due volte consecutive laurearsi campioni del mondo

**MENTRE NEL PROSSIMO
WEEK END LA SERIE IRIDATA FA TAPPA
IN SUDAMERICA, TIZIANO SIVIERO RACCONTA
LE IMPRESE AL FIANCO DI MIKI BIASION IN UN PAESE
DOVE GLI ITALIANI SI SENTONO DAVVERO A CASA**

di Marco Giordo

Argentin

grandi ricordi



a

Vamos Argentina! Questo week end è infatti in programma sugli sterrati della provincia di Cordoba, nelle "sierras cordobesas" circa 700 km a nord ovest di Buenos Aires, una delle gare più affascinanti e appassionanti del campionato del mondo, il "Rally de la Republica Argentina" giunto alla sua 40a edizione. La lotta acerrima tra Neuville, Ogier e Tanak, vincitori delle prime quattro prove iridate, accenderà "la pasión" del pubblico locale in una gara in cui la selettività delle prove speciali e l'affinità con l'Italia, rendono davvero un po' speciale per noi italiani questo appuntamento iridato. In pratica non sembra neanche di essere partiti dal nostro paese, visto che per tradizioni, modo di vivere, di mangiare e di pensare, l'Argentina è identica all'Italia, con unica differenza importante che la lingua ufficiale è lo spagnolo. Un mix veramente unico, visto che ogni argentino ha almeno un discendente italiano nel suo albero genealogico, e la gente ha un feeling e una simpatia davvero unici nei nostri riguardi che ci fa sentire veramente a casa.

«È proprio quello che è successo a noi, a me e Miki Biasion - ha confessato Tiziano Siviero - quando siamo andati a correre nel 1986 in Argentina per la prima volta sulla Lancia Delta S4. Era la nostra prima assoluta da quelle parti, ci erano tutti affettuosamente vicini visto che eravamo italiani. E poi i nostri compagni di squadra Jorge Recalde e Bicho del Buono ci avevano fatto compagnia per quindici giorni durante le ricognizioni, presentandoci moltissime perso-



ALBO D'ORO RECENTE DEL RALLY DI ARGENTINA

2000	Burns-Reid	Subaru Impreza Wrc
2001	McRae-Grist	Ford Focus Wrc
2002	Sainz-Moya	Ford Focus Wrc
2003	Gronholm-Rautiainen	Peugeot 206 Wrc
2004	Sainz-Martí	Citroen XSara Wrc
2005	Loeb-Elena	Citroen XSara Wrc
2006	Loeb-Elena	Citroen XSara Wrc
2007	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc
2008	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc
2009	Loeb-Elena	Citroen C4 Wrc
2010	non valido per il mondiale	
2011	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2012	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2013	Loeb-Elena	Citroen Ds3 Wrc
2014	Latvala-Anttila	Volkswagen Polo Wrc
2015	Meeke-Nagle	Citroen Ds3 Wrc
2016	Paddon-Kennard	Hyundai i20 Wrc
2017	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc
2018	Tanak-Jarveoja	Toyota Yaris Wrc

ne e facendoci sentire graditi ospiti. Insomma, ci siamo sentiti come se fossimo a casa nostra. È stata per noi una bella festa, finita in apoteosi perché alla fine abbiamo anche vinto quella sesta edizione del Rally di Argentina. È stata quella la prima nostra vittoria nel Mondiale, bellissima, un qualcosa di indimenticabile».

- Ma come andò quella gara?

«Abbiamo vinto subito la prima speciale a Berrotaran, e nessuno se lo aspettava. Poi per tutta la prima tappa e metà della seconda giornata ce la siamo giocata sul filo dei secondi con Juha Kankkunen, restando in testa nonostante gli attacchi del finlandese sulla Peugeot 205 T16. Poi KKK aveva rotto una sospensione fermandosi nel crono di Charbonier e noi abbiamo conservato la testa e vinto la gara davanti ad Alen. Poi, dulcis in fundo, c'è stata la "grande fiesta" allo stadio "Chateau carreras" di Cordoba intitolato a Mario Kempes. "El tano volador", l'italiano volante, gridavano tutti. Così infatti chiamavano Miki Biasion, che era diventato come d'incanto l'idolo con il compianto Jorge Recalde dei tifosi argentini».

- Ricorda qualche altro dettaglio?

«La partenza della gara era di notte da Buenos Aires, dall'Avenida Libertador davanti alla grande sede dell'ACA (l'automobil club argentino ndr). Siamo passati per km e km in mezzo a due ali di folla, c'era una passione incredibile. Poi siamo saliti su con un trasferimento di oltre 600 km verso Cordoba sulla ruta 8. Nella prima tappa oltre alla prima prova di Berrotaran, già in provincia di Cordoba, c'erano poi le speciali di Las bajadas Villa del Dique, Amboy-Yacanto, Santa Monica, Santa Rosa de Calamuchita, insomma tutta la classica giornata nella Valle di Calamuchita. La seconda tappa era invece tutta ricavata nella zona di Ascochinga e La Cumbre, Kankkunen si fermò a metà giornata dopo la prova di San Pellegrino, nella speciale di Charbonier. Poi la tappa finale che terminava con le classiche di Mina Clavero-Giulio Cesare ed il Condor. Ricordo all'arrivo la gioia di tutti e di Conny Isenburg. Quel successo ci ha sbloccato dopo la morte di Henri Toivonen e Sergio Cresto in Corsica, lì tutti abbiamo voltato pagina. È stata quella una vera iniezione di fiducia per l'intero team. E proprio quella vittoria in Argentina ha secondo me convinto anche Cesare Fiorio che Miki era diventato veloce come i finlandesi sulla terra. Insomma si è rivelata davvero una vittoria fondamentale per tutti».

26 piloti al via e 18 le speciali in programma

La 40ª edizione del Rally di Argentina avrà al via quest'anno 26 equipaggi uguagliando il record negativo stabilito nel 2017, un numero in leggera diminuzione rispetto allo scorso anno quando gli iscritti erano stati 30, mentre erano stati 34 nel 2016 e 2015. Saranno 10 le Wrc iscritte a questa quarta prova del Mondiale, con sole 10 Wrc Plus in gara con Sordo al volante della terza Hyundai i20 (Loeb correrà infatti in Cile), mentre sono invece 10 i piloti iscritti con le R5 di cui 3 al Wrc 2 Pro (Ostberg, Greensmith e Bulacia) e 6 al Wrc 2 tra i quali spiccano le presenze del giapponese Katsuta, del polacco Kajetanowicz e poi di Guerra, Nobre e dei fratelli Heller.



A MIKI I COMPLIMENTI DI JUAN MANUEL FANGIO

Sopra, meccanici al lavoro sulla Delta S4 di Biasion e Siviero in quel Rally d'Argentina del 1986.

Sotto, Miki riceve i complimenti di Juan Manuel Fangio

La gara scatta il 25 aprile

Nessuna novità nel percorso di questo 40° "Rally de la Republica Argentina", che è praticamente identico a quello dell'anno scorso. La gara prevede tre tappe suddivise in 18 prove speciali per un totale di 347,50 km cronometrati. Il via sarà dato la sera di giovedì 25 aprile con la superspeciale di Villa Carlos Paz (1,90 km) che prenderà il via alle ore 0.08 italiane di venerdì 26. E proprio venerdì la prima tappa prosegue con altri 7 crono ed ulteriori 145,92 km cronometrati, vale a dire le tre speciali di Las Bajadas-Villa del Dique (16,65 km), Amboy-Yacanto (29,85 km) e Santa Rosa-San Agustín (23,44 km) ripetute due volte ricavate nella Valle di Calamuchita, ed un passaggio a metà giornata sulla super speciale Fernet Branca di 6,04 km. La tappa di sabato 27 sarà composta invece da 146,52 km cronometrati con 7 crono in programma, cioè le tre speciali da ripetersi due volte di Tanti-Mataderos (13,92km), Mataderos-Cuchilla Nevada (22,67 km) e Cuchilla Nevada-Characato (33,65 km), con un passaggio a metà giornata sulla super speciale Fernet Branca di 6,04 km. Domenica 28 il gran finale con una tappa corta di soli 53,16 km cronometrati e tre speciali, un passaggio sulla classica prova di Giulio Cesare-Mina Clavero (20,30 km) e due sulla speciale icona di Copina-El Condor (16,43 km) che verrà percorsa come l'anno scorso al contrario rispetto al senso abituale, con il secondo valido quale power stage trasmessi live dalle ore 17 su DAZN. ●





Siviero Italia-Sardegna occasione per i nostri

IL PAPÀ DEL PERCORSO DEL MONDIALE ALL'ITALIANA, SOTTOLINEA: «CON LA GARA VALIDA ANCHE PER IL CIR GLI ITALIANI POSSONO CONFRONTARSI COI BIG DEL WRC2»

Quando si parla di Tiziano Siviero è facile pensare al Rally Italia Sardegna, le cui iscrizioni chiudono il 9 maggio prossimo. Il navigatore due volte campione del mondo ha disegnato anche quest'anno il percorso della gara, in programma dal 13 al 16 giugno, che in questa sua 16ª edizione si rifarà il look con alcuni miglioramenti "estetici". La corsa, organizzata dall'Automobil Club d'Italia in partnership con la Regione Sardegna, sarà come nelle ultime edizioni caratterizzata da un percorso molto compatto, articolato su 19 prove speciali e 313 km cronometrati che coinvolgono ancora una volta solo il nord dell'isola. «Abbiamo scelto di confermare il format delle ultime tre edizioni – ha commentato l'ex copilota veneto – perché presenta un percorso omogeneo, facile da gestire che ha ottenuto ampi consensi da parte di piloti e team. La novità più importante riguarda lo shakedown di Olmedo, in programma giovedì 13 giugno al mattino, quasi tutto ricavato nella miniera di bauxite, ricco di salti, curvoni e chicane tra macchinari in disuso, disegnati appositamente per deliziare spettatori e fotografi. Poi si continua al giovedì sera con la prova spettacolo, faremo anche quest'anno due giri nell'Arena Show di Ittiri. La prima tappa di venerdì 14 giugno, è composta da 124 km cronometrati ed è simile a quella del 2018 con la conferma delle prove di Tula, Tergu-Osilo, Castelsardo e Monte Baranta. In totale sono otto le prove in programma, quattro ripetute due volte».

Sabato 15 giugno ci sarà la tappa più lunga e dura della gara, la classica giornata del Rally d'Italia Sardegna ricavata sugli sterrati del Monte Acuto. «La seconda tappa di sabato con i suoi 144,98 km cronometrati – ha continuato Siviero – sarà una giornata che farà la differenza anche se composta da sole sei speciali. I crono in programma,

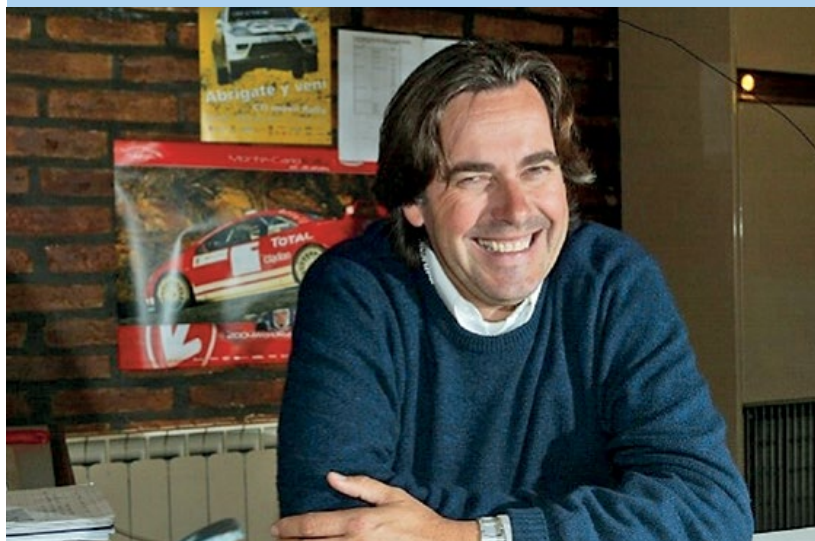
che verranno ripetuti due volte, saranno quelli di Coiluna-Loelle di km 14,97, in versione rivista rispetto allo scorso anno, così studiata per soddisfare i parametri della diretta tv ed aumentarne la spettacolarità, più le classicissime di Monti di Alà di 28,44 km e di Monte Lerno lunga quest'anno 29 km, dove non mancherà il famosissimo Mickey's Jump. Queste ultime due speciali sono separate tra di loro da poche centinaia di metri, in pratica è come se fosse un unico crono di 58 km. Infine la terza tappa di domenica di soli 42,04 km cronometrati prevede quattro prove speciali ed è la stessa giornata conclusiva della scorsa edizione, in cui ci saranno due passaggi sull'ormai classica speciale di Cala Flumini di km 14,06 e sulla Sassari-Argentiera di km 6,96, che nel secondo passaggio sarà la power stage finale, come nelle ultime due edizioni».

Infine Siviero parla di un'altra novità importante, l'inserimento all'interno della gara della validità per il Campionato Italiano Rally (CIR), il Campionato Italiano Rally Junior ed il Trofeo Rally Terra (TRT). «È un'occasione unica per i partecipanti ai nostri maggiori campionati per confrontarsi con i piloti che partecipano al Wrc 2. Era dai tempi del Sanremo che non succedeva che i nostri si confrontassero "ad armi pari" con i migliori del mondiale, in questo caso con quelli che hanno le stesse vetture R5 in uso nei nostri campionati nostrani. In passato i nostri avevano corso nel RIS ma solo dietro il mondiale, situazione che per condizione stradale, differenza di orari e temperature non poteva certo considerarsi "ad armi pari". Stavolta invece ai nostri migliori talenti potrebbe pure venire l'idea di ben figurare e magari cercare di vincere la categoria cadetta, oltre che ai giovani di confrontarsi contro quelli del Mondiale Junior». ●



**NEL 1986 IO E MIKI
ABBIAMO CORSO
PER LA PRIMA
VOLTA IN
ARGENTINA. CON
LA S4 VINCEMMO
LA NOSTRA PRIMA
GARA NEL
MONDIALE**

TIZIANO SIVIERO



**ABBIAMO SCELTO
DI CONFERMARE
IL FORMAT DELLE
ULTIME 3 EDIZIONI
PERCHÉ PRESENTA
UN PERCORSO
OMOGENEO**

TIZIANO SIVIERO



Rossetti vuole di più

UNICA VETTURA UFFICIALE IMPEGNATA NEL CIR, LA CITROËN C3 R5 È ANCORA TROPPO ACERBA E LUCA LANCIA L'ALLARME

Terzi, di slancio, al Ciocco e quarti, dopo una gara obiettivamente opaca, al Sanremo. Staccati di poco meno di quattordici secondi alla prima, lontani un minuto tondo tondo alla seconda. Un risultato che per Luca Rossetti ed Eleonora Mori, sulla Citroën C3 R5 ufficiale, avrebbe potuto essere ancora peggiore se Andrea Crugnola avesse azzeccato le gomme sull'ultima prova speciale e avesse potuto attaccare a fondo. Per l'unico equipaggio ufficiale del Tricolore, per ora c'è il quarto posto anche in campionato, con 18 punti contro i 25 del capofila Basso, i 24 di Simone Campedelli e i 23 di Craig Breen. La stagione è ancora lunga e in gran parte tutta da scrivere, ma i numeri usciti alla fine del Sanremo non lasciano per nulla tranquilli gli uomini di Citroën Italia. Soprattutto quelli legati alla

prestazione pura. Se quelli della prima gara erano stati obiettivamente confortanti, tanto che nei fatti il debutto della C3 era stato pure migliore rispetto a quello della Peugeot 208 T16 che ha poi dominato la scena per diverse stagioni, i verdetti usciti dalla due giorni nell'entroterra ligure sono stati assolutamente impietosi. Il distacco medio al chilometro è praticamente raddoppiato rispetto al Ciocco, passando da 32 centesimi a 61. Decisamente troppo per sperare di essere competitivi in un Cir dal livello così alto come quello 2019.

A una squadra abituata a dominare, la situazione attuale sta decisamente stretta e i conti per ora non tornano. In Toscana Rossetti aveva anche vinto due prove speciali: una - poco significativa all'interno del Ciocco - l'altra ben più rappresentativa a fine gara, visto che

MI MANCANO
INFORMAZIONI
CHIAVE PER POTER
INDIRIZZARE LO
SVILUPPO DELLA
VETTURA

LUCA ROSSETTI

”



con lo scratch a Careggine aveva messo al sicuro il podio dall'assalto di Craig Breen. In Liguria, invece, nulla: «Non è vero che per vincere Careggine mi sono preso più rischi o ho guidato dando più che in altre situazioni - spiegava Luca a Sanremo analizzando il momento delicato - semplicemente in quella prova abbiamo incontrato condizioni già affrontate nei test e mi sono trovato a guidare una macchina che faceva esattamente quello che volevo, che girava come piace a me. In altre condizioni questo non succede e dobbiamo lavorarci».

Cosa non sta funzionando, dunque? In alcune condizioni Rossetti riesce a guidare come vorrebbe, in altre no. Dall'analisi degli intertempi emerge come in certi tratti la C3 italiana sia competitiva a livello assoluto, ma alla fine contano i cronologici totali scritti sulla tabella e nient'altro. A Sanremo si è visto anche un ingegnere francese, ma il pilota vorrebbe di più: «Vorrei avere accesso ai dati di costruzione della vettura, vorrei poter dialogare con chi l'ha concepita, conoscere valori fondamentali come il centro di rollio. Informazioni chiave per indirizzare lo sviluppo. In passato sono sempre riuscito a lavorare con questi dati, mi aspetto di poterlo fare anche ora».

Segnali lanciati direttamente a Citroën Racing, che sino a ora ha realizzato poco meno di trenta C3 R5, ma che viaggia ancora a rilento con le consegne: il secondo esemplare destinato alla squadra italiana, ordinato a luglio del 2018, arriverà quasi sicuramente dopo il Targa Florio. Qualcosa da migliorare in Francia, è probabile che ci sia davvero.

Daniele Sgorbini



A SANREMO
GIÙ DAL PODIO

Dopo a terza piazza nella prima sfida del Cir al Ciocco, la Citroën C3 R5 ha chiuso al quarto posto a Sanremo e i conti ancora non tornano

**FASCINO
INTRAMONTABILE**

Sono state 25 le Lancia Stratos che si sono date appuntamento in Liguria. Sotto Tony Fassina, vincitore del Sanremo 1979 (allora valido per il Mondiale Rally) ed Eric Comas



Stratos che emozioni!

PER CELEBRARE I 40 ANNI DALL'ULTIMA VITTORIA DELLA "BETE A GAGNER" A SANREMO È ANDATO IN SCENA UN EVENTO DA BRIVIDI

Perché non celebrare i 40 anni dall'ultima vittoria della Lancia Stratos a Sanremo, con un evento capace di ridestare i sensi degli appassionati duri e puri? L'i-

dea - vincente - è nata una sera a cena tra Sergio Maiga, i fratelli Enrico e Paolo Borgogno (già editori dell'opera in sei volumi "Stratos il mito diventa Leggenda") e

Luca Pazielli. Insieme si sono messi al lavoro per riportare sulle strade della gara monumento alcuni tra i più belli esemplari della "bête à gagner", che in Liguria dal 1974 al 1979 aveva messo assieme 5 successi. Ne è uscito qualcosa che è andato decisamente al di là del classico raduno: non una semplice operazione nostalgia, non una passerella capace "solo" di riportare indietro la memoria di chi ha vissuto l'epopea Stratos, ma piuttosto un concentrato di emozioni, suoni e colori in grado di catalizzare l'attenzione del qui e ora come e più del rally vero.

In molti sono scesi in Riviera apposta per ammirare le venticinque vetture che hanno graffiato l'asfalto di Vignai e del Ghimbegna, del Langan, di Apricale e del Baiardo. Tanti bei nomi di quell'epoca unica e irripetibile, diverse livree che di fatto in quegli anni davano i nomi alle vetture. Amilcare Ballestrieri, 83 anni e mezzo solo per l'anagrafe, ha ritrovato la sua Stratos Marlboro e l'ha divisa col diesse dell'epoca Gianni Tonti. E poi Daniele Audetto, Pregliasco, Vudafieri, Comas con la sua macchina già vincente nell'Europeo rally storici. E ancora l'equipaggio Filippi-Demela, con la stessa berlinetta vincente il TRN nel 1981. E poi, appunto, le livree: l'iconica Stratos Alitalia che vinse il Montecarlo del '77, la bianca e rossa Marlboro, la blu Chardonnet, la rosa bianca e rossa Aseptogyl con la quale Bob Neyret faceva gareggiare le sue pilotesse. Senza stucchevole nostalgia, ma con la vitalità dei miti immortali.

Daniele Sgorbini



ALEXANDER SI CONFERMA
RE DELLA CALIFORNIA

Per la seconda volta di fila Alexander Rossi ha fatto saltare il banco sulla pista di Long Beach, sfida che fa da rampa di lancio in vista della 500 Miglia di Indianapolis, la gara-evento più attesa dell'anno

Rossi lancia la volata

di Marco Cortesi

Forse, con lo slang attuale di internet, si potrebbe dire che sono "first world problems". Quei problemi che nascono col benessere ed è sicuramente meglio avere che non avere. A Indianapolis, per la 500 Miglia 2019 (9-10 maggio), si rischia che dei nomi di grande peso vengano mandati a casa senza passare dal via. Sul catino dell'indiana si aspettano 37 o 38 iscritti, tutti di livello molto alto, tanto da far temere i top-team per la sorte delle loro preziosissime vetture di punta. L'anno scorso era successo al team Schmidt-Peterson con James Hinchcliffe, che aveva imbroccato una giornata-no. Quest'anno sono i due più prominenti team principal del lotto a preoccuparsi del problema, e a chiedere soluzioni.

ALEXANDER STRAVINCE A LONG BEACH MENTRE ORA LA SERIE È GIÀ INDIRIZZATA VERSO LA 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS IN PROGRAMMA IL 9-10 MAGGIO



Secondo Roger Penske e Chip Ganassi, bisognerebbe fare in modo di garantire a coloro che prendono parte all'intera IndyCar Series la chance di essere alla via di Indianapolis. Comunque vada in classifica. È un discorso che tocca il lato politico, sportivo ed economico. Quello dei cosiddetti "provisional" creati per non danneggiare eccessivamente team che investono su un'intera stagione, e per far sì che chi ha comprato il biglietto sia sicuro di vedere il proprio beniamino in gara. In realtà, facendo un passo indietro e vedendo la questione in prospettiva, non si può non trovare una sfumatura positiva nel fatto che si ponga il problema. Nell'era moderna dell'IndyCar, solo nel 2011, ultima stagione del precedente chassis, con tutte le vetture ormai stra-ammortizzate, si erano visti numeri così alti. Ben diversa la situazione di oggi, con ancora almeno una stagione e mezza al termine del ciclo di vita dei motori, e una vettura che ha appena debuttato nella veste attuale. La serie sta vivendo la sua ripresa, e la gara di riferimento non potrà che riflettere questo progresso continuo. Cosa decideranno di fare gli organizzatori riguardo ai... provisional non cambia lo stato delle cose.

Primi test per la squadra all-star di Alonso

Sicuramente, il rischio per i top-driver c'è, ed è piuttosto alto, perché i piloti "extra" sembrano formare un pacchetto decisamente competitivo, e in cima alla lista c'è sicuramente Fernando Alonso. Il pilota spagnolo ha assaggiato per la prima volta la sua nuova vettura IndyCar al Texas Motor Speedway, completando con la rinnovata Dallara modello 2018 oltre 100 giri. Comunque, per Alonso non sarà facile, dato che la situazione per molti versi non è ottimale se confrontata con la sua prima apparizione. Per prima cosa, c'è l'aspetto dei test. Stavolta, nessuno gli farà sconti considerando che non è più un rookie... anzi è un pericolo per gli altri. Alonso, che non aveva mai girato in Texas, non avrà una correlazione vera con la sua prima esperienza a Indy fino al primo test collettivo in programma questa settimana. La sfida sarà adattarsi ad una vettura dall'anima diversa. Che sembra più facile nella gestione "in solitaria" ma più complicata e critica quando va in gruppo. «Sarà dura, lo sapevamo - ha spiegato - Questi setup sono molto delicati ed estremi. Piccole modifiche fanno una grande differenza quanto a tempo sul giro, e una grande differenza sul feeling». La nuova vettura sembra essere anche molto influenzata dalle condizioni climatiche ed atmosferiche, come evidenziato nella passata edizione della Indy 500. «La pista non è mai uguale. Continua a cambiare tutto il giorno, dalla mattina con le temperature fredde, al pomeriggio, in cui diventa caldo e ventoso. Bisogna inseguire con il setup le condizioni della pista». Ci sarà poi sicuramente per lui anche un'incognita tecnica. Nella sua prima avventura a Indy, aveva debuttato con una realtà molto consolidata, quella del team Andretti, ritenuta unanimemente favorita per capacità tecnica e storico di risultati passati. Soprattutto, Alonso aveva a disposizione un pacchetto estremamente forte, quello schierato dalla Honda, e competitivo per tutti i vari protagonisti supportati dalla casa giap-



AL TRAGUARDO

Long Beach (Usa), 14 aprile 2019
Gara: 1. Rossi 85 giri in 1.41'35"5999 alla media di 158,993 km/h; 2. Newgarden (Dallara-Chevy) a 20"2359; 3. Dixon a 25"5745; 4. Rahal a 25"4589*; 5. Hunter-Reay a 29"3447; 6. Pagnaud (Dallara-Chevy) a 31"5193; 7. Power (Dallara-Chevy) a 33"0529; 8. Sato a 34"2879; 9. Hinchcliffe a 40"4643; 10. Rosenqvist a 41"3241; 11. Bourdais a 49"9110; 12. O'Ward a 1 giro; 13. Andretti a 1 giro; 14. Chilton (Dallara-Chevy) a 1 giro; 15. Leist (Dallara-Chevy) a 1 giro; 16. Jones (Dallara-Chevy) a 1 giro; 17. Veach a 1 giro; 18. Pigot (Dallara-Chevy) a 1 giro; 19. Kanaan (Dallara-Chevy) a 2 giri; 20. Ericsson a 2 giri; 21. Ferrucci a 2 giri; 22. Harvey a 3 giri (gli altri su Dallara-Honda).
 *Penalizzato per blocking
Giro più veloce: Hunter-Reay in 1'07"6943 alla media di 168,432 km/h.
Campionato: 1. Newgarden 166 punti; 2. Rossi 138; 3. Dixon 133; 4. Sato 116; 5. Hunter-Reay 96; 6. Power, Hinchcliffe 93; 8. Bourdais 91; 9. Rahal 90; 10. Herta 88.

ponese. Per quanto poi non si fossero rivelati affidabilissimi, i V6 giapponesi avevano messo in campo una superiorità impressionante sin dalle prime fasi: probabilmente, la scelta di rischiarla un po' con l'affidabilità era stata presa a tavolino, vincendo la scommessa. Anche se Alonso e altri erano finiti ko per problemi di motore, sei dei primi otto piloti al traguardo erano stati infatti motorizzati Honda. La situazione di quest'anno sarà diversa.

Alonso correrà con una squadra di fatto messa insieme per l'evento. Con una vettura nuova di fabbrica, costruita dai tecnici McLaren e gestita in pista insieme al team Carlin. Una struttura non ancora arrivata a risultati di rilievo assoluto: il miglior piazzamento, raggiunto una sola volta, è stato un quinto posto. A supportare Alonso ci sarà un'ampia infornata di ingegneri di alto livello sia dal punto di vista della vettura che del motore, che sarà un V6 Chevrolet. A capo del team di tecnici ci sarà Andy Brown, ex Panther Racing e Ganassi e più volte vincitore della Indy 500, mentre il lato puramente meccanico sarà supervisionato da Anton Julian, fratello del capo-meccanico di Scott Dixon da Ganassi. Ad aver assemblato la squadra, Bob Fernley, ex Force India ma anche ex IndyCar e Imsa. L'obiettivo è stato quello di unire il meglio a disposizione dei due mondi, quello europeo e quello americano. Dopo essere stata assemblata a Woking, la vettura è così partita alla volta degli Usa. Come detto, a fornire i motori sarà Chevrolet, marchio che negli ultimi anni è stato in grado di mettersi in mostra con una sola squadra, il Team Penske. Forse anche per scelta, la Casa del Cravattino ha accentrato gli sforzi, puntando tutto sulla squadra del Capitano e lasciando un po' alla deriva gli altri.

Con Alonso le cose dovranno cambiare, e va detto che di miglioramenti ce ne sono stati. Proprio al team Carlin è arrivato, supportato dalla stessa Chevy, Patricio O'Ward, rookie che gode di grande considerazione. Con la "potenza di fuoco" messa insieme dalla McLaren e i progressi di Carlin da





inizio anno, non stupirebbe di vedere il talento di Alonso fare ancora la differenza, pur se in un contesto ben diverso. Come ha ricordato lui stesso, ogni dettaglio conta: «Vengo da campionati in cui puoi toccare un po' l'erba e lasciar perdere quel giro. Qui, in nessuna curva esiste questa possibilità, devi essere al massimo delle tue capacità in ogni singolo giro, ogni singola curva. È impegnativo e stressante». In altre parole, Indianapolis non perdona, e Fernando ha già detto che, se non sarà quest'anno, ha già in mente di provarci, ancora e ancora, finché non conquisterà la "Triple Crown."

Castroneves guida la cordata delle "wild card"

Per quanto riguarda Indianapolis, saranno tanti i protagonisti di partecipazioni "one-off", ma non si tratterà solo di giovani con poco budget o veterani chiamati da team minori. A fare da capofila alla lista, oltre ad Alonso, ci sarà anche Helio Castroneves, che dopo aver chiuso la corsa in modo molto deludente lo scorso anno, avrà un'ultima chance per raggiungere le quattro vittorie a Indy in carriera che lo piazzerebbero, in ottima compagnia, al vertice dell'albo d'oro. Sempre presenti le giovani promesse: ci saranno tutti migliori americani rimasti fuori dalla serie a tempo pieno. Conor Daly, JR Hildebrand, Sage Karam. Ma anche Carlos Munoz sembra una presenza scontata: il colombiano, che con Alonso condivide l'approccio sfrontato allo Speedway dell'Indiana, è andato più volte vicino alla vittoria ed è un interprete che fa gola a diversi Team Principal. Ci saranno poi Oriol Servià, sempre una certezza nonostante l'età che avanza, James Davison e Pippa Mann. La pilota britannica ha trovato un improbabile accordo con il Team Principal più duro e tradizionalista del campionato, ovvero AJ Foyt. Le speranze sembrano però ridotte al lumicino viste anche le tante difficoltà della compagine del leggendario campione. Intanto la caccia a chi dovrà salutare per primo la compagnia è aperta, e per tutti i "piccoli" il sogno è quello di fare un

brutto scherzo alle squadre di punta. La tensione sarà alta, come nelle migliori edizioni di Indy, nella speranza che anche la corsa si riveli all'altezza.

Long Beach lancia gli appuntamenti di Indy

A tirare la volata per Indianapolis è stato il classico appuntamento con il Grand Prix di Long Beach, e sulla pista della California, è emerso un protagonista indiscusso, Alexander Rossi. Nel quarto appuntamento della stagione, il pilota di Andretti se n'è andato sin da subito vincendo la sua seconda edizione consecutiva della gara. Rossi ha segnato giri veloci su giri veloci, aiutato anche dall'assenza quasi totale di caution, eccetto quella del primo giro per una tamponata di Marcus Ericsson al compagno Jack Harvey. Alla fine, il suo vantaggio è stato di oltre 20 secondi. Ma in cattedra è salito, come sempre, anche Scott Dixon, che ha offerto le poche emozioni della giornata.

Il neozelandese è scivolato indietro nel corso delle prime soste per un problema col rifornimento, e ha dovuto recuperare. La prima opportunità gliel'ha data Will Power, finito lungo alla prima curva e settimo al traguardo. Nel finale, Dixon si è trovato alle spalle di Ryan Hunter-Reay e Graham Rahal. Il pilota del team Andretti, in difficoltà col consumo, ha commesso un errore all'inizio del lungo rettilineo, e ha ceduto facilmente, mentre Rahal ha resistito ad un attacco all'ultimo giro. Secondo i commissari l'ha però fatto in modo pericoloso, vedendosi penalizzare per blocking, avendo chiuso il rivale verso il muro. Rossi e Dixon sono nella ristretta cerchia dei favoriti anche per gli imminenti appuntamenti di Indianapolis, prima con il Grand Prix sulla configurazione stradale, e poi sul mitico ovale della 500 Miglia. Insieme a loro Power, vincitore della passata edizione, ma anche Josef Newgarden, che vuole legittimare il suo status di giovane punto di riferimento con il successo più importante di una carriera intera. ●

FERNANDO GIÀ IN MODALITÀ INDY500

Fernando Alonso, sopra, è già in modalità Indy500. Il fuoriclasse asturiano correrà per la seconda volta in carriera la gara-mito Usa. Sotto a sinistra, Wickens e a destra, Newgarden



WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

**PUNTA DI DIAMANTE
DELLA SQUADRA CORSE**

Con Lamborghini fin dalla prima ora della Squadra Corsa messa in piedi da Giorgio Sanna, Mirko Bortolotti è ora la punta di diamante della Casa di Sant'Agata Bolognese nel mondo delle competizioni. Nell'altra pagina in basso, la cover di AS con l'incredibile test di Mirko su Ferrari a Fiorano nel 2008

A portrait of Mirko Bortolotti, a professional racing driver, wearing a black racing suit with orange accents. The suit features several sponsor logos: OMP on the shoulders and sleeves, Pirelli on the chest, and a large number '1' in a circle on the chest and sleeves. A patch on the chest reads 'GRANDES RACING con GRT Support by ASTORINI LAMBORGHINI SQUADRA CORSE'. Below that, it says 'BLANCPAIN GT SERIES'. The orange parts of the suit have 'ORANGE ELECTRIC' and 'ORANGE ALUMINUM' printed on them. He is wearing a gold watch on his left wrist. The background is a blurred racing environment.

Bortolotti



fotografie MAGGI

IL TRENTINO PILOTA DI PUNTA E DI RIFERIMENTO DELLA LAMBORGHINI SI RACCONTA IN UN'INTERVISTA CHE ABBRACCIA PASSATO, PRESENTE E FUTURO

toro scatenato

di **Diego Fundarò**

Mirko Bortolotti è il pilota che più identifica Lamborghini nel mondo delle corse; è stato uno dei primi ad entrare nel programma ed a lui si devono le vittorie più prestigiose finora ottenute dal Toro di Sant'Agata Bolognese, i successi in Gtd nelle ultime due edizioni della 24 Ore di Daytona ed il più recente alla 12 Ore di Sebring, sempre con la Huracan del Grt Grasser. Certi particolari rivelano quanto sia grande la passione per il suo lavoro ed anche l'originalità con cui la manifesta: al polso sinistro porta il Rolex Daytona vinto lo scorso anno, mentre al destro, con altrettanto orgoglio, un bracciale col tracciato del Nurburgring. Non il classico Anello Nord, ma la

configurazione Grand Prix...

«Anche a me piace la Nordschleife e molto - precisa Mirko - ma il corto è uno dei miei circuiti preferiti, tutto qua...». E nemmeno tentenna davanti alla solita domanda su come mai, dopo l'incredibile test di fine 2008 che lo vide stracciare il record di Fiorano al volante della Ferrari F.1 (e meritarsi la copertina di AS #49), la

FORSE AVREI POTUTO ARRIVARE IN F.1, MA CON QUALI REALI POSSIBILITÀ DI SUCCESSO?
MIRKO BORTOLOTTI



sua carriera non abbia avuto uno sbocco nel Circus...

«Questa domanda mi è stata fatta tante volte, ma non ho nessun rammarico su ciò che è stato o che avrebbe potuto essere. Chiaramente oggi con più esperienza sarei in grado di fare scelte diverse, ma non so a cosa avrebbero portato. Chiunque di noi potendo tornare indietro non rifarebbe alcuni errori. Dal punto di vista sportivo non cambierei comunque niente; con le possibilità che avevo e quelle che mi si sono create ho fatto ciò che potevo. Forse avrei potuto arrivare in F.1, ma con quali reali possi-»



bilità di successo? Ho sempre avuto l'obiettivo di fare il pilota professionista. Avere un progetto ambizioso assieme ad una Casa importante, partire da zero e crescere insieme fino ad arrivare ad ottenere determinati traguardi è motivo di grande soddisfazione per me. Sono stato con Lamborghini fin dai primi giorni. Quando nel 2014 entrai nel paddock di Monza per la prima gara, incontrai gente che quasi mi derideva, mi chiedevano: "Cosa ci fai qui?". Un anno dopo, tutti quelli che mi avevano deriso erano di nuovo lì, ma in fila per avere il mio posto. E di questo sono proprio orgoglioso».

- Hai avuto una carriera poco lineare, con continui passi avanti ed indietro. Dal titolo italiano F3 con test Ferrari al discreto anno in Formula 2, dalla stagione sottotono in Gp3 al ritorno vincente in F2; poi il test con la Williams ed il buio, fino alla rinascita con il titolo in Megane Eurotrophy con Oregon. Jerry Canevisio di te ha detto: "Con noi Mirko è tornato pilota!"

«È la verità! Se non ci fosse stato Jerry oggi non sarei qua. Come devo tanto a Giorgio Sanna per la fase 2 della mia carriera, così devo tantissimo a Jerry per la fase 1. Con il passaggio da Red Bull a Ferrari mi trovai a correre in Gp3, che in quel momento era la categoria sbagliata, l'inizio dei problemi che mi hanno poi impedito di poter puntare a qualcosa in più. Ho commesso tanti sbagli, sono dovuto cadere per poi riuscire a rialzarmi imparando dagli errori. Questo è un ambiente spietato e se cadi è difficile rialzarsi, tutti ti aspettano al varco. Mi ero rotto di



SE NON FOSSE STATO PER JERRY CANEVISIO OGGI NON SAREI QUI. MA DEVO TANTO ANCHE A GIORGIO SANNA

MIRKO BORTOLOTTI



questa situazione, non ne volevo più sapere. Invece in Oregon ho trovato un pazzo che credeva in me. La prima volta che Jerry mi ha chiamato gli ho detto che per me era finita, avevo già deciso di smettere. Nella mia testa avevo chiuso. Lui ha insistito e se non l'avesse fatto non sarei qui. Pagò il biglietto aereo per Barcellona solo per una mezza giornata di test, lottando per convincermi. Feci il miglior tempo senza aver mai visto la macchina e mi propose di fare l'intera stagione. Gli dissi che doveva pensare a tutto lui, che non avevo nemmeno un centesimo e che avrei accettato solo se avesse coperto da solo il budget. Jerry è stato di parola e siamo par-

PARLA IL RESPONSABILE DELLA SQUADRA CORSE LAMBORGHINI GIORGIO SANNA

«Il segreto di Mirko è la sensibilità»

foto grafie MAGGI



MIRKO HA UNA SENSIBILITÀ SIA FISICA CHE CELEBRALE CHE SPESSO GLI FA POI FARE LA DIFFERENZA

GIORGIO SANNA



Giorgio Sanna è la mente da cui è nata la Squadra Corse Lamborghini ed a lui si deve l'approdo a Sant'Agata di Bortolotti. Ecco i motivi che lo hanno portato a puntare su di lui: «Dopo il campionato vinto con Oregon, Mirko si ritrovò ancora una volta a piedi - racconta Sanna - Tramite conoscenze comuni venni a sapere che era in difficoltà.

Allora potevo offrirgli solo la Gallardo Supertrofeo, perché tutto quello che è stato messo in piedi ora, allora era solo nella mia testa; eravamo sì e no 3 persone ad occuparsi del reparto corse, me compreso. Fin da quando correvo mi ero accorto delle sue capacità. Non è semplice essere competitivo e come nel suo caso vincente in categorie così diverse. Parlai con lui e gli spiegai che avevo in mente un programma importante, ma che allora potevo solo offrirgli la Gallardo Supertrofeo e la Gt3, allora gestita da Reiter. Gli organizzai la stagione assieme a Bonaldi, un gentlemen,

con la promessa che se fossero arrivate le prestazioni che mi aspettavo avremmo potuto ragionare su un contratto da pilota ufficiale, da sfruttare poi con il mezzo giusto, la Huracan Gt3. Tutto ciò è accaduto e da lì siamo partiti».

- È stato il vostro primo pilota ufficiale?

«Il primo fu Fabio Babini, mio amico da quando correvo, che volli per la sua "seniority", l'esperienza e capacità di sviluppare la macchina. Con lui arrivò anche la prima vittoria al debutto nel Blancpain a Monza 2015, in un primo momento annullata da una squalifica poi rientrata in appello. Mirko fu il primo dei giovani. Ha un carattere schietto e sincero, molto diretto. Un atteggiamento che a molti non piace, che mette a disagio le persone, un certo tipo di persone. Ma un pilota non può essere "normale", non farebbe quel mestiere. Nel mio ruolo è determinante capire le esigenze e le preoccupazioni di un pilota, per poter dare quella serenità e le giuste motivazioni, fondamentali al fine della prestazione. Una parola detta nel momento giusto o meno può essere determinante e su questo Mirko è molto sensibile, una sensibilità sia fisica che celebrata che spesso gli fa poi fare la differenza. Gli sono molto legato perché il destino ha deciso che Squadra Corse sia nata e si sia sviluppata assieme a lui».



titi. Ho fatto 13 pole su 14 gare e proprio a Barcellona ho vinto il titolo all'ultima gara, il terzo consecutivo per Oregon dopo quelli di Stefano Comini e Albert Costa. Jerry è stato fondamentale nel farmi riacquistare quella credibilità che avevo ormai perso. Per assurdo quel campionato, il meno importante tra quelli che ho vinto finora, è quello che per me ha maggior valore».

- Il tuo 2019 è iniziato con due grandi vittorie, la conferma ottenuta alla 24 Ore di Daytona bissata da quella alla 12 Ore di Sebring, la tua prima alla Classica della Florida. Cosa ti hanno lasciato questi due successi?

**LE VITTORIE
A DAYTONA
E A SEBRING
SONO ENTRAMBE
SPECIALI, DAVVERO
UNICHE!**

MIRKO BORTOLOTTI



«Entrambe sono vittorie speciali, uniche. Sebring è stata tosta e tirata fino alla fine, mentre Daytona è stata condizionata dalle condizioni climatiche che ne hanno causato l'interruzione e la fine anticipata. Sportivamente avrei preferito correrla fino alla fine, ma in quelle condizioni era davvero pericoloso. La gara era iniziata in salita, Breukers credeva di doversi sdoppiare dalla pace car mentre invece in quel momento era in testa. Così ci hanno penalizzato ed abbiamo perso 3'40", quasi 2 giri. Recuperare da quella situazione ha finito per dare un valore a quel successo, anche perché abbiamo realizzato un "Back to back" con la prima vittoria del 2018. Con Sebring abbiamo conquistato quella che gli americani chiamano "La 36 Ore della Florida" e già detta così rende l'idea: è una pista molto impegnativa, soprattutto per la macchina e per la tenuta dei piloti. L'asfalto è pieno di buche, esattamente come nel passato. Ciò la rende affascinante ed attraente per noi piloti: vincere a Sebring ha ancora un sapore antico».

- Ora non ti resta che portare a casa quella che è probabilmente la gara più importante e dura per le Gt3, la 24 Ore di Spa-Francorchamps...

«Ad essere sincero non la considero la più importante: certamente lo è, ma non rinuncierei ad uno dei successi che abbiamo ottenuto in cambio di una vittoria a Spa. Per quel che mi riguarda ogni volta che devo affrontare una gara la considero importante; quando arriverà il turno di Spa farò lo stesso, come sempre».



**AUTODROMO
DI FRANCIACORTA**
DANIEL BONARA



**10-12 MAGGIO AUTODROMO
NASCAR ITALY DI FRANCIACORTA**

**GARE NASCAR • ENTRY RENAULT CUP • MASTER TRICOLORE PROTOTIPI
LOTUS CUP • ITALIA SUPERCAR SERIE GT • FORMULA 2000 • SUPERCUP TURISMO**

**AUTO AMERICANE • VOLI IN MONGOLFIERA • ESIBIZIONI AEREE
FUOCHI D'ARTIFICIO • FREESTYLE MOTOCROSS & TRIAL SHOW**

WHELEN MOOG GENERAL TIRE

AUTODROMO DI FRANCIACORTA - Castrezzato località Bargnana (BS) - www.autodromodifraciacorta.it

Gt Open in gran salute

DAL PAUL RICARD SCATTA LA SERIE CHE QUEST'ANNO FESTEGGIA IL 14° ANNO DI VITA PRESENTANDO NUMERI DAVVERO OTTIMI

Con avvio al Paul Ricard, riparte il weekend prossimo il Gt Open, che in questo suo 14° anno di vita festeggerà la 200esima gara (all'Hungaroring) e scoppia di salute. La serie della Gt Sport, rilanciata lo scorso anno, si prepara a una stagione ancor più bella e ricca di contenuti: più varietà fra le marche rappresentate, nuovi team in arrivo, ottimo equilibrio fra concorrenti Pro, Pro-Am e Am e conferma del ricambio generazionale fra i piloti. Ormai, le gare Gt 3 sono l'unico vero sbocco professionale per i giovani piloti, con la conseguente sferzata alla categoria, in termini di show e di agonismo. Un fenomeno che si nota in tutto il panorama delle serie Gt, nel quale il Gt Open ha trovato una sua precisa collocazione.

Ancora Grand'Italia

Sul piano sportivo, i giochi sembrano apertissimi. Le Lamborghini Huracan, vittoriose nel 2017 e 2018, tenteranno, con la versione Evo, il tris sfuggito di poco lo scorso anno per merito della Ferrari 488 del Luzich Racing con Mac e Pierguidi. Per il Toro di Sant'Agata, i team di riferimento saranno vari. A cominciare dall'Emil Frey Racing elvetico che, tralasciata la Lexus, torna nell'Open con le Huracan e buoni equipaggi, Siedler-Grenier e il nostro Giacomo Altoè in coppia col veloce Albert Costa. Ratón by Target schiera Giammaria-Lang e Di Falco-Lenz, mentre con la vettura dell'Ombra Racing rientra il campione 2012 Federico Leo col malese Najjy Razak. Senza scordare la vettura del Sospiri Racing (Ling-Schandorff) e le due di Lazarus, con equipaggi non ancora definiti, ma dove ci dovrebbe essere presenza azzurra con Fabio Onidi e Nicola De Marco. Due le 488 schierate full-season, da team legati all'Af Corse, con Eddie Cheever-Chris Froggat (Tempesta Racing) e Cameron-Griffin (Spirit of Ra-

ce). Candidate al titolo sono anche le nuove McLaren 720S, con il marchio inglese che ha scelto il top team spagnolo di Teo Martin (ex-Bmw) per il rientro nella serie. Rueda-Saravia, vicecampioni in carica, sono riconfermati, affiancati da Martin Kodric-Henrique Chaves e i brasiliani Allam Khodair-Marcelo Hahn. 'Made in Britain' sono anche due altre grandi novità, come la nuova Aston Vantage dell'Optimum Motorsport per Ellis-Wilkinson e la nuova Bentley Continental, che verrà schierata da un team italiano, Petri Corse, per Van Buuren-Umbraescu.

Numericamente, e soprattutto fra i privati, la Mercedes Amg è senza dubbio la vettura più gettonata, anche per la grande guidabilità, che accattiva i gentleman driver, e la facilità di gestione. Alle vetture della Stella si affida anche l'Antonelli Motorsport,

che affronta la sua prima stagione piena nell'Open con tre vetture: su quella di punta ci sarà Daniel Zampieri, un altro ex-campione (2014) che rientra, mentre Davide Roda e Giuseppe Cipriani capitanano le altre due. Ma le Amg più temibili dovrebbero essere quelle dell'Sps tedesco, dove sono approdati Miguel Ramos e Fabrizio Crestani, al fianco della coppia Pierburg-Onslow Cole che l'aveva battuta sul filo della lana per il titolo Pro-Am lo scorso anno.

Al via la nuova GT Cup

Al Ricard scatterà anche il nuovissimo Gt Cup Open Europe, nuova serie a sé stante nella galassia Gt Sport, che si affiancherà a Gt Open ed Euroformula in sei appuntamenti. Jesus Pareja ha voluto sfruttare il boom delle gt "un gradino al di sotto delle Gt3" per offrire una piattaforma che consenta a privati e ai gentleman il brivido delle Gt a costi ragionevoli e possa anche servire come palestra per le giovani leve. Nella Gt Cup entrano sia le Gt4 che le Gt provenienti dai vari monomarca, livellate con un Bop che ha funzionato nei test invernali eseguiti e la cui validità sarà la chiave del successo del progetto.

Si parte con una ventina di iscritti (ma altri sono in arrivo), fra cui varie Porsche 911 Cup (Duell, con Pisano-Merendino, e Tsunami, coi fratelli Curti, i team italiani presenti) ma anche Lambo Huracan Super Trofeo (due quelle del Vincenzo Sospiri Racing, che schiera anche Edoardo Liberati), McLaren 570S, Audi R8, e Mercedes Amg, con una vettura di Antonelli per Glauco Solieri.

Alfredo Filippone

IL CALENDARIO 2019

27-28 aprile	Paul Ricard
25-26 maggio	Hockenheim
8-9 giugno	Spa
13-14 luglio	Red Bull Ring
7-8 settembre	Silverstone
21-22 settembre	Barcellona
12-13 ottobre	Monza





Per Quintarelli e Matsuda a Okayama, gara d'apertura del SuperGT giapponese è arrivato il secondo posto

Quintarelli buon inizio

NEL PRIMO ROUND DELLA SERIE GIAPPONESE IL VENETO DELLA NISSAN CHIUDE SECONDO: «E ANDATA OLTRE OGNI ASPETTATIVA»

È iniziato nel modo migliore il 2019 di Ronnie Quintarelli nel SuperGT giapponese. Il veneto è entrato nella sua 13ª stagione completa, la 7ª da punta di diamante Nissan, riproponendosi al vertice con una solidità che nell'ultima stagione in seno al costruttore di Yokohama era un po' mancata. Alla fine, per lui è arrivato un 2° posto, ma in condizioni atmosferiche pessime, che hanno costretto a fermare la corsa dopo soli 30 giri su 82 in programma. Per Quintarelli c'è stata però la soddisfazione della pole, con tanto di record della pista. In generale, sembra ritrovato l'equilibrio della categoria, anche se, grazie alla configurazione con motore centrale e alla buona scelta di gomme, a tagliare il traguardo davanti a tutti erano state tre Honda. Solo il contatto tra due NSX, con rispettivo ritiro e penalità, ha dato alla prima delle Nissan la piazza d'onore alle spalle del duo di Aguri Suzuki composto da Takuya Izawa e Tomoki Nojiri. Vittima della toccata, Yamamoto, com-

pagno di squadra di Button. Quest'ultimo non è nemmeno riuscito - come tutti i "secondi piloti" - a salire in vettura, e i punteggi sono stati attribuiti a metà. Chi forse è sembrato più in difficoltà è la Lexus, anche se le condizioni particolari della tappa d'apertura non hanno permesso di fare bilanci. Le LC500, che spesso in passato erano state le dominatrici, hanno pagato un po' dazio, anche se solitamente la loro forza appare interamente in gara, quando possono "fare gruppo". Intanto Quintarelli guarda ai round che, a fine anno, vedranno la serie incrociarsi col DTM. Tre delle vetture Gt nipponiche correranno a Hockenheim nella finale del DTM, mentre un evento extra-campionato al Fuji vedrà una sfida tra le due categorie, con una doppia gara sprint.

- Qual è il bilancio del 1° round?

«La gara è andata oltre ogni aspettativa. Siamo consapevoli che potremo giocare con chiunque e su tutti i tipi di tracciato. Nella seconda parte della stagione pre-

**ADESSO SIAMO
CONSAPEVOLI CHE
POSSIAMO
GIOCARCELA CON
CHIUNQUE E SU
TUTTI I TRACCIATI**

RONNIE QUINTARELLI

”

AL TRAGUARDO

Okayama (Gia), 14 aprile 2019

Gara: 1. Nojiri-Izawa (Honda NSX) 30 giri in 1.53'35"505 alla media di 58,678 km/h; 2. Quintarelli-Matsuda (Nissan GT-R) a 1'227; 3. Sasaki-Rossiter (Nissan GT-R) a 2'781; 4. Hirate-Makowiecki (Nissan GT-R) a 4'210; 5. Takaboshi-Mardenborough (Nissan GT-R) a 5'773; 6. Kunimoto-Tsuboi a 8'603; 7. Nakajima-Mutoh (Honda NSX) a 11'099; 8. Tachikawa-Nakajima a 11'500; 9. Nakajima-Sekiguchi a 12'207; 10. Karthikeyan-Makino (Honda NSX) a 13'614; 11. Kovalainen-Nakayama a 14'904; 12. Hirakawa-Cassidy a 16'920; 13. Oshima-Yamashita a 17'635; 14. Tsukakoshi-Baguet (Honda NSX) a 31'856; 15. Yamamoto-Button (Honda NSX) a 1 giro (gli altri su Lexus LC500).

Giro più veloce: Tsukakoshi in 1'31"085 alla media di 146,355 km/h.

Campionato: 1. Nojiri-Izawa 10 punti; 2. Quintarelli-Matsuda 8,5; 3. Sasaki-Rossiter 5,5; 4. Hirate-Makowiecki 4; 5. Takaboshi-Mardenborough 3.

cedente, la mancanza di competitività sul giro secco era stata il nostro punto debole, ma ora siamo riusciti a sviluppare la vettura e tornare a un ottimo livello».

- Com'è stato possibile?

«Abbiamo lavorato sulla vettura nella parte anteriore, che è stata aperta allo sviluppo per tutte e tre le case. Ritoccando la zona dei flap siamo riusciti a guadagnare carico rendendo la macchina più guidabile. Al posteriore infatti, avendo una grande ala, il carico non manca, mentre la criticità maggiore riguarda l'avantreno. Lo sviluppo è rimasto aperto sia sul motore, sia sulle gomme, che ricoprono un ruolo importantissimo. Il SuperGT è rimasto l'unico campionato con gomme libere, e come sempre è un tema centrale».

- Cosa ne pensi dell'unione regolamentare e degli eventi congiunti col DTM?

«È una buona iniziativa. I costruttori giapponesi sono interessati a guadagnare popolarità oltre i confini nazionali anche perché ormai il SuperGT è la categoria di riferimento indiscussa in Giappone, e questa collaborazione offrirà nuove opportunità. I giapponesi tendono un po' a chiudersi, e confrontarsi anche coi costruttori europei sarà sicuramente un stimolo».

- L'approccio delle due categorie è però molto differente...

«La filosofia generale è diversa. In SuperGT tutto è fatto per il pubblico e per la performance, non ci sono ad esempio grandi hospitality per gli sponsor, ma ci sono molti più test e, anziché il monogomma, c'è una competizione libera tra costruttori di pneumatici. In Giappone si punta molto sui giovani e si investe per il futuro. Ci sono tanti ingegneri che devono studiare per crescere, e i test servono anche a farli lavorare. Il risultato è che giriamo e proviamo molto di più. Il fatto di correre col monogomma come quello del DTM per noi sarà un po' un problema. Qui si investe tanto sulle gomme, e a volte meno ad esempio sui dettagli del set-up che a parità di coperture diventano fondamentali. Ci sarà da lavorare!».

Marco Cortesi



Paghi uno (ma uno bravo) e prendi 4 campionati. È un Edoardo Liberati "multitasking" quello in versione 2019. Prodotto italiano doc, cresciuto nelle serie targate Acisport, il romano ha preso il volo. Fino a sfiorare quest'anno la vittoria nella 12 Ore di Bathurst, al debutto sul circuito di Mount Panorama. Liberati per un attimo ci ha creduto. Assieme ad Alexandre Imperatori e Oliver Jarvis è andato vicinissimo a centrare l'obiettivo, chiudendo 7° e 2° tra gli italiani al via nell'edizione corsa a inizio febbraio. Del resto lui, che oggi è anche istruttore Federale, non è assolutamente nuovo a questo genere di imprese. Nel 2008 è stato il più giovane a vincere un campionato monoposto riconosciuto dalla FIA, conquistando a 15 anni, 9 mesi ed una settimana il titolo della Formula Azzurra. Migliore rookie nel Tricolore F.3 l'anno seguente, nel 2016 ha portato per la prima volta al successo in una serie Gt la Huracán Gt3, andando a segno nel campionato asiatico con il team Fff, in equipaggio con Andrea Amici. Oggi il ragazzo prodigio è cresciuto e guarda sempre più in alto. Quest'anno affronterà infatti un doppio programma con la Nissan Gt-R Nismo della Kc Motorgroup, la stessa vettura che aveva già guidato la scorsa stagione nella Blancpain Gt Series Asia. Da un lato quello del Vln, che include anche la partecipazione alla 24 Ore del Nürburgring, in cui farà il proprio debutto. Due settimane fa ha centrato una vittoria di classe e il 2° posto assoluto a Sepang, nell'apertura del Lamborghini Super Trofeo Asia, con il team Vsr. Poi c'è l'impegno nell'Intercontinental Gt Challenge, di cui ha già corso i primi due round. In Austr-

Liberati multitasking

CON NISSAN E LAMBORGHINI IL ROMANO QUEST'ANNO È SCHIERATO SU 4 FRONTI. ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI

di Dario Lucchese



lia, alla sua prima apparizione nel campionato di Sro, ha rischiato il colpaccio.

«Non avevo mai visto la pista di Bathurst prima di allora e nelle libere ero riuscito a completare appena 3 giri, dal momento che le qualifiche le aveva disputate Imperatori, che conosceva la pista così come Jarvis. Siamo rimasti sempre in lotta per le prime posizioni, portandoci anche in testa alla gara. Anche per questo sono entusiasta del risultato ottenuto».

- Andiamo per gradi, partendo dall'accordo con Nissan. Come è avvenuto il tutto?

«Diciamo che la persona che ha assunto un ruolo determinante in questo passaggio è stato Vincenzo Sospiri. Ci siamo conosciuti due anni fa a Imola, nella World Final Lamborghini. Lui aveva la possibilità di mandare un pilota a svolgere un test con un team della F.3 giapponese legato al marchio Nissan. Da lì sono stato messo davanti ad un altro programma, che nel 2018 è stato quello della Blancpain Gt Series Asia. A fine stagione mi hanno così



Vittoria di classe e 2° posto assoluto per Liberati nell'apertura del Trofeo Lamborghini Asia. A sinistra, eccolo in azione alla 12 Ore di Bathurst

coinvolto nella 10 Ore di Suzuka, offrendomi per quest'anno un'opportunità ancora più grande».

- Parlando di italiani al via, a Bathurst meglio di te ha fatto solo Marciello, 3° su Mercedes. Il 7° posto assoluto, in occasione del tuo esordio, non è affatto poco...

«Direi che ci è servita molto la 24 Ore di Dubai, corsa in preparazione della trasferta australiana, anche in quella occasione è stato un problema a fermarci dopo la metà gara. Però siamo arrivati a Bathurst preparati e i risultati si sono visti. Jarvis è partito 9°, facendo un doppio stint con il buio, quando la temperatura era ancora fresca. Poi mi ha lasciato il volante mentre era 5°. Grazie ad una strategia perfetta ed anche a un bel sorpasso, sono risalito 3°. Quindi è toccato a Imperatori, che mi ha ridato la vettura dopo 2 ore. Sono tornato in pista al comando lottando sempre nella "top 3" ed ingaggiando un bel duello con la Bentley. Fino a quando sono iniziati i guai».

- Una vittoria andata letteralmente in fumo. Ad influire sul vostro risultato, a parte il drive through che ha rimediato Imperatori per avere portato in temperatura le gomme dietro alla safety car, è stato il caldo. Cosa è successo?

«Abbiamo avuto dei problemi con l'aria condizionata e col tubo che convoglia l'aria nell'abitacolo e che si è ostruito. Ma soprattutto quando si è staccata una protezione che separa il motore dai pedali. Quello del freno è diventato tanto rovente che mi si è sciolta la suola della scarpa sinistra procurandomi anche un'ustione. Peccato, perché avevamo benzina a sufficienza per poter fare nelle fasi conclusive uno stint più lungo. Invece io sono stato

l'unico in grado di guidare in quelle condizioni sovranaturali per 2 ore di fila. Poi la situazione lo ha reso impossibile ai miei due compagni. E questo ci è costato il podio e forse anche la vittoria».

- A Laguna Seca, nella 8 Ore di California, 2° round della serie, è arrivato il 9° posto assoluto, nonostante un drive through che ha dovuto pagare uno dei tuoi compagni di squadra. Altra esperienza inedita, altro circuito tutto da scoprire...

«In America abbiamo nuovamente sfiorato un bel risultato e dimostrato in ogni caso di essere competitivi, sia come equipaggio che per quanto riguarda team e vettura. Tra le due piste però mi ha colpito soprattutto Bathurst, che definirei diversa da ogni altra. Anche se ho corso in passato a Sebring e Road Atlanta, che sono dei circuiti vecchio stile. In Australia vai a delle velocità pazzesche sulla montagna, nel tratto in cui il dislivello è di 200 metri dal mare. Sei lì a oltre 240 km/h a fare il pelo ai muretti e con la Nissan, che è molto larga, non è affatto semplice. E poi c'è un'escursione termica micidiale: da 13 a 38° C dal mattino alla sera. Prima pensavo che Spa fosse il massimo, ma qui si va ancora oltre. Ci vuole tanta tecnica, ma a prevalere è sempre il coraggio. La 12 Ore era una gara a cui non avevo mai preso parte. Come la 24 Ore del Nürburgring. Per arrivare in fondo non devi commettere errori, stare attento ai doppiati, controllare ogni emozione».

- Quest'anno, nell'Intercontinental Gt Challenge, hai due compagni di squadra importanti. Quanto ti può essere d'aiuto?

«Potermi confrontare con loro mi serve a crescere ancora. Imperatori è un gran pilota e di Jarvis mi ha colpito l'umiltà e la sua piena dedizione al lavoro, a dispetto di un curriculum pazzesco. Lavorare tutti assieme mi sarà d'aiuto per affrontare anche altri circuiti che non conosco, come Laguna Seca e Kyalami. Quello della 24 Ore di Spa sarà invece un ritorno, dal momento che vi ho già corso con una Bmw nel 2012, quando fui il più giovane in assoluto sugli oltre 200 piloti al via. A Suzuka cercheremo invece di riscattarci dopo la sfortuna dello

scorso anno, quando ci siamo dovuti ritirare per un problema alla pompa della benzina mentre eravamo quarti e ad un paio di secondi dal primo».

- Quale sarà il tuo prossimo obiettivo?

«Cercherò di fare bene dove sono. Ma di sicuro affronterò anche un ulteriore programma con VS Racing, il team di Vincenzo Sospiri assieme al quale lo scorso anno ho preso parte a tutto il Lamborghini Super Trofeo Euro-

pa. Sarò infatti al via del nuovo campionato Gt Open Cup alternandomi al volante di una Huracán con Hans-Peter Koller, lo stesso compagno di squadra che ho avuto nel 2018. Guardando più avanti ho invece un sogno che si chiama Super GT: del resto il Giappone è il paese che più mi ha colpito per la cultura del motorsport». ●

PER IL FUTURO HO UN SOGNO E SI CHIAMA SUPER GT. IL GIAPPONE HA GRANDE CULTURA DEL MOTORSPORT

EDOARDO LIBERATI

”



Blancpain subito Dinamic

AL DEBUTTO NELLA CATEGORIA IL TEAM ITALIANO S'IMPONE A SORPRESA E RIPIERTA LA PORSCHE A QUEL SUCCESSO CHE MANCAVA DA SETTE ANNI

di Dario Lucchese

La pioggia, un team che al debutto sulla pista di casa va subito a segno nel maggior campionato europeo Gran Turismo, con due piloti anch'essi al loro esordio nella serie, riportando la Porsche a quel successo che mancava ormai da sette anni. Una favola quasi italiana. Roba da antologia insomma. A Monza il team Dinamic Motorsport ha ritrovato quella pagina del libro di storia datata 23 settembre 2012, quando Goossens, Hennerici e Maassen avevano firmato la vittoria nella gara del Nürburgring con la 997 Gt3 R della Prospeed. Ed ne ha scritto un altro capitolo. Nessuno ci avrebbe creduto. Eppure la squadra emiliana è riuscita in un'impresa straordinaria. Nel tempio sacro della velocità Andrea Rizzoli, Klaus Bachler e Zaid Ashkanani hanno inaugurato la stagione continentale della

L'IDEA ERA QUELLA DI INIZIARE QUESTA STAGIONE PER FARE ESPERIENZA IN QUESTO DIFFICILE CAMPIONATO

GIULIANO BOTTAZZI

”



Blancpain Gt con un trionfo storico. Anche perché ottenuto al termine di una rimonta "impossibile", avviandosi dalla dodicesima fila. Il 2019 non poteva iniziare meglio per il team di Maurizio Lusuardi, che ha anche un cuore e una mente: Giuliano Bottazzi, ex pilota, oggi perfettamente calato nel ruolo di direttore sportivo.

«Vincere così, all'esordio, in pochi ci avrebbero scommesso. Anzi, se me l'avessero proposto prima della gara, avrei firmato per un piazzamento in "top 10". Però la verità è che questa volta abbiamo fatto meglio degli altri. Aiutati dalle condizioni della pista, bagnata ma non troppo, su cui le Porsche andavano che andavano».

Bottazzi sa che il suo team è stato baciato anche dalla fortuna. Ma a rivelarsi determinante ai fini di questo successo, è stata tutta una serie di altri fattori. Rizzoli ha effettuato il primo "stint", rimanendo oltre la ventesima posizione. Ma con le safety car i distacchi sono rimasti contenuti. *«Abbiamo deciso di operare il primo cambio pilota abbastanza presto, senza perdere tempo ai box - ha spiegato il "diesse" Dinamic - Tutti i ragazzi hanno lavorato bene. Nessuno di noi aveva delle specifiche esperienze nelle gare endurance. Se pensate che questo inverno ci siamo allenati a fare i pit-stop davanti al capannone del team...».*

Dopo la sosta a salire in macchina è stato Ashkanani, 24 anni, reduce da tre stagioni tutte in crescendo nella Mobil 1 Supercup. Il giovane pilota del Kuwait, con la gomma da bagnato nuova girava di due secondi più veloce di tutti gli altri che ancora non sei erano fermati. Dopo essere rientrato in pista, alla conclusione del suo primo giro, aveva già recuperato dieci posizioni. Una rimonta che lo ha portato a lasciare la vettura a Bachler mentre si trovava terzo. L'austriaco si è portato secondo, lanciandosi all'inseguimento di Christopher Haase. Quando la Audi di quest'ultimo ha rallentato per una foratura, è stato tutto ancora più facile.

«L'idea era di iniziare questa stagione per fare esperienza nel campionato - ha proseguito Bottazzi - Abbiamo trascorso mesi e mesi a studiare i movimenti delle altre squadre, visionando le immagini delle gare dello scorso anno. Adesso abbiamo la consapevolezza che possiamo giocarcela anche noi. Non vogliamo montarci la testa, ma affrontare i prossimi weekend come se la vittoria di Monza non fosse mai arrivata. Però sappiamo di avere un buon mezzo, per di più con un equipaggio che è Pro solamente sulla carta. L'unico ad avere corso in questo campionato (vincendo anche due titoli Pro-Am) era Rizzoli. Ashkanani ha un'esperienza limitata alle "sprint race" e Bachler, pur avendo gareggiato nel Vln, nell'Adac Gt e disputato più volte la 24 Ore di Le Mans, era anche lui nuovo alla categoria. Dobbiamo ringraziare Porsche: ci hanno dato fiducia con un appoggio concreto e noi li abbiamo ripagati. Abbiamo messo in pista la vettura il 26 febbraio, nei test del Paul Ricard. Credo che il nostro punto di forza sia affidabilità. Ma siamo messi bene anche in termini di velocità pura. A Monza per noi era tutto nuovo ed è per questo che in qualifica non è emerso lo stesso potenziale che abbiamo poi mostrato di avere in gara.» ●

VINCERE
ALL'ESORDIO IN
POCHI CI
AVREBBERO
SCOMMESSO:
AVREI FIRMATO PER
UN POSTO NEI
TOP-10

GIULIANO BOTTAZZI

”

911 GT3 R
FA L'IMPRESA

Con la Porsche 911 GT3 R del team Dinamic, Rizzoli-Bachler-Ashkanani si sono imposti a Monza nel primo appuntamento dell'Endurance Cup nel Blancpain GT Series

SODALIZIO NATO NEL 2011

Team vincente su tutti i fronti

Vincente un po' su tutti i fronti. Il team Dinamic Motorsport è nato nel 2011, per ritagliarsi subito uno spazio importante in differenti categorie. Dapprima la Superstars con la Bmw. Quindi nel Mini Challenge e nella Seat Leon Eurocup. Da lì anche l'ingresso nella Carrera Cup Italia, in cui lo scorso anno ha conquistato il titolo con Gianmarco Quaresmini. Nel monomarca Porsche ha iniziato la stagione 2019 con l'uno-due di Monza di Diego Bertonelli e Jaden Conwright. Quest'anno, sempre con Quaresmini, Philipp Sager e Mikkel Pedersen, la squadra di Reggio Emilia disputerà la sua terza stagione nella Mobil 1 Supercup, in cui punta a ottenere quella prima vittoria a cui è andata vicinissimo con Mattia Drudi negli ultimi due anni, collezionando in tutto sei podi, tra cui due secondi posti. Con uno staff di una trentina di uomini in totale e due "strutture" differenti, è entrata dunque nel Blancpain Gt e adesso è pronta a disputare anche la prima 24 Ore di Spa-Francorchamps, sempre con lo stesso equipaggio formato da Rizzoli, Bachler e Ashkanani.



NELLA PRIMA TAPPA DEL TCR DSG ENDURANCE A MONZA HANNO CORSO INSIEME ZIO E NIPOTE, 39 ANNI IN DUE. ECCO CHE COSA RACCONTANO

di Fiammetta La Guidara

Altoé corse di famiglia

Nel primo round del nuovo campionato italiano TCR DSG Endurance, dopo due ore di gara sul veloce e impegnativo circuito di Monza, i primi al traguardo sono stati loro, Giovanni e Alessandro Altoé, l'equipaggio più giovane al via: 39 anni in due. La famiglia da corsa degli Altoé, dunque si amplia: il capostipite è Giuliano ex pilota di rally e fondatore del circuito di Adria, poi ci sono i figli Mario, direttore del circuito veneto, Cristiano, Giacomo, campione italiano GT e Giovanni, campione europeo e italiano TCR DSG. E ora c'è anche il nipote Alessandro, che ha 18 anni ed è alla sua prima stagione in pista dopo aver vinto il gruppo T3 nel campionato italiano Cross Country.

CORRO DA SOLI 4 ANNI: DA PICCOLO ERO TROPPO BASSO E GRASSO E NEI KART PROPRIO NON CI STAVO

GIOVANNI ALTOÉ

”

Con i capelli lunghi e ben curati, baffetti e barba alla d'Artagnan, Giovanni sembra un attore uscito da un film di cappa e spada. Invece è un vero piedone: lo scorso anno ha vinto tutto nel DSG con l'Audi RS3 LMS e a dicembre si è aggiudicato anche la classifica delle Ibi della 24 Ore di Adria, in equipaggio proprio con il nipote Alessandro che è il figlio di suo fratello maggiore Cristiano. E ora con una Cupra, gestita dalla Scuderia del Girasole, ha già conquistato la vetta del nuovo campionato tricolore. Cresciuto in quel di Adria, Giovanni dà l'impressione di essere più saggio dei suoi ventuno anni compiuti il 26 marzo: il linguaggio è ricercato, i ragionamenti maturi, il piede decisamente pesante. E di-

re che si è scoperto pilota da poco. «Corro a livello professionale solo da quattro anni. Da piccolo ero troppo basso e grasso e nei kart non ci stavo. Ho iniziato facendo qualche gara con la Formula 4, poi un anno di stop prima di tornare in pista per gare spot con la Mitjet. Due anni fa mi sono laureato vicecampione italiano del TCS la SEAT Leon ST e dopo una bella battaglia con Matteo Zucchi...».

- Da quando corre a tempo pieno, però, Giovanni ha cambiato stile di vita.

«Ho perso venti chili dall'inverno scorso: ora il mio corpo funziona a proteine, il che mi aiuta a non avere sbalzi di umore e di energia. Prima l'allenamento era una fatica, ora posso fare un'ora senza cali eccessivi».

- Lo scorso anno nel TCR Europe hai corso su piste nuove per te. Qual è il tuo segreto?

«La chiave di tutto è l'impegno. Quando ho visto Giacomo che stava riuscendo ho



ACCOPPIATA SUBITO VINCENTE

Alessandro e Giovanni Altoè, nipote e zio, hanno debuttato vincendo a bordo della Cupra, gestita dalla Scuderia del Girasole, nel primo atto del Tricolore DSG Endurance andato in scena sulla pista di Monza



provato a mettermi in macchina e mi sono reso conto di non essere così drammatico. Guardo molti camera car e mi preparo al simulatore. Lo scorso anno a Vallelunga ho fatto la pole con il tempo raggiunto grazie al simulatore. Se avessi dovuto abbassare di 2 secondi nelle libere sarebbe stato molto più difficile».

- Oltre a correre in macchina cosa fa nella vita Giovanni Altoè?

«Lavoro in circuito: ho iniziato scaricando i camion con il muletto e tagliavo l'erba... poi sono passato al noleggio e alla riparazione dei kart. Adesso comincio ad occuparmi delle cose che riguardano la direzione dell'autodromo».

- Da quando ti sei scoperto pilota com'è cambiata la tua prospettiva?

«Prima non era così importante trovare un volante per la stagione successiva. Adesso mi sono reso conto che devo correre assolutamente».

- Quest'anno Giovanni Altoè ha scelto il

tricolore TCR DSG Endurance.

«Il TCR è una classe importante, con vetture belle e prestazionali e l'endurance mi piace molto come format. E' il secondo anno consecutivo che faccio la stessa categoria e questo è un aspetto importante per me, perché trovo che riconfermarsi sia più difficile».

- Cosa ti aspetti da questo campionato?

«Mi pregustavo la sfida a Monza con Dindo Capello, fortissimo con l'Audi, e c'è stata. Adesso immagino una stupenda notturna a Misano in concomitanza con il DTM. Penso che sarà una delle gare più spettacolari della stagione in tutta in Italia. E infine mi aspetto un campionato molto tirato, con la contesa per il titolo conclusa all'ultimo round. Insomma, bello da vedere anche per gli spettatori».

- Grande sorpresa anche le performance del nipote Alessandro Altoè, che - per la cronaca - ha smesso da tempo di chiamare 'zio' il suo compagno di abitacolo.

«Pensavo che nelle prime fasi mi servisse del tempo per trovare il feeling con la macchina, invece siamo già a buon punto... l'ho trovata bella e divertente fin dai primi test», dichiara Alessandro.

Una difficoltà in più sarà quella delle piste, tutte inedite per lui che è un rookie.

«Tranne Misano, tutti i tracciati sono da scoprire per me...», spiega Alessandro, che nel frattempo si porta avanti con gli studi e frequenta il quarto anno del liceo scientifico.

- Perché hai deciso di correre in questo campionato?

«Trovo che l'Endurance con le vetture TCR DSG sia una bella idea. Sapevo che in pista avrei trovato avversari agguerriti e di alto livello, ma sono sicuro che Giovanni e il team mi aiuteranno a crescere», conclude Alessandro, che ha già le idee chiare su cosa lo aspetterà durante la stagione. E che, intanto, ha messo a segno la prima vittoria. ●

**Prima volta
elettrizzante**

Per Mitch Evans e la Jaguar quella di Roma è stata una prima volta davvero elettrizzante con il primo centro messo a segno nella serie full electrics

”

La vittoria di Roma è un risultato che ripaga di tutti gli sforzi profusi

Mitch Evans

IL NEOZELANDESE DELLA JAGUAR RACCONTA LA VITTORIA DI ROMA CHE HA REGALATO A JAGUAR IL PRIMO SUCCESSO NELLA SERIE FULL ELECTRIC DOPO TRE ANNI

Alessandro Bucci



Evans graffio



Devastante è probabilmente il termine più calzante per descrivere la prima vittoria firmata da Mitch Evans in Formula E. Un successo costruito grazie anche ad una splendida sessione di qualifica (nella superpole il neozelandese è stato leggermente penalizzato dalle condizioni meteo) dove, il nostro, si è piazzato secondo alle spalle del pilota DS Techeetah André Lotterer partendo poi bene in gara tuttavia costretto ad accodarsi al tedesco. I due, involatisi rispetto alla concorrenza seguiti a debita distanza da Stoffel Vandoorne dell'HWA, hanno poi ingaggiato un duello al cardiopalma con Evans autore di un formidabile ed intelligente sorpasso molto muscolare e ai limiti del regolamento, costringendo Lotterer ad una resa accorta. La sfida si è rinnovata nel finale quando, il pilota della Jaguar, ha mancato il secondo utilizzo dell'at- ➡➡➡

da Giaguar

tack mode, consentendo un riavvicinamento del veterano tedesco frenato, tuttavia, da un consumo repentino degli pneumatici. Il successo di Evans, molto costante in stagione (sempre a punti) e bravo a non commettere errori nei momenti decisivi, consegna alla Jaguar la prima vittoria alla terza stagione nel campionato FE, dopo ben 25 appuntamenti disputati nell'elettroshow. Del successo a Roma abbiamo parlato proprio con Mitch Evans (quarto in campionato con 61 punti) mastino in pista e ferreo nelle dichiarazioni mezza stampa.

- Mitch, ma che soddisfazione è regalare alla Jaguar il primo successo della storia nel full electric?

«È una sensazione magnifica, un risultato che ci ripaga di tutti gli sforzi profusi sin ora. La nostra stagione non è stata semplice sin ora, siamo andati incontro anche ad alcuni episodi sfortunati seppur abbiamo marcato sempre punti con il sottoscritto. Mi sono davvero goduto questo successo a Roma e lo dedico a tutti i ragazzi della squadra che lavorano in pista e dietro le quinte, fantastico».

- Che ci racconti del duello con Lotterer? Ve le siete date di santa ragione...

«È stata una battaglia corretta seppur dura e questo è sempre un fattore positivo. Purtroppo l'aver mancato il secondo utilizzo dell'attack mode mi ha messo in difficoltà nel

finale, ma sono riuscito a gestire i giri finali senza troppi problemi».

- Nel campionato F.E sei tra i piloti più costanti e con meno incidenti o contatti all'attivo. Un risultato che ti fa onore...

«Ti ringrazio, ma ciò nonostante non siamo nella posizione in cui vorremmo essere, sebbene Roma ci abbia aiutato molto. È positivo l'aver marcato punti per sette gare consecutive, ma al contempo la sfortuna e qualche piccolo contrattempo ci hanno penalizzato. Nella prima corsa della stagione, in Arabia Saudita, siamo andati davvero vicino al successo e aver centrato la vittoria a Roma è stato davvero rinfrancante. Siamo a metà stagione per cui lotteremo con il coltello tra i denti per raggiungere il nostro target».

- Sei alla terza stagione consecutiva con Jaguar. Ti trovi bene con la Gen2?

«Certamente, il supporto è davvero buono e la macchina ha dimostrato di essere competitiva. Le sinergie all'interno del team sono buone e tutti i ragazzi stanno lavorando davvero molto duramente per occupare le prime posizioni. Ci sono alcune aree dove possiamo migliorare, ma vedo segnali positivi in tal senso».



”

Con Lotterer è stata una battaglia corretta seppur dura

Mitch Evans



Sorpasso di carica

Sopra il sorpasso con il quale Evans ha infilato Lotterer andando poi in fuga per una strepitosa vittoria nell'ePrix andato in scena nella capitale

- Come hai superato i momenti difficili dello scorso anno?

«Penso di essere cresciuto e maturato e, sorprendentemente, riesco a non pensare troppo ai momenti negativi. Dagli errori si traggono sempre molti insegnamenti migliorando costantemente».

- Ti è piaciuto il circuito di Roma?

«Sì è una pista fantastica, molto completa e ostica da affrontare, con tante curve impegnative. Ero convinto che le vetture Gen2 si sarebbero adattate molto bene e così è stato. È stato davvero molto eccitante affrontare la pista con queste monoposto».

- Quali settori ti hanno impegnato maggiormente e quale parte della pista preferisci?

«Il primo settore ha molti salì e scendi e tutte le aree del circuito sono interessanti scenograficamente parlando perché Roma è una città molto affascinante. Un luogo ideale dove correre con la categoria Formula E».

- Quali sono i tuoi circuiti preferiti?

«Roma e Arabia Saudita direi. Sì, sono i miei tracciati preferiti in calendario. Anche il nuovo tracciato di Berna sono convinto mi piacerà molto».

Come ti trovi con il tuo nuovo compagno di squadra Alex Lynn?

«Bene, abbiamo iniziato a lavorare in modo produttivo sin da subito e sono convinto che si adatterà sempre meglio nei prossimi ePrix in stagione».

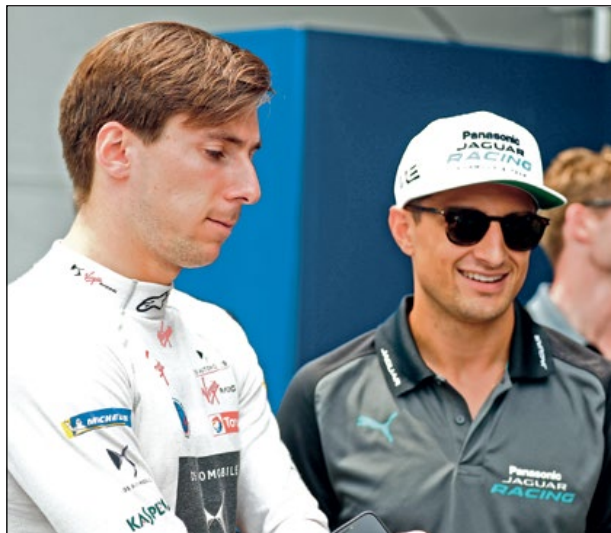
- Obiettivo per le prossime gare?

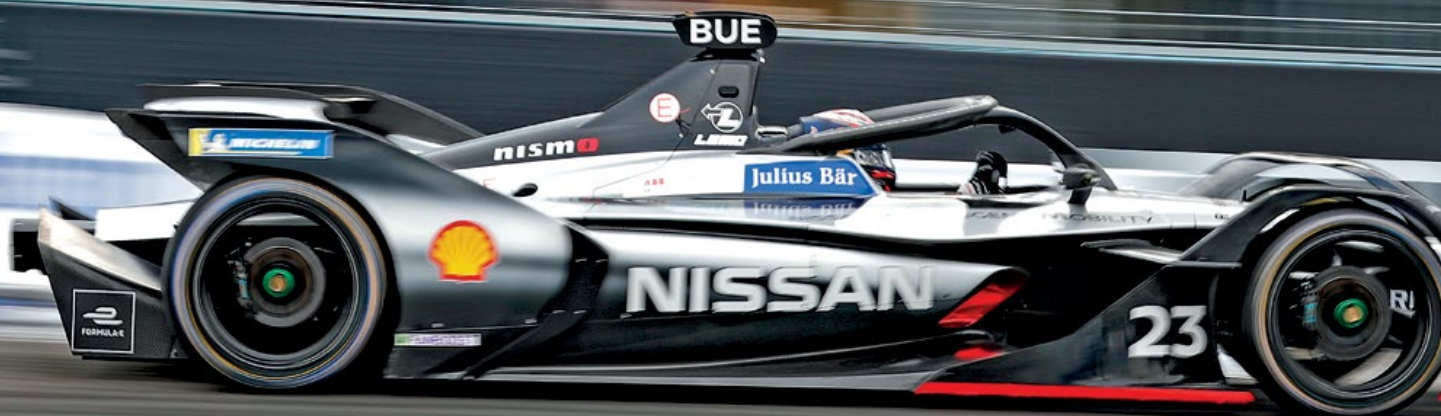
«Continuare a spingere al massimo ottenendo in ogni ePrix il miglior risultato possibile. Conquistare quanti più podi possibili è sicuramente l'obiettivo massimo».

”

Quella dell'Eur è una pista fantastica, molto completa e ostica

Mitch Evans





Nissan nel mirino

LA **E.DAMS** DISPONE DI UN **POWERTRAIN** CON DUE MGU CHE CREA FASTIDIO ALLE ALTRE SQUADRE. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

La stagione di debutto di Nissan in Formula E era iniziata a rilento, cosa decisamente inaspettata visto che la squadra a cui si è affidato il marchio giapponese, leader nel mondo delle auto elettriche con la sua Leaf, è la storica e ultravincitrice e.dams di Jean-Paul Driot. Ma col passare delle gare la motivazione dell'inizio "calmo" è "venuta a galla" con il costante miglioramento delle prestazioni.

Se alla prima uscita in Arabia Saudita Sébastien Buemi si era subito rivelato veloce in qualifica, poi in gara la sesta e settima posizione dello svizzero e del suo debuttante compagno di squadra Oliver Rowland non avevano colpito particolarmente. Certamente erano stati vicini ai primi, ma senza mai dare l'impressione di potersela giocare.

Sono seguite altre quattro gare senza gioie, anche se è giusto segnalare che in Messico le due Nissan IM01 erano terza e quarta prima di fini-

Fulvio Cavicchi

re la batteria a mezzo giro dal termine. Poi, col passare del tempo e quindi l'ottimizzazione del powertrain sulla base dei dati raccolti, ecco l'esplosione a Sanya, con un Rowland che cambia il passo e diventa la lepre da inseguire scattando dalla pole position e venendo scavalcato a metà gara solo dal campione in carica Jean-Éric Vergne. Primo podio per il britannico e per la formazione nipponica, e lo sguardo dei team rivali verso la tenda e.dams che cambia.

Parte sottovoce la polemica, poi pian piano diventa sempre più urlata. Al Gruppo di Lavoro Tecnico viene fatta precisa richiesta da parte di diverse squadre di analizzare il powertrain Nissan, colpevole... di andare troppo forte!

In estate la squadra ha lavorato approfonditamente sul concetto del doppio motore, sia con gli ingegneri della Integral Powertrain che con quelli della McLaren Applied Technologies che si occupa delle batterie, ed il sistema è stato omo-



logato dalla Fia a fine settembre. Ma questo non basta agli avversari. Nissan ha volontariamente fornito i suoi dati, sicura della correttezza delle azioni compiute. Si è compreso che viene usato un cambio epicicloideale, che quindi ha rapporti infiniti ed è una versione di una trasmissione a variazione continua. Altra cosa del powertrain che non va giù agli avversari è un dispositivo che funziona come un volano e che potrebbe immagazzinare e distribuire energia. Insomma, a seconda di come Nissan ha implementato il suo pacchetto tecnico, potrebbe disporre di una migliore accelerazione in uscita dalle curve a bassa velocità rispetto ad una singola Mgu.

La colpa di Nissan sarebbe di aver avuto una idea che non è venuta agli altri e che non può essere replicata visto la limitazione dell'omologazione. Allora ecco che otto dei nove costruttori presenti sono favorevoli a vietarla, piuttosto che doverla affrontare. Ufficialmente la proposta di limitare i powertrain ad una sola Mgu è dovuta alla necessità di evitare l'escalation di soluzioni tecniche complesse che farebbe salire i costi. Inoltre lo studio del rumore emesso dalle vetture Nissan suggerisce fortemente che la seconda Mgu ruoti indipendentemente dalla prima e crei un accumulo di energia piuttosto che una fonte di energia naturale. Quindi, quando nel finale di gara tutti vanno al massimo e non possono più rigenerare per non perdere prestazioni, Nissan riuscirebbe a farlo comunque e ne avrebbe vantaggio sia in termine di prestazioni che di autonomia. E difatti a Sanya Pascal Wehrlein aveva esclamato via radio verso il box Mahindra «*la Nissan sul rettilineo è di un altro pianeta. Non so cosa sia ma è davvero strano*».

Al momento i team hanno chiesto maggiori chiarificazioni per il resto di questa stagione, richiedendo intanto che le due Mgu emettano lo stesso segnale di velocità di rotazione (che viene già ricevuto e misurato dalla Fia nelle verifiche standard). Inoltre chiedono che venga definita subito la regolarità o meno del sistema in tempo di poterlo studiare per stagione 6, per la quale l'omologazione del powertrain dovrà essere completata entro l'estate. E l'effettivo divieto della seconda Mgu da stagione 7. Insomma, Nissan l'ha fatta davvero grossa ad inventarsi qualcosa di così efficace a cui non aveva ancora pensato nessuno!



LEAF l'offerta si allarga

CON I NUOVI MODELLI
CON BATTERIA DA 40 KWH
E DA 62 KWH

Si allarga l'offerta del veicolo 100% più venduto al mondo con i nuovi modelli LEAF con batteria da 40 kWh e LEAF e+ con una nuova batteria da 62 kWh. Dopo un anno da record per la gamma elettrica di Nissan, LEAF con batteria da 40 kWh si rinnova con un sistema di infotainment con schermo da 8" dotato di ulteriori servizi di connettività, come la navigazione "door to door" e l'aggiornamento online di punti di interesse, traffico e mappe (OTA/USB). Una nuova versione dell'app NissanConnect EV sarà disponibile al momento delle prime consegne di LEAF. Le prime consegne in Italia sono previste a partire da maggio 2019.

Nissan LEAF e+, annunciata in Giappone e presente al Consumer Electronic Show (CES) di Las Vegas, rispetto alla versione con batteria da 40 kWh, ha più potenza con 160 kW (217 CV) e una maggiore percorrenza (+40%) con un'autonomia nel ciclo combinato WLTP che passa da 270 km a 385 km con una singola ricarica. La Nissan LEAF e+ presenta una batteria ottimizzata da 62 kWh, con una capacità di stoccaggio dell'energia superiore. Attraverso un design e una progettazione rinnovati, la nuova batteria contiene 288 celle rispetto alle 192 della versione da 40 kWh

Prestazioni in ascesa

Le prestazioni tutte in ascesa della Nissan con il primo podio colto da Rowland a Sanya hanno fatto accendere i riflettori e le attenzioni degli altri team della serie elettrica soprattutto dopo che è emerso che la monoposto del team e.dams ha una powertrain con due MGU





A MAGIONE ABBIAMO PROVATO LA DS TECHEETAH
IN MEZZO A TANTE SENSAZIONI CONTRASTANTI
CHE RIBALTANO TUTTE LE NOSTRE PERCEZIONI

Alberto Sabbatini

Silenzio, si con

A destra il nostro tester
Alberto Sabbatini
impegnato sulla pista
di Magione con la DS
Techeetah di ultima
generazione che
abbiamo provato alla
vigilia dell'ePrix di Roma



rrre!

Tempo di Formula E. In un momento in cui la Formula Uno non può dirsi davvero elettrizzante, perché non provare il futuro dell'automobilismo? Detto fatto. Nella settimana che ha monopolizzato l'attenzione in Italia, grazie all'E-Prix di Roma, Autosprint ha avuto l'opportunità di calarsi nell'abitacolo di una vera monoposto di Formula E. E mica una qualsiasi, ma una delle più vincenti: la DS Techeetah oro e nera di Jean Eric Vergne e André Lotterer. La stessa auto che aveva vinto col francese in Cina e che ha sfiorato la vittoria a Roma con Lotterer. Un test esclusivo e davvero speciale. Che mi ha lasciato però addosso sensazioni contrastanti.

Non c'è dubbio che il futuro dell'automobilismo, anche da corsa, passa da qui. Un giorno nemmeno lontano tutte le auto saranno a propulsione elettrica; la DS, che costruisce la Techeetah Formula E di questa prova, lancerà a fine anno la sua prima auto stradale full electric, la DS3 Sportback E-Tense; addirittura il gruppo Volkswagen ha dichiarato che dal 2050 venderà soltanto auto elettriche. Presto o tardi, insomma, dovremo rassegnarci a sostituire il rombo dei motori col sibilo di queste auto. Come vanno? Che sensazioni trasmettono? Sono facili o difficili da guidare? E soprattutto: danno brividi oppure no? Calatevi con me nell'abitacolo della Formula E e vi farò scoprire che sensazioni si provano su una monoposto elettrica.

Il test si è svolto a Magione, l'autodromo dell'Umbria scelto perché la sua tortuosità si avvicina ai tracciati cittadini dove corrono queste auto. La DS E-Tense FE19 che mi aspetta nel garage è una Formula E di seconda generazione. Quelle usate nell'attuale campionato con motore da 200 kilowatt (270 cavalli) che diventano 250 kW (340 cv) in qualifica e batteria di maggior capacità da 54 kWh per disputare i 45 minuti di gara senza cambio vettura come accadeva invece l'anno scorso. E con l'Halo sopra l'abitacolo, stile F.1 (a proposito, non limita la visibilità come si può credere a prima vista. È solo d'impaccio per salire a bordo). Se la Formula E ve l'immaginavate piccola e compatta come sembra in tv, non è così: è lunga oltre 5 metri, poco meno di una F.1, perché ha un estrattore molto sporgente nel posteriore. La carrozzeria sembra quella di una Bat-mobile: muso appuntito, ruote carenate, ali posteriori a freccia. Ma qui l'aerodinamica non è studiata per aumentare la deportanza ma per motivi estetici: serve a fare scena, stupire e dare un aspetto avveniristico alla macchina.

A differenza di una F.1, la meccanica della Formula E è piuttosto semplice: l'auto è praticamente una formula monotipo fino all'abitacolo. Muso, sospensioni anteriori, freni e carrozzeria sono uguali per tutti i team. Compresa la batteria da 54 kilowattora fornita dalla McLaren che è collocata dietro le spalle del pilota, dove sulle altre monoposto c'è il serbatoio carburante. Pesa 400 kg, cioè quasi metà macchina! Dall'abitacolo in poi, invece, le auto sono diverse perché il regolamento lascia libertà ai costruttori di realizzarsi in proprio il motore elettrico, l'inverter (il com-

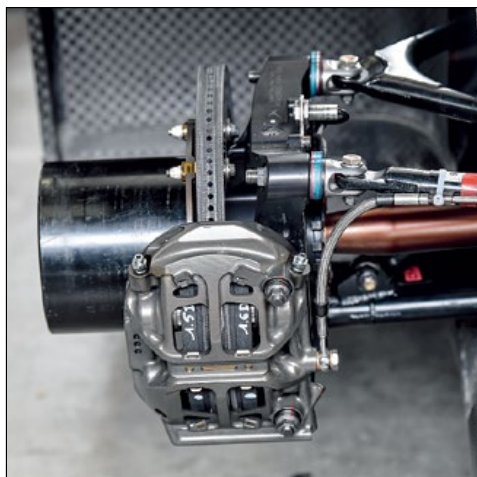




ponente che trasforma la corrente continua della batteria in alternata per il motore) e l'intero gruppo trasmissione, cambio compreso. E soprattutto il software di gestione del motore e dell'energia. Che è la cosa più importante perché le corse di Formula E si basano sull'efficienza energetica: chi risparmia meglio l'elettricità in corsa, può andare più forte nel finale di gara e vincere. Da questo punto di vista la DS Techeetah è senza dubbio una delle più efficienti, visto che è l'auto che è in testa al campionato.

Thomas Gomis, l'ingegnere francese responsabile del test team DS Performance, che mi fa da tutor in questo test, mi tranquillizza prima di salire in macchina: «La guida è semplice: ha due soli pedali, gas e freno, e niente cambio. C'è soltanto la marcia avanti. Come un kart». Poi però passa una buona mezz'ora a spiegarmi l'uso dei vari comandi al volante... Alla faccia della semplicità. Tre pomelli rotanti, otto pulsanti, due rotelle a scatto. Che insieme forniscono mille combinazioni diverse. Visto che manca il cambio, i paddle al volante sono dedicati ad attivare ulteriori funzioni: sistema "launch" per la partenza, rigeneratore di energia in frenata e altre cose.

Entro in pista e subito mi confronto con l'aspetto più sconcertante della Formula E: la velocità nel più assoluto silenzio. Nel rettilifilo più lungo ho toccato i 215 km/h prima della staccata, poco meno della velocità massima dell'auto (autolimitata) che è di 230 km/h. Ma la cosa sconvolgente è che a quella velocità si viaggia nel silenzio più assoluto. Si sente soltanto il fruscio dell'aria contro il casco. Non si avverte nemmeno il caratteristico sibilo delle Formula E perché viene attutito dai tappi nelle orecchie. Si va forte senza sentire rumore. Davvero strano. Non mi accorgevo di essere in piena velocità, non avevo chiara la percezione del movimento nello spazio. Mi sembrava di essere quasi fermo, non realizzavo che mi stavo muovendo a 60 metri al secondo. Sceso dalla macchina, ci ho ripensato e ho trovato la spiegazione: senza rumore non hai la controprova della velocità! Perché da che mondo è mondo, il nostro cervello è abituato a generare la sensazione della velocità abbinando i due sensi più importanti del corpo: vista e udito. Pensate a quando



Meccanica molto semplice

È il volante uno degli elementi principali. A differenza di una F1 la meccanica della F.E è abbastanza semplice: l'auto è una formula monotipo fino all'abitacolo. Muso, carrozzeria e freni sono uguali per tutti compresa la batteria da 54 kilowattora fornita dalla McLaren





sentiamo un rombo di motore sempre più forte e ci voltiamo aspettandoci di vedere sfrecciare un veicolo. Per noi è istintivo abbinare sound a velocità. Dall'insieme delle sensazioni dei due sensi fondamentali, vista e udito, il nostro cervello ricava la percezione che stiamo andando più veloci. Ma se manca l'apporto di uno dei due il nostro cervello si disorienta. Non capisce più che sensazioni trasmettere al corpo. È proprio quello che accade all'inizio guidando la Formula E. Poi ci si abitua, però la stranezza resta.

La sensazione più bella invece viene dallo scatto. La Formula E è rapidissima, grazie alla enorme coppia motrice del motore elettrico. A differenza di un propulsore tradizionale infatti, il motore elettrico non deve salire di giri: fornisce la coppia tutta insieme. Come un interruttore della luce: acceso/spento. Ho provato a simulare una partenza da fermo con la procedura "launch" che usano i piloti al via. Si tira il paddle centrale di sinistra senza toccare il freno, si schiaccia a fondo l'acceleratore, la macchina resta ferma come fosse frenata, e quando appare la scritta sul cruscotto "launch ready" si rilascia il paddle senza togliere ovviamente il piede dal gas. E la DS Techeetah scatta in avanti come una fionda. Accelera da 0 a 100 km/h in circa 3 secondi e mezzo, il doppio di una F.1 che impiega 1,7 secondi. Ma tenete conto che una Formula E eroga 270 cavalli contro i mille kg di una F.1 e pesa trecento kg di più. E non ha nemmeno le gomme slick a dare massimo grip sullo scatto ma pneumatici Michelin scolpiti perché devono andar bene sia per l'asciutto che per la pioggia. Però, nonostante la massa, è rapidissima sullo scatto. E la stessa prontezza ce l'avete quando accelerate fuori dalle curve. Vi proietta in avanti. Davvero sorprendente. Dove invece perde in termini di tempo sul giro rispetto a monoposto simili, come le F.3, è in frenata e nelle curve lente. Perché in quei frangenti la Formula E deve frenare e spostare una massa enorme: 900 chili. La cosa più complicata è il volante. Il componente-chiave di tutta la macchina. Come in F.1, qui dal volante si regola via software davvero tutto: dalle diverse mappature di erogazione potenza del motore, alla ripartizione della frenata, al com-

Da 0 a 100 kmh in 3"5

A differenza di quanto si possa pensare l'halo non dà problemi di visibilità ma rende meno agevole l'accesso all'abitacolo. La DS Techeetah ha uno scatto che sembra una fionda e accelera da 0 a 100 kmh in 3 secondi e mezzo

portamento dei differenziali, a tante altre cose. Mille combinazioni diverse. Ogni volta che si tocca un bottone o si ruota un pomello, il display si riempie di numeri che indicano le varie tarature e il quadro diventa un mosaico di cifre colorate. Un vero casino. Mi chiedo come facciano durante la corsa i piloti a tenere d'occhio continuamente questi numeri senza distrarsi e andare a sbattere alla prima curva!

In Formula E, più che in F.1, la corsa è divisa in due fasi ben distinte: le qualifiche e la gara. Nel giro secco di qualifica i piloti, oltre a disporre di una potenza maggiore (250 kW pari a 340 cavalli) devono solo guidare più forte possibile e non preoccuparsi d'altro. Non devono risparmiare energia, caricare batterie, rigenerare e così via. Soltanto schiacciare il gas a fondo e staccare al limite. Quindi in quella fase emergono i piloti "piedoni",





piloti sul display dell'auto non vedono quei valori: ma altri due numeri più specifici: i kilowattora di energia rimasti nella batteria e quelli che si stanno consumando di media ogni giro. I piloti sanno che la batteria carica al via possiede 54 kWh e in gara il consumo massimo può arrivare anche a 1,6 kilowattora per ogni giro. Ma a quel ritmo non finirebbero la corsa. Una Formula E deve consumare mediamente di 1,2 kWh per completare i 45 minuti di gara senza restare a secco. Per cui ogni tanto i piloti, quando "sforano" il consumo, devono ingegnarsi con freno, gas e rigeneratore di energia per rientrare al consumo medio di 1/1,2 kWh.

Il controllo di tutti questi parametri si fa continuamente durante la corsa. Perciò prima di dire che la Formula E è facile, abbiate rispetto. I piloti saranno pure sgravati dal compito di cambiare le

dotati di velocità pura. In corsa invece è fondamentale la gestione dell'energia. Il paddle di destra del volante sulla DS è stato adibito a questo: è la leva di rigenerazione energia. Se volete risparmiare, quando siete in rettilineo e vi avvicinate alla frenata, togliete il piede dal gas e tirate il paddle destro: sentirete un certo rallentamento. È il freno elettronico. State recuperando energia. C'è anche sulle auto elettriche da strada. Però qui l'intensità si può variare. E i piloti modificano l'intensità della rigenerazione curva per curva in funzione della violenza o meno della staccata. Chi impara a padroneggiare meglio questa tecnica nel corso della gara, è avvantaggiato.

L'altra cosa da tenere sempre sott'occhio sul volante è la quantità di energia rimasta nelle batterie. In Tv durante le gare viene mostrata la percentuale di carica rimasta a ogni corridore. Ma i



marce, ma in compenso hanno decine di altri compiti da svolgere mentre guidano: azionano freneticamente dieci/quindici volte al giro i vari pomelli del volante; con un occhio devono leggere i valori delle regolazioni sul display, con l'altro tenere d'occhio la macchina davanti a pochi centimetri cercando un varco per il sorpasso. E poi sorvegliare dagli specchietti l'avversario dietro per chiudergli ogni traiettoria ed evitare il sorpasso. Ci

vorrebbero tre occhi, non due. Dopo 45 minuti di gara c'è da scendere stressati. Perciò la vera sfida per i piloti di Formula E non è il guidare, ma riuscire a compiere tutte queste azioni contemporaneamente senza andare a muro.

Per tirare le somme, la Formula E non mi ha lasciato addosso quella sensazione di WOW!, di grande potenza e brutalità come tante altre macchine da corsa che ho avuto la fortuna di guidare nella mia vita di giornalista-tester. Non possiede la brutalità delle leggendarie Audi turbodiesel di Le Mans che quando affondavi il gas, dovevi aggrapparti con le dita al volante mentre le cinture ti sfondavano il petto, tanto era brutale l'accelerazione. Né ha la cattiveria sonora di certe auto da corsa come la Lambo Huracan SuperTrofeo il cui motore V10 aspirato ti faceva vibrare ogni poro della pelle, tanto aveva un rombo violento. No, la Formula E non è così. È scattante, frena forte grazie ai freni Brembo in carbonio, ed è pure reattiva nell'inserimento nonostante il peso. Ma le manca il sound per trasmettere "cattiveria". La propulsione del futuro è fatta così, c'è poco da fare. Ai millenials piacerà, ma chi è cresciuto con il sound eccitante dei V12 aspirati di una volta, si rende conto che c'è qualcosa che manca. Anche l'orecchio vuole la sua parte.



Dovesicorre

VELOCITÀ

27-28 aprile

F1

a Baku

www.autosprint.it

F2

a Baku

www.fiaformula2.com

FORMULA E

a Parigi

www.fiaformulae.com

EUROFORMULA

a Le Castellet

www.euroformulaopen.net

GT OPEN

a Le Castellet

GT OPEN CUP

a Le Castellet

www.gtopen.net

WTCR

a Budapest

www.fiawtrc.com

TCR EUROPE

a Budapest

europa.tcr-series.com

NASCAR

a Talladega

www.nascar.com

RALLY

26-28 aprile

MONDIALE RALLY

Argentina

www.rallyargentina.com

ITALIANO WRC

52° Rally Elba

www.rallyelba.com

INTERNAZIONALE-COPPA RALLY 1

25° Rally Valli Cuneesi

www.sportrallyteam.it

NAZIONALE STORICO

Valsugana

www.valsuganahistorically.it

NAZIONALE STORICO

12° Rally del Cuneese

www.sportrallyteam.it

NAZIONALE STORICO

Hist. Rally Race

www.vmmotorteam.it

SALITE

27-28 aprile

CIVM

29° Trofeo Sarfioffi-Sarnano

www.acisport.it/campionati/CIVM

CEM

Rechbergrennen

RALLY SANREMO LEGGENDA

SANREMO

La prima di Guastavino

Ci sono giorni più speciali di altri, per le persone che la vita la affrontano di traverso. Quello vissuto l'altro fine settimana a Sanremo da Michele Guastavino e Laura Bottini è entrato di prepotenza nel gruppo ristrettissimo dei momenti che sanno di magia. Prima vittoria assoluta per il savonese - figlio d'arte - e per la sua fidanzata. Che, assieme, hanno scritto il loro nome nell'albo d'oro del Sanremo Leggenda, la versione corta della gara che vale una carriera, il rally che raccoglie l'eredità del Rally dei Fiori e che è valido per la Coppa di Zona. Una vittoria né scontata né banale. Un successo costruito fin dai primi metri: 4 volte davanti a tutti nelle prime 4 ps, con tempi che avrebbero permesso alla coppia Guastavino-Bottini, sulla Fiesta R5 di Mario D'Ambra, di inserirsi qualche volta pure tra i primi 4 nella gara del Cir. Bravissimo, insomma. Come pure lo è stato Fabrizio Andolfi, a provarci fino all'ultimo metro, dopo il tempo ingiustamente perso al mattino: a lui per poco non bastava la quasi dimenticata Peugeot 207 S2000 per fare l'impresa.

Daniele Sgorbini



L'OUTLET DI

per informazioni outlet@autosprint.it

AUTO SPRI NT

SPORT



E-SELEZIONE Italian Championship

SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... La terza tappa della E-Selezione Italian Championship è stata davvero molto, molto combattuta, con tre gare una più incerta dell'altra. La parte del Leone, l'ha fatta il romano, Vito Pignalosa, vincitore di due gare e "Best Driver" del mese. Tomas Calvagni, si è confermato "mago della pioggia", dominando la gara su pista bagnata. Va poi, assolutamente segnalato il doppio podio ottenuto al debutto, dai fratelli Galofaro, con Ivan, ottimo secondo in gara 2, e Vito, due volte terzo, in gara 1 e 3. Infine, un plauso va a Dario Picone, vincitore del "Trofeo di Merito", ed ottimo 4° in gara 3, su pista bagnata. Vuoi saperne di più sulla E-Selezione? Contatta la segreteria scrivendo a: selezionenazionale@alice.it La Selezione Nazionale Piloti, può essere seguita su [facebook/selezionenazionalepiloti](https://www.facebook.com/selezionenazionalepiloti), o su [YouTube](https://www.youtube.com/channel/UC...) al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).

Nella foto in alto, da sinistra vs. destra

Ivan Galofaro - Vito Pignalosa - Tomas Calvagni - Vito Galofaro.

RIVISTE

VENDO AUTOSPRINT dal 1962 al 2018 (anche annate singole), annuari e speciali di Autosprint, il Guerin Sportivo dal 1974 al 2009, Rombo dal 1981 al 2001, Auto Italiana dal 1957 al 1969, Quattro ruote dal 1956 al 2005, Ruoteclasse dal 1987 al 2013, Autorama, Tuttomotori e molto altro, Automobile Revue dal 1950 al 2012. Libri, riviste e annuari Ferrari. Telefonare 333-2493694.

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

AUTO SPRI NT

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227309

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE Srl - Via Clelia 27 - 00181 Roma

e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it

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

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

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

IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).

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

Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia: m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via

Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

Distribuzione esclusiva per l'estero: Johnsons International News Italia S.p.A. - Via

Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

Concessionaria esclusiva per la pubblicità

Italia ed estero:

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

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

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

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

Banche Dati di uso redazionale

In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell' allegato A1 del D.lgs 196 del 30

giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio

dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", il Conto Editore S.r.l. rende noto che

presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento

UE 2016/679, agli art. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conto Editore

S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO), Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del

trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

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

Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata.

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

R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.

PERIODICO ASSOCIATO

ALLA FIEG FEDERAZIONE

ITALIANA EDITORI GIORNALI

Accertamenti
Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018



MOTORINI

LE DUE RUOTE CHE HANNO FATTO DIVERTIRE INTERE GENERAZIONI
IN ESCLUSIVI CAPOLAVORI DA COLLEZIONE
INEDITI E INTROVABILI!

IL CIAO, IL CALIFFONE,
IL FIFTY, IL GULP...

OGNI SETTIMANA IN EDICOLA
I PIÙ BEI MODELLI CHE HANNO
FATTO LA STORIA DELLE DUE
RUOTE IN PERFETTE RIPRODUZIONI
DA ESPOSIZIONE IN SCALA 1:18.



**Scala
1:18**



MOTO MORINI DOLLARO



**TI ASPETTA
IN EDICOLA**

6[°] USCITA
SOLO
€ 12,99

FASCICOLO +

MOTO MORINI DOLLARO

un'esclusiva

Numero uscite previste 32. Periodicità: settimanale.

Prezzo di ogni uscita € 12,99 (salvo variazioni delle aliquote fiscali).

L'Editore si riserva la facoltà di variare il numero delle uscite periodiche complessive, nonché di modificare l'ordine e la sequenza delle singole uscite, comunicando con adeguato anticipo gli eventuali cambiamenti che saranno apportati al piano dell'opera.

Corriere dello Sport
SEMPLICEMENTE PASSIONE

TUTTOSPORT

CENTAURIA

visitaci sul sito:
www.centauria.it

ECCO L'ENTUSIASMO VERACE DEL POPOLO FERRARISTA

Viva Leclerc il nuovo idolo!

Sono una grande fan del giovane monegasco che sta entrando nei cuori di tanti, ferraristi e non. Scrivo per dire che è stato un piacere leggere lo speciale dell'As n.15 intitolato "Febbre Leclerc": complimenti a Mario Donnini per come lo ha scritto, a me sembra quasi di vederlo uscire dalle pagine e a tratti mi stavo quasi commuovendo...

Ho anche molto apprezzato il seguito, volto a spiegare come tutto sia cominciato con Gilles Villeneuve, in quanto essendo io una tifosa relativamente giovane, non ero ancora nata in quella romantica quanto crudele epoca del mondo delle corse, e della grande passione dei tifosi per Gilles ne ho solo potuto sentire parlare. E anche qui, a leggere in un angolino della mia edicola questa storia con gli occhi umidi... Dunque grazie! Conserverò gelosamente nella mia cameretta questo numero speciale. Che bella sensazione doveva essere avere questa febbre, io mi ritengo fortunata di stare vivendo questa, e per la verità penso di avere più delle "due

linee" citate nell'articolo, tanto è grande la passione che trasmette questo ragazzo con la sua feroce fame di vincere celata da quel suo aspetto angelico e i modi gioviali e da gentiluomo... (...)

Giulia
@lovingleclerc, su instagram

Ho appena terminato di leggere il vostro n.15/2019 "Febbre Leclerc" e devo dire che Leclerc si merita questo tributo da parte di Autosprint. I complimenti fatti a Leclerc da voi sono una cosa mentre i complimenti fatti a Leclerc da "altri" sono tutt'altra cosa. Quindi attenzione ai canti di certe "sirene", perché certi "canti" potrebbero appunto portare a maggiori conflittualità in pista tra i due piloti della Ferrari con il conseguente rischio di compromettere così, anche quest'anno, sia il mondiale Piloti che il mondiale Costruttori.

Francesco Barsotti

Ho trovato magnifico e azzeccatissimo l'articolo sulla Febbre per Charles Leclerc, da

vostro affezionato lettore, avevo... anzi, mi correggo, ho ancora la Febbre Villeneuve, e mi son preso quella Leclerc! E se il ragazzo continua così, a noi tifosi la Febbre non passerà!

Roberto Giorgini, Torino

Sono un Vostro affezionato lettore dal 1975. Vorrei parlare della "Febbre Leclerc"... Io ho vissuto la carriera di Gilles Villeneuve; per me leggere quel titolo ha causato un tuffo al cuore. I ricordi sono molto vivi e le emozioni forti, ancora oggi. Qualcuno potrebbe pensare che il paragone possa essere eccessivo e "blasfemo". Non nascondo un piccolo sussulto nel vedere il "termometro", con ancora il casco stilizzato di Gilles, recante la scritta "Febbre Leclerc". Ma, come ben spiegato nel suo gradevolissimo articolo, i parallelismi ci sono tutti. Parafrasando il titolo di uno dei più bei episodi di "Spazio 1999" la F1 attuale è "Un altro tempo, un altro luogo".

Diverse le macchine, le piste, diverso il modo di vivere il weekend di gara, diversi gli uomini. Ma Gilles e Charles si somigliano.

Quell'accento, quello sguardo malinconico, quell'essere nati sotto lo stemma del Cavallino, li rende testimoni di una ideale staffetta nei cuori degli appassionati. Ebbene sì. Potrebbe essere nata una nuova Febbre.

Roberto Paradiso

AUTO SPRI NT

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Grafica e impaginazione
Alberto Rondelli
Roberto Rinaldi
grafici_as@autosprint.it -
051.62.27.249

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Fotografie: **ActualFoto, Sutton-Images, Bettioli, Getty Images, Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Coggi, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Martin Holmes, Fiammetta La Guidara, Piero Libro, Dario Lucchese, Guido Meda, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Alessandro Secchi, Daniele Sgorbini, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Maurizio Voltini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto SPRI NT **MOTO**

AM **GUSTAVO SPORNO** **SPORT STYLE**



AUTO DI MAGGIO È IN EDICOLA



VW T-CROSS

IL CITY SUV CHE STRIZZA
L'OCCHIO AI MILLENNIALS

LE NOSTRE PROVE

AUDI A1 SPORTBACK
I30 N vs ATECA
X5 M50D - SMART EQ

MCLAREN 600LT SPIDER

ESALTAZIONE DI GUIDA



Il tuo magazine ti aspetta in edicola ogni mese con anteprime, test accurati, prove su strada, confronti e molto altro.

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.

auto

NON PERDERE IN EDICOLA
LO SPECIALE AUTO DESIGN