MC, CÔTE D'AZUR 6,20 € - BE 7,30 €
FR E CORSE 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,60 CHF - CH 9,00 CHF

SUPERGUIDA F.1 2020

AUTOSPRINT

n. 10

Anno LVIV Settimanale - 10-16 marzo 2020

3,50 Euro (Italy only)

MONDIALE AL VIA

Due giovani pretendenti al trono di un campionissimo che aspira al 7° sigillo

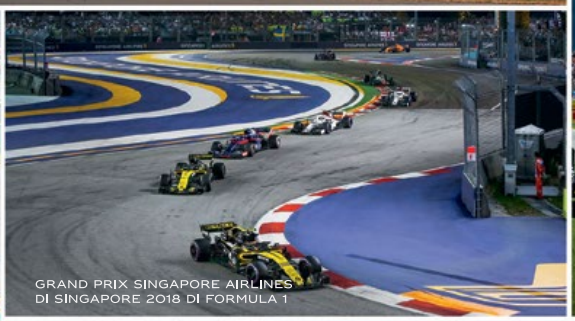
Numero doppio

+ AS Extra 3,50 euro Italy only

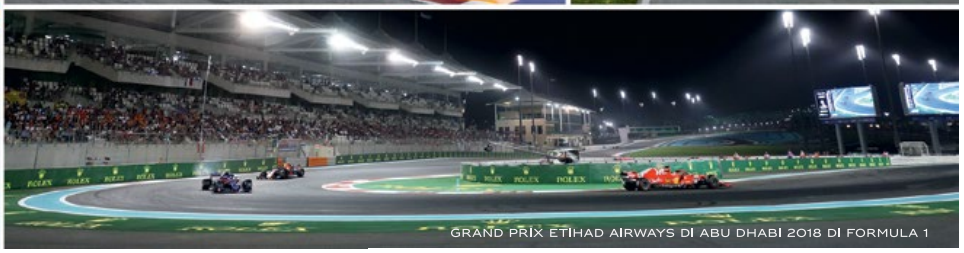
SFIDA TREMENDA


GRAND PRIX ROLEX DI GRAN BRETAGNA 2018 DI FORMULA 1


GRAND PRIX ROLEX
D'AUSTRALIA 2018 DI FORMULA 1


GRAND PRIX SINGAPORE AIRLINES
DI SINGAPORE 2018 DI FORMULA 1


GRAND PRIX EYETIME
D'AUSTRIA 2018 DI FORMULA 1


GRAND PRIX ETIHAD AIRWAYS DI ABU DHABI 2018 DI FORMULA 1

FORMULA 1®

Il mondo di Rolex è ricco di storie di perpetua ricerca dell'eccellenza. Dal 1950, la Formula 1® rappresenta la competizione automobilistica per antonomasia in tutto il mondo. Un campionato che si disputa su 21 circuiti in cinque continenti, da Monaco a Melbourne, e che costituisce la sfida più difficile per i grandi piloti di questo sport. Comunque prosegua la sua evoluzione, la Formula 1® continuerà a spingersi al limite della tecnologia e della velocità. Questa è una storia di perpetua ricerca dell'eccellenza. La storia di Rolex.

#Perpetual



OYSTER PERPETUAL COSMOGRAPH DAYTONA

Official Timepiece

IL LOGO F1, FORMULA 1, F1, GRAND PRIX E RELATIVI MARCHI SONO MARCHI COMMERCIALI DI FORMULA ONE LICENSING BV, UNA SOCIETÀ DI FORMULA 1. TUTTI I DIRITTI RISERVATI.

ROLEX

UN LABIRINTO DI INCERTEZZE

DI **ANDREA CORDOVANI**

Coronavirus *e virus del sospetto. Angosce e veleni. Non c'è mai stata una vigilia di Mondiale di Formula Uno sospesa in un equilibrio così precario. Ansia senza prestazione. Contro un nemico che prima si è nascosto e poi ha presentato il conto. Tutto insieme. Senza sconti. Comincia così una nuova stagione nel Circus con una spada di Damocle imponente sulla testa e un pericolo che ogni giorno scompagina la scena e alza l'asticella. Inarrestabile. Si parte col primo Gp del 2020 a Melbourne, in Australia, e poi si vedrà che piega potrà prendere tutta la vicenda. Perché è ovvio che i contagi e le conseguenti restrizioni imposte dalla paurosa avanzata del Covid-19 gettano tutto il mondo in un labirinto di gigantesche incertezze. Il responsabile dell'area Motorsport per Liberty Media, Ross Brawn ha sottolineato: «La situazione è molto seria, ma stiamo lavorando per cercare di non sottovalutare nulla. Se ad alcuni team non sarà concesso di esserci, non si correrà». Ma è impossibile programmare. Si deve parlare di speranze e non di certezze. È una stagione che parte con molti punti interrogativi e un botta e risposta duro che vede contrapposte Federazione Internazionale e Ferrari da una parte e 7 team (quelli non motorizzati dal Cavallino) dall'altra e in mezzo una patata bollente (soprattutto avvelenata) riguardo alla irregolarità o meno della power unit utilizzata dalla Rossa nel 2019. Lo scontro è durissimo. La divisione è netta. La battaglia è totalmente deflagrata prima di scendere in pista. Già, la pista. Alla fine, l'unica cosa che dovrebbe contare. Davvero. E già in Australia per il primo round di un mondiale che rischia di essere riscritto in corso d'opera potrebbe iniziare a prendere forma un grande sogno che in molti sperano possa davvero avverarsi. Ovvero quello che la contesa possa aggrovigliarsi attorno a un agitatissimo triello Hamilton-Verstappen-Leclerc annunciato da più parti, quasi fosse un antidoto per ritrovare serenità e speranze. Spettacolo ed emozioni. La Formula Uno si rimette in moto e speriamo che riesca a sviluppare finalmente una trama avvincente, dopo alcune stagioni che si sono chiuse troppo in anticipo, stritolate dalle fauci di Lewis Hamilton e della Mercedes. Protagonisti principali, dentro a una specialità tinta d'argento, capaci di andare sempre oltre ogni limite. Già, perché la truppa di Toto Wolff sta riscrivendo la storia della specialità ed è già nella leggenda con Hamilton che adesso è a un passo dall'eguagliare il record di sette titoli iridati conquistato da Michael Schumacher. Una sfida nella sfida e per Lewis anche due ragazzi terribili, tosti e affamati da battere, per continuare a dimostrare che lui rimane il numero uno e che non è ancora arrivato il momento per un cambio generazionale sul trono più alto di una F.1 che prova ad andare oltre il panico.*

SOMMARIO

PAGINA 4
LO SHOW DEI RECORD

PAGINA 10
A NOI DUE!

PAGINA 14
I CIRCUITI

PAGINA 20
TEAM PER TEAM

testi Massimo Costa, Mario Donnini,
fotografie Getty Images, Sutton-Images.com

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

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

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

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8532 del 18/12/2018

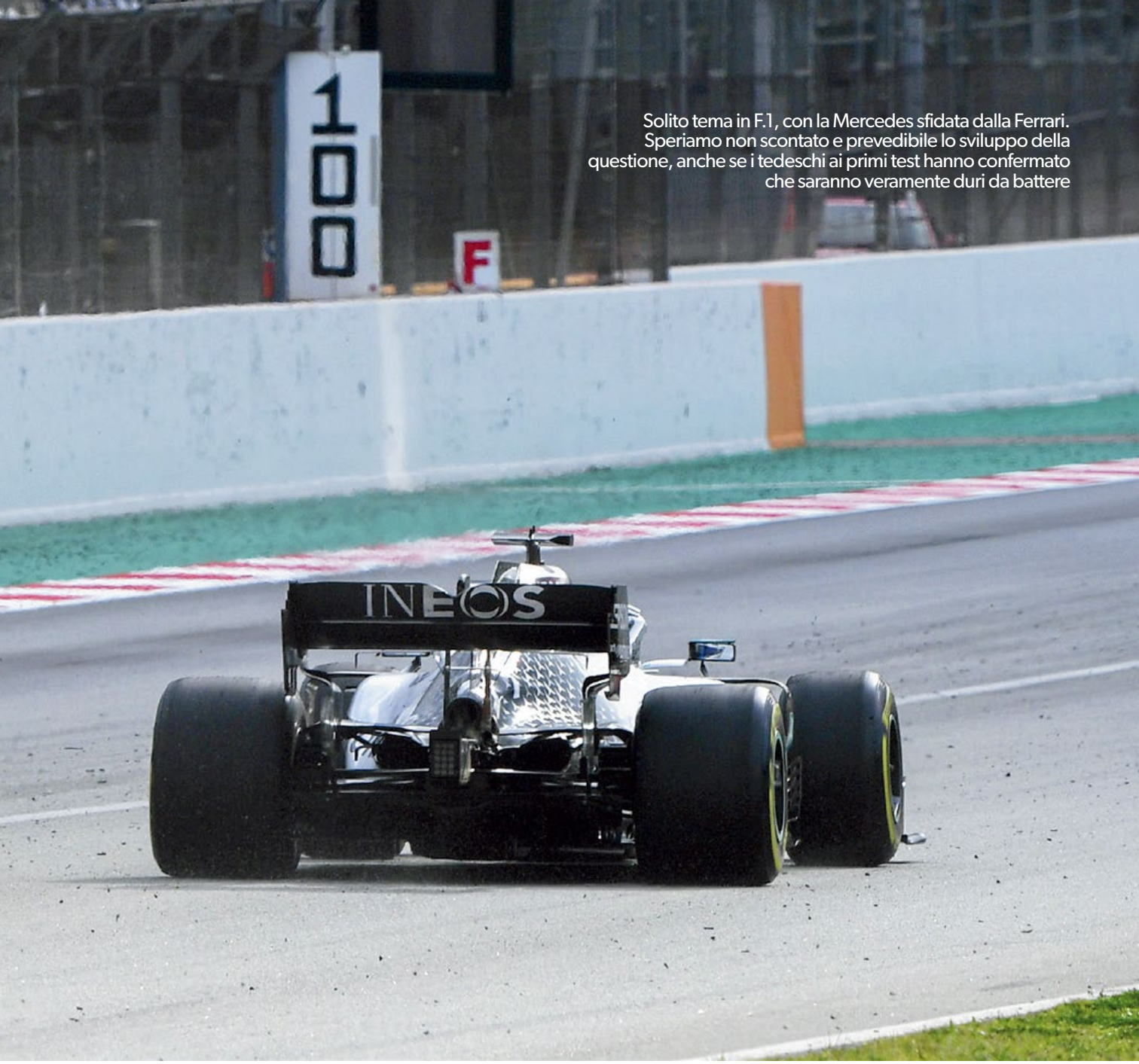
CONTI EDITORE
La Conti Editore pubblica anche
auto MOTO SPRINT INMOTO
AM GUERRIN SPORTIVO SPORT STYLE



E adesso si va in una terra incognita, un punto oltre il quale nessuno s'è mai spinto. Mentre la Formula Uno festeggia settanta anni d'età tondi tondi, la Mercedes tenta di prolungare la striscia record di dodici titoli mondiali consecutivi tra Costruttori e Piloti e superare i sei hurrà Marche di fila dell'era di Montezemolo & Todt, mentre Lewis Hamilton, per parte sua, prova ad agganciare il primato fatidico dei sette allori iridati di Michael Schumacher e la Mercedes. Peraltro, sia Lewis che il team tedesco, ragionevolmente, con tantissime possibilità di riuscirci.

Perché a oggi, poche storie, la Mercedes rappresenta lo stato dell'arte in questa F.1 - vedi anche la creatività mostrata di recente col DAS -, e non c'è nessuno in pista maturo, veloce, aggressivo e complessivamente così intelligente, furbo e consistente come e quanto Lewis Hamilton.

All'ombra del trentacinquenne ragazzo nativo di Stevenage prosegue il gregariato progressivamente meno quieto di Valtteri Bottas, sempre più veloce in qualifica e al top anche nei pre-season test. Tuttavia risulta sempre difficile immaginare il pur bravo finlandese nelle vesti di un neo-Nico Rosberg stile 2016, capace di sovvertire il pronostico e beffare il capitano, dopo una stagione memorabile. Certo, ci sono circuiti che il biondo finlandese predilige, tipo Spielberg e Sochi, laddove se vuoi creargli problemi lascia perde e lévate, ma le piste sono tante, moltissime di più e complessivamente il fattore Hamilton conta troppo per non poter risultare schiacciante, nel confronto interno, a parità di W11. Monoposto che, a differenza della consorella dell'anno prima, inizia subito alla stragrande, finendo regolarmente al top dai primi chilometri percorsi, malgrado un minimo peccatuccio di gioventù quanto ad affidabilità.



Solito tema in F.1, con la Mercedes sfidata dalla Ferrari. Speriamo non scontato e prevedibile lo sviluppo della questione, anche se i tedeschi ai primi test hanno confermato che saranno veramente duri da battere

Mercedes vuole dare di può, mentre Hamilton punta a Schumi. E Kimi...

DI **MARIO DONNINI**

LO SHOW DEI RECORD



Mercedes, Ferrari e Red Bull: prosegue l'era in cui i top team sono tre, coi tedeschi davanti a tutti e Hamilton sempre più lanciato verso la leggenda. Ma in F.1 nulla è mai scontato...

LE NOVITÀ SONO IN PISTA CON OLANDA E VIETNAM

A proposito di quantità, qualità e tipologie di tracciati, la F.1 2020 anzitutto saltà all'occhio per le 22 gare in programma - praticamente un record - subito a oggi ridiscese a ventuno, con lo spostamento, da ricalendariare con data da destinarsi, del Gp di Cina causa del coronavirus.

Così per ora le corse sicure in calendario son tornate ventuno, come nelle due stagioni precedenti, vista l'uscita di scena del Gp di Germania, il ritorno del Gp d'Olanda, sull'onda dell'entusiasmo per Verstappen - con due curve inclinate e dare colore e curiosità alla faccenda e ai lavori portati avanti da Dromo Circuit Design, azienda italiana che ha ricevuto l'incarico dalla FIA per operare sul tracciato e il debutto del Gran Premio del Vietnam, sul circuito cittadino di Hanoi, peraltro minacciosamente progettato dall'architetto Hermann Tilke.

REGOLE, STABILITÀ QUASI ASSOLUTA (FINO AL 2021)

Per il resto, quanto a novità tecnico strutturali, fatevene una ragione, la riforma vera - per grande o piccola che saprà essere - è attesa per l'anno prossimo e in questo bisognerà accontentarsi di quel che c'è. In teoria, visto il presunto maggior numero di gare previste durante la stagione, i team dovrebbero essere autorizzati a utilizzare, per ciascuna vettura, una MGU-K in più, rispetto al 2019, ma col coronavirus in atto è tutta da vedere circa la conferma delle gare in programma. E ciò potrebbe avere qualche ripercussione anche su questo tipo di situazione. Altra micronovità, gli alettoni anteriori che nella parte terminale di 50 mm non potranno contenere parti metalliche, per diminuire il rischio di forature, in caso di contatto. Infine, le condotte dei freni non potranno più essere disegnate da strutture diverse dalle scuderie. Considerando anche che saranno ridotti per il pilota gli aiuti alla guida al momento della partenza, le cose nuove son già finite. Il resto è al solito, insomma.

LA SFINGE FERRARI

E poi, certo, c'è la Ferrari. E parlarne diventa difficile. Viste le prestazioni in sordina nei test di Barcellona, resta saggio e onesto evitare presentazioni roboanti o iperaggressive. E, nello stesso tempo, sarà anche bene non prendere implacabilmente alla lettera il pessimismo realista di Mattia Binotto, lasciando un margine di dubbio su quanto emerso dal potenziale della SF1000. Di certo la Rossa non parte favorita e questo, al limite, potrebbe non essere il peggiore dei mali. Comunque vada, in seno al team del Cavallino quest'anno le







guerre son tre. La prima è politico-giuridica (e lì vedremo), la seconda è quella coi rivali, l'altra è tutta interna e vede schierati oltre che contrapposti Charles Leclerc e Sebastian Vettel. Il monegasco ha firmato un contratto lungo quanto quello di un vescovo, mentre Seb è a scadenza a fine stagione. Quindi, per lui e il suo futuro, decideranno tutto i Gp della prima metà dell'anno, poi sarà tardi.

IL DERBY ROSSO

In casa Ferrari, anche se sul piano delle attenzioni si parte alla pari e gli sviluppi della situazione potrebbero essere solo meritocratici, il capitano percepito è Leclerc e con pieno merito. Ma adesso per il sensazionale monegasco viene la parte meno facile. Perché, dopo aver abituato a stupire, ora, per continuare a farlo, può e deve solo puntare a vincere il mondiale. Anche se l'aria che tira non è che spinga verso questo… E, giusto per gioco e a rigor di logica, facciamo qualche ipotesi anche sugli sviluppi della concorrenza interna. Se Leclerc continuerà mediamente a stargli davanti, tipo 2019, Vettel avrà due possibilità: andarsene - la più probabile -, o fare di tutto per restare a stipendio da gregario - eventualità non impossibile. Se i due dovessero continuare a litigare in pista, vedi Brasile 2019, Vettel sarebbe out. Se Vettel si rivelasse risorto e addirittura più forte di Leclerc, le conseguenze diverrebbero telluriche, ma la cosa al momento, oltre che solo teorica, appare poco realistica. Di fatto Vettel, se vuole restare a tutti i costi in Ferrari, potrà farlo solo diventando ciò che Raikkonen è stato per lui nelle ultime stagioni in Rosso di Iceman… Di certo, per ora, in chiave Ferrari, di sicuro c'è solo che questa sarà la stagione dei 1000 Gp disputati, ma sul quando, col coronavirus in ballo e il Bahrain che nicchia, per scaramanzia è bene non sbilanciarsi.

RED BULL, LA PRETENDENTE

In effetti, andando oltre il solito dualismo Mercedes-Ferrari - peraltro a oggi, ahinoi, solito anche nell'epilogo mai favorevole alla Rossa, giacché negli anni in cui ha corso la Mercedes mai la Ferrari ha vinto un titolo mondiale -, una possibile e tosta candidata a rompere le scatole alla W11 potrebbe essere proprio la Red Bull. In fondo la RB16 nei test è andata molto forte, peraltro non mostrando neanche fino in fondo il vero potenziale e badando con Max Verstappen ad assommare un numero di chilometri da circumnavigazione del globo, mostrando consistenza e prestazioni di prim'ordine. Occhio, quindi.
Quanto ad Albon, adesso per lui viene il bello. Il primo anno,



Dai pre-season test l'Alfa Romeo esce in grande spolvero. Molto bene anche la Racing Point, copia della Mercedes del 2019. Voto positivo perre per il rebrand AlphaTauri e la McLaren

anzi la prima mezza stagione, poteva avere mille scusanti, mentre adesso beccare distacchi importanti da Max per lui sarebbe agonisticamente terribile.
Certo è che con oltre un milione di richieste, un'affluenza prevista di 105mila spettatori al giorno e una prevendita immediata ed istantanea di 30mila biglietti, Verstappen rischia di diventare il pilota più acclamato nella storia moderna in un singolo Gp, roba da far impalidire il crowdsurfing di Hamilton a Silverstone...

RACING POINT COPIONA E COPIOSA

Copiosamente quarta possibile forza per quantità, qualità e premesse, potrebbe essere la Racing Point. La candida rosa di Andy Green differisce dalla Mercedes W10 solo nella posizione dell'accendisigari e ha già suscitato più d'una polemica tra i rivali. Eppure la sola autorizzata a risentirsi sarebbe stata la Mercedes medesima, ma niente del genere è accaduto. Anche perché Wolff e Stroll senior hanno tanti buoni motivi per andare d'amore e d'accordo. Quindi attenzione alla Rp20 e a Perez, con Stroll Jr che comunque - e finalmente - avrà la possibilità di tornare a dire la sua.

MCLAREN, ARIA DI VERA RINASCITA

In casa McLaren, la MCL35 sembra una delle rarissime monoposto diverse, affinate e cambiate rispetto al modello schierato lo scorso anno. A questo va aggiunto che la coppia dei piloti composta dal fresco ma forte ed esperto Carlos Sainz e dal giovanissimo e sorprendente Lando Norris, rappresenta quanto di più interessante, stimolante e incuriosente la F.1 possa offrire in questo momento. Certo, poi i risultati dipenderanno anche, nel bene o nel male, dal tasso di crescita e competitività della power unit Renault.

RENAULT IN RIPRESA

Già, i francesi. A giudicare dai test di Barcellona, la nuova Renault R.S.20 dovrebbe segnare un momento di rinascita per la Casa tranalpina, che deve assolutamente tornare a dare segnali di vitalità. Al di là della shakedown livery che faceva somigliare l'ultima nata all'Andrea Moda, i risultati dei cronometri hanno visto alla fine in top six sia Ricciardo che il rientrante e famelico Ocon, a dimostrazione del fatto che sembra possibile l'inizio di una nuova fase per la squadra che ha sede a Enstone.

ALFA ROMEO MOLTO INTERESSANTE

Quindi ottime cose si possono dire anche per la nuova creatura della Alfa Romeo Racing, apparsa molto veloce e prestazionale prima con Kimi Raikkonen e, infine, con un bravissimo e ritrovato Robert Kubica, capace di un grande exlpoit nella seconda frazione dei pre-season test. la vettura, in effetti, sembra proprio nata bene e potrebbe rivelarsi l'arma giusta anche per consentire ad Antonio Giovinazzi l'atteso salto di qualità dopo una stagione di riacclimatamento con la F.1.

IL RECORD INSIDIATO DA KIMI

E poi, sempre in casa Alfa Romeo, occhio al record dei record - quello delle presenze in F.1 -, che potrebbe battere Kimi Raikkonen, il quale è separato proprio da dieci Gp dalle 323 gare iridate disputate complesivamente da Rubens Barrichello. A oggi, in servizio effettivo permanente c'è un so-



lo uomo che nel paddock vanta più presenze di "Iceman" e quello risponde alle generalità del 48enne Bernd Mayländer, che dal 2000 è il pilota della safety-car della F.1 e in vita sua s'è perso un solo Gp per infortunio, sostituito da Marcel Fassler. Kimi debuttò in F.1 l'anno dopo di Bernd, ma andando molto, molto più forte e là ancora sta. E quello del primato di presenze di tutti i tempi sarebbe un gran bel premio per il sempre amatissimo "Iceman".

ALPHATAURI ALL'ATTACCO

Aria buona in AlphaTauri, ossia la solita, valida e carissima Toro Rosso ribattezzata per esigenze commerciali dalla Casa madre. La vettura pare più che valida, i piloti, Gasly e Kvyat, non hanno bisogno di presentazioni e quindi, a conti fatti, le belle soddisfazioni strada facendo non dovrebbero mancare, cosiderando che due Gp fa lo stesso Pierre è finito a podio (retroattivamente), giusto prima di venirci a trovare ai Caschi d'Oro di Autosprint per ritirare il premio relativo all'expoit medesimo. Quanto a Kvyat, capacità e tigna non gli mancano, pur all'interno di un rendimento non sempre continuo.

HAAS E WILLIAMS, IL DOVERE È CREDERCI

Poi ci sono gli altri. Ultimi, ma - si spera e ci si augura -, non ultimi e senza speranza. Il team Haas deve dimostrare - finalmente - di disputare una stagione in crescita e non in calo costante, come il recente passato ha purtroppo dimostrato. Macchina e presupposti ci sono e c'è bisogno che la coppia più bollente del mondiale - rappresentata da Grosjean e Magnussen - sfoggi una maturità nuova per tornare su livelli accettabili e propri della serietà della struttura. Nell'auspicio di far funzionare a dovere le Pirelli nelle adeguate finestre d'utilizzo. Stesso discorso alla Williams, dove la FW43 realizzata da David Worner, Jonathan Carter e Doug McKiernan s'è dimostrata nei primi test assai meno pestilenziale e catastrofica della inguardabile FW42. Quanto al patrimonio umano in pista, George Russell potrebbe avere - ed era ora - la possibilità di mettersi in evidenza ingolosendo la zia Mercedes, mentre il ricco canadese Nicholas Latifi porta lo stendardo di unico, vero debuttante del mondiale 2020 e farà di tutto per dimostrare che il viatico di vice-campione Gp2 non è né casuale né immeritato. E solo pensare che il pilota che l'ha battuto, ossia De Vries, adesso è in Formula E con la Mercedes, è proprio un segno dei tempi.







Sarà quello del 2020 il campionato di F.1 più spettacolare mai visto negli ultimi anni? Potrebbe. Siamo infatti difronte a un lento, ma significativo cambio generazionale che nel Mondiale si è visto raramente. La quantità di piloti giovani dotati di gran talento è numerosa come non mai e allo stesso tempo resistono coloro che hanno già fatto la storia, ovvero Lewis Hamilton e Sebastian Vettel, ma anche, seppur fuori gioco dalle posizioni che contano per via del team che non lo si può considerare al top, Kimi Raikkonen, una icona per gli appassionati di tutto il mondo. A loro, si affiancano due piloti che si trovano nella terra di mezzo, Valtteri Bottas e Daniel Ricciardo.

MAX E CHARLES GUIDANO LA RIVOLUZIONE

Il 2019 ha proposto con forza Leclerc e Verstappen, i più seri protagonisti della rivoluzione in atto. Se, per quanto riguarda l'olandese della Red Bull, il sacro fuoco del talento è definitivamente esploso nel corso del 2018 dopo un affrettato avvio di carriera in F.1 contrassegnato da numerosi errori, Leclerc alla prima possibilità di guidare una monoposto in grado di combattere per le singole vittorie e pole position, grazie a un percorso di crescita intelligente ha subito potuto fare la differenza. Verstappen e Leclerc, sono loro gli anti Hamilton-Vettel, non c'è dubbio. Il 22enne della Red Bull ha sempre avuto tutta la squadra a sua disposizione, fin dagli anni trascorsi in Toro Rosso. Carta bianca su tutto. Dal Karting alla F3 europea, poi subito F1 nel 2015 con un solo anno di esperienza in monoposto. Verstappen si è fatto le ossa nel Mondiale, ancora da minorenne, cosa mai vista prima. Ma l'ha pagata cara, perché gli errori sono stati tanti e il rischio di non capire come migliorarsi, come crescere, è stato evidente anche a causa della sua accentuata arroganza. Max è riuscito a trovare il punto di svolta, Montecarlo 2018, e le cose sono cambiate in maniera enorme.
Divenuto più riflessivo, più stratega, Verstappen si è trasformato in una vera macchina da guerra. A soli 22 anni ha già disputato 102 Gp cogliendo 8 vittorie e 2 pole. La crescita del binomio Red Bull-Honda, al quale ha dato fiducia allungando il contrat-

SPODESTARE HAMILTON DAL TRONO. PER LECLERC E VERSTAPPEN SCATTA IL DUELLO...

DI **MASSIMO COSTA**

A NOI DUE!



to fino al 2023 con la squadra di Dieter Mateschitz, potrebbe rappresentare il secondo punto di svolta per Verstappen, quello che lo porterebbe a lottare per il titolo mondiale.
L'olandese ha già dimostrato di non avere per nulla timore di Vettel, col quale ha avuto scontri verbali e al volante, mentre con Hamilton ancora non ci sono state molte occasioni per un vero confronto diretto. Recentemente, Verstappen in un evento Red Bull ha lanciato il guanto di sfida al sei volte campione del mondo: «*È chiaro che in F.1 molto dipende dalle vetture che un pilota ha a disposizione. Hamilton è molto forte, uno dei migliori, però non è Dio e io posso batterlo. Forse Dio è con lui, ma lui non è Dio*». Messaggio chiaro come non mai. Verstappen pensa a Hamilton, non sembra curarsi della Ferrari.



42 Gp in carriera, alla terza stagione in F.1, la seconda con la Ferrari, Charles Leclerc si prepara ad affrontare il Mondiale 2020 che deve rappresentare un'evoluzione nella sua crescita

Non di Vettel, non di Leclerc. Entrambi li ha battuti e con il suo pari età monegasco c'è stato un bellissimo duello a Spielberg lo scorso anno con relative polemiche per un sorpasso al limite compiuto da Verstappen negli ultimi giri. Un sorpasso che è valso la vittoria. Leclerc se l'è segnata ed ha capito in fretta quale "mode" adottare con il rivale della Red Bull. Verstappen farà bene a guardarsi da Vettel e Leclerc, e non pensare solamente ad Hamilton, suo chiodo fisso. Sarà anche interessante vedere se l'olandese, in un eventuale ruolo non più di terzo incomodo, di inseguitore, di colui che poteva vincere un Gp ogni tanto per via di una vettura non sempre performante, ma nei panni di colui che potrà giocarsi il titolo iridato, saprà mantenere sempre la dovuta calma e freddezza.

CACCIA ALLA FASCIA DA CAPITANO

Leclerc, 42 Gp disputati, due vittorie, sette pole, prima di pensare a Verstappen e alla Mercedes, dovrà risolvere in fretta il confronto in casa con Vettel. Il quale, a 32 anni, non ha affatto intenzione di recitare la parte del "vecchietto" che aiuta il più giovane compagno di squadra. A dire la verità, il rischio che questo copione accada è alto e tutto dipenderà da quel che si verificherà nelle prime gare stagionali. Che per il team Ferrari saranno certamente molto tese. Prima di tutto perché sarà fondamentale capire dopo i confusi test spagnoli, se la nuova monoposto di Maranello sarà in grado di sfidare a viso aperto Mercedes e Red Bull, poi perché nel box si vivranno grandi tensioni da parte dei due piloti a caccia del ruolo di capitano. Cosa che non accadrà in Red Bull tra Verstappen ed Alexander Albon e in Mercedes tra Hamilton e Bottas (benché il finlandese, come lo scorso anno, intende riprovarci nuovamente a sorprendere nelle prime corse il suo vicino di garage). Leclerc non ha nulla di meno di Verstappen, anzi, forse ha una qualità in più: quella di saper interpretare al meglio il giro secco della qualifica. Nel corpo a corpo non ha evidenziato la cattiveria, la furbizia, la spavalderia, di Verstappen. Ma vedremo nel corso del campionato come Charles, quando si presenterà l'occasione, saprà offrire nel suo repertorio.

ANCHE ALBON SOTTO AI RIFLETTORI

Il 2020 sarà interessante anche per scoprire il vero valore di Albon. Proiettato in F.1 con una certa sorpresa da Helmut Marko che lo aveva parcheggiato in Toro Rosso, questo ragazzone anglo-thailandese nel mese di agosto si è addirittura ritrovato al volante della Red Bull dopo il cambio di sedile con Pierre Gasly imposto dalla dirigenza delle due squadre.
Considerando che si trattava di un debuttante, la enorme pressione che si è ritrovato sulle spalle, Albon ha superato egregiamente il compito meritandosi la riconferma. In qualifica non ha avuto la zampata da pilota Red Bull, ma nel 2019 era lecito non aspettarsi più di tanto. In gara, invece, è stato notevole e in Brasile avrebbe potuto salire sul podio se non fosse stato speronato da Hamilton. Attenzione ad Albon, perché potrebbe essere veramente la sorpresa del 2020. Se si dovesse esprimere sui livelli di Verstappen non pensiamo che la Red Bull gli permetterà di fare lo sgambetto a "sua maestà", ma potrebbe tornare molto utile per portare via punti a Ferrari e Mercedes.

COMFORT ZONE



Mod. 14301

www.grisport.com

Grisport®

A WORLD TO DISCOVER

IMMAGINE ASSOCIATI



MONDIALE CON TANTI DUBBI

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

15 MARZO

1 GP AUSTRALIA

I PRIMATI

IN QUALIFICA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'20"486 MEDIA 237,194 KM/H

IN GARA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'24"125, MEDIA 226,933 KM/H

DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H24'15"757, MEDIA 219,011 KM/H



CIRCUITO MELBOURNE 5303 METRI 58 GIRI — ORA (ITALIA) **6.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

22 MARZO

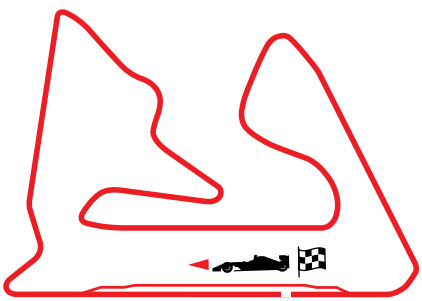
2 GP BAHRAIN

I PRIMATI

IN QUALIFICA: C.LECLERC (FERRARI SF90, 2019) 1'27"866 MEDIA 221,737 KM/H

IN GARA: P.DE LA ROSA (McLAREN MP4-20/MERCEDES, 2005) 1'31"447 MEDIA 213,054 KM/H

DISTANZA: F.ALONSO (RENAULT R25, 2005) 1H29'18"531 MEDIA 207,082 KM/H



CIRCUITO SAKHIR 5412 METRI 57 GIRI — ORA (ITALIA) **16.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

5 APRILE

3 GP VIETNAM



I PRIMATI

CIRCUITO NUOVO

CIRCUITO HANOI 5607 METRI 55 GIRI — ORA (ITALIA) **8.10**

sky SPORT

RINVIATO A DATA DA DESTINARE

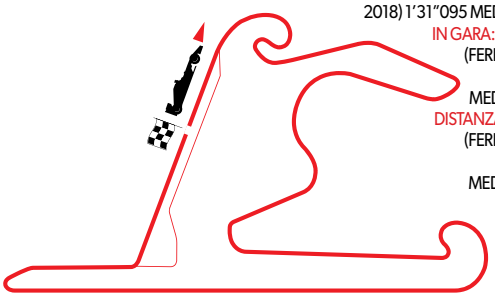
4 GP CINA

I PRIMATI

IN QUALIFICA: S.VETTEL (FERRARI SF71H, 2018) 1'31"095 MEDIA 215,419 KM/H

IN GARA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1'32"238 MEDIA 212,749 KM/H

DISTANZA: R.BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1H29'12"420 MEDIA 205,185 KM/H

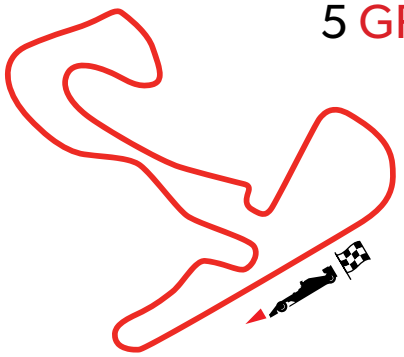


CIRCUITO SHANGHAI 5451 METRI 56 GIRI — ORA (ITALIA) **8.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

3 MAGGIO

5 GP OLANDA



I PRIMATI
CIRCUITO NUOVO

CIRCUITO ZANDVOORT 4252 METRI GIRI 72 ORA (ITALIA) **15.10**

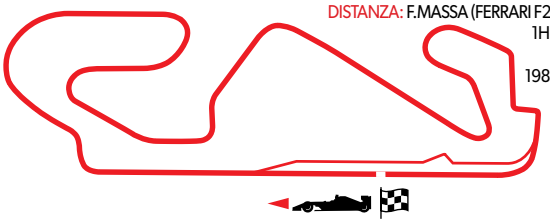
DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT



10 MAGGIO

6 GP SPAGNA

I PRIMATI
IN QUALIFICA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W09 EQ POWER +, 2018) 1'16"173 MEDIA 219,999 KM/H
IN GARA: D.RICCIARDO (RED BULL RB14/TAG HEUER, 2018) 1'18"441 MEDIA 213,638 KM/H
DISTANZA: F.MASSA (FERRARI F2007, 2007) 1H31'36"230 MEDIA 198,102 KM/H

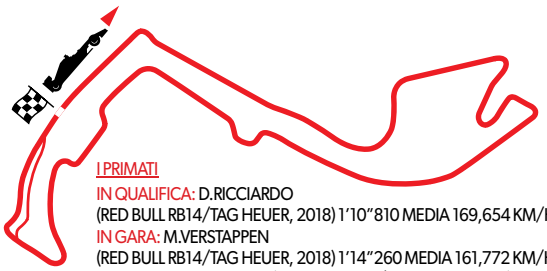


CIRCUITO CATALUNYA, BARCELLONA 4655 METRI 66 GIRI ORA (ITA) **15.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

24 MAGGIO

7 GP MONACO



I PRIMATI
IN QUALIFICA: D.RICCIARDO (RED BULL RB14/TAG HEUER, 2018) 1'10"810 MEDIA 169,654 KM/H
IN GARA: M.VERSTAPPEN (RED BULL RB14/TAG HEUER, 2018) 1'14"260 MEDIA 161,772 KM/H
DISTANZA: D.RICCIARDO (RED BULL RB14/TAG HEUER, 2018) 1H42'54"807 MEDIA 151,750 KM/H

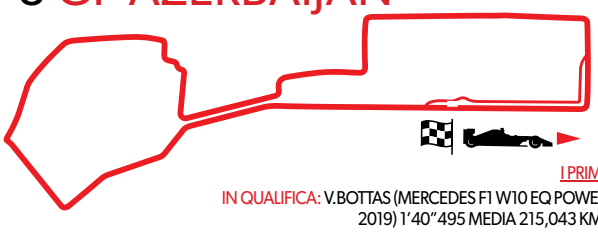
CIRCUITO MONTECARLO 3337 METRI 78 GIRI ORA (ITALIA) **15.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT



7 GIUGNO

8 GP AZERBAIJAN



I PRIMATI
IN QUALIFICA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W10 EQ POWER+, 2019) 1'40"495 MEDIA 215,043 KM/H
IN GARA: C.LECLERC (FERRARI SF90, 2019) 1'43"009 MEDIA 209,795 KM/H
DISTANZA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W10 EQ POWER+, 2019) 1H31'52"942 MEDIA 199,852 KM/H

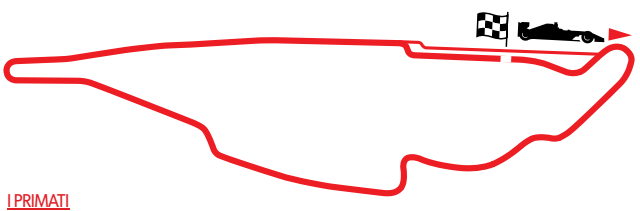
CIRCUITO BAKU 6003 METRI 51 GIRI ORA (ITALIA) **14.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT



14 GIUGNO

9 GP CANADA



I PRIMATI
IN QUALIFICA: S.VETTEL (FERRARI SF90, 2019) 1'10"240 MEDIA 223,513 KM/H
IN GARA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'13"078 MEDIA 214,833 KM/H
DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2004, 2004) 1H28'24"803 MEDIA 207,165 KM/H

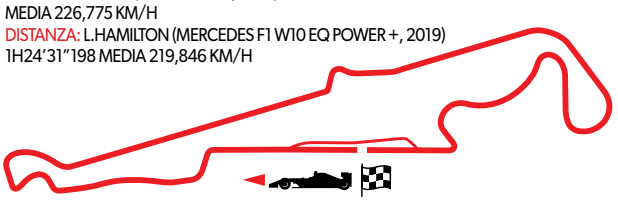
CIRCUITO G.VILLENEUVE, MONTREAL 4361 METRI 70 GIRI ORA (ITA) **20.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

28 GIUGNO

10 GP FRANCIA

I PRIMATI
IN QUALIFICA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'28"319 MEDIA 238,127 KM/H
IN GARA: S.VETTEL (FERRARI SF90, 2019) 1'32"740 MEDIA 226,775 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1H24'31"198 MEDIA 219,846 KM/H



CIRCUITO PAUL RICARD 5842 METRI GIRI 53 ORA (ITALIA) **15.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

5 LUGLIO

11 GP AUSTRIA



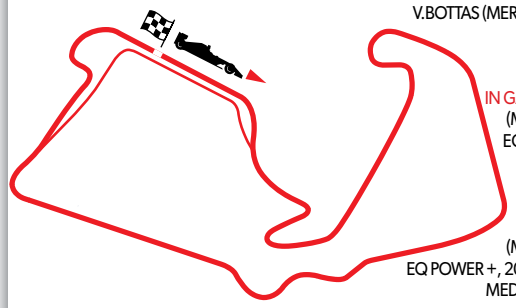
I PRIMATI
IN QUALIFICA:
C.LECLERC (FERRARI SF90, 2019)
1'03"003 MEDIA 246,731 KM/H
IN GARA: K.RAIKKONEN (FERRARI SF71H, 2018)
1'06"957 MEDIA 232,160 KM/H
DISTANZA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W08 EQ POWER+, 2017)
1H21'48"523 MEDIA 224,757 KM/H

CIRCUITO RED BULL RING 4318 METRI 71 GIRI — ORA (ITA) **15.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

19 LUGLIO

12 GP G.BRETAGNA



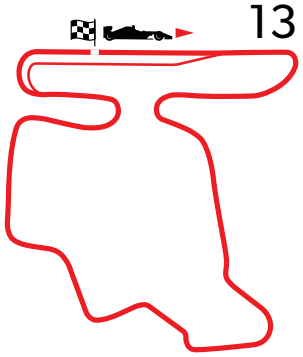
I PRIMATI
IN QUALIFICA:
V.BOTTAS (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019)
1'25"093 MEDIA 249,228 KM/H
IN GARA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019)
1'27"369 MEDIA 242,735 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1H21'08"452 MEDIA 226,419 KM/H

CIRCUITO SILVERSTONE 5891 METRI 52 GIRI — ORA (ITALIA) **15.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

2 AGOSTO

13 GP UNGHERIA



I PRIMATI
IN QUALIFICA: M.VERSTAPPEN (RED BULL RB15, 2019) 1'14"572 MEDIA 211,494 KM/H
IN GARA: M.VERSTAPPEN (RED BULL RB15, 2019) 1'17"103 MEDIA 204,552 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1H35'03"796 MEDIA 193,532 KM/H

CIRCUITO HUNGARORING, BUDAPEST 4381 M. 70 GIRI — ORA (ITALIA) **15.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

30 AGOSTO

14 GP BELGIO



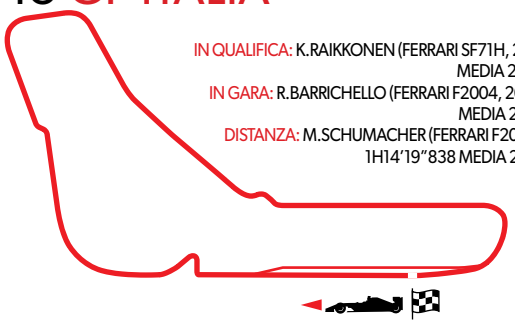
I PRIMATI
IN QUALIFICA: S.VETTEL (FERRARI SF71H, 2018) 1'41"501 MEDIA 248,415 KM/H
IN GARA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W09 EQ POWER +, 2018) 1'46"286 MEDIA 237,231 KM/H
DISTANZA: K.RAIKKONEN (FERRARI F2007, 2007) 1H20'39"066 MEDIA 229,174 KM/H

CIRCUITO SPA-FRANCORCHAMPS 7004 METRI 44 GIRI — ORA (ITALIA) **15.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

6 SETTEMBRE

15 GP ITALIA



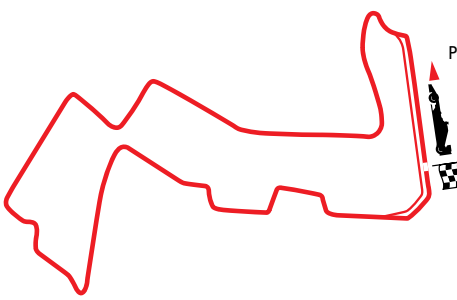
I PRIMATI
IN QUALIFICA: K.RAIKKONEN (FERRARI SF71H, 2018) 1'19"119 MEDIA 263,587 KM/H
IN GARA: R.BARRICHELLO (FERRARI F2004, 2004) 1'21"046 MEDIA 257,320 KM/H
DISTANZA: M.SCHUMACHER (FERRARI F2003-GA, 2003) 1H14'19"838 MEDIA 247,585 KM/H

CIRCUITO MONZA 5793 METRI 53 GIRI — ORA (ITALIA) **15.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

20 SETTEMBRE

16 GP SINGAPORE



I PRIMATI
IN QUALIFICA:
L.HAMILTON (MERCEDES F1 W09 EQ POWER + 2018) 1'36"015 MEDIA 189,832 KM/H
IN GARA:
K.MAGNUSSEN (HAAS VF18/FERRARI, 2018) 1'41"905 MEDIA 178,860 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W09 EQ POWER +, 2018) 1H51'11"611 MEDIA 166,577 KM/H

CIRCUITO MARINA BAY, SINGAPORE 5065 METRI 61 GIRI — ORA (ITA) **14.10**

AdverTime - MI



KIT GT

Dalla Pista alla Strada:
Prestazioni e Mito.

brembo

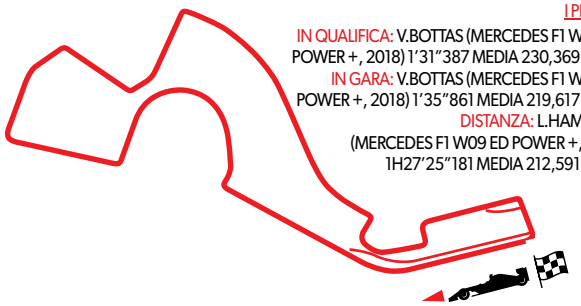
Distribuito da: motorquality
TECHNOLOGY FOR SPORT

Tel. 02 249511 - info@mqauto.it - www.mqauto.it

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

27 SETTEMBRE

17 GP RUSSIA



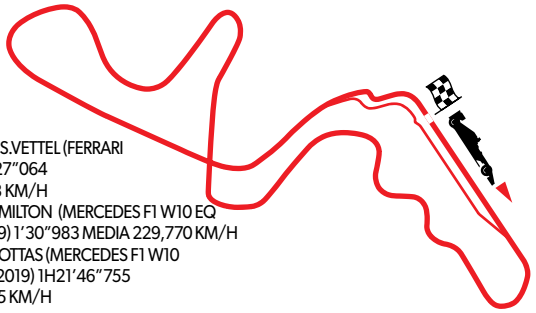
I PRIMATI
IN QUALIFICA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W09 ED POWER +, 2018) 1'31"387 MEDIA 230,369 KM/H
IN GARA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W09 ED POWER +, 2018) 1'35"861 MEDIA 219,617 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W09 ED POWER +, 2018) 1H27'25"181 MEDIA 212,591 KM/H

CIRCUITO SOCHI 5848 METRI 53 GIRI — ORA (ITALIA) **13.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

11 OTTOBRE

18 GP GIAPPONE



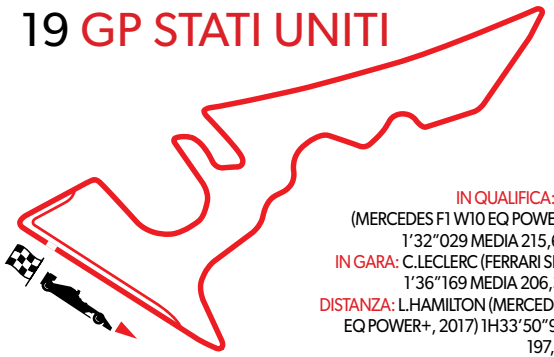
I PRIMATI
IN QUALIFICA: S.VETTEL (FERRARI SF90, 2019) 1'27"064 MEDIA 240,113 KM/H
IN GARA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'30"983 MEDIA 229,770 KM/H
DISTANZA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1H21'46"755 MEDIA 221,325 KM/H

CIRCUITO SUZUKA 5807 METRI 53 GIRI — ORA (ITALIA) **6.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

25 OTTOBRE

19 GP STATI UNITI



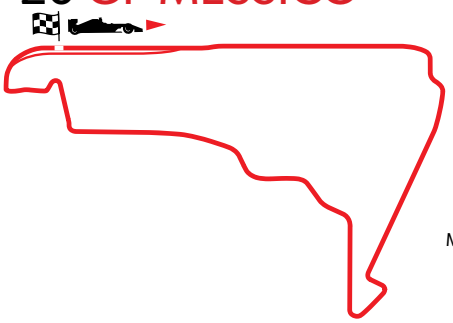
I PRIMATI
IN QUALIFICA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'32"029 MEDIA 215,658 KM/H
IN GARA: C.LECLERC (FERRARI SF90, 2019) 1'36"169 MEDIA 206,374 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W08 EQ POWER+, 2017) 1H33'50"991 MEDIA 197,169 KM/H

CIRCUITO OF THE AMERICAS, AUSTIN 5513 METRI 56 GIRI — ORA (ITA) **20.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

1 NOVEMBRE

20 GP MESSICO



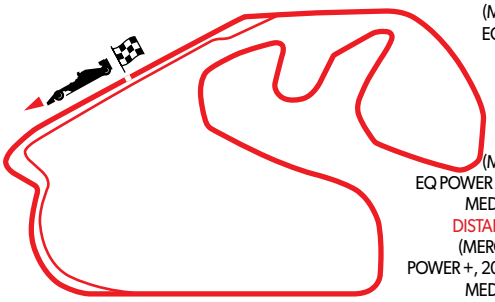
I PRIMATI
IN QUALIFICA: D.RICCIARDO (RED BULL RB14/TAG HEUER, 2018) 1'14"759 MEDIA 207,257 KM/H
IN GARA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W09 ED POWER +, 2018) 1'18"741 MEDIA 196,776 KM/H
DISTANZA: M.VERSTAPPEN (RED BULL RB13/TAG HEUER, 2017) 1H36'26"552 MEDIA 189,970 KM/H

CIRCUITO FRATELLI RODRIGUEZ 4304 METRI 71 GIRI — ORA (ITA) **20.10**

DIRETTA **ESCLUSIVA SKY** sky SPORT

15 NOVEMBRE

21 GP BRASILE



I PRIMATI
IN QUALIFICA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W09 EQ POWER +, 2018) 1'07"281 MEDIA 230,561 KM/H
IN GARA: V.BOTTAS (MERCEDES F1 W09 EQ POWER +, 2018) 1'10"540 MEDIA 219,909 KM/H
DISTANZA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W09 EQ POWER +, 2018) 1H27'09"066 MEDIA 210,605 KM/H

CIRCUITO INTERLAGOS, SAO PAOLO 4309 METRI 71 GIRI — ORA (ITA) **18.10**

DIRETTA **SKY** sky SPORT

29 NOVEMBRE

22 GP ABU DHABI



I PRIMATI
IN QUALIFICA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'34"779 MEDIA 210,958 KM/H
IN GARA: L.HAMILTON (MERCEDES F1 W10 EQ POWER +, 2019) 1'39"283 MEDIA 201,387 KM/H
DISTANZA: S.VETTEL (RED BULL RB5/RENAULT, 2009) 1H34'03"414 MEDIA 194,789 KM/H

CIRCUITO YAS MARINA 5554 METRI 55 GIRI — ORA (ITALIA) **14.10**

© 2020 Kawasaki Motors Europe / Italy



IL MEGLIO DEI DUE MONDI

Ninja 1000 SX

La Ninja 1000 SX ha un carattere senza compromessi. Lo spirito Ninja è quello desiderato dai motociclisti sportivi più esigenti mentre SX spinge oltre il concetto di sport touring e versatilità. Il pacchetto tecnologico, composto da traction control e cruise control, la fanno diventare la perfetta compagna di viaggio per ogni biker.

Per maggiori informazioni visita il sito: www.kawasaki.it

Kawasaki raccomanda elf

Assistenza 24h su 24 in tutta Europa e 4 anni di garanzia aderendo al programma Warranty Plus Kawasaki. Servizio Clienti 848.580102. Guida sempre responsabilmente, nei limiti delle tue capacità e di quelle della tua moto. Indossa sempre un casco omologato e indumenti protettivi. Le immagini ritratte sono scattate in condizioni di sicurezza con piloti professionisti. Gli accessori presenti sono venduti separatamente e non fanno parte dell'allestimento standard.

Kawasaki Accessories | Kawasaki Parts | K·CARE WARRANTY PLUS

Segui Kawasaki Italia su:

Visitate il nuovo store online: www.kawasakistore.it

Kawasaki

www.kawasaki.it



MERCEDES



MERCEDES GP PETRONAS FORMULA ONE TEAM

La Mercedes riesce sempre a far parlare di sé. Nella prima sessione dei test di Montmelò, ad esempio, si è meritata tutta l'attenzione per il geniale sistema DAS che ha messo la squadra diretta da Toto Wolff su un piedistallo rispetto agli avversari. Nonostante sei anni di dominio assoluto che potrebbero far pensare a un certo e anche comprensibile rilassamento, i tecnici sono costantemente al lavoro per trovare nuove avveniristiche soluzioni. Non ci si ferma mai a Brackley, la sede inglese del team Mercedes. Dove ci si ciba solo di vittorie. La W11 ha, però, mostrato una certa fragilità per quanto riguarda la nuova power unit, fatto che ha allarmato Lewis Hamilton. Mercedes, rispetto allo scorso anno, nei test spagnoli non si è concentrata esclusivamente sui long run, ma si è lanciata in pista con le soft e le supersoft. Ha voluto dettare il passo e ci è riuscita perfettamente impaurendo non poco i rivali Ferrari e Red Bull. I distacchi degli avversari non sono stati abissali, ma è sembrato piuttosto chiaro che i piloti Mercedes si sono trattenuti. La W11 è piaciuta a Hamilton e Bottas, l'hanno trovata precisa in entrata curva, stabile come sempre nelle curve veloci, quasi facile da guidare. Niente di nuovo insomma…

NEL 2019 **1°** 739 PUNTI

44 HAMILTON

77 BOTTAS

MERCEDES F1 W11 EQ PERFORMACE

MOTORE

MERCEDES F1 M11 EQ PERFORMANCE

TEAM

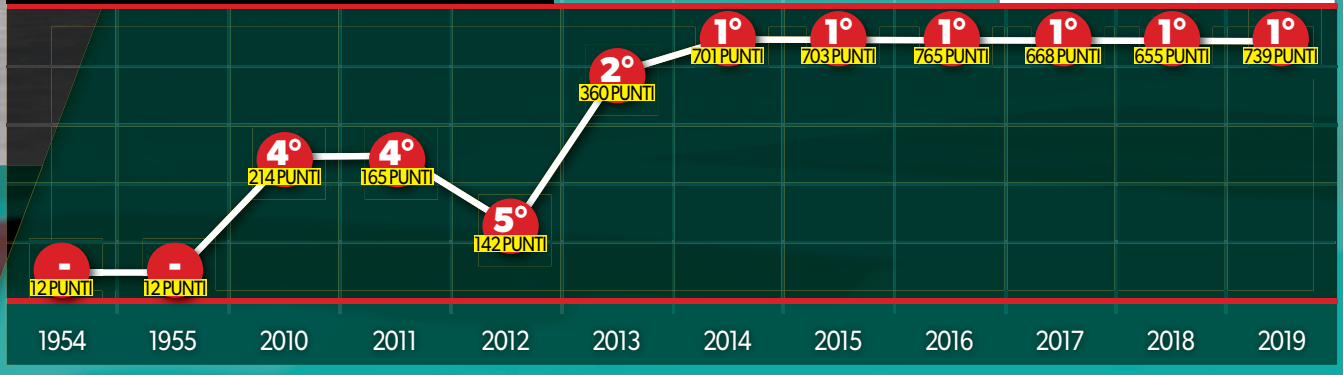
TEAM PRINCIPAL
TOTO WOLFF



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	6
GP DISPUTATI	210
VITTORIE	102
POLE POSITION	111
GIRI PIÙ VELOCI	75
GARE A PODIO	137
PIAZZAMENTI A PODIO	211
GARE IN PRIMA FILA	131
PIAZZ. IN PRIMA FILA	201
GIRI PERCORSI	24.345
KM PERCORSI	126.677
GP IN TESTA	135
GIRI IN TESTA	5.764
KM IN TESTA	30.383
PUNTI (COSTRUTTORI)	5.112
PUNTI (PILOTI)	5.251.14

I RISULTATI DEL TEAM



L'obiettivo che ha davanti a sè è di quelli grossi, enormi. Conquistare il settimo titolo mondiale di Formula Uno ed eguagliare Michael Schumacher. Il sei volte iridato Lewis Hamilton ha trascorso un inverno in giro per il mondo, come suo solito, non ha fatto mancare il suo sostegno all'Australia in fiamme e si è divertito a fare il modello. Ma ha anche trovato il tempo per lavorare sodo e arrivare all'appuntamento con i test pre-campionato di Barcellona in forma fisica perfetta. Hamilton via Twitter si era fatto un selfie in cui mostrava il proprio fisico perfetto comunicando che: "L'anno scorso in questo periodo, poco prima dei test pre campionato, pesavo 78 chilogrammi, ora sono a 73. C'è ancora da fare, altri muscoli da rinforzare, ma sono sulla strada giusta. Se ci si vuole mettere in forma, si può fare. Forza ragazzi". Uno stimolo non solo per se stesso in questo messaggio. Nel frattempo, poi, ha ricostruito il rapporto con il padre, trascorrendo diverse giornate invernali in una qualche isola tropicale. È un Hamilton più sereno e felice che mai, i giovani arrembanti che vogliono iniziare a scrivere pagine importanti in Formula Uno sono avvisati. Uno come lui non molla, uno come lui ha solo voglia di continuare a mettere insieme vittorie, record e trofei per lasciare un segno indelebile nella storia della massima serie che frequenta dal 2007 e da subito con grande profitto.

L'IDENTIKIT

NATO A
TEWIN

DATA
7 GENNAIO 1985

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2007

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
CAMPIONE DEL MONDO 2008-'14-'15-'17-'18-'19

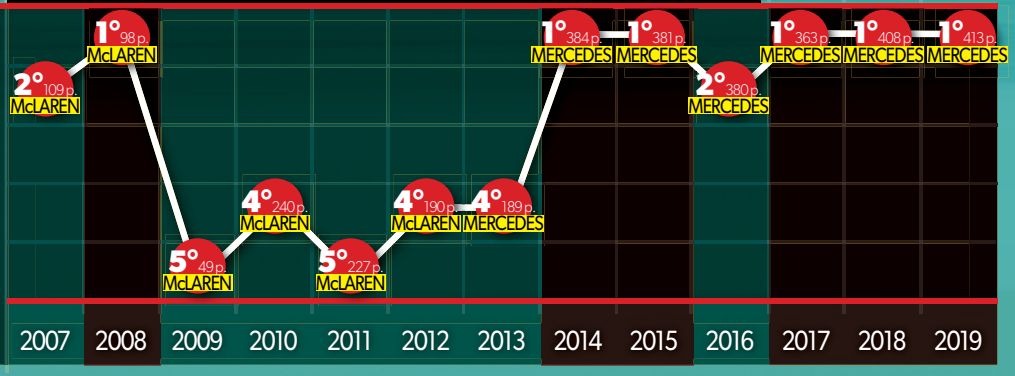
PRIMA VITTORIA
GP CANADA 2007

44 *Lewis* HAMILTON

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE	84
GP DISPUTATI	250
PODI	151
POLE POSITION	88
GIRI PIÙ VELOCI	47
GIRI PERCORSI	14.216
KM PERCORSI	71.596
GP IN TESTA	148
KM IN TESTA	22.729
PUNTI	3.431





Ha ottenuto il suo miglior risultato di sempre, vice campione del mondo. Eppure, Valtteri Bottas continua a non godere della fiducia di nessuno, Toto Wolff a parte. Il quieto finlandese nel Mondiale 2019 ha vinto quattro Gran Premi ed ha realizzato ben cinque pole, tante quante Hamilton. Ma non scalda i cuori, non emoziona. Bottas è stato un eccellente partner di Hamilton, lo ha aiutato in più di una occasione regalando l'idea di essere un buon gregario capace di qualche acuto, ma nulla di più. Silenziosamente però, Valtteri prende appunti. Non capita a tutti di poter condividere per tre anni il box del più grande pilota di questa epoca. Molti lo dimenticano, ma confrontarsi con Hamilton è impresa ardua. Bottas, per reggere il confronto, ha dovuto scoprire nuovi orizzonti, spostare il proprio limite in avanti, molto avanti. Trovando un nuovo Valtteri. Ma ancora non basta. E lui ci lavora su. Superato il triste momento del divorzio dalla moglie, Bottas ha ora una nuova compagna, un aspetto importante per la serenità. Che sia il pacifico Bottas la reale minaccia per Hamilton per il campionato 2020?

L'IDENTIKIT

NATO A NASTOLA

DATA 28 AGOSTO 1989

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2013

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
2° NEL 2019

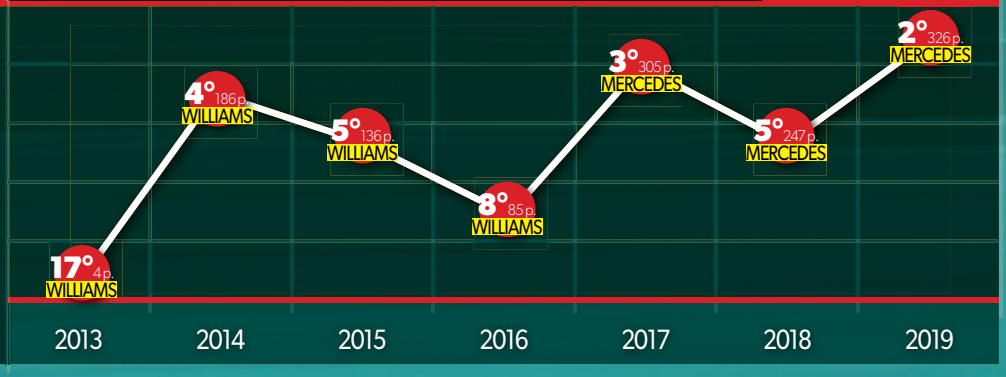
PRIMA VITTORIA
GP RUSSIA 2017

77 *Valtteri* BOTTAS

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE	7
GP DISPUTATI	139
PODI	45
POLE POSITION	11
GIRI PIÙ VELOCI	13
GIRI PERCORSI	8.006
KM PERCORSI	40.597
GP IN TESTA	25
KM IN TESTA	2.509
PUNTI	1289







FERRARI



Mai come quest'anno appare complicato capire quello che è il reale valore della Ferrari alla vigilia del via del Mondiale. La SF1000 è stata giudicata positivamente dai piloti per quanto riguarda il comportamento nelle curve veloci, quindi c'è stato un miglioramento del grip rispetto alla monoposto 2019. Quel che preoccupa è la velocità in rettifilo, non apparsa paragonabile a quella ottenuta dalla Mercedes, ma anche in questo caso si potrebbe dedurre che sono state utilizzate mappe conservative o che gli stessi piloti alzavano semplicemente il piede. Tanti se, tanti ma, anche sull'affidabilità, unito al ricorso a tenere ben piantati a terra da parte del team principal Mattia Binotto, il quale per due settimane ha sintetizzato la situazione con frasi del tipo «Non andiamo in Australia per vincere», «I nostri rivali sono più veloci» per spegnere il fuoco dell'euforia. Dichiarazioni che per qualcuno sono state anche sorprendenti, perché si può essere d'accordo nell'essere pompieri e smorzare i facili entusiasmi che possono produrre i test, ma forse i tifosi della Rossa si aspettano un clima un po' più carico alla vigilia di una stagione ancora tutta da giocare. E quindi viene da chiedersi: dove starà la verità? Solo Melbourne, tra l'altro non il miglior tracciato per definire le qualità di una monoposto, può iniziare a contribuire a svelare l'arcano. Ma al di là di tutto, l'istinto porta a dire che tutto sommato la SF1000, guardando ai tempi dei test spagnoli, non è affatto messa male…

NEL 2019
2°
504 PUNTI

5
VETTEL

16
LECLERC

FERRARI SF1000

MOTORE

FERRARI 065

TEAM

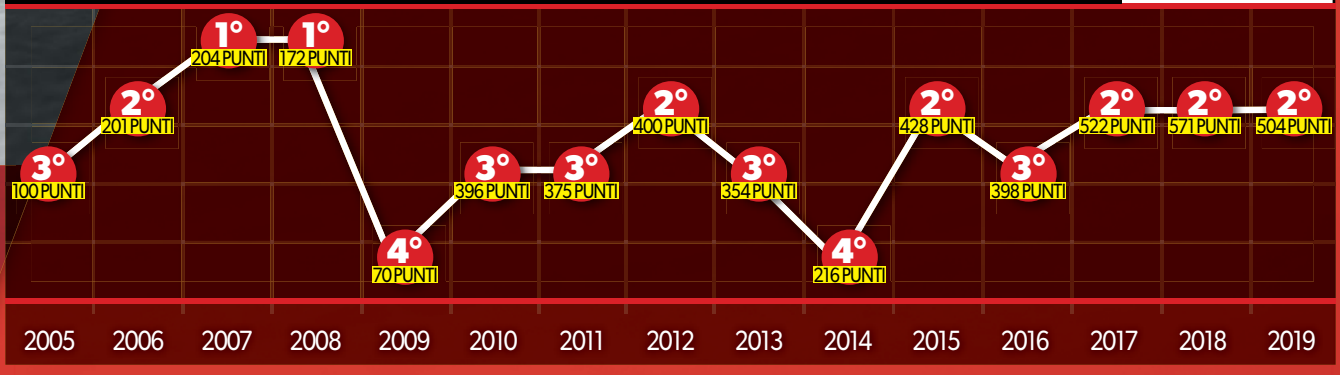
TEAM PRINCIPAL
MATTIA BINOTTO



RECORD

MONDIALE COSTRUTTORI	16
GP DISPUTATI	991
VITTORIE	238
POLE POSITION	228
GIRI PIÙ VELOCI	254
GARE A PODIO	582
PIAZZAMENTI A PODIO	770
GARE IN PRIMA FILA	400
PIAZZ. IN PRIMA FILA	519
GIRI PERCORSI	112.384
KM PERCORSI	576.655
GP IN TESTA	462
GIRI IN TESTA	15.122
KM IN TESTA	78.462
PUNTI (COSTRUTTORI)	8257.5
PUNTI (PILOTI)	9159.27

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI



Il grande punto interrogativo per la stagione che va a iniziare è il seguente: quale Sebastian Vettel vedremo in azione nel Mondiale 2020? Quello incerto che dalla metà del 2018 in avanti non ha mancato di commettere errori e sviste da debuttante, o quello impeccabile ammirato in Ferrari fino all'inizio della "crisi" e prima ancora in Red Bull e Toro Rosso? La sfida interna con Charles Leclerc sarà superata dal tedesco con leggerezza o la vivrà con angoscia? Per Vettel questa annata sarà decisiva più che altro per il suo futuro: ed in questo caso è già partito un mezzo tormentone. Se il 2020 sarà positivo, la Ferrari non avrà alcuna riserva nel prolungargli il contratto in scadenza (salvo la riduzione dei soldi dell'ingaggio), in caso contrario, si solleveranno dubbi, domande più che lecite. Ma l'orgoglio di Seb è tanto, lui vuol vincere con la Ferrari, lo ha ripetuto all'infinito, e farà di tutto per farcela. Ci era andato vicino nel corso del 2017, ma è stato tradito da una serie di problemi tecnici. Nel 2018 ci ha messo del suo, il titolo era a portata di mano, lo scorso anno non c'era molto da fare. Melbourne e gli altri round del Mondiale 2020 spiegheranno molte cose.

L'IDENTIKIT

NATO A HEPPENHEIM
DATA 3 LUGLIO 1987
ESORDIO GP USA 2007
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
CAMPIONE DEL MONDO
2010-2011-2012-2013
PRIMO PODIO
GP ITALIA 2008

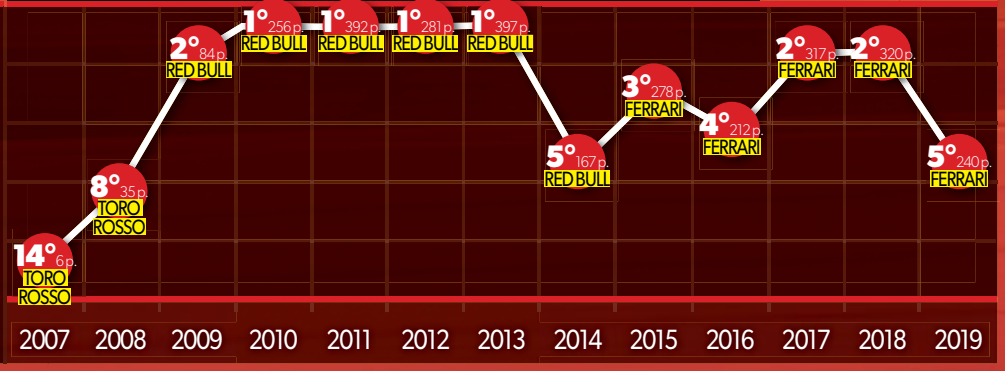


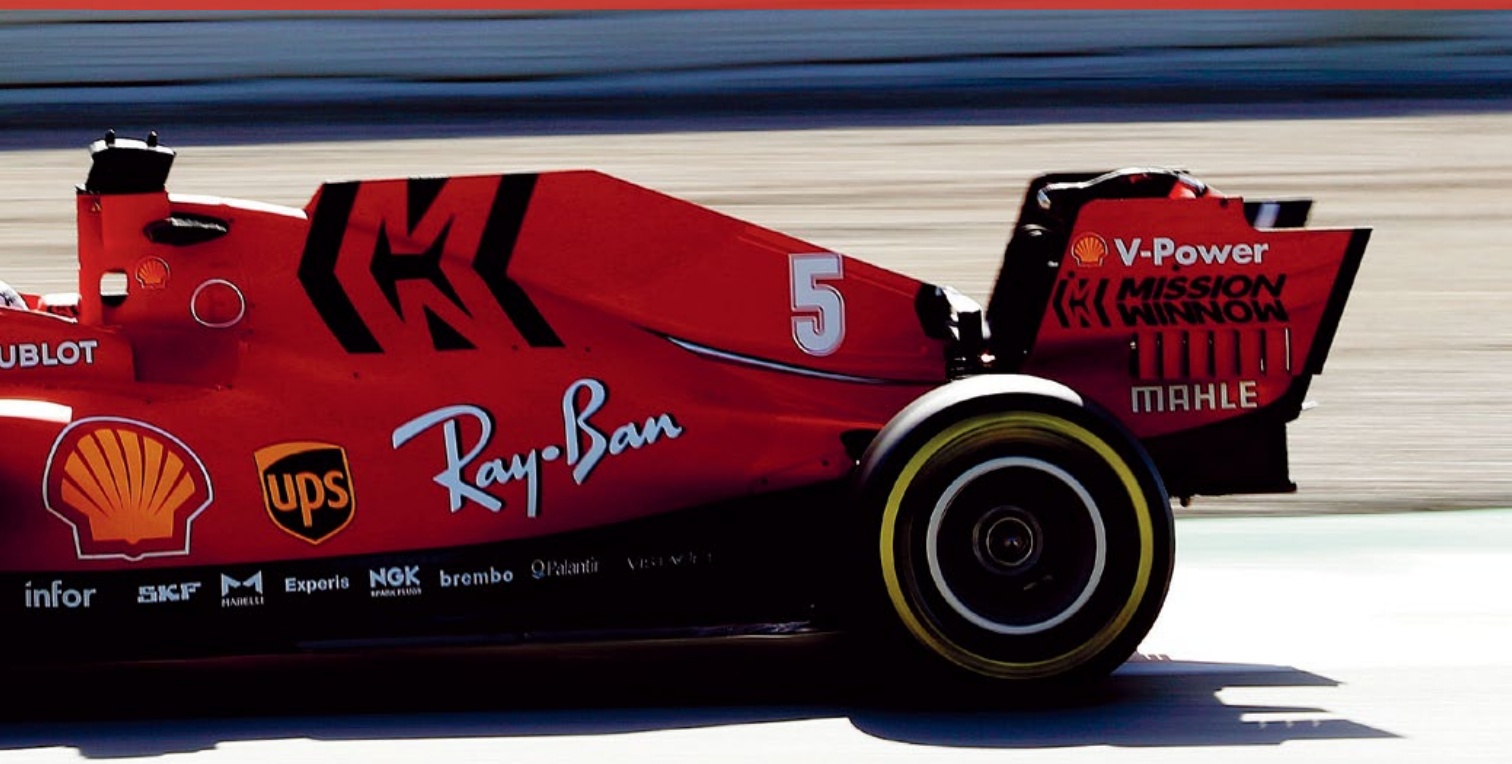
5 Sebastian VETTEL

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE	53
GP DISPUTATI	240
PODI	120
POLE POSITION	57
GIRI PIÙ VELOCI	38
GIRI PERCORSI	13.148
KM PERCORSI	66.622
GP IN TESTA	105
KM IN TESTA	18.121
PUNTI	2.985





Il 2019 di Charles Leclerc è stato clamoroso. Da brividi e emozioni. Dopo appena un anno di Formula Uno vissuto sotto le insegne dell'Alfa Romeo-Sauber, il suo passaggio in un top team non ha richiesto alcun tempo di ambientamento. Il monegasco si è calato con la massima velocità nella nuova realtà non soffrendo affatto il confronto con il compagno di squadra Sebastian Vettel e con gli altri rivali delle prime file. Grande temperamento, grande freddezza, grande piede, perfetto controllo della pressione: sono tutti elementi che lo hanno portato a siglare la bellezza di sette pole position, più di quelle ottenute da Lewis Hamilton con la super Mercedes, che si è fermato a quota cinque. Charles non ha certo raggiunto il proprio apice, ha ancora molto da offrire e se quello visto nel 2019 è solo l'antipasto, a testimonianza che il ragazzo potrà raggiungere livelli assoluti in un prossimo futuro. Come per Vettel, anche per Charles saranno decisive le prime gare per definire i ruoli all'interno della squadra. Sarà una bella, e sana, sfida. E lui farà di tutto per recitarla nel ruolo di protagonista anche perché con il contratto di cinque anni siglato nel corso dell'inverno con la Scuderia del Cavallino si è garantito una bella fetta di futuro a Maranello e farà di tutto per essere il pilota capace di riportare in Emilia quel titolo iridato che manca ormai da troppe stagioni...

L'IDENTIKIT

NATO A MONTECARLO
DATA 16 OTTOBRE 1997
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2018
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
4° NEL 2019
PRIMA VITTORIA
GP BELGIO 2019

16 *Charles* LECLERC

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE	2
GP DISPUTATI	42
PODI	10
POLE POSITION	7
GIRI PIÙ VELOCI	4
GIRI PERCORSI	2.214
KM PERCORSI	11.251
GP IN TESTA	8
KM IN TESTA	1.321
PUNTI	303







RED BULL



ASTON MARTIN Red Bull RACING / HONDA

Potrebbe essere il 2020 finalmente l'anno giusto per la Red Bull e la Honda? Stando a quello che è accaduto nei test pre-stagionali in Catalunya tutto indica per una risposta positiva. L'ottimismo regna nel team diretto da Christian Horner e Max Verstappen sembra molto più sereno rispetto alle vigilie dei campionati scorsi. I collaudi spagnoli hanno evidenziato una affidabilità piuttosto notevole della power unit giapponese, oltre che una buona potenza in quel poco che è stato possibile capire in quanto i piloti Red Bull non si sono mai espressi nel pieno delle loro potenzialità, come del resto i rivali di Mercedes e Ferrari. Quattro volte campione del mondo tra il 2010 e il 2013, la Red Bull ha mal sopportato questo lungo periodo da comprimaria, condito da infinite polemiche con la Renault ritenuta incapace di offrire una power unit di qualità a fronte di una richiesta economica non indifferente. La rottura con i francesi e l'accordo con la Honda per il 2019 pareva un pericoloso salto nel vuoto, ma alla fine Christan Horner ha avuto ragione. Non solo i giapponesi pagano per la fornitura delle loro power unit, ma hanno portato il loro motore a livelli impensabili soltanto un anno fa. La Red Bull, dopo 6 anni, torna a far paura? Pare proprio di sì...

NEL 2019
3°
417 PUNTI

33 VERSTAPPEN

23 ALBON

RED BULL RB16

MOTORE

HONDA RA620H

TEAM

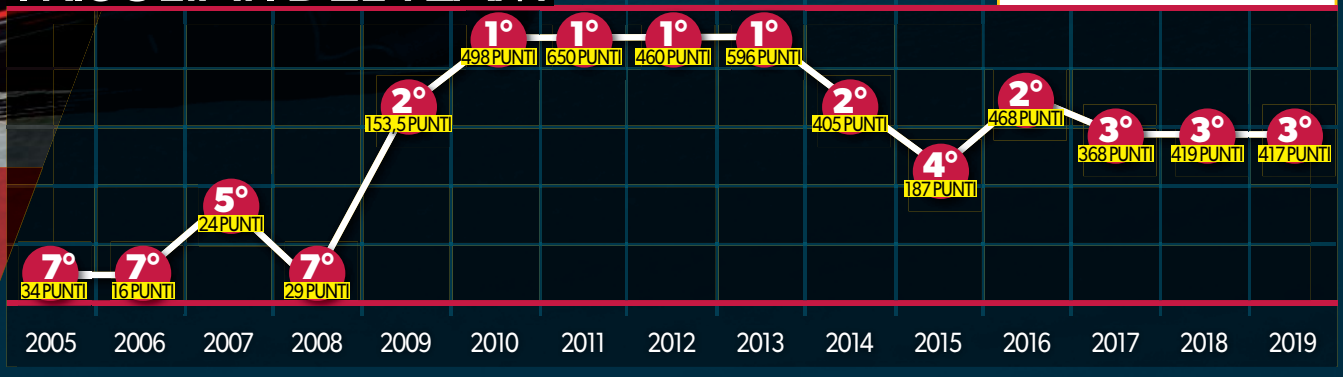
TEAM PRINCIPAL
CHRISTIAN HORNER



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	4
GP DISPUTATI	286
VITTORIE	62
POLE POSITION	62
GIRI PIÙ VELOCI	65
GARE A PODIO	132
PIAZZAMENTI A PODIO	170
GARE IN PRIMA FILA	95
PIAZZ. IN PRIMA FILA	119
GIRI PERCORSI	30.243
KM PERCORSI	152.476
GP IN TESTA	109
GIRI IN TESTA	3.788
KM IN TESTA	19.036
PUNTI (COSTRUTTORI)	4.724.5

I RISULTATI DEL TEAM





Con il contratto rinnovato fino al 2023, Max Verstappen ha messo la sua ancora giovane carriera nelle mani della Red Bull e della Honda, avendo intuito che è con loro che potrà andare a caccia del titolo mondiale. L'olandese non si pone limiti, non si sente inferiore a nessuno, neanche a Lewis Hamilton, tanto meno ai due piloti Ferrari. Verstappen nei recenti test in Spagna ha commesso qualche errore di troppo nella seconda settimana, facendo perdere tempo al suo team per quanto riguarda il programma di lavoro. Poco male, il suo rendimento in gara e in qualifica lo scorso anno è stato notevole ed ora che sta per affrontare la sua sesta stagione in Formula Uno (tanto che a 22 anni lo si può considerare un veterano), la sensazione è che se la RB16 lo asseconderà in tutto e per tutto, ne vedremo delle belle. La squadra è tutta per lui, non c'è spazio per nessun altro, del resto Helmut Marko lo disse un paio di anni fa: saremo campioni con Verstappen prima o poi, mortificando Ricciardo che, deluso, decise che era arrivato il momento di far le valigie e cambiare squadra.

L'IDENTIKIT

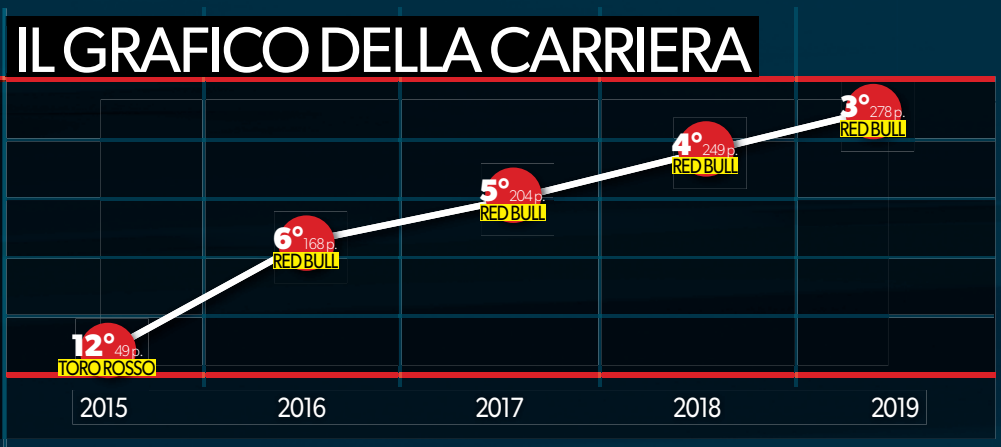
NATO A HASSELT, BELGIO
DATA 30 SETTEMBRE 1997
ESORDIO IN F.1
GP AUSTRALIA 2015
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
3° NEL 2019
PRIMA VITTORIA
GP SPAGNA 2016

33 Max VERSTAPPEN

LE CIFRE

VITTORIE **8** PODI **31**
GP DISPUTATI **102**
POLE POSITION **2**
GIRI PIÙ VELOCI **7**
GIRI PERCORSI **5.327**
KM PERCORSI **26.812**
GP IN TESTA **19**
KM IN TESTA **2.296**
GIRI IN TESTA **500**
PUNTI **948**

IL GRAFICO DELLA CARRIERA







Pensate che bella storia. Dal 2012, anno del debutto in monoposto, Alexander Albon prima Junior Red Bull, poi Junior Lotus, non ha mai fatto vedere grandi cose. Finché nel 2016, abbandonato dalle Academy, è risultato vice campione GP3, battuto soltanto da Leclerc. Solo decimo nel suo primo anno di Formula 2, nel 2018 si è piazzato terzo mettendo in scena una serie di belle gare che hanno attirato nuovamente, dopo diversi anni, l'attenzione di Marko. Che non ci ha pensato due volte e, come da suo stile, lo ha buttato sulla Toro Rosso. Albon ha iniziato a vivere il suo sogno nel migliore dei modi, convincendo subito e quando Pierre Gasly è stato retrocesso in Toro Rosso, è lui che Marko ha promosso in Red Bull a partire da Spa. Da ragazzo che pareva perduto, eccolo qua con la Red Bull che lo ha confermato per il 2020 grazie ad una crescita esponenziale. La morale di tutto ciò? Che non bisogna mai arrendersi e crederci sempre, che non tutti riescono a mettersi in luce ai primi passi in monoposto, c'è chi ci arriva dopo. E quando ci arriva, son dolori per gli altri.

L'IDENTIKIT

NATO A LONDRA

DATA 23 MARZO 1996

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2019

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
8° NEL 2019

PRIMO PODIO
-

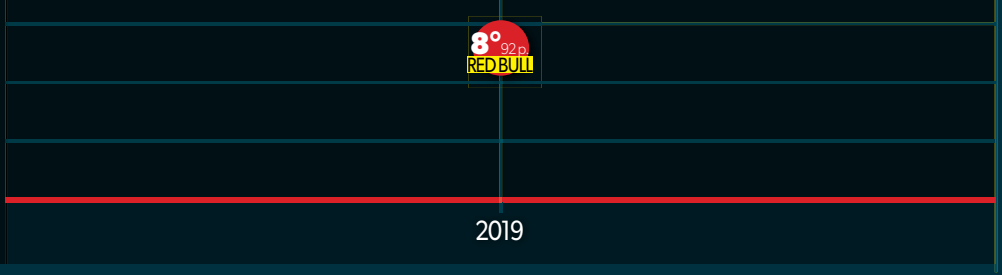
ASTON MARTIN Red Bull RACING / HONDA

23 Alexander ALBON

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **0**
GP DISPUTATI **21**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **4° GP GIAPPONE 2019**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **5° GP MESSICO '19, BRASILE '19, ADBU DHABI '19**
GPV **0** GIRI PERCORSI **1.245**
KM PERCORSI **6.302**
PUNTI **92**






VELO
DELL
technologies
ARROW
AUTONOMOUS ANYWHERE
CNBC
PIRELLI

McLAREN



McLAREN MCL35

MOTORE

RENAULT E-TECH 20

TEAM

TEAM PRINCIPAL
ANDREAS SEIDL



Sono stati anni complicati quelli che la McLaren ha vissuto nel periodo compreso tra il 2015 e il 2017 con la power unit Honda. Tre campionati tutti in salita che avevano portato la gloriosa squadra con sede a Woking alle soglie di una crisi di nervi. Neanche il passaggio al motore Renault nel 2018 aveva modificato le cose, perché nel frattempo il comparto tecnico della McLaren aveva perso la retta via. Zak Brown, divenuto proprietario della squadra nel 2016 prendendo il posto del mitico Ron Dennis, licenziato dall'esecutivo dell'azienda, non aveva migliorato le cose per via di una sua gestione quanto meno bizzarra. Sbagliando si impara e grazie anche all'arrivo del metodico Andreas Seidl, ex Sauber e negli ultimi anni in Porsche LMP1, si è trovata una certa quadratura. La rinascita è avvenuta nel 2019 con un telaio finalmente degno del nome che rappresentava e con due piloti che si sono rivelati fondamentali per la crescita di tutta la McLaren. L'esperienza e la velocità di Carlos Sainz unita alla freschezza del rookie Lando Norris, la perfetta collaborazione dei due ragazzi, sono stati decisivi per tracciare la nuova via. Il quarto posto conquistato l'anno scorso nel campionato costruttori è stato un grande risultato raggiunto nell'ambito di una stagione che ha regalato buone soddisfazioni e non può che essere un punto di partenza, anzi di ri-partenza verso il futuro.

RECORD

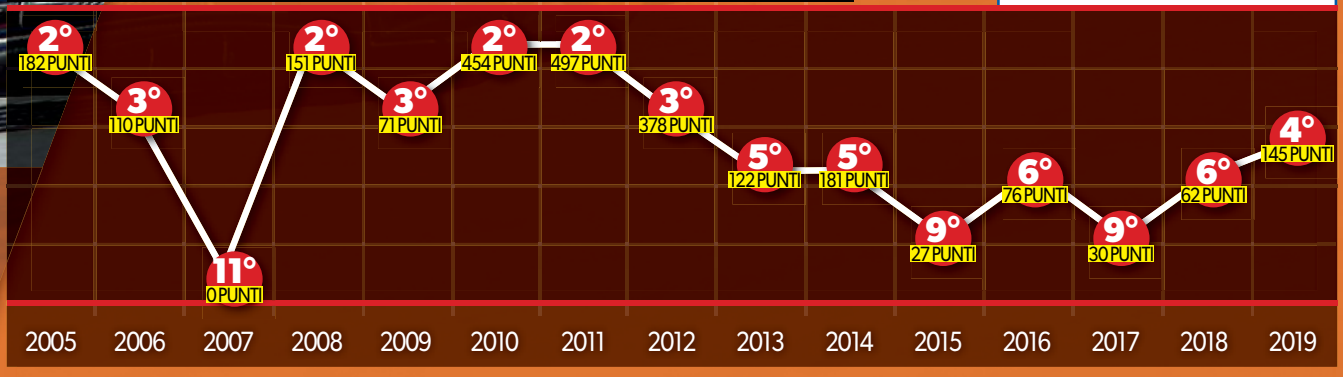
MONDIALI COSTRUTTORI	8
GP DISPUTATI	863
VITTORIE	182
POLE POSITION	155
GIRI PIÙ VELOCI	154
GARE A PODIO	392
PIAZZAMENTI A PODIO	486
GARE IN PRIMA FILA	270
PIAZZ. IN PRIMA FILA	336
GIRI PERCORSI	90.855
KM PERCORSI	437.405
GP IN TESTA	322
GIRI IN TESTA	10.578
KM IN TESTA	50.358
PUNTI (COSTRUTTORI)	5.353.5
PUNTI (PILOTI)	5.671.5

NEL 2019
4°
145 PUNTI

55
SAINZ JR.

4
NORRIS

I RISULTATI NEGLI ULTIMI 15 ANNI





Aveva contribuito alla crescita della Renault, ma è stato scartato come un vecchio calzino. Prima ancora, non era mai stato preso in seria considerazione da chi lo aveva allevato, Helmut Marko, e dopo quasi tre positivi campionati in Toro Rosso, constatata la impossibilità di poter approdare in Red Bull, c'è stato appunto il passaggio in Renault sul finire del campionato 2017. Nel 2018 però, non è arrivata la riconferma da parte del team principal Cyril Abiteboul, e allora Sainz se ne è andato alla McLaren dove è risultato senza ombra di dubbio il miglior pilota degli "altri", ovvero di chi non guida una monoposto dei tre top team, zittendo tutti quanti. Lo spagnolo, figlio d'arte, è un pilota che è cresciuto tantissimo negli anni e dopo le prime stagioni arrembanti nelle serie minori, tra F.3 e GP3, aveva trovato il giusto percorso mentale nella World Series Renault vincendo il titolo 2014, che gli ha permesso di entrare in Formula Uno con la Toro Rosso. Oggi Sainz è un pilota che sbaglia molto poco e che garantisce il risultato e quei punti importantissimi per i team.

L'IDENTIKIT

NATO A MADRID (SPA)

DATA 1° SETTEMBRE 1994

ESORDIO IN F.1
GP AUSTRALIA 2015

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
6° NEL 2019

55 Carlos SAINZ

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0**

GP DISPUTATI **102**

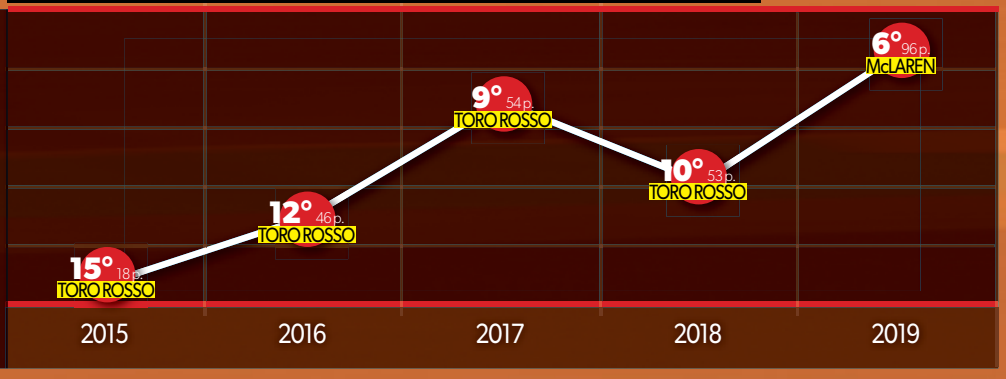
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA
3° NEL GP BRASILE 2019

MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL.
5° NEL GP DI SPAGNA 2015, GP UNGHERIA '18, GP RUSSIA '19

GIRI PERCORSI **5.321**

KM PERCORSI **26.644**

PUNTI **267**







Simpatico, affabile, veloce, collaborativo. Lando Norris, debuttante in Formula Uno nel 2019, è stato, senza ombra di dubbio, una piacevole sorpresa. Non che vi fossero molti dubbi sulle sue potenzialità, avendo praticamente vinto tutti i campionati ai quali ha partecipato tra il 2015 e il 2017, e risultando vice campione Formula 2 nel 2018. Gli ingredienti erano quelli giusti e quando Zak Brown, proprietario McLaren, è divenuto il suo manager, il futuro del ragazzo inglese pareva ben chiaro. E così è stato. Gli unici dubbi che coinvolgevano Norris, risiedevano nel fatto che per anni è stato il pilota che, grazie alle infinite possibilità economiche del padre, quando correva nelle serie inferiori era sempre in pista. Anticipando la categoria nella quale avrebbe gareggiato l'anno seguente macinando migliaia e migliaia di km. Non che sia vietato, però si poteva pensare a un campione costruito e si temeva che alla resa dei conti, ovvero la F.1, dove non si gira, i problemi sarebbero emersi. Non è stato così, Norris è un talento vero e sarà divertente vederlo in azione in questo 2020.

L'IDENTIKIT

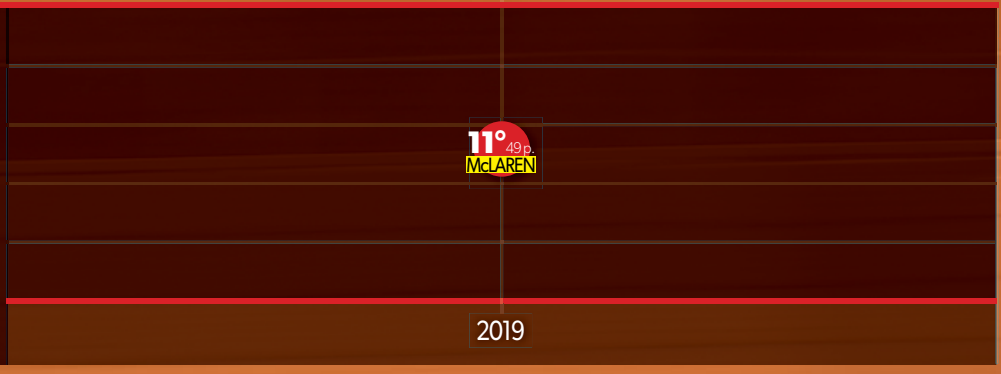
NATO A BRISTOL (GB)
DATA 13 NOVEMBRE 1999
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
11° NEL 2019

4 Lando NORRIS

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **0**
GP DISPUTATI **21**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **6° GP BAHRAIN 2019 E GP AUSTRIA 2019**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **5° GP FRANCIA 2019 E GP AUSTRIA 2019**
GPV **0** GIRI PERCORSI **1.102**
KM PERCORSI **5.654**
PUNTI **49**






Castrol
PIRELLI
Microsoft
MAPFRE
Castrol
RENAULT



RENAULT SPORT
FORMULA ONE TEAM

La Renault ha fatto la storia della Formula Uno. Ha introdotto con tanto coraggio il motore turbo nel lontano 1977, ha vinto campionati del mondo e una infinità di Gran Premi come squadra, ha conquistato titoli iridati come motorista con Williams e Red Bull. È un punto fermo per tutto il Mondiale, su questo non ci sono dubbi. Ma con l'avvento dell'ibrido, il costruttore francese è andato in affanno e dal 2014 a oggi le sue power unit non hanno mai raggiunto il livello di Mercedes e Ferrari, evento che ha portato alla rottura del proficuo e lungo rapporto con la Red Bull, tra mille polemiche. Inevitabilmente, anche il rientro di Renault come team, non è stato all'altezza del nome e della sua storia. Dal 2016 ad oggi, in un turbinio poco chiaro di piloti e tecnici, con un confuso Cyril Abiteboul a dirigere la squadra, i risultati stentano ad arrivare. Renault tra il 2016 e il 2018 aveva compiuto una graduale crescita, ma la scorsa stagione, nonostante l'innesto di Daniel Ricciardo al fianco di Nico Hulkenberg, c'è stato uno stop nelle prestazioni e qualche passo indietro. Tutto da rifare insomma. Per Renault il 2020 sarà complicato, l'ansia di prestazione si farà sentire come il dovere di convincere la dirigenza di Parigi a non alzare bandiera bianca.

NEL 2019
5°
91 PUNTI

3
RICCIARDO

31
OCON

RENAULT R.S.20

MOTORE

RENAULT E-TECH 20

TEAM

TEAM PRINCIPAL
CYRIL ABITEBOUL

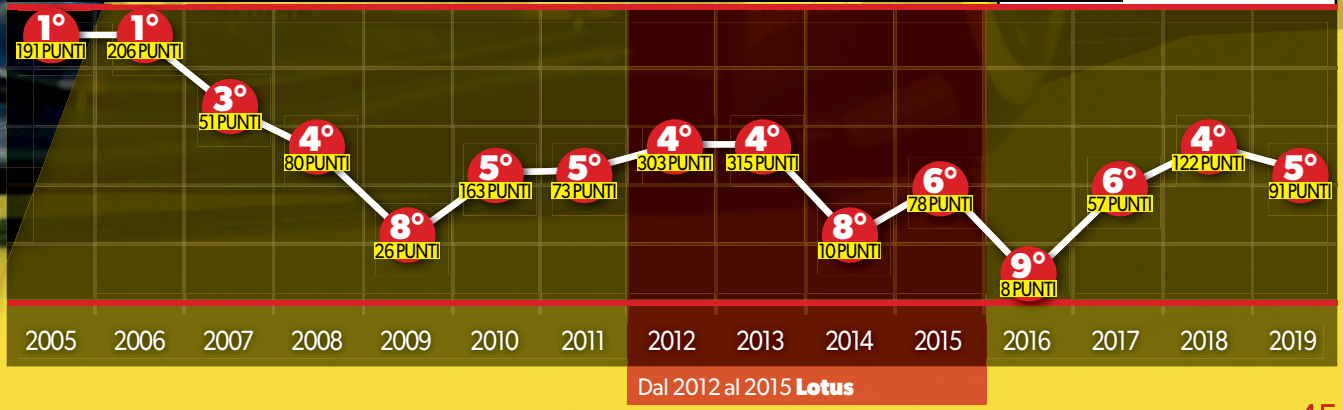


RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	2
GP INIZIATI	383
VITTORIE	35
POLE POSITION	51
GIRI PIÙ VELOCI	31
GARE A PODIO	88
PIAZZAMENTI A PODIO	100
GARE IN PRIMA FILA	69
PIAZZAMENTI IN PRIMA FILA	91
GIRI PERCORSI	36.497
KM PERCORSI	178.118
GP IN TESTA	88
GIRI IN TESTA	2.515
KM IN TESTA	12.154
PUNTI (COSTRUTTORI)	1596

NOTA: SONO RIPORTATI SOLO I DATI DEL TEAM RENAULT, SENZA CONSIDERARE IL PERIODO LOTUS.

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI





È uno dei top 5, un pilota che ha già dimostrato in Red Bull che può lottare ad armi pari con tutti, da Lewis Hamilton a Sebastian Vettel fino a Max Verstappen. Non teme nessuno Daniel Ricciardo, e lo fa a ragion veduta. Ma nel 2018, dopo un eccellente avvio di campionato, il mondo gli è franato addosso. Niente ha funzionato più in Red Bull, la squadra appoggiava chiaramente Verstappen, Ricciardo ha iniziato a soffrire la situazione e, capito che l'aria era divenuta irrespirabile, ha fatto le valigie. Avrebbe meritato un sedile in Mercedes o Ferrari, ha trovato casa in Renault. E pur con tutta la buona volontà messa in pista, l'australiano con una RS19 recalcitrante ha potuto fare ben poco, ritrovandosi a lottare in posizioni che occupava quando correva per la Toro Rosso nel 2012-2013. È disarmante vedere come la Formula Uno, come già accaduto con Fernando Alonso, non sappia o riesca a proteggere i suoi migliori piloti. Come se un grande calciatore non trovasse di meglio che giocare per una squadra di centro classifica. Impossibile. In F.1 invece, è possibile. Nel 2020, se la Renault non crescerà, inizierà a guardarsi attorno.

L'IDENTIKIT

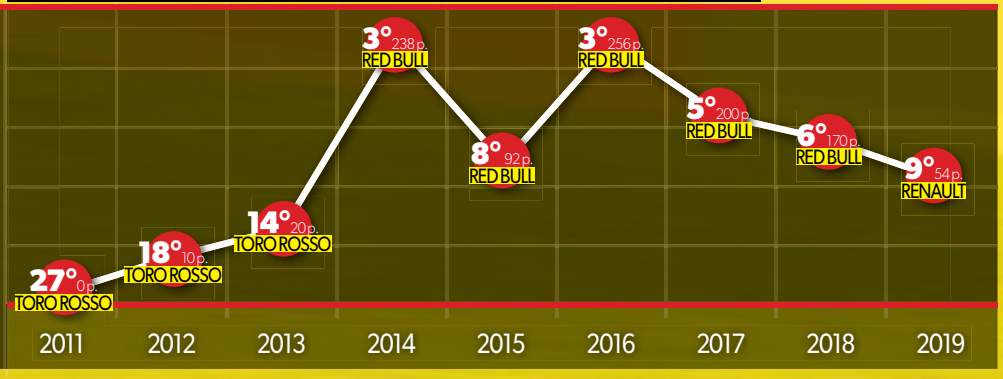
NATO A PERTH (AUS)
DATA 1° LUGLIO 1989
ESORDIO
GP GRAN BRETAGNA 2011
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
3° NEL 2014 E 2016
PRIMO PODIO
GP SPAGNA 2014

3 Daniel RICCIARDO

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **7**
GP DISPUTATI **171**
PODI **29**
POLE POSITION **3**
GIRI PIÙ VELOCI **13**
GIRI PERCORSI **9.275**
KM PERCORSI **46.991**
GP IN TESTA **18** GIRI IN TESTA **292**
KM IN TESTA **1.378**
PUNTI **1040**







Rivedere in Formula Uno Esteban Ocon è una gran cosa. Merito alla Renault se il 23enne francese ha ritrovato un sedile, pur a discapito di un pilota importante come Nico Hulkenberg. In F.1 dal 2016, quando la Mercedes, che lo aveva inserito nel proprio programma Junior, gli ha fatto disputare metà campionato con la Manor, Ocon nel 2017 e 2018 ha svolto due stagioni di grande qualità al servizio della Force India. Pilota velocissimo sul giro secco (indimenticabile il suo terzo tempo a Spa 2018), duro nei sorpassi e duro da superare, in qualche occasione ha superato il limite, come con il suo compagno Sergio Perez o, tutti lo ricorderanno, il clamoroso contatto con Verstappen a San Paolo 2018 mentre stava tentando di sdoppiarsi dall'olandese, leader della gara. Una manovra tuttora incomprensibile e che ha gettato un'ombra su Ocon. Nel 2019, Toto Wolff non è riuscito a trovargli una sistemazione, chiuso da Stroll in Racing Point mentre in Williams è stato lo stesso Esteban a dire no grazie, e non a torto. Con la Renault, uscito da Mercedes, si rimette in gioco.

L'IDENTIKIT

NATO A ÉVREUX (FRA)

DATA 17 SETTEMBRE 1996

ESORDIO GP AUSTRALIA 2017

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 8° NEL 2017

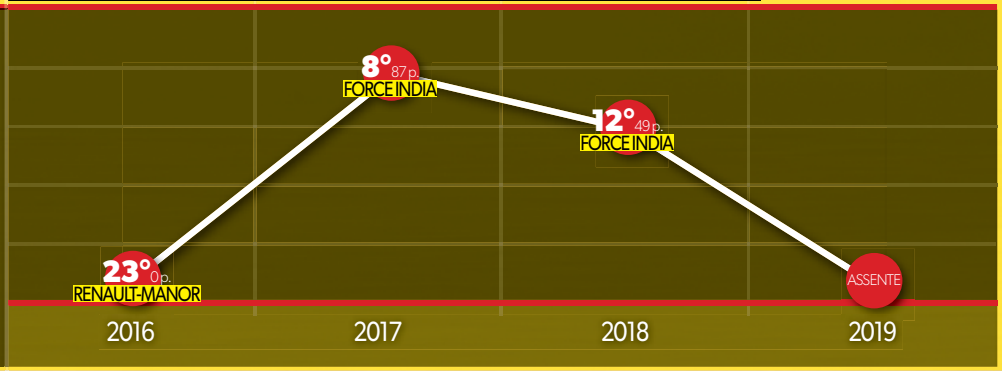
PRIMO PODIO -

31 *Esteban* OCON

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0**
GP DISPUTATI **50** PODI **0**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA
5° GP SPAGNA '17, GP MESSICO '17
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL.
3° GP ITALIA '17, GP BELGIO '18
GPV **0** GIRI PERCORSI **2.677**
KM PERCORSI **13.657**
PUNTI **136**







ALPHA TAURI



ALPHATAURI

Diciamo la verità, un po' di amarezza nel dover bloccare dal punto di vista della statistica la Toro Rosso, c'è. Proprio come era accaduto quando l'attuale squadra con base a Faenza aveva rilevato sede e nome della Minardi. Se all'epoca vi fu, però, un cambio totale della proprietà di una squadra in cui in precedenza era entrato l'australiano Paul Stoddart, questa volta ci si è limitati alla modifica del nome per rendere visibile e noto in tutto il mondo il nuovo brand di moda del gruppo Red Bull di Dieter Mateschitz. Ecco dunque l'Alpha Tauri. Da team nato per formare i giovani piloti Junior di Helmut Marko in vista del passaggio successivo alla Red Bull, operazione avvenuta con successo con Sebastian Vettel, Daniel Ricciardo, Max Verstappen (meno con Daniil Kvyat e Pierre Gasly), quest'anno lo storico team principal Franz Tost si ritrova a dirigere proprio i due "reietti" della prima squadra, Kvyat e Gasly. Nessun giovanissimo da svezzare, ma due ragazzi con una discreta maturità e un buon talento che nel 2019 hanno regalato a Toro Rosso due podi. La AT01 è parsa altamente competitiva nei test pre campionato, la power unit è oramai una certezza. Le aspettative sono alte, inutile nasconderlo, e il quarto-quinto posto nel Mondiale Costruttori, è un obiettivo concreto. E non solo un sogno di inizio campionato.

NEL 2019
6°
85 PUNTI

26
KVYAT

10
GASLY

ALPHATAURI AT01

MOTORE

HONDA RA620H

TEAM

TEAM PRINCIPAL
FRANZ TOST



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	0
GP DISPUTATI	268
VITTORIE	1
POLE POSITION	1
GIRI PIÙ VELOCI	1
GARE A PODIO	3
PIAZZAMENTI A PODIO	3
GARE IN PRIMA FILA	1
PIAZZAMENTI IN PRIMA FILA	1
GIRI PERCORSI	26.972
KM PERCORSI	135.740
GP IN TESTA	4
GIRI IN TESTA	56
KM IN TESTA	315
PUNTI (COSTRUTTORI)	500

I RISULTATI COME TORO ROSSO





La sua carriera potrebbe essere la bella trama di un romanzo. Pilota favorito del Dottor Marko dopo la vittoria nella GP3 del 2013, salito in Toro Rosso inaspettatamente l'anno successivo, poi in Red Bull nel 2015, campionato disputato a livello di Daniel Ricciardo. Poi, il crollo a inizio 2016, la bocciatura, neanche tanto comprensibile, dello stesso Marko per far spazio al talento emergente Max Verstappen. La crisi di Daniil Kvyat, durata tutto il 2016 e 2017, dove pure gli era stata data una seconda chance in Toro Rosso. Tanti errori, tanta rabbia. Il licenziamento definitivo dal gruppo Red Bull, l'ingresso in Ferrari per il lavoro al simulatore. Pareva finita.
Una carriera bruciata in un lampo. E invece, con Marko mai dire mai. Quando tutto pareva finito, il pilota russo si è visto richiamare da chi aveva messo la parola fine alla sua carriera. Trasformato e più tranquillo, Daniil ha disputato un eccellente 2019 con la Toro Rosso (impreziosito dal terzo posto artigliato ad Hockenheim) ed adesso è pronto ad affrontare il 2020, magari con la speranza di riprendersi quel sedile alla Red Bull portatogli via prima di poter dimostrare qualcosa.

L'IDENTIKIT

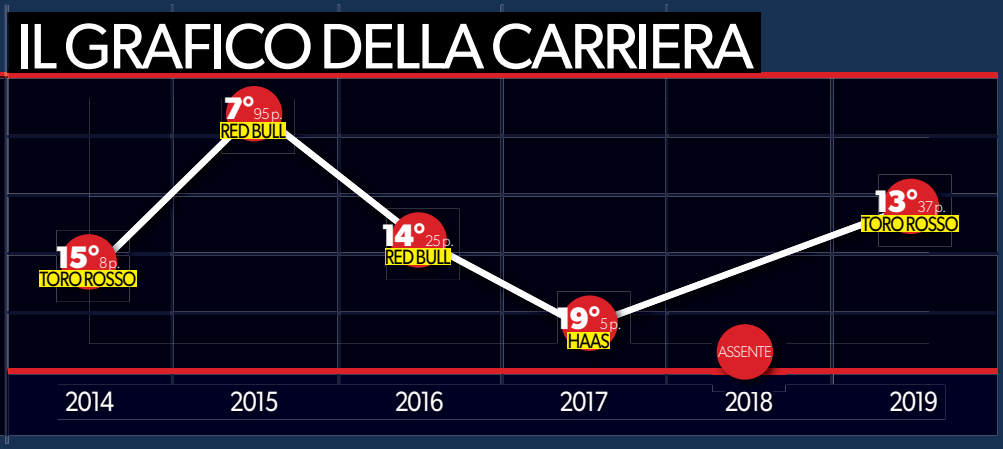
NATO A UFA
DATA 26 APRILE 1994
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2014
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
7° NEL 2015
PRIMO PODIO
GP UNGHERIA 2015

26 Daniil KVYAT

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** GP DISPUTATI **93**
PODI **3**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **2° GP UNGHERIA 2015**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **4° GP SINGAPORE, USA, MESSICO 2015**
GPV **1** GIRI PERCORSI **4.842**
KM PERCORSI **24.560**
PUNTI **170**





Il suo percorso sembra attorcigliarsi con quello del compagno di squadra Kvyat. Il francese Pierre Gasly registra il non invidiabile episodio della retrocessione dalla Red Bull, in cui era approdato nel 2019, alla Toro Rosso, che aveva lasciato con grandi speranze a fine 2018. Proprio come è accaduto al suo compagno di squadra. Non è andata come lui e la squadra si aspettavano e così Helmut Marko lo ha bocciato rispedendolo a Faenza in pieno agosto. E non per trascorrere le vacanze nel vicino mare Adriatico. Gasly però, a differenza di quanto accadde al Daniil, ha ben reagito risultando subito piuttosto veloce e incassando un incredibile secondo posto a San Paolo. Le qualità del pilota francese sono senza dubbio enormi e quest'anno avrà la possibilità di mostrare a tutti che quello visto in Red Bull nei primi mesi dello scorso anno era solo una brutta copia. Come Kvyat, anche lui insegue il sogno di poter tornare nel team diretto da Horner per riavvolgere il nastro e lanciare la sfida a Verstappen. Tutta la Francia lo sogna.

L'IDENTIKIT

NATO A ROUEN

DATA 7 FEBBRAIO 1996

ESORDIO
GP MALESIA 2017

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
7° NEL 2019

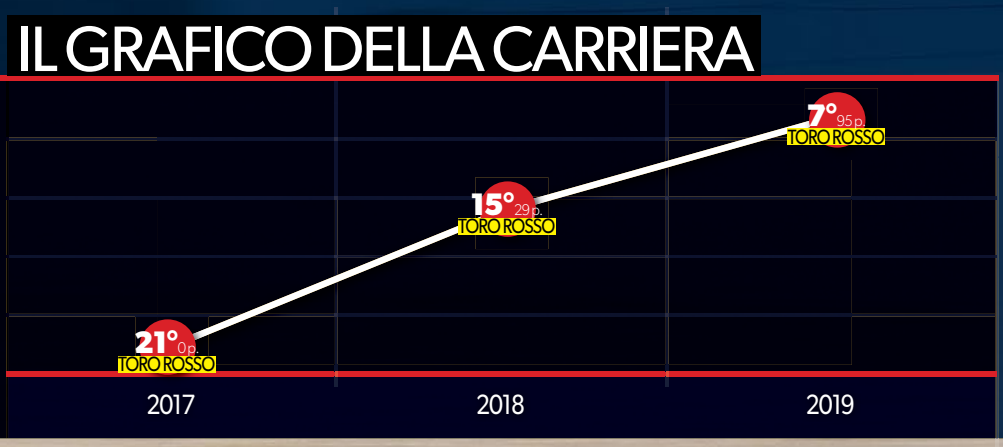
PRIMO PODIO
GP BRASILE 2019

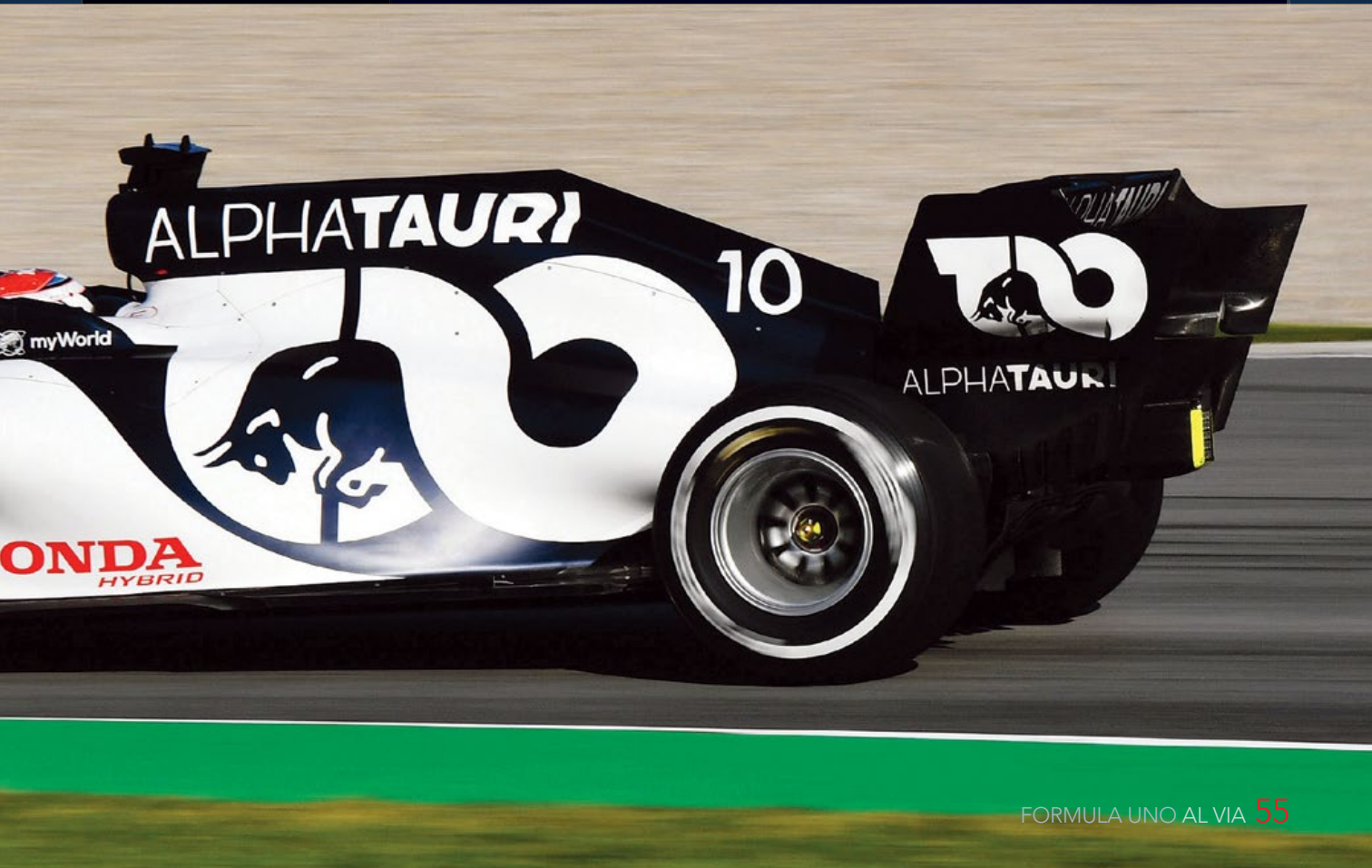
10 *Pierre* GASLY

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **1**
GP DISPUTATI **47**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **2° GP BRASILE 2019**
MIGLIOR POSIZIONE IN Q. **4° GP GERMANIA 2019**
GPV **2** GIRI PERCORSI **2.567**
KM PERCORSI **12.888**
GP IN TESTA **0** KM IN TESTA **0**
PUNTI **124**







RACING POINT



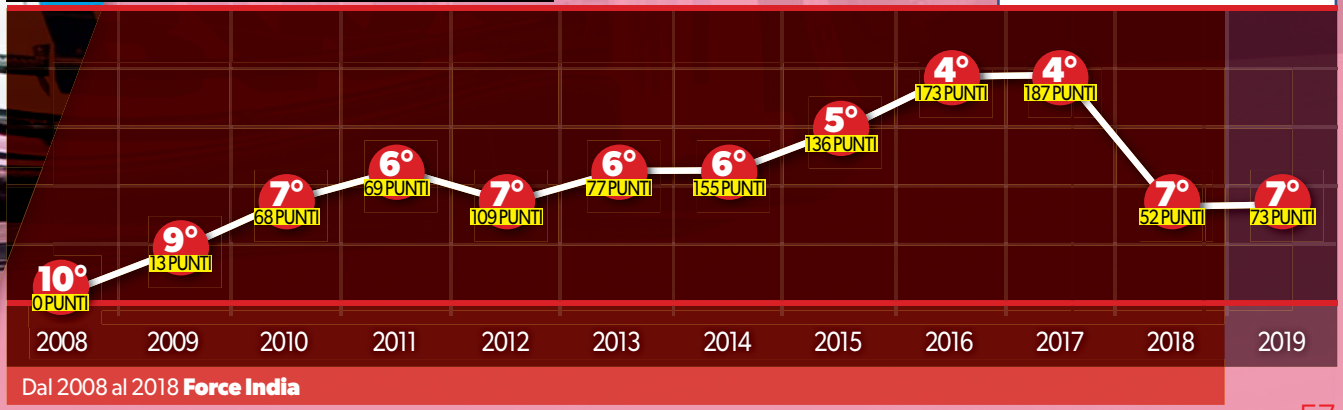
"Perché non farlo?". Con queste semplici quanto disarmanti parole, Andy Green, progettista della Racing Point ha risposto a chi gli domandava del perché la RP20 fosse la gemella della Mercedes W10 del 2019. La buona sintonia che intercorre tra Lawrence Stroll, il proprietario della squadra ex Force India rilevata nell'agosto 2018, e il costruttore tedesco, ha permesso uno scambio di informazioni notevole. Green ci ha messo tutta la sua professionalità e tutto il suo talento di ingegnere (è nel team dal 2010) in grado di sfornare monoposto sempre molto competitive, come la storia della Force India conferma. Questa volta, Green si è basato sulla W10, un'operazione non facile, molto costosa, perché si è dovuti ripartire da un foglio bianco quando era più comodo e meno dispendioso limitarsi a sviluppare la RP19. Ma il proprietario Stroll non ha pazienza e così è stato deciso. Va detto che non basta copiare un progetto vincente per essere... vincenti. Servono ingegneri all'altezza in grado di interpretare la "copiatura" e affrontare nella dovuta maniera gli sviluppi che la Racing Point dovrà portare nel corso del campionato. E servono i piloti giusti. I test hanno promosso la RP20, le prime sfide del Mondiale 2020 ci diranno se la Racing Point sarà realmente la quarta incomoda.

NEL 2019
7°
73 PUNTI

11
PEREZ

18
STROLL

I RISULTATI DEL TEAM



Dal 2008 al 2018 **Force India**

RACING POINT RP20

MOTORE

MERCEDES F1 M11 EQ PERFORMANCE

TEAM

TEAM PRINCIPAL
OTMAS SZAFNAUER



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	0
GP DISPUTATI	21
VITTORIE	0
POLE POSITION	0
GIRI PIÙ VELOCI	0
GARE A PODIO	0
PIAZZAMENTI A PODIO	0
GARE IN PRIMA FILA	0
PIAZZAMENTI IN PRIMA FILA	0
GIRI PERCORSI	2.380
KM PERCORSI	12.074
GP IN TESTA	0
GIRI IN TESTA	0
KM IN TESTA	0
PUNTI (COSTRUTTORI)	73



Il suo sarà il settimo anno consecutivo con la Racing Point/Force India e mai come in questa stagione Sergio Perez ha avuto l'impressione di avere tra le mani una monoposto fortemente competitiva, una vettura che potrà regalargli quelle soddisfazioni che da quando ha debuttato in Formula Uno nel 2011, sta inseguendo. Il messicano è il quarto pilota in attività con il maggior numero di Gran Premi disputati, e in questa specialissima classifica si piazza dopo Kimi Raikkonen, Lewis Hamilton e Sebastian Vettel. Non male proprio. Perez è un pilota completamente diverso da quello visto in azione nei suoi primi anni di F.1, quando era eccessivo in tutto quello che faceva, tanto da gettare al vento le opportunità targate Ferrari, che si era interessata a lui via Sauber, e McLaren. L'esperienza conta e il messicano (benché qualche volta si lasci ancora andare agli antichi istinti) è un pilota divenuto quanto mai affidabile e concreto. Un punto di riferimento indispensabile in seno alla Racing Point e una figura importante per la crescita del giovane Stroll che dal più maturo compagno di squadra può solo imparare.

L'IDENTIKIT

NATO A GUADALAJARA (MEX)

DATA 26 GENNAIO 1990

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2011

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
7° NEL 2016 E 2017

PRIMO PODIO
GP MALESIA 2012

11 Sergio PEREZ

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE - GP DISPUTATI **176**

MIGLIOR POSIZIONE IN GARA
2° NEL GP DI MALESIA 2012 E GP ITALIA 2012

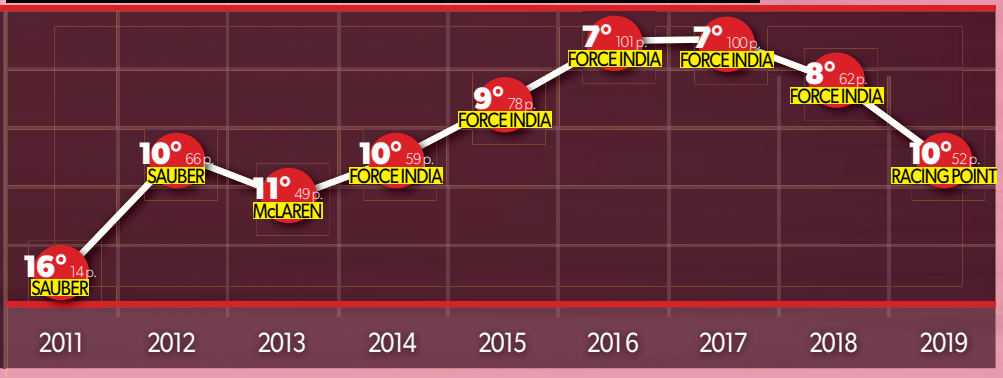
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL.
4° GP BELGIO '12/'15/'18, BAHRAIN '14, ABU DHABI '15

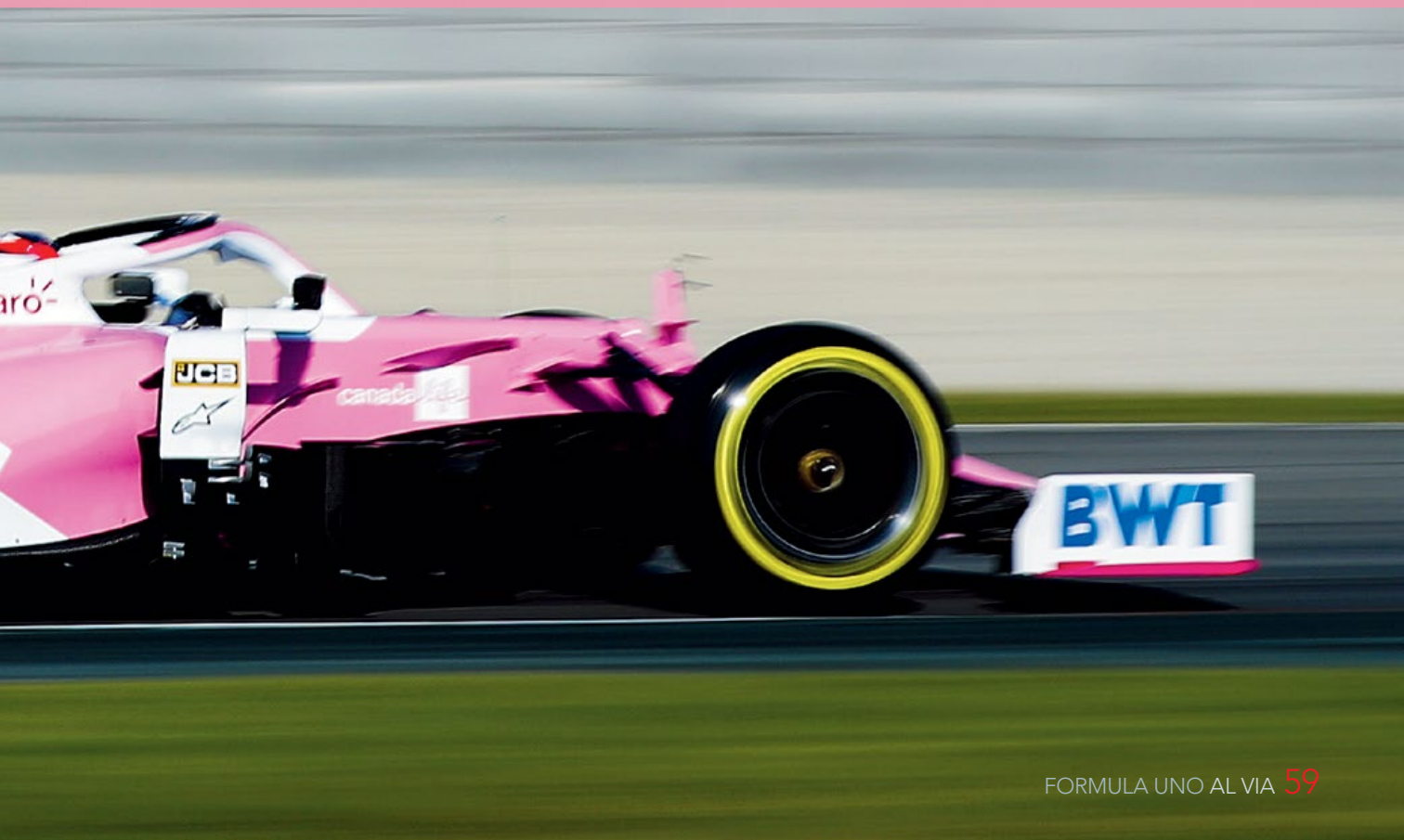
GPV **4** GIRI PERCORSI **9.762**

KM PERCORSI **49.701**

GP IN TESTA **4** KM IN TESTA **115**

GIRI IN TESTA **23** PUNTI **581**







Il primo anno nel team che gli ha costruito intorno suo papà Lawrence non gli ha detto bene. Il confronto con un pilota di esperienza e talento come il compagno di squadra Sergio Perez ha ridimensionato non poco il giovane Lance Stroll. Se nel suo ingresso in Formula Uno alla Williams, con Felipe Massa al fianco, se l'era ben cavata ed aveva comunque la scusante di essere un rookie, se nel 2018 poteva spiegare che la monoposto non era all'altezza (e comunque già l'esordiente Sergey Sirotkin lo aveva messo in difficoltà), questa volta il canadese ha dovuto far fronte alla realtà dei fatti. Lance è stato insufficiente nel Mondiale 2019 e se vorrà trovare la conferma nella squadra di famiglia, dovrà impegnarsi ancora di più. In caso contrario, il suo futuro sarà senza F.1, perché papà Lawrence non è nel Mondiale semplicemente per accompagnare il figlio nel suo gioco preferito, ma con l'acquisizione della Racing Point ci ha preso gusto e vi rimarrà a lungo. Con o senza l'erede. Stroll junior per la prima volta è a un punto di svolta nella carriera. Non ci sono più i compagni presi per aiutarlo come in F.3 e F.4, non ci sono più i mille test privati da poter fare. Stavolta è solo. Ce la farà?

L'IDENTIKIT

NATO A
MONTREAL (CAN)

DATA
29 OTTOBRE 1998

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2017

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
12° NEL 2017

PRIMO PODIO
GP AZERBAIJAN 2017

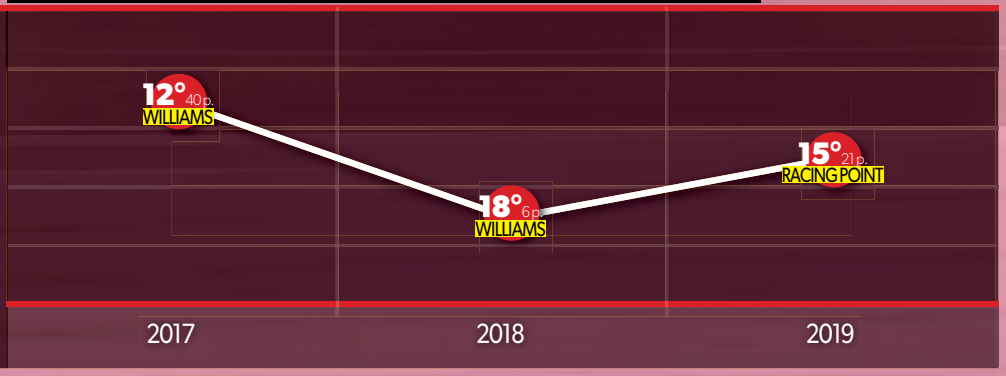


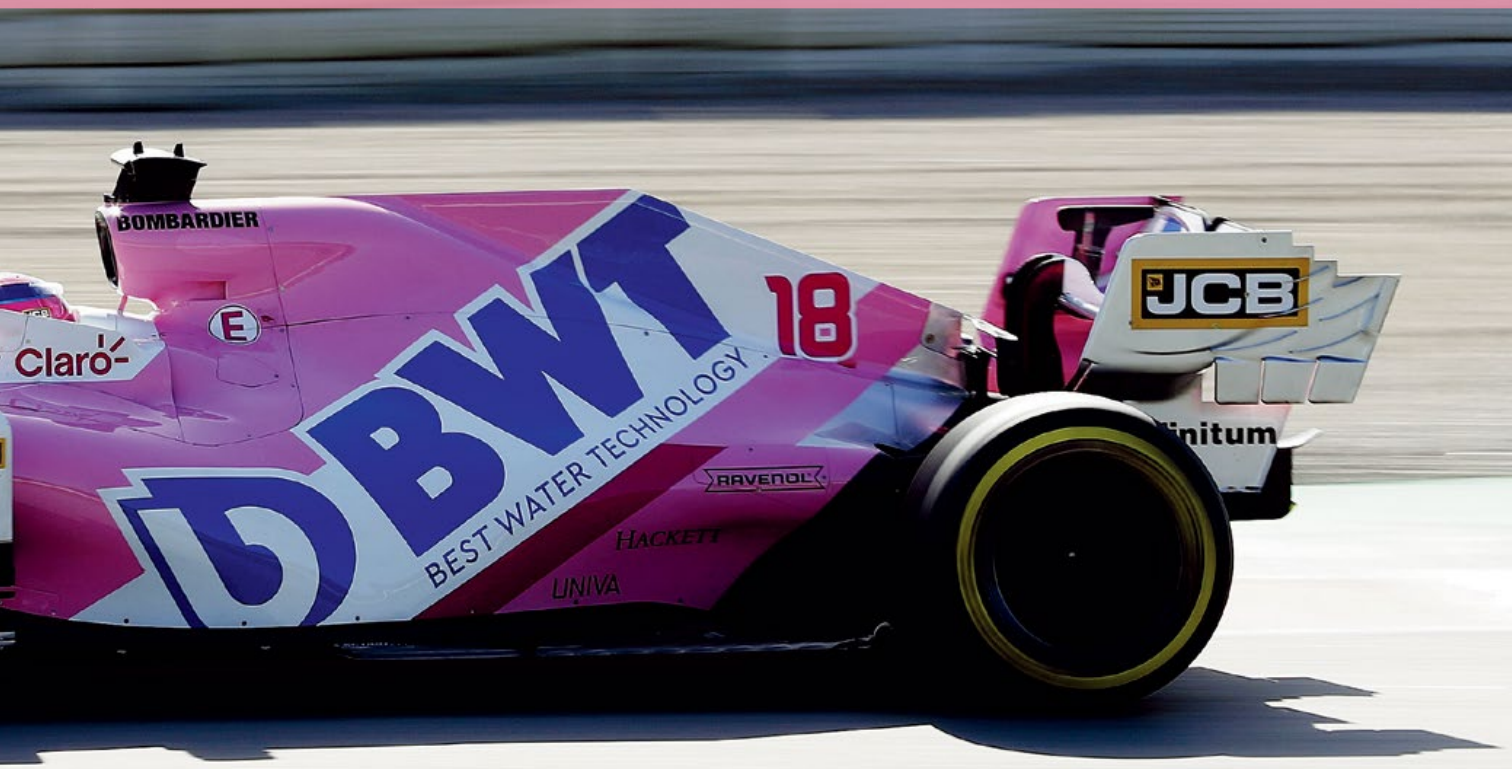
18 *Lance* STROLL

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0**
GP DISPUTATI **62**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **3° NEL GP AZERBAIJAN 2017**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUALIFICA **2° GP ITALIA 2017**
GIRI PERCORSI **3.417**
KM PERCORSI **17.324**
PUNTI **67**







ALFA ROMEO



Cosa aspettarsi nella stagione 2020 dall'Alfa Romeo Racing? L'ottava posizione raggiunta nel mondiale costruttori dello scorso anno non può certo soddisfare, serve molto di più. Quando di mezzo c'è il marchio di un costruttore di auto, con modelli gloriosi e che nell'immaginario collettivo è sinonimo di competizione e successi, è importante, se non fondamentale raccogliere risultati di un certo livello, offrire qualità. Se questo non avviene, il rischio è di vedere il brand Alfa Romeo scivolare nell'angolo dei perdenti, battuto da squadre che non hanno certo un simile appeal. Poi, hai voglia a spiegare che Alfa Romeo è soltanto uno sponsor e che, di fatto, il team, i progetti, sono pur sempre firmati dalla Sauber. Frederic Vasseur è un team principal di qualità, cresciuto nel mondo delle corse (cosa sempre più rara), capace di gestire un proprio team che è ed è stato uno dei più vincenti tra F3-GP3-GP2-F2, una squadra che prima si chiamava ASM, poi è divenuta la temibile ART. L'Alfa Romeo nel 2019 ha pagato l'inesperienza e lo stop di due anni di Antonio Giovinazzi nella prima parte del campionato, ma nel corso della stagione la C38 ha sofferto perdendo il passo e anche Kimi Raikkonen, partito a razzo, si è perso. Nel 2020 sarà decisivo non ripetere più questa... escalation al contrario. Stavolta è necessario partire subito col piede giusto.

NEL 2019
8°
57 PUNTI

7 RAIKKONEN

99 GIOVINAZZI

ALFA ROMEO C39

MOTORE

FERRARI 065

TEAM

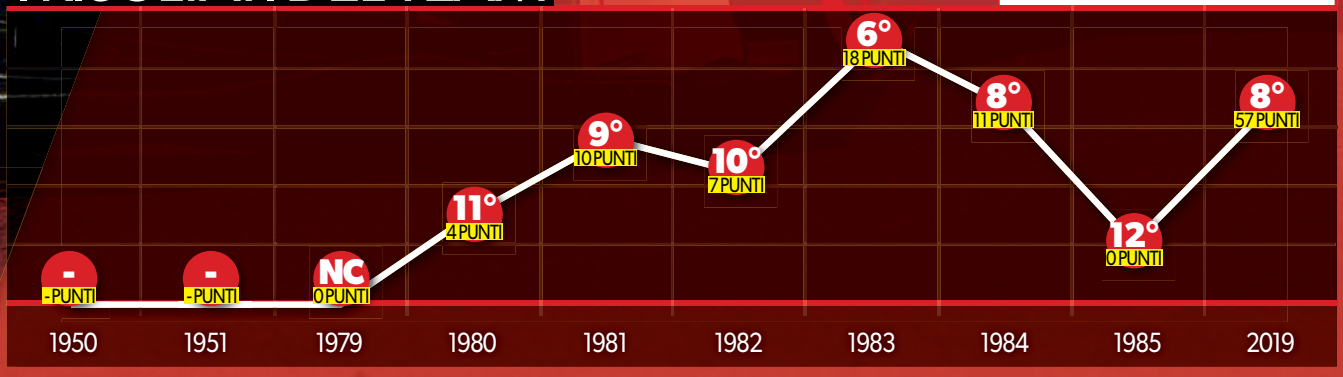
TEAM PRINCIPAL
FRÉDÉRIC VASSEUR



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	0
GP DISPUTATI	133
VITTORIE	10
POLE POSITION	12
GIRI PIÙ VELOCI	14
GARE A PODIO	18
PIAZZAMENTI A PODIO	26
GARE IN PRIMA FILA	16
PIAZZ. IN PRIMA FILA	35
GIRI PERCORSI	11.730
KM PERCORSI	60.962
GP IN TESTA	17
GIRI IN TESTA	705
KM IN TESTA	4.813
PUNTI (COSTRUTTORI)	107
PUNTI (PILOTI)	271

I RISULTATI DEL TEAM



Kimi Raikkonen, a 40 anni compiuti lo scorso ottobre, si avvia a diventare il pilota con più Gran Premi disputati nella storia della F.1. A oggi ne conta 312, il leader indiscusso di questa speciale classifica è da tempo Rubens Barrichello che di gare ne ha corse 322. Raikkonen lo supererà di slancio in occasione del GP di Gran Bretagna del 19 luglio, sempre che qualche altro appuntamento non venga rinviato oltre a quello di Shanghai, causa Coronavirus. E diverrà un vero colosso della F.1 moderna. Lui, il più taciturno di tutti, è nel Mondiale di Formula Uno dal 2001, con una pausa nel 2010 e 2011 quando tentò, senza successo, la via dei rally. L'età non lo ferma, Raikkonen tiene il passo e pare ancora un ragazzino. Nei test spagnoli pre campionato, nella prima settimana, per una giornata si è preso anche il lusso di essere il più veloce. Lui non si arrende mai e chissà se quella del 2020 sarà veramente la sua ultima annata da pilota. Qualcuno ha sostenuto che Robert Kubica, terzo pilota Alfa Romeo, potrebbe prendere il posto di Kimi se non renderà al massimo. Affermazione azzardata e che non può non far sorridere…

L'IDENTIKIT

NATO A ESPOO

DATA 17 OTTOBRE 1979

ESORDIO
GP AUSTRALIA 2001

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
CAMPIONE DEL MONDO NEL 2007

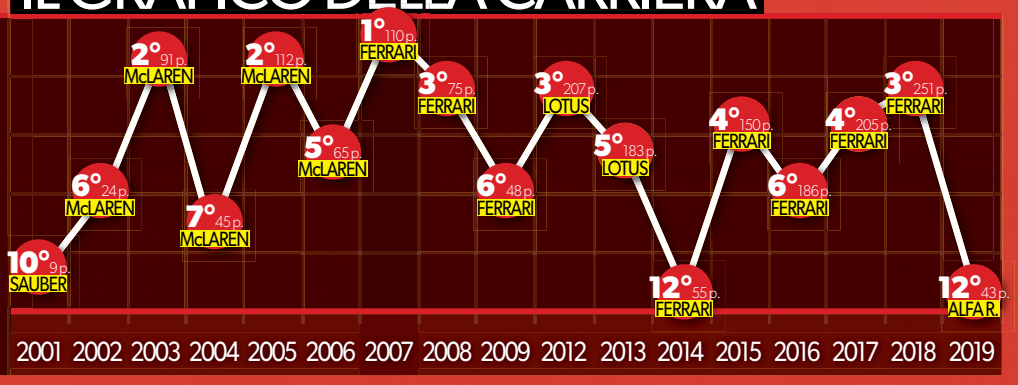
PRIMA VITTORIA
GP MALESIA 2003

7 *Kimi* RAIKKONEN

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE	21
GP DISPUTATI	312
PODI	103
POLE POSITION	18
GIRI PIÙ VELOCI	46
GIRI PERCORSI	16.551
KM PERCORSI	82.242
GP IN TESTA	83
KM IN TESTA	6.612
PUNTI	1859



2010 e 2011 assente





Frederic Vasseur non ha fatto mistero che dopo il Gran Premio di Spa 2019, quando Antonio Giovinazzi negli ultimissimi giri uscì di pista lasciando nella sabbia preziosi punti, l'idea di non confermarlo per il 2020 era più che una supposizione. Per la squadra e per lo stesso Giovinazzi, quell'incidente è stato davvero duro da digerire. Ma il pilota di Martina Franca ha reagito splendidamente, e in pochissime ore da quell'episodio negativo, a Monza, subito la settimana seguente alla gara belga, è stato uno dei grandi protagonisti partendo dalla quinta fila e concludendo il Gran Premio d'Italia in nona posizione. Zona punti conquistata anche a Singapore, poi il magico quinto posto di San Paolo. Antonio non ha mai negato le difficoltà incontrate inevitabilmente nella prima fase del campionato scorso, dopo due anni di inattività. Un lasso di tempo lunghissimo per uno sport dove tutto cambia velocemente. Se la monoposto precedeva i pensieri del pilota italiano nelle prime corse, dalla fine dell'estate in avanti è accaduto il contrario, come deve essere. Il 2020 sarà un anno molto importante per Antonio.

L'IDENTIKIT

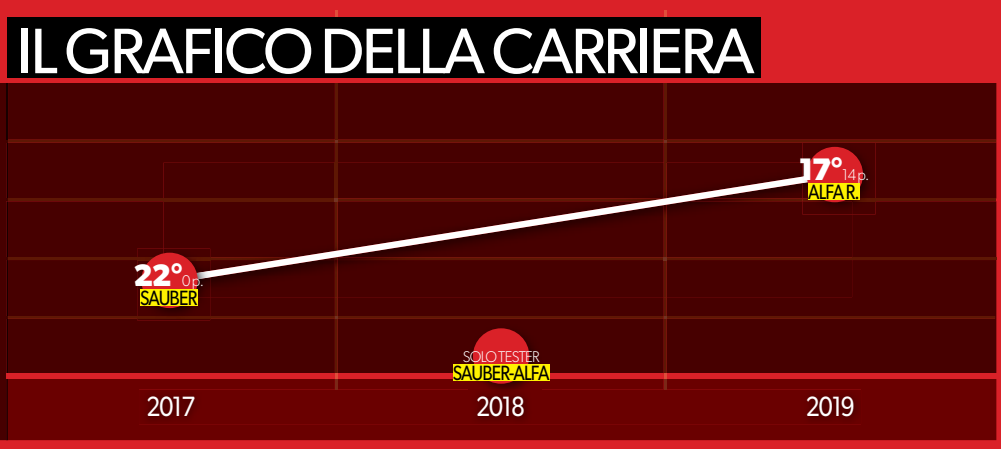
NATO A MARTINA FRANCA
DATA 14 DICEMEBRE 1993
ESORDIO
GP AUSTRALIA 2017
PRIMO PODIO
-

99 Antonio GIOVINAZZI

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **0**
GP DISPUTATI **23**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **5° GP BRASILE '19**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **7° GP AUSTRIA '19**
GPV **0** GIRI PERCORSI **1269**
KM PERCORSI **6.401**
GP IN TESTA **1** KM IN TESTA **20**
GIRI IN TESTA **4** PUNTI **14**







HAAS



Haas F1 Team

La Formula Uno è proprio una brutta bestia. Quando pensi di averla domata, quando pensi di aver vinto la scommessa, di essere pronto ad avvicinare i top team, che tutto in fondo è facile, ecco che ti viene presentato il conto sotto forma di grande sberla. È quella che ha preso il team Haas nel 2019, un crollo verticale dopo le tre precedenti stagioni di esordio a dir poco esaltanti per una squadra al debutto e con nessuna esperienza nel mondo europeo delle corse e, soprattutto, nelle formule. Gene Haas, ricco imprenditore americano, si cimentava (e lo fa tuttora) con un proprio team nella serie NASCAR e il salto in F.1 appariva folle. Ma da bravo uomo di affari, Haas ben supportato dal team principal altoatesino Gunther Steiner, ha trovato i perfetti punti di riferimento in Italia, nella Dallara per il telaio e nella Ferrari per il motore, e non solo. Il 2019 però è risultato pieno di problemi dovuti a una monoposto nata con tanti errori di base non visibili in galleria del vento, ma che solo la pista ha messo in luce. Il salto indietro ha fatto male al team Haas che puntava al quarto posto e, invece, faticava a prendere qualche punto. Steiner ha saputo mantenere alta la concentrazione di tutti, tenendo unito il gruppo, e la nuova VF-20 ha già fatto dimenticare la VF-19.

NEL 2019
9°
28 PUNTI

8
GROSJEAN

20
MAGNUSSEN

HAAS VF-20

MOTORE
FERRARI 064

TEAM

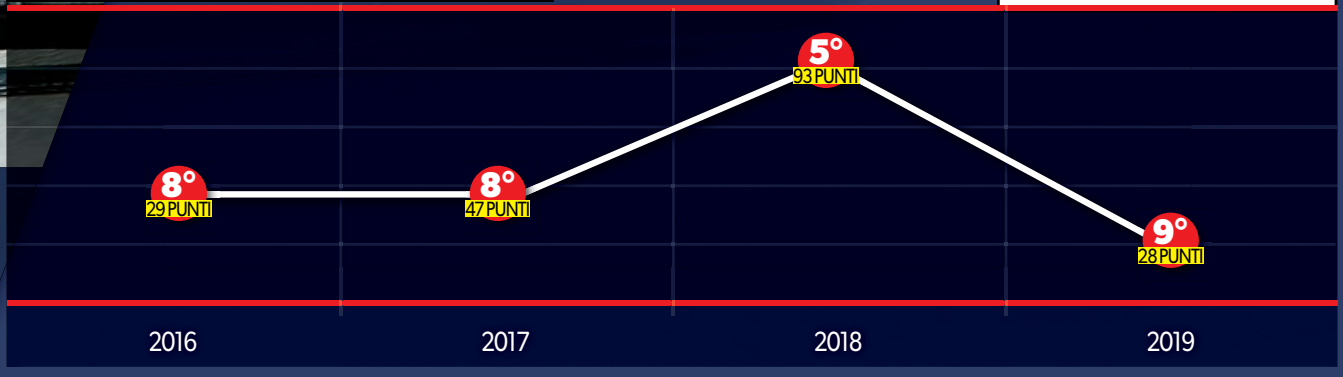
TEAM PRINCIPAL
GUNTHER STEINER



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	0
GP DISPUTATI	83
VITTORIE	0
POLE POSITION	0
GIRI PIÙ VELOCI	2
PODI	0
PRIMA FILA	0
GIRI PERCORSI	8.642
KM PERCORSI	43.490
GP IN TESTA	0
GIRI IN TESTA	0
KM IN TESTA	0
PUNTI (COSTRUTTORI)	197

I RISULTATI DEL TEAM





È uno dei piloti più esperti del Mondiale con ben 164 Gran Premi disputati, ma nelle ultime due stagioni Romain Grosjean è apparso un pilota in difficoltà, a volte poco lucido, soprattutto incline all'errore. Nonostante ciò, la Haas gli ha concesso fiducia preferendo lui a un giovane in ascesa, probabilmente perché non ha ritenuto di imputargli alcunché in seguito al pessimo campionato 2019 dovuto ad una monoposto non competitiva. La carriera del pilota svizzero, ma adottato automobilisticamente dalla Francia, è costellata di alti e bassi, di clamorosi svarioni e incidenti. Ma è pur sempre salito dieci volte sul podio della Formula Uno tra il 2012 e il 2015, quando era alla Lotus. Ha poi scelto la Haas per via del legame con Ferrari, sperando un giorno di poter entrare a Maranello. Missione fallita. Il talento c'è, ma ultimamente sembra faccia fatica a gestirlo. Il Mondiale 2020 sarà probabilmente il campionato decisivo per la sua lunga permanenza nella massima categoria. Un campionato di buona qualità gli permetterà di proseguire, al contrario, dovrà trovare altre sistemazioni.

L'IDENTIKIT

NATO A GINEVRA (SVI)

DATA
17 APRILE 1986

ESORDIO
GP EUROPA 2009

MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO
7° NEL 2013

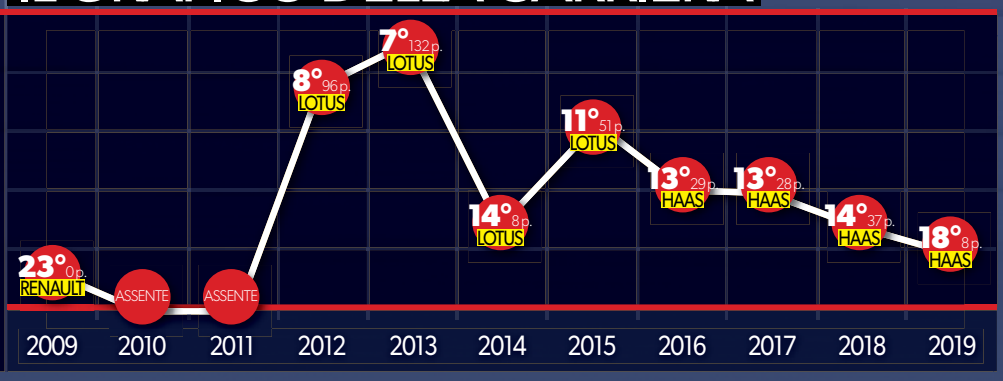
PRIMO PODIO
GP BAHRAIN 2012

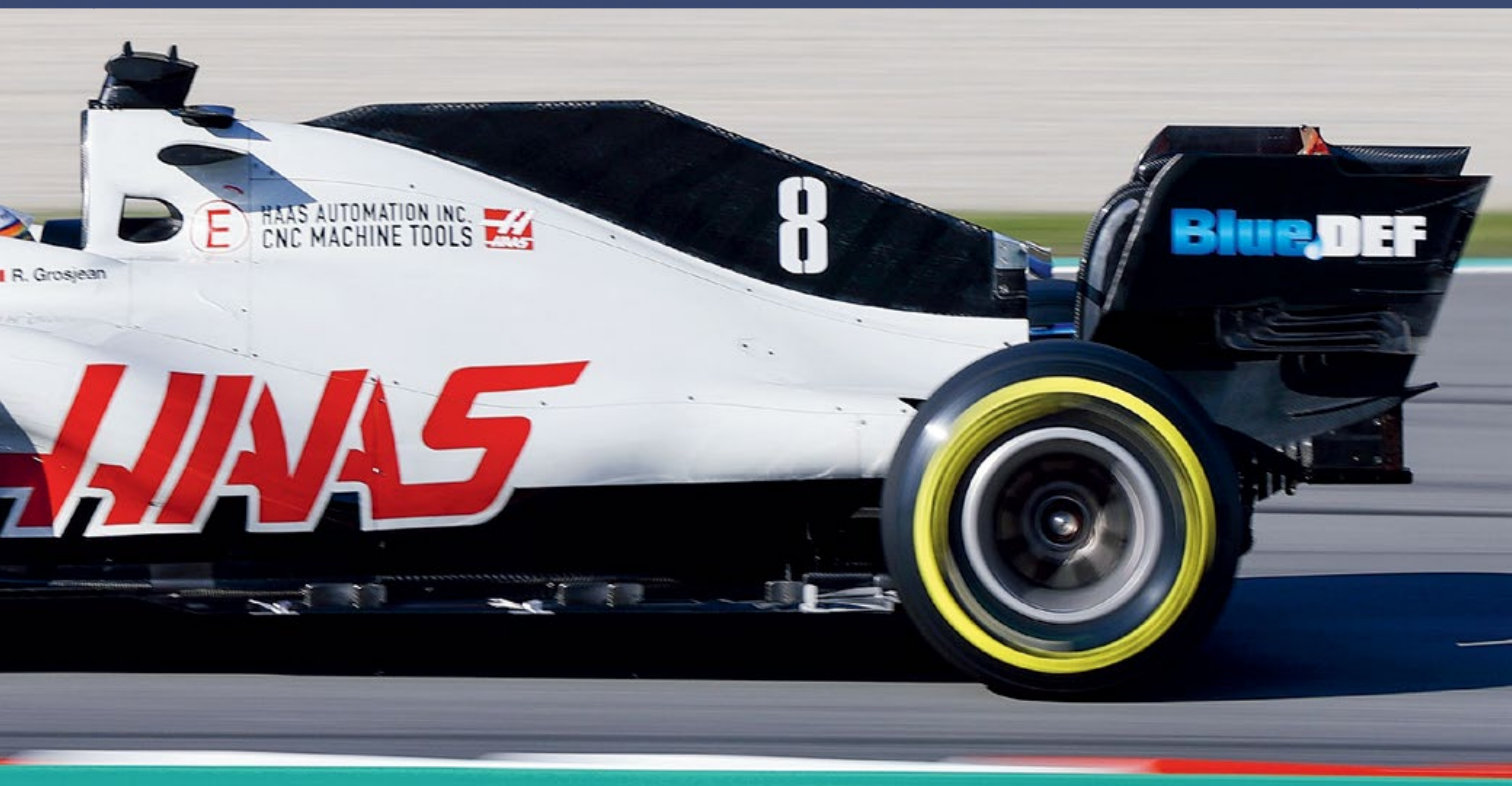
8 Romain GROSJEAN

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** GP DISPUTATI **164**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **2° GP CANADA 2012-GP USA 2013**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **2° UNGHERIA 2012**
PODI **10** POLE POSITION **0**
GPV **1** GIRI PERCORSI **8.048**
KM PERCORSI **40.727**
GP IN TESTA **7** KM IN TESTA **219**
GIRI IN TESTA **40** PUNTI **389**







È un talento cristallino e vorremmo vederlo al volante di una monoposto in grado di permettergli di lottare per il vertice, perché renderebbe davvero durissima la vita a tutti, da Lewis Hamilton a Charles Leclerc. È senza ombra di dubbio un pilota alla Verstappen, tanto per intenderci. Un duro, uno che non si risparmia mai, un combattente che a volte esagera e invade anche quella zona grigia del comportamento irregolare, scorretto. Quando si lotta a centro gruppo, dove ogni punto per le piccole squadre rappresenta un'ancora di salvezza per il futuro, non si va troppo per il sottile. Kevin Magnussen ha interpretato alla perfezione tale ruolo ed è lui la punta e l'eroe del team Haas, come a volte ha sottolineato il team principal Steiner, capace di mettere in ombra il compagno Grosjean. La McLaren che lo ha allevato non ha creduto in lui nel momento decisivo della sua carriera, la Renault lo ha tenuto un solo anno preferendogli Joylon Palmer (e qui si spiegano molte cose sulla dirigenza del team francese), la Haas lo ha adottato nel 2017 e non lo molla più.

L'IDENTIKIT

NATO A ROSKILDE (DAN)
DATA 5 OTTOBRE 1992
ESORDIO GP AUSTRALIA 2014
MIGLIOR POSIZIONE IN CAMPIONATO 9° NEL 2018
PRIMO PODIO GP AUSTRALIA 2014

20 Kevin MAGNUSSEN

IL GRAFICO DELLA CARRIERA

LE CIFRE

VITTORIE **0** GP DISPUTATI **102**
PODI **1**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **2° GP AUSTRALIA 2014**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **4° GP AUSTRALIA E GP GERMANIA 2014**
GPV **2** GIRI PERCORSI **5.550**
KM PERCORSI **27.975**
PUNTI **157**







WILLIAMS



WILLIAMS RACING

Uscire dal baratro. È senza dubbio questa la prima regola da non perdere assolutamente di vista nel team Williams. Al pessimo 2018 è seguito un 2019 semplicemente disastroso, che ha danneggiato fortemente l'immagine di una squadra gloriosa, capace di vincere nove campionati del mondo, oltre a ben 114 Gran Premi, nella sua lunga storia iniziata nell'ormai lontano 1975. Non c'è limite al peggio, recita il proverbio, e il rischio di affrontare un 2020 con l'affanno e il terrore di andare a sbattere contro il muro del fallimento era alto. Ma, stando a quello che è successo nei 6 giorni di test pre-stagionali a Montmelò, la FW43 sembra aver definitivamente cancellato ogni timore. L'erede della FW42, che verrà ricordata come l'esempio da non seguire mai più, è stata subito promossa dai piloti George Russell e Nicholas Latifi. Le prove pre-campionato hanno portato la Williams su riferimenti cronometrici in linea con gli avversari di centro gruppo. E grazie all'arrivo di nuovi sponsor, al supporto motoristico della Mercedes, al pesante budget portato dal rookie Latifi, si può guardare al futuro con un certo ottimismo. Se lo scorso anno ai piloti veniva chiesto di evitare i cordoli per non danneggiare il fondo in quanto non vi erano ricambi, ora li si lascia liberi di agire, senza lacci mentali. E questa è già la prima grande vittoria, piccoli spiragli di luce in fondo al tunnel nel quale si è cacciata la gloriosa squadra britannica.

NEL 2019 **10°** 1 PUNTI

6 LATIFI

63 RUSSELL

WILLIAMS FW43

MOTORE

MERCEDES F1 M11 EQ PERFORMANCE

TEAM

TEAM PRINCIPAL
CLAIRE WILLIAMS



RECORD

MONDIALI COSTRUTTORI	9
GP DISPUTATI	732
VITTORIE	114
POLE POSITION	128
GIRI PIÙ VELOCI	133
GARE A PODIO	243
PIAZZAMENTI A PODIO	312
PRIMA FILA	210
GIRI PERCORSI	74.824
KM PERCORSI	361.734
GP IN TESTA	225
GIRI IN TESTA	7.588
KM IN TESTA	35.253
PUNTI (COSTRUTTORI)	3561
PUNTI (PILOTI)	3567

I RISULTATI DEL TEAM NEGLI ULTIMI 15 ANNI





È l'unico debuttante che si presenta al via del Mondiale di F.1 2020. Canadese di Toronto, figlio di uno degli uomini più ricchi del suo Paese (batte addirittura Lawrence Stroll), parente del Joe Saputo presidente del Bologna calcio, Nicholas Latifi si è avvicinato alla Williams nel corso della passata annata come tester e con il chiaro intento di prendersi il sedile ufficiale per questa stagione. Impresa perfettamente riuscita. Il terzo posto conquistato nel campionato di Formula 2 gli ha garantito la superlicenza e ogni tassello è andato a posto. In precedenza, si era avvicinato alla Force India (2018) partecipando a ben cinque prove libere nei weekend dei Gran Premi, mentre nel 2017 era nell'orbita Renault F.1. Nelle formule minori Latifi ha vissuto un lungo percorso iniziato nella F.3 italiana nel 2012, poi due anni di F.3 europea, una stagione in World Series Renault, il passaggio in GP2 nel 2016, il tutto senza mai ottenere risultati convincenti. Il cambio di passo di Nicholas è avvenuto in coincidenza con la stagione 2017, quando sono arrivati i primi podi e le prime vittorie, a cui hanno fatto seguito buone annate nel 2018 e 2019.

L'IDENTIKIT

NATO A TORONTO (CAN)
DATA 29 GIUGNO 1995
ESORDIO
DEBUTTANTE

WILLIAMS RACING

6 Nicholas LATIFI





C'è molta attesa nel Circus intorno al nome di George Russell, forse anche troppa. Il 22enne inglese, entrato da qualche anno nelle grazie della Mercedes e di Toto Wolff, ha disegnato la propria carriera nel migliore dei modi vincendo nel 2017 il campionato GP3 e nel 2018 la Formula 2. Successi netti, quasi imbarazzanti per gli avversari. Un percorso molto simile a quello compiuto da Charles Leclerc che nella conquista dei suddetti campionati lo ha anticipato di un anno. Il debutto in Formula Uno di Russell è avvenuto dodici mesi fa con la Williams, lì parcheggiato da Wolff. Non si è rivelata la miglior soluzione considerando la totale mancanza di competitività della FW42, ma George ha comunque dimostrato grande serietà e maturità non lasciandosi andare mai ad alcuna dichiarazione contro la squadra, non lamentandosi mai, spargendo costantemente ottimismo e dimostrandosi sempre più veloce del compagno Robert Kubica. Un atteggiamento positivo che gli ha garantito la riconferma. E chissà che non sia lui il futuro compagno di Lewis Hamilton in casa Mercedes.

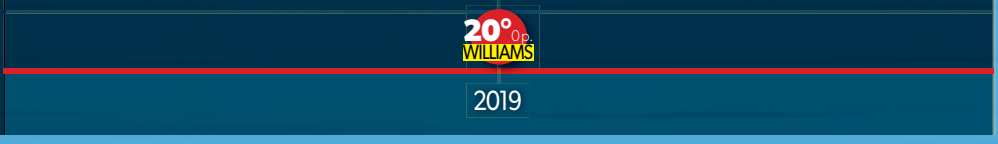
L'IDENTIKIT

NATO A KING'S LYNN (GB)
DATA 15 FEBBRAIO 1998
ESORDIO
ESORDIENTE IN F.1

WILLIAMS RACING

63 George RUSSELL

IL GRAFICO DELLA CARRIERA



LE CIFRE

VITTORIE **0** PODI **0**
GP DISPUTATI **21**
MIGLIOR POSIZIONE IN GARA **11° GP GERMANIA 2019**
MIGLIOR POSIZIONE IN QUAL. **14° GP BELGIO 2019 E GP ITALIA 2019**
GPV **0** GIRI PERCORSI **1.182**
KM PERCORSI **5.952**
PUNTI **0**



LE CIFRE

TUTTI I NUMERI DEL **MONDIALE F.1**

VITTORIE

1	MICHAEL SCHUMACHER	91
2	LEWIS HAMILTON	84
3	SEBASTIAN VETTEL	53
4	ALAIN PROST	51
5	AYRTON SENNA	41
6	FERNANDO ALONSO	32
7	NIGEL MANSELL	31
8	JACKIE STEWART	27
9	JIM CLARK	25
	NIKI LAUDA	25
11	JUAN MANUEL FANGIO	24
12	NELSON PIQUET	23
	NICO ROSBERG	23
14	DAMON HILL	22
15	KIMI RÄIKKÖNEN	21
16	MIKA HÄKKINEN	20
17	STIRLING MOSS	16
18	JENSON BUTTON	15
19	GRAHAM HILL	14
	JACK BRABHAM	14
	EMERSON FITTIPALDI	14
22	ALBERTO ASCARI	13
	DAVID COULTHARD	13
24	MARIO ANDRETTI	12
	CARLOS REUTEMANN	12
	ALAN JONES	12
27	JACQUES VILLENEUVE	11
	FELIPE MASSA	11
	RUBENS BARRICHELLO	11
30	JAMES HUNT	10
	RONNIE PETERSON	10
	JODY SCHECKTER	10
	GERHARD BERGER	10
34	MARK WEBBER	9
35	JACKY ICKX	8
	DENNY HULME	8
37	MAX VERSTAPPEN	8
38	RENÉ ARNOUX	7
	JUAN PABLO MONTOYA	7
	DANIEL RICCIARDO	7
41	VALTTERI BOTTAS	7
42	TONY BROOKS	6
	JOHN SURTEES	6
	JOCHEN RINDT	6
	GILLES VILLENEUVE	6
	JACQUES LAFFITE	6
	RICCARDO PATRESE	6
	RALF SCHUMACHER	6
49	NINO FARINA	5
	CLAY REGAZZONI	5
	JOHN WATSON	5
	MICHELE ALBORETO	5
	KEKE ROSBERG	5
54	DAN GURNEY	4
	BRUCE MCLAREN	4
	EDDIE IRVINE	4
57	MIKE HAWTHORN	3
	PETER COLLINS	3
	PHIL HILL	3
	DIDIER PIRONI	3
	THIERRY BOUTSEN	3
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	3
	JOHNNY HERBERT	3
	GIANCARLO FISICHELLA	3
65	BILL VUKOVICH	2
	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	2
	MAURICE TRINTIGNANT	2
	WOLFGANG VON TRIPS	2
	PEDRO RODRÍGUEZ	2
	JO SIFFERT	2
	PETER REVSON	2
	PATRICK DEPAILLER	2
	JEAN-PIERRE JABOUILLE	2
	PATRICK TAMBAY	2
	ELIO DE ANGELIS	2
	CHARLES LECLERC	2

GPV IN GARA

1	MICHAEL SCHUMACHER	77
2	LEWIS HAMILTON	47
3	KIMI RAIKKONEN	46
4	ALAIN PROST	41
5	SEBASTIAN VETTEL	38
6	NIGEL MANSELL	30
7	JIM CLARK	28
8	MIKA HÄKKINEN	25
9	NIKI LAUDA	24
10	JUAN MANUEL FANGIO	23
	NELSON PIQUET	23
	FERNANDO ALONSO	23
13	GERHARD BERGER	21
14	NICO ROSBERG	20
15	STIRLING MOSS	19
	AYRTON SENNA	19
	DAMON HILL	19
	MARK WEBBER	19
19	DAVID COULTHARD	18
20	RUBENS BARRICHELLO	17
21	JACKIE STEWART	15
	CLAY REGAZZONI	15
	FELIPE MASSA	15
24	JACKY ICKX	13
	ALAN JONES	13
	RICCARDO PATRESE	13
	DANIEL RICCIARDO	13
	VALTTERI BOTTAS	13
29	ALBERTO ASCARI	12
	JACK BRABHAM	12
	RENÉ ARNOUX	12
32	JUAN PABLO MONTOYA	12
33	GRAHAM HILL	10
	JOHN SURTEES	10
	MARIO ANDRETTI	10
36	DENNY HULME	9
	RONNIE PETERSON	9
	JACQUES VILLENEUVE	9
39	JAMES HUNT	8
	GILLES VILLENEUVE	8
	RALF SCHUMACHER	8
	JENSON BUTTON	8
43	JACQUES LAFFITE	7
44	MAX VERSTAPPEN	7
45	JOSÉ FROILÁN GONZÁLEZ	6
	MIKE HAWTHORN	6
	PHIL HILL	6
	DAN GURNEY	6
	EMERSON FITTIPALDI	6
	CARLOS REUTEMANN	6
	HEINZ-HARALD FRENTZEN	6
52	NINO FARINA	5
	CARLOS PACE	5
	JODY SCHECKTER	5
	DIDIER PIRONI	5
	JOHN WATSON	5
57	MICHELE ALBORETO	5
58	JO SIFFERT	4
	JEAN-PIERRE BELTOISE	4
	PATRICK DEPAILLER	4
	JEAN ALESI	4
	SERGIO PÉREZ	4
63	CHARLES LECLERC	4
64	BILL VUKOVICH	3
	TONY BROOKS	3
	BRUCE MCLAREN	3
	RICHIE GINTHER	3
	JOCHEN RINDT	3
	CHRIS AMON	3
	JEAN-PIERRE JARIER	3
	KEKE ROSBERG	3
72	JIM RATHMANN	2
	LORENZO BANDINI	2
	FRANÇOIS CEVERT	2
	JOCHEN MASS	2
	PATRICK TAMBAY	2
	DEREK WARWICK	2
	TEO FABI	2
	ALESSANDRO NANNINI	2
	GIANCARLO FISICHELLA	2
	HEIKKI KOVALAINEN	2

GP DISPUTATI

1	RUBENS BARRICHELLO	322
2	KIMI RÄIKKÖNEN	312
3	FERNANDO ALONSO	311
4	MICHAEL SCHUMACHER	306
	JENSON BUTTON	306
6	FELIPE MASSA	269
7	RICCARDO PATRESE	256
8	JARNO TRULLI	252
9	LEWIS HAMILTON	250
10	DAVID COULTHARD	246
11	SEBASTIAN VETTEL	240
12	GIANCARLO FISICHELLA	229
13	MARK WEBBER	215
14	GERHARD BERGER	210
15	ANDREA DE CESARIS	208
16	NICO ROSBERG	206
17	NELSON PIQUET	204
18	JEAN ALESI	201
19	ALAIN PROST	199
20	MICHELE ALBORETO	194
21	NIGEL MANSELL	187
22	NICK HEIDFELD	183
23	RALF SCHUMACHER	180
24	NICO HÜLKENBERG	177
25	GRAHAM HILL	176
	JACQUES LAFFITE	176
	SERGIO PÉREZ	176
28	NIKI LAUDA	171
	DANIEL RICCIARDO	171
30	ROMAIN GROSJEAN	164
31	THIERRY BOUTSEN	163
	JACQUES VILLENEUVE	163
33	AYRTON SENNA	161
34	MIKA HÄKKINEN	161
35	JOHNNY HERBERT	160
36	MARTIN BRUNDLE	158
37	OLIVIER PANIS	157
38	HEINZ-H. FRENTZEN	156
39	JOHN WATSON	152
40	RENÉ ARNOUX	149
41	CARLOS REUTEMANN	146
	DEREK WARWICK	146
43	EDDIE IRVINE	145
44	EMERSON FITTIPALDI	144
45	VALTTERI BOTTAS	139
46	JEAN-PIERRE JARIER	134
47	CLAY REGAZZONI	132
	EDDIE CHEEVER	132
49	MARIO ANDRETTI	128
50	ADRIAN SUTIL	128
51	JACK BRABHAM	126
52	RONNIE PETERSON	123
53	PIERLUIGI MARTINI	118
54	ALAN JONES	116
55	DAMON HILL	115
56	JACKY ICKX	114
	KEKE ROSBERG	114
	PATRICK TAMBAY	114
59	DENNY HULME	112
60	JOHN SURTEES	111
	JODY SCHECKTER	111
	HEIKKI KOVALAINEN	111
63	PHILIPPE ALLIOT	109
	MIKA SALO	109
65	ELIO DE ANGELIS	108
66	JOS VERSTAPPEN	106
67	JO BONNIER	104
	JOCHEN MASS	104
	PEDRO DE LA ROSA	104
70	KEVIN MAGNUSSEN	102
	MAX VERSTAPPEN	102
72	CARLOS SAINZ JR.	102
73	BRUCE McLAREN	100
74	JACKIE STEWART	99
75	PEDRO DINIZ	98
76	MARCUS ERICSSON	97
	ROBERT KUBICA	97
78	JO SIFFERT	96
	CHRIS AMON	96
80	PATRICK DEPAILLER	95
	PASTOR MALDONADO	95

POLE

1	LEWIS HAMILTON	88
2	MICHAEL SCHUMACHER	68
3	AYRTON SENNA	65
4	SEBASTIAN VETTEL	57
5	JIM CLARK	33
	ALAIN PROST	33
7	NIGEL MANSELL	32
8	NICO ROSBERG	30
9	JUAN MANUEL FANGIO	29
10	MIKA HÄKKINEN	26
11	NIKI LAUDA	24
	NELSON PIQUET	24
13	FERNANDO ALONSO	22
14	DAMON HILL	20
15	MARIO ANDRETTI	18
	RENÉ ARNOUX	18
	KIMI RÄIKKÖNEN	18
18	JACKIE STEWART	17
19	STIRLING MOSS	16
	FELIPE MASSA	16
21	ALBERTO ASCARI	14
	JAMES HUNT	14
	RONNIE PETERSON	14
	RUBENS BARRICHELLO	14
25	GRAHAM HILL	13
	JACK BRABHAM	13
	JACKY ICKX	13
	JACQUES VILLENEUVE	13
	JUAN PABLO MONTOYA	13
	MARK WEBBER	13
31	GERHARD BERGER	12
	DAVID COULTHARD	12
33	VALTTERI BOTTAS	11
34	JOCHEN RINDT	10
35	JOHN SURTEES	8
	RICCARDO PATRESE	8
	JENSON BUTTON	8
38	JACQUES LAFFITE	7
	CHARLES LECLERC	7
40	PHIL HILL	6
	EMERSON FITTIPALDI	6
	JEAN-PIERRE JABOUILLE	6
	ALAN JONES	6
	CARLOS REUTEMANN	6

PUNTI IRIDATI

1	LEWIS HAMILTON	3431
2	SEBASTIAN VETTEL	2985
3	FERNANDO ALONSO	1899
4	KIMI RÄIKKÖNEN	1859
5	NICO ROSBERG	1594.5
6	M. SCHUMACHER	1566
7	VALTTERI BOTTAS	1289
8	JENSON BUTTON	1235
9	FELIPE MASSA	1167
10	MARK WEBBER	1047.5
11	DANIEL RICCIARDO	1040
12	MAX VERSTAPPEN	948
13	ALAIN PROST	798.5
14	R. BARRICHELLO	658
15	AYRTON SENNA	614
16	SERGIO PÉREZ	581
17	DAVID COULTHARD	535
18	NICO HÜLKENBERG	511
19	NELSON PIQUET	485.5
20	NIGEL MANSELL	482
21	NIKI LAUDA	420.5
22	MIKA HÄKKINEN	420
23	ROMAIN GROSJEAN	389
24	GERHARD BERGER	385
25	JACKIE STEWART	360
	DAMON HILL	360
27	RALF SCHUMACHER	329
28	CARLOS REUTEMANN	310
29	JUAN P. MONTOYA	307
30	CHARLES LECLERC	303
31	GRAHAM HILL	289
32	EMERSON FITTIPALDI	281
	RICCARDO PATRESE	281
34	JUAN M. FANGIO	277.64
35	G. FISICHELLA	275
36	JIM CLARK	274
	ROBERT KUBICA	274

PATROLLINE

AMANTI DELLA PROTEZIONE

GESTISCI LA TUA SICUREZZA





PatrolSat

È un localizzatore satellitare autogestito utile a trasformare un comune allarme sonoro in un allarme satelltare

Hps 990R2

È un antifurto satellitare premium autogestito che non richiede seruizi di abbonamento a centrali operative







FULL SERVICE:

I nostri prodotti vengono forniti con la NOSTRA scheda telefonica inclusa

RISPARMIO:

Convenzione assicurativa furto e incendio

Download on the App Store

ANDROID APP ON Google play

www.patrolline.it

VITT. SCUDERIE

1	FERRARI	238
2	McLAREN	182
3	WILLIAMS	114
4	MERCEDES	102
5	LOTUS	81
6	RED BULL	62
7	BRABHAM	35
	RENAULT	35
9	BENETTON	27
10	TYRRELL	23
11	BRM	17
12	COOPER	16
13	ALFA ROMEO	10
14	MASERATI	9
	VANWALL	9
	MATRA	9
	LIGIER	9
18	BRAWN	8
19	KURTIS KRAFT	5
20	JORDAN	4
21	WATSON	3
	MARCH	3
	WOLF	3
	HONDA	3
25	SALIH	2
26	KUZMA	1
	PORSCHE	1
	EAGLE	1
	HESKETH	1
	PENSKE	1
	SHADOW	1
	STEWART	1
	BMW SAUBER	1
	TORO ROSSO	1

GP DISPUTATI

1	FERRARI	991
2	McLAREN	863
3	WILLIAMS	732
4	LOTUS	606
5	TYRRELL	430
6	BRABHAM	394
7	RENAULT	383
8	SAUBER	373
9	MINARDI	340
10	LIGIER	326
11	ARROWS	291
12	RED BULL	286
13	TORO ROSSO	268
14	BENETTON	260
15	JORDAN	250
16	FORCE INDIA	212
17	MERCEDES	210
18	BRM	197
	MARCH	197
20	LOLA	148
21	TOYOTA	139
22	ALFA ROMEO	133
23	OSELLA	132
24	COOPER	129
25	SURTEES	117
	BAR	117
27	SHADOW	104
28	FITTIPALDI	103
29	ENSIGN	99
30	FOOTWORK	91
31	ATS	89
	BMW SAUBER	89
33	HONDA	88
34	JAGUAR	85

GPV SCUDERIE

1	FERRARI	254
2	McLAREN	154
3	WILLIAMS	133
4	LOTUS	76
5	MERCEDES	75
6	RED BULL	65
7	BRABHAM	41
8	BENETTON	36
9	RENAULT	31
10	TYRRELL	20
11	MASERATI	15
	BRM	15
13	COOPER	14
	ALFA ROMEO	14
15	MATRA	12
16	LIGIER	10
17	KURTIS KRAFT	7
	MARCH	7
19	VANWALL	6
20	FORCE INDIA	5
21	BRAWN	4
22	SURTEES	3
	TOYOTA	3
	SAUBER	3
25	EPPERLY	2
	EAGLE	2
	HONDA	2
	SHADOW	2
	WOLF	2
	TOLEMAN	2
	JORDAN	2
	BMW SAUBER	2
	HAAS	2

PUNTI SCUDERIE

1	FERRARI	8257.5
2	McLAREN	5353.5
3	MERCEDES	5112
4	RED BULL	4724.5
5	WILLIAMS	3561
6	LOTUS	2074
7	RENAULT	1596
8	FORCE INDIA	1098
9	BRABHAM	864
10	BENETTON	851.5
11	TYRRELL	621
12	SAUBER	513
13	TORO ROSSO	500
14	BRM	433
15	LIGIER	388
16	BMW SAUBER	352
17	COOPER	342
18	JORDAN	291
19	TOYOTA	278.5
20	BAR	227
21	HAAS	197
22	MARCH	173.5
23	BRAWN	172
24	MATRA	163
25	HONDA	154
26	ARROWS	142
27	ALFA ROMEO	107
28	WOLF	79
29	RACING POINT	73
30	SHADOW	67.5
31	VANWALL	57
32	SURTEES	53
33	JAGUAR	49
34	PORSCHE	48
	HESKETH	48
36	STEWART	47

CAMPIONI DEL MONDO

1950	NINO FARINA
1951	JUAN MANUEL FANGIO
1952	ALBERTO ASCARI
1953	ALBERTO ASCARI
1954	JUAN MANUEL FANGIO
1955	JUAN MANUEL FANGIO
1956	JUAN MANUEL FANGIO
1957	JUAN MANUEL FANGIO
1958	MIKE HAWTHORN
1959	JACK BRABHAM
1960	JACK BRABHAM
1961	PHIL HILL
1962	GRAHAM HILL
1963	JIM CLARK
1964	JOHN SURTEES
1965	JIM CLARK
1966	JACK BRABHAM
1967	DENNY HULME
1968	GRAHAM HILL
1969	JACKIE STEWART
1970	JOCHEN RINDT
1971	JACKIE STEWART
1972	EMERSON FITTIPALDI
1973	JACKIE STEWART
1974	EMERSON FITTIPALDI
1975	NIKI LAUDA
1976	JAMES HUNT
1977	NIKI LAUDA
1978	MARIO ANDRETTI
1979	JODY SCHECKTER
1980	ALAN JONES
1981	NELSON PIQUET
1982	KEKE ROSBERG
1983	NELSON PIQUET
1984	NIKI LAUDA
1985	ALAIN PROST
1986	ALAIN PROST
1987	NELSON PIQUET
1988	AYRTON SENNA
1989	ALAIN PROST
1990	AYRTON SENNA
1991	AYRTON SENNA
1992	NIGEL MANSELL
1993	ALAIN PROST
1994	MICHAEL SCHUMACHER
1995	MICHAEL SCHUMACHER
1996	DAMON HILL
1997	JACQUES VILLENEUVE
1998	MIKA HAKKINEN
1999	MIKA HAKKINEN
2000	MICHAEL SCHUMACHER
2001	MICHAEL SCHUMACHER
2002	MICHAEL SCHUMACHER
2003	MICHAEL SCHUMACHER
2004	MICHAEL SCHUMACHER
2005	FERNANDO ALONSO
2006	FERNANDO ALONSO
2007	KIMI RAIKKONEN
2008	LEWIS HAMILTON
2009	JENSON BUTTON
2010	SEBASTIAN VETTEL
2011	SEBASTIAN VETTEL
2012	SEBASTIAN VETTEL
2013	SEBASTIAN VETTEL
2014	LEWIS HAMILTON
2015	LEWIS HAMILTON
2016	NICO ROSBERG
2017	LEWIS HAMILTON
2018	LEWIS HAMILTON
2019	LEWIS HAMILTON

MONDIALE COSTRUTTORI

1958	VANWALL
1959	COOPER/CLIMAX
1960	COOPER/CLIMAX
1961	FERRARI
1962	BRM
1963	LOTUS/CLIMAX
1964	FERRARI
1965	LOTUS/CLIMAX
1966	BRABHAM/REPCO
1967	BRABHAM/REPCO
1968	LOTUS/FORD
1969	MATRA/FORD
1970	LOTUS/FORD
1971	TYRRELL/FORD
1972	LOTUS/FORD
1973	LOTUS/FORD
1974	McLAREN/FORD
1975	FERRARI
1976	FERRARI
1977	FERRARI
1978	LOTUS/FORD
1979	FERRARI
1980	WILLIAMS/FORD
1981	WILLIAMS/FORD
1982	FERRARI
1983	FERRARI
1984	McLAREN/TAG
1985	McLAREN/TAG
1986	WILLIAMS/HONDA
1987	WILLIAMS/HONDA
1988	McLAREN/HONDA
1989	McLAREN/HONDA
1990	McLAREN/HONDA
1991	McLAREN/HONDA
1992	WILLIAMS/RENAULT
1993	WILLIAMS/RENAULT
1994	WILLIAMS/RENAULT
1995	BENETTON/RENAULT
1996	WILLIAMS/RENAULT
1997	WILLIAMS/RENAULT
1998	McLAREN/MERCEDES
1999	FERRARI
2000	FERRARI
2001	FERRARI
2002	FERRARI
2003	FERRARI
2004	FERRARI
2005	RENAULT
2006	RENAULT
2007	FERRARI
2008	FERRARI
2009	BRAWN GP/MERCEDES
2010	RED BULL/RENAULT
2011	RED BULL/RENAULT
2012	RED BULL/RENAULT
2013	RED BULL/RENAULT
2014	MERCEDES
2015	MERCEDES
2016	MERCEDES
2017	MERCEDES
2018	MERCEDES
2019	MERCEDES

#TUTTE LE MOTO PORTANO A ROMA



MOTODAYS.IT

17-19 APRILE 2020

FIERA DI ROMA

ROMA moto days

ORGANIZZATA DA FIERA ROMA

IN COLLABORAZIONE CON ROMA Assessorato alla Città in Movimento · Federazione Motociclistica Italiana

PARTNER UFFICIALI CIV Campionato Italiano Velocità · FIM · G GROUP Worldwide Events Factory

MEDIA PARTNER Radio GLOBO

PREVENDITA VIVATICKET

HONDA

Nuovo CR-V HYBRID

L'ibrido che non c'era



Ecoincentivo Honda Hybrid fino a €5.000*

CR-V unisce raffinatezza, tecnologia, prestazioni e consumi ridotti, grazie all'esclusivo **sistema ibrido i-MMD (Intelligent Multi Mode Drive)** dotato di due motori elettrici. Il suo nuovo **design e lo spazio ai vertici della categoria** ti conquisteranno in ogni avventura. CR-V è disponibile anche con il rinnovato sistema di trazione **AWD Real Time**. Inoltre, disponibili di serie su tutta la gamma i più avanzati sistemi di sicurezza **Honda Sensing**.

*Valido in caso di permuta o rottamazione di qualunque autovettura.

Gamma CR-V Hybrid. Valori massimi: consumo di carburante (l/100km) ciclo urbano 5,1 – extraurbano 5,7 – combinato 5,5 (NEDC) low 8,4 – high 6,3 l/100km (WLTP); emissioni CO_2 nel ciclo combinato 120-126 g/km. (NEDC); 156-168 (WLTP).

MONDIALE RALLY IN MESSICO HYUNDAI E TOYOTA VOGLIONO SPEZZARE IL TABÙ

BE 7,30 € - MC, CÔTE D'AZUR 7,10 €
PTE CONT. 7,00 € - E 7,00 €
CH CT 8,60 CHF - CH 9,00 CHF

AUTOSPRINT EXTRA



IN EDICOLA
AUTOSPRINT GOLD COLLECTION
ALAIN PROST E I SUOI 65 ANNI

N. 1/ Marzo 2020
Allegato ad Autosprint n. 10 del 10-16 marzo 2020
Non vendibile separatamente

LE CORSE AL TEMPO DEL COVID-19
Rinviati l'ePrix di Roma e il primo round del Tricolore Rally

NELLA ZONA ROSSA DEL CONTAGIRI

Coronavirus e germe del sospetto nel Mondiale di F.1 che scatta in Australia tra polemiche e incertezze. Sperando che l'urlo dei motori copra la paura

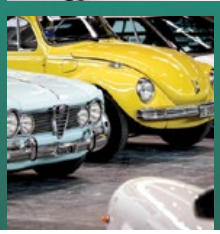
VERONA LEGEND CARS

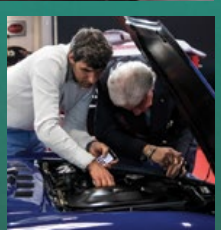


FIERA DI VERONA

9/10 MAGGIO 2020
FIERA DI VERONA






SPECIALE Verona YOUNGTIMER
PASSIONE
DIVERTIMENTO
CONDIVISIONE

veronafiere
Trade shows & events since 1898

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Segreteria organizzativa: Intermeeting Srl - Via Fornace Morandi 24 - 35133 Padova
T +39 049 7386856 - Fax +39 049 9819826 - email: info@veronalegendcars.com

WWW.VERONALEGENDCARS.COM

di Andrea Cordovani



F.1 in pista oltre veleni e polemiche

Invitato a dire la sua sui veleni sparsi alla vigilia del Mondiale di F.1, il Supremo Bernie Ecclestone ha raccontato: «*Ci sono sempre stati degli incendi che ho dovuto spegnere come un pompiere. Ai miei tempi tuttavia era sempre possibile trovare un punto di incontro tra i team, la Federazione internazionale e me. Ma ora è troppo tardi*». Già, proprio così. Troppo tardi. Ora che è scoppiata forte la polemica che vede contrapposte FIA e Ferrari da una parte e tutti i team non motorizzati dal Cavallino dall'altra con in mezzo la questione flussometro non c'è più tempo per tornare indietro. Oltre che sportiva e tecnica, la battaglia adesso diventa soprattutto politica. Vista la portata dei personaggi coinvolti e degli interessi in ballo non sarà facile sbrogliare la matassa. Anche perché trattasi di vicenda pesante che ha avuto una gestione criticabile con zone d'ombra e fin troppi segreti: era impossibile non scatenare il putiferio e non innescare ulteriori dubbi e sospetti. La sensazione è quella di essere solo alle schermaglie iniziali di una sfida a tutto campo, senza sconti che si inserisce in uno scenario da panico e paura. Panico e paura per quel virus che è diventato una presenza costante nella nostra vita, che in molti casi sta cambiando le nostre abitudini e che ogni giorno presenta un copione diverso ma sempre più terribile. C'è voglia di uno sprazzo di normalità, qualcosa che vada oltre a un divieto o a una prescrizione, una piccola oasi nella nostre esistenze messe – comunque – in quarantena. Chissà se questo piccolo miracolo riuscirà a compierlo la Formula Uno che, a meno di decisioni e ripensamenti dell'ultimora, è pronta a scendere in pista a Melbourne per il primo round del Mondiale 2020, il Gp d'Australia. Oltre ogni polemica, oltre ogni veleno il messaggio che deve lanciare la massima espressione dell'automobilismo da corsa è proprio quello della speranza, del mondo che ce la fa a riprendersi da un'epidemia divenuta pandemia. Piccoli lampi di sole nella nebbia fitta di una situazione ogni giorno più dura, in attesa del picco, di una discesa e una ripresa di quei ritmi quotidiani, quelle abitudini che adesso ci mancano terribilmente. Ed è quasi sciocco, sicuramente inutile adesso, giocare col calendario perché è impossibile fare previsioni. Dopo il Gp d'Australia il Circus dovrebbe correre in Bahrain a porte chiuse. Nel frattempo gli effetti del Coronavirus si sono propagati su altre specialità. L'ePrix di Formula E a Roma è stato rinviato a data da destinarsi, stesso dicasi per il Rally del Ciocco, round d'apertura del campionato italiano rally. Ma non tutto l'automoblismo si ferma perché domenica prossima insieme al Mondiale di F.1 scatta anche l'Indycar e pure il Mondiale Rally pare che vada in scena in Messico, dove si correrà il terzo round della stagione. In mezzo a tantissime incertezze, pieni di allarmi da Covid-19 senza mai una notizia buona, con zone rosse che allargano il proprio perimetro e l'economia che va a rotoli, forse proprio l'automobilismo riesce a esaudire il sogno divenuto mostruosamente proibito che culliamo un po' tutti adesso; quello di essere normali, portatori sani di una sola febbre: quella della passione. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

18 F.1, SPY-STORY DOSSIER E TALPE
20 SOTTO ATTACCO
26 MONDIALE PIENO DI DUBBI
30 HAAS ANNO DEL GIUDIZIO
32 ALFA ROMEO VOGLIA DI STUPIRE
42 SODDISFAZIONE KUBICA

VELOCITA'

52 INDYCAR PRONTA AL VIA
56 FORMULA 2 ANTIPASTO GHIOTTO

RALLY

60 MONDIALE RIVINCITA AD ALTA QUOTA
64 CIR PARTENZA RIMANDATA

RUBRICHE

6 IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
10 ALLO SPECCHIO DI LEO TURRINI
14 BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
34 LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
50 CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
82 POSTASPRINT

E sono





6b





* A 5€ + il costo della rivista.

Auguri
ad Alain Prost.

AUTOSPRINT
GOLD
COLLECTION

Cofanetto **GRATIS**
con la 1ª uscita.



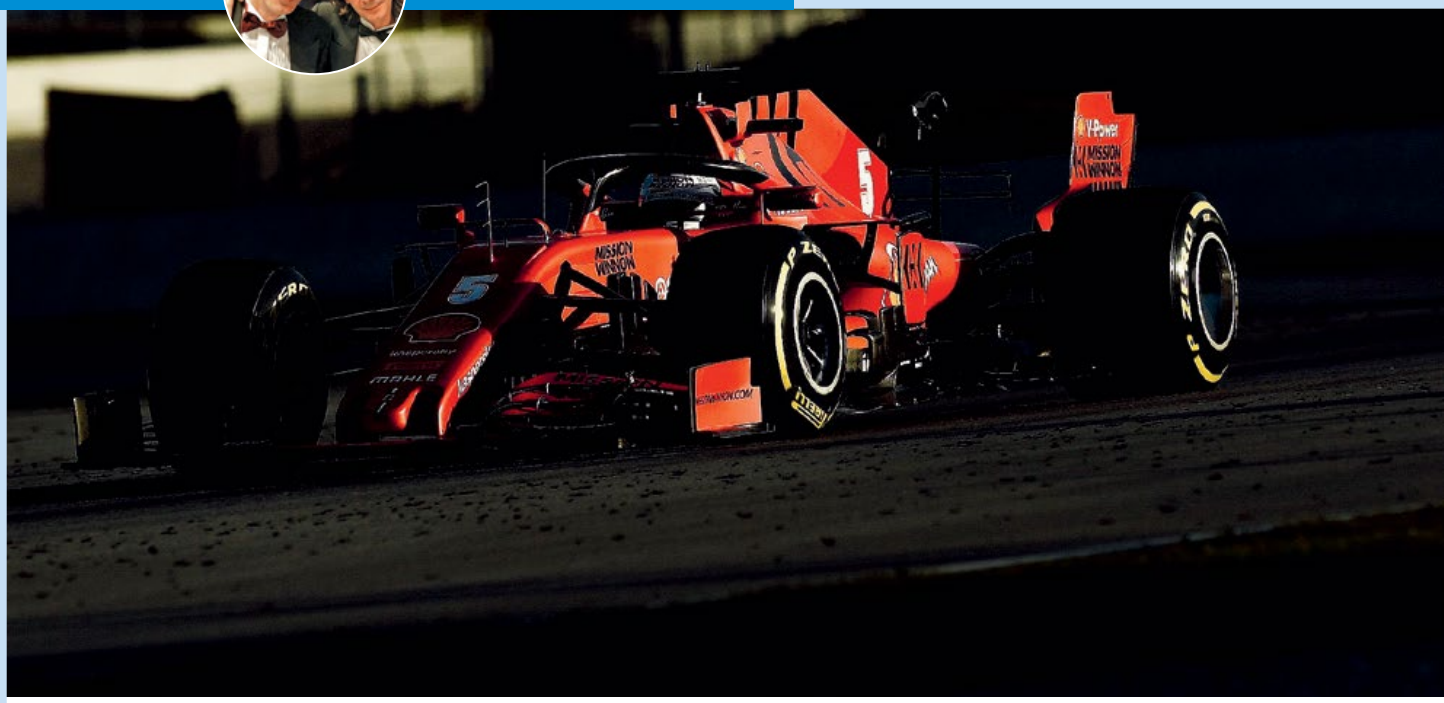
NON PERDERE IL VOLUME DA COLLEZIONE SUL QUATTRO VOLTE CAMPIONE DELLA F1.

Riparte una nuova stagione di **Autosprint Gold Collection**, i volumi da collezione per gli appassionati di motorsport. Il primo titolo è dedicato al quattro volte iridato campione di Formula 1, **Alain Prost**, che festeggia il 65° compleanno. Attraverso tutte le interviste rilasciate ad Autosprint, ripercorriamo la grande carriera del pilota francese.

È IN EDICOLA*



di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi



Guerra senza quartiere

LA STAGIONE PARTE CON UN CONTRASTO POLITICO SENZA ESCLUSIONE DI COLPI, CHE VEDE NELL'OCCHIO DEL CICLONE LA FERRARI E CON ESSA LA STESSA FEDERAZIONE. BEN SETTE SONO I TEAM DECISI AD ANDARE FINO IN FONDO IN UNA LOTTA DI POTERE E NON SOLO PER LA GIUSTIZIA

Lezione

A Barcellona Toto Wolff è apparso stanco e tirato. Preso forse dai pensieri connessi a ciò che sarebbe stato reso noto a tutti alla fine dei test. Stiamo parlando del comunicato emesso dalla federazione Internazionale che ha dato il via ad una vera e propria guerra totale. Non stiamo qui a trattare nel dettaglio la questione ma è evidente che il Mondiale 2020 sia partito nel peggiore dei modi. Una guerra senza quartiere che oppone Mercedes a Ferrari, con la Fia tirata per la giacca, è deprimente anche se parte di una consuetudine mai così scoperta. Pensando agli eventi di questi giorni ci è venuto in mente Niki Lauda. La cui presenza avrebbe forse fatto prendere agli eventi ben altra piega. Niki aveva un ruolo preminente in Mercedes, è stato sepolto con addosso la tuta Ferrari. Forse qualcuno potrebbe ricordare i suoi modi, il suo stile, la sua personalità. Libera e diretta ma in viaggio sempre su quote ben più alte. Una lezione perduta, a quanto sembra.

Scuola

Avete presente quando le scuole finivano a metà giugno circa e, tra compagni di classe, ci si dava appuntamento per la ripresa delle lezioni a settembre dopo che magari ci si era incrociati per un paio d'ore al mare? Ecco, l'atmosfera che si respirava a Barcellona alla fine dei test, l'altro venerdì, era proprio questa. Con un sorrisino sulla bocca di tutti: *«Ma davvero ci incontreremo a Melbourne il 15 marzo o ci vedremo più avanti?»*. Una domanda alla quale nessuno ha saputo dare una risposta sicura. Solo battute, scongiuri, ipotesi di vacanze prolungate senza sapere dove andare nel frattempo, per colpa del virus. Poi solo giornate d'attesa.

Toto

Una volta scoppiato il bubbone e scoperte le carte, sempre a proposito di questa guerra tra team, ci sono tornate alla mente le strane dichiarazioni di To-

WOLF GRANDE ORCHESTRATORE
A lato, Toto Wolff con Jean Todt, rispettivamente uomo forte della Mercedes e presidente della FIA: in questo momento entrambi hanno ruoli di primo piano nella controversia che s'è creata sull'atteggiamento della Federazione relativo al caso Ferrari 2019. Sopra, la SF1000 a Barcellona con Vettel



NESSUN DUBBIO SUL FATTO CHE LA SORPRESA DELL'INVERNO SI CHIAMI DAS. SOLUZIONE CHE HA FATTO SENSAZIONE LASCIANDO PERPLESSITÀ

to Wolff durante i test. Più di una frase a proposito delle potenzialità nascoste del motore Ferrari, del gioco a nascondersi della Ferrari, eccetera eccetera. Proprio lui che ben sapeva cosa stava accadendo dietro le quinte. Mah.

Scoop 1

Nessuna incertezza sul fatto che la sorpresa dell'inverno si chiami Das. La soluzione di camber variabile proposta dalla Mercedes ha fatto scorrere fiumi d'inchiostro e lasciato molti dubbi. Il primo: è una trovata studiata ad arte per sviare l'attenzione da altro? Sembra proprio di no. Il secondo: è utilizzabile da subito? Sembra proprio di sì. Il terzo: comporta un aggravio di peso? Non c'è risposta. Il quarto: che vantaggi cronometrici fornisce sul giro secco? Impossibili al momento da quantificare perché la sua prerogativa è quella di fornire gomme più fresche alla distanza.

Scoop 2

Ha incuriosito tutti l'affermazione di Mattia Binotto circa il Das, dispositivo che la Ferrari avrebbe testato e scartato anni fa. In molti, nel paddock, non sono certi che il sistema adottato da Mercedes sia completamente regolare. Paradossalmente siamo alle solite. Richieste di chiarimenti alla Fia per approdare, si suppone, ad un nulla di fatto.

Cervello

In Formula 1 si vince più con la testa che con il piede. Lo si dice e lo si legge da sempre. Ma nel caso specifico si vince col cervello degli altri, riferendoci al famoso Das della Mercedes. Lo ha voluto sottolineare con la consueta autorevolezza Lewis Hamilton dopo aver collaudato la soluzione a Montmelò: «*Sono felice di essere un pilota della Mercedes perché gareggio per una squadra nella quale c'è un costante fiorire di idee dovute al "cervello aperto" dei nostri bravissimi progettisti. Sono proprio orgoglioso di loro*». Anche loro sono orgogliosi di lui, che in pista concretizza sempre in risultati gli sforzi di chi lavora a casa.



Spia

Tra le vecchie lenze del paddock è scattato il totospia. Un po' tutti sono infatti convinti che qualcuno dentro o nei pressi della Ferrari abbia tradito, consegnando o comunicando ad altri qualche dato segreto relativo alla power unit di Maranello 2019. Molti nomi sussurrati qua e là. I più gettonati sono quelli che corrispondono a persone che hanno lasciato il team. Il fatto è che sono tanti, un po' troppi, al momento, se non altro.

Rosa

La nuova Racing Point è stata subito soprannominata Mercedes Rosa, date le impressionanti somiglianze con la Mercedes vera e propria dello scorso anno. Anche su questo tema più di una squadra è in subbuglio, convinta che non possa essere sufficiente copiare "a vista" o sfruttando i pur sofisticatissimi sistemi a disposizione. Vedremo. Anche perché questa vettura sembra davvero brillante. Al punto da puntare ad una prestazione di assoluto livello nelle prima gare del campionato. Con una ambizione nemmeno troppo celata: mettere dietro la Rossa.

Delusione

Max Verstappen non è contento dell'immagine di se stesso che emerge dalla serie di Netflix dedicata al mondo della Formula 1. Lo ha dichiarato con una smorfia di disappunto. Guai della notorietà, dell'essere sotto i riflettori h24. E del fatto che i piloti sono tutti un pochino narcisisti e permalosi, per cui vogliono costantemente apparire al meglio. Ovvero belli, buoni, simpatici, socievoli, social, eleganti, intelligenti, educati. Ma non sempre tutte queste qualità coincidono.

Turbolenze

Di turbolenze in Formula 1 ce ne sono sin troppe. E sono destinate a crescere in modo esponenziale. Sempre che ci si riferisca alle turbolenze di ordine politico. Ma ci sono anche le turbolenze vere e proprie, quelle dell'aria mossa dalle monoposto o dalle condizioni atmosferiche. E qui i pareri dei piloti su ciò che li attende nel mondiale 2020 sono abbastanza unanimi: le turbolenze per chi sta nella scia di un'altra macchina sono aumentate ri-



spetto a un anno fa. *«L'aria sporca si avverte anche stando distanti 2-3 secondi dalla vettura che è davanti»*, ha commentato Lando Norris. Ha aggiunto Daniel Ricciardo: *«Speravo che la turbolenza in scia fosse diminuita e invece non è così. Peccato»*.

Ritorni

La grande novità europea della Formula 1 è il ritorno sulla pista olandese di Zandvoort, sulla quale le monoposto della massima serie non corrono più dal 1985. Grazie all'opera di Jarno Zaffelli, il tracciato e gli asfalti sono stati ristudiati e Max Verstappen si è proprio divertito con la Red Bull RB08 del 2012, ex-Sebastian Vettel, nell'inaugurare idealmente il tracciato, di ritorno dai test a Montmelò. Ovviamente Max ha elogiato ogni millimetro di pista. Forse suo papà gli avrà raccontato come la curva Tarzan di Zandvoort fosse tra le preferite dai grandi "staccatori" di un'altra epoca come Peterson, Regazzoni, Gilles Villeneuve, De Cesaris. Nostalgie.

Forza

C'era Force India, c'è Forza Italia che fa persino i comunicati per rendere noto l'allontanamento di Silvio Berlusconi dalla Pascale, ci sono le forze nuove della Formula 1 che scalpitano e c'è anche un rapporto di forza tra i partecipanti ai Gran Premi: «*Noi, Ferrari, siamo la terza forza del campionato, in questo momento*», ha dichiarato Charles Leclerc quando gli è stato chiesto – a Montmelò – come vedesse la Rossa a un passo dal debutto in gara. E alla domanda se auspicasse un avvio di

> ***LA GRANDE NOVITÀ EUROPEA DELLA F.1 DI QUEST'ANNO È IL RITORNO DEL GP D'OLANDA SUL CIRCUITO DI ZANDVOORT***









COLAJANNI TORNA ALLA FERRARI
A sinistra, Luca Colajanni, qui negli anni d'oro, di nuovo in Rosso e stavolta per curare la strategia del brand. Sopra, i protagonisti del mondiale tutti belli schierati. Sopra, la Mercedes W11 già protagonista e, in alto, Giovinazzi al volante dell'Alfa Romeo

campionato ritardato ha risposto: «*Un po' di tempo in più ci farebbe comodo. Ma farebbe comodo anche agli altri…*».

Cola

Luca Colajanni è tornato in Ferrari. Dopo un lungo iter che l'ha portato dalla Marussia alla Fia a Liberty Media. Si occuperà di "strategia del brand", come dicono quelli che la sanno lunga. Buon lavoro, dunque, visto che il momento non è dei più tranquilli sul fronte delle strategie.

Pericoli

Se Hamilton teme Bottas, Leclerc, Verstappen, Vettel (in ordine alfabetico) per il mondiale, Sainz teme invece i piloti di Racing Point e Alpha Tauri per le posizioni immediatamente a ridosso di Mercedes, Ferrari, Red Bull. «*Sono Racing Point e Alpha Tauri i miei punti di riferimento, gli avversari che assolutamente devo battere*». Forse ne ha dimenticati due: Ricciardo e Ocon con le Renault.

Alfa Romeo 1

Quale futuro si prospetta per l'Alfa Romeo in Formula 1, ovvero per la Sauber? Difficile da ipotizzare a lunga distanza, anche se il contratto di fornitura di motori Ferrari scadrà alla fine del 2021. Bisognerà capire che cosa vorranno fare i soci di maggioranza della squadra elvetica. E anche quali saranno i desideri in proposito di Ferrari in materia di motori. La situazione è fluida già sin d'ora, sarà importante seguire passo dopo passo i movimenti. Ma non va dimenticato che Carlos Tavares, prossimo ceo dell'alleanza FCA-PSA, grande fan delle competizioni, ha sempre ammirato molto l'Alfa Romeo.

Alfa Romeo 2

«*Il team entro uno massimo due anni sarò di proprietà di una sola persona*». La frase è stata pronunciata da un personaggio molto, molto informato sulle questioni che riguardalo l'Alfa-Sauber. A chi si riferiva? Proveremo a scoprirlo. Intanto potete lavorare con la fantasia.

Alfa Romeo 3

Grande impressione ha destato il lavoro e la prestazione di Robert Kubica, al debutto come terzo pilota del team. Non solo è stato il più veloce durante i test ma ha mostrato la sua proverbiale capacità analitica e la sua grande esperienza ai tecnici. Bene. Noi continuiamo a considerare l'annata del rientro in Formula 1 di Kubica come una occasione buttata al vento. Mediaticamente se non altro.

Tristezza

Lasciatecelo dire, in chiusura di questo primo Flobert 2020. A noi che il Mondiale inizi in una atmosfera così deteriorata fa tristezza. Un inverno ad attendere per ritrovarci con tale disordine e sconcerto. Passi il Coronavirus, fenomeno non prevedibile. Ma le beghe tra i team non potevano essere risolte tra novembre e gennaio? Si vede cha a molti personaggi che continuano a parlare di appassionati e di tifosi come patrimoni assoluti, di questi patrimoni se ne fregano altamente. La verità: vorremmo avere a che fare con gente migliore, più connessa alla passione e meno ai propri affari. ●



di Leo Turrini

Meglio Rossi che sepolcri imbiancati



STAVOLTA SI COMINCIA IL MONDIALE CON UN'AUTOINTERVISTA CONCESSA IN ESCLUSIVA E NON SENZA... ANTICAMERA! MA L'ESITO PICCHIA DURO E GIUSTIFICA QUALSIASI SACRIFICIO, DICENDO TUTTO E DI TUTTO SUL VIA DI QUESTA FORMULA 1

Caro Leo Turrini, tu ricordi una vigilia mondiale come questa?

«No e aggiungo per fortuna! Questa drammatica storia del virus nulla e nessuno risparmia. Lo avevamo già visto, nel nostro piccolissimo mondo corsaiolo, con il rinvio del Gran Premio in Cina e poi con i dubbi sul Vietnam, sul Bahrain, sulla stessa Australia. Penso anche con affetto e comprensione agli italiani in viaggio per Melbourne, alla gente della Ferrari, della Pirelli, della Brembo, della ex Minardi, eccetera. Dubito ci sarà, all'Albert Park, quella chiassosa atmosfera da primo giorno di scuola che ha sempre accompagnato la gara inaugurale. Cosa vuoi che ti dica, questo è il tempo che ci è dato vivere».

- Magari conviene parlare d'altro, ad esempio della guerra tra la Fia e i Magnifici Sette anti Ferrari...

«Giusto, meglio distrarsi. Dunque, sui Magnifici Sette, capeggiati da Mercedes e Red Bull, affermo subito che l'aggettivo è sbagliato. Magnifici chi? E ce li siamo dimenticati, i trattamenti di favore, mettiamola giù così, che taluni in passato hanno ricevuto dalle competenti autorità?».

- Dagli scarichi soffiati ai volanti flessibili.

«Ecco, appunto. Ma qui c'è un peccato originale. Guarda, a me non sono mai piaciuti i metodi opachi con cui la Formula Uno governa se stessa. Non mi garbavano ai tempi di Balestre, non li sopportavo durante l'era Mosley, idem per l'era Todt. Io sono notoriamente un ingenuo e ho l'anello al naso, ma non capire che nell'epoca dei social e del mondo iperconnesso, insomma, la trasparenza è un dovere, beh, significa essere sganciati dalla realtà. Come il Bernie Ecclestone dell'ultimo decennio».

- Deduco che il famoso comunicato Fia sulla power unit Ferrari non ti era piaciuto.

«No, perché sembrava scritto da un Azzeccagarbugli uscito dalle pagine dei Promessi Sposi. Era molto meglio dire: abbiamo indagato sul motore Rosso, non siamo stati capaci di trovare la prova del dolo da parte di Maranello, la Ferrari respinge l'addebito, intanto la regola sul flussometro la abbiamo cambiata e la Ferrari, come gesto di buona volontà, finanzia la ricerca sui bio carburanti».

- Beh, più o meno l'hanno detto.

«L'hanno detto in ritardo e secondo me se in Fia ad occuparsi di comunicazione da Gran Premio ci fosse stato ancora Matteo Bonciani, eh, ti assicuro che la cosa sarebbe stata gestita molto meglio».

- Cosa sai della Talpa che sotto banco avrebbe indirizzato a colpo sicuro le indagini dei federali?

«La conosco! No, a parte gli scherzi, dalla dinamica di tutta la vicenda si deduce che qualcuno molto bene informato ha fornito elementi che invece erano dati riservati, protetti. Lo chiamano fuoco amico, dalle mie parti. Ma non mi scandalizzo, non è che competenze e conoscenze si fermano allo stop».

- Sarà per questo che in Ferrari si sono riportati in casa un cerbero come Luca Colajanni, l'ex pierre del Dream Team?

«Guarda, il Cola è mio fratello e sa anche essere simpatico come un gatto attaccato non dico dove,



quando ritiene sia necessario tutelare l'azienda per la quale lavora. Inoltre ha il grande pregio di essere ferrarista dentro, sin da quando era bambino. Binotto ha fatto bene a riportarlo a Maranello, poi certo un mondiale non lo vinci con un addetto stampa o brand manager come li chiamano adesso. Ma sarà utile».

- Resta l'arrabbiatura dei Magnifici Sette.

«Non chiamarli magnifici, ti querelo. Sepolcri imbiancati è una definizione che invece potrei accettare. Ma scusa, scoprono adesso che Jean Todt ha un figlio che di professione fa il manager di piloti, Leclerc compreso».

- Beh, è vero.

«Come è vero che Nicolas Todt era il procuratore di Felipe Massa. Io scrissi allora, nel 2006, con Jean grande capo a Maranello, che non mi pareva una cosa elegante. Per inciso, Todt senior non la prese benissimo. Aggiungo che in altri sport un simile esempio di conflitto di interessi non sarebbe accettato. Meglio, lo aggiunsi già allora. Però, permettimi, da quando Todt è il numero uno Fia quanti mondiali ha vinto la Ferrari?»

- Zero.

«Appunto. E in tutti questi anni quante decisioni Fia sono state prese a beneficio della Ferrari? Non me ne ricordo una! Per stare solo al 2019, ti cito Montreal e la vittoria sottratta a Vettel. Dopo hanno cambiato l'interpretazione da dare alle regole, certo. Ma dopo che in Canada avevano fatto vincere Hamilton».

- Ti sento bello frizzantino.

«Beh, sai, io sono spudoratamente ferrarista. Non tocchiamo palla dal 2007/2008 e vogliono far credere che godiamo pure di chissà quali favori. Cioè, saremmo pure stupidi, mica solo scarsi. No, dai, la verità è che qui si esagera».

- Ti aspetti che Leclerc e Vettel possano esagerare, in senso buono, a Melbourne?

«Temo di no. Nella migliore delle ipotesi, la SF1000 non è ancora pronta. Nella peggiore, va troppo piano».

- Sarà un monologo di Hamilton?

«Magari dipende da Verstappen...».



di Carlo Vanzini Sky F.1



Voglia di **normalità**

POCO CONTA CHI VINCERÀ IL PRIMO ROUND DEL MONDIALE 2020, LA SPERANZA È SOLO DI POTER DARE E AVERE UN'OASI DI TRANQUILLITÀ

Sono lombardo e come tutti i miei corregionali, tutti i miei connazionali e probabilmente tutti gli abitanti del pianeta, sono preoccupato da quanto sta succedendo. Pochi di noi, se non i più anziani, possono avere memoria di giornate così, con tutto chiuso o quasi e con un'allerta mondiale in atto. Non sono uno che si spaventa facilmente, non lo sono ancora, un po' preoccupato certo, ma cerco di guardare verso un futuro di normalità. Il problema è che a oggi nessuno sa dirci quando! Provo a buttare lì un "questo week end", se il programma del Gran Premio verrà ovviamente rispettato. In questi giorni, leggendo delle polemiche dei 7 team controfederazione e Ferrari, nel leggere quelle che sono "normali" mosse politiche quando c'è un Patto della Concordia da firmare e un presidente federale da nominare, mi sono chiesto: ma a questi del coronavirus quanto gliene frega? Cioè, è chiaro che gli interessi economici-sportivi sono predominanti ed è giusto che ognuno faccia valere le proprie ragioni, non cadendo nella trappola della spy-story, ma forse non è il momento di abbassare i toni, per pensare solo a correre e a far divertire la gente? Poco conta per me, ad oggi, chi vincerà, spero solo di poter dare e avere, in quelle ore che staremo insieme, un po' di normalità. Non come se nulla fosse, ma come se tutto sia! La F.1 che riparte è un mondo che si muove, di nuovo. L'Italia dei motori, la Ferrari, è chiamata a rispondere a dei test così così e a correre con il cuore per dare una soddisfazione a chi in Italia adesso si sente malvoluto nel mondo. Sarà difficile certo, le premesse non ci sono, "non andremo per vincere" le parole di Binotto, ma in questo momento quel che conta è che si corra per avere e dare un senso di appartenenza a un mondo che non sta andando a rotoli del tutto. La manfrina sul calcio è stata una farsa, irrispettosa per chi in questo momento ha paura e nello sport e nello spettacolo può trovare quei momenti di leggerezza. Certo non si va avanti a tutti i costi, l'incolumità di tutti i protagonisti va preservata, ma se c'è modo di dare alla gente qualcosa di comune, ben venga, va incitato. Non conta quasi più chi vince, conta avere qualcosa da vedere, da condividere con gli amici che non sia legato a zone rosse. La zona rossa di questo week end è la Ferrari, da interpretare e supportare, per chi la tifa, così come chi ha in Hamilton o Verstappen il proprio idolo, troverà in loro l'ispirazione per delle giornate con meno pensieri. Così come l'attesa per il #tuttipazzipergiovinazzi o per SuperLando, Sainz, Kimi.. Tutti… Abbiamo bisogno di voi e vinca il migliore. La sportività sopra al tifo, la normalità sopra all'invidia. Da qualche parte, con tutto che si ferma, dovremo pur ripartire. E poca conta se a porte chiuse, peraltro in Bahrain ci si accorge relativamente dell'assenza del pubblico, essendoci una sola tribuna, quel che conta e che siano aperte le porte di una convivenza comune, di momenti che ci possano dare quel che il quotidiano ci sta togliendo... normalità. ●

> ***QUEL CHE CONTA È CHE SIANO APERTE LE PORTE DI UNA CONVIVENZA COMUNE, DI MOMENTI CHE CI POSSANO RIDARE QUEL QUOTIDIANO CHE CI MANCA***



di Mario Donnini

Il teorema di Glickenhaus

NON È UN BELL'INIZIO DI STAGIONE, PER LA F.1 E NON SOLO. TRA VIRUS, VELENI E POLEMICHE, C'È BISOGNO DI TORNARE A GUARDARE LE CORSE TUTTE CON OCCHI DIVERSI E RICORRENDO A CUORE E PASSIONE GRAZIE ANCHE A PAROLE CALDE E INTENSE, CHE LASCIANO IL SEGNO...



Dai, non è cominciata bene, la stagione agonistica. Anzi, è proprio questo 2020, a partir male. Un inizio così non può piacere o entusiasmare nessuno. C'è aria triste e spaventata, in giro, ovvio, a prescindere dalle corse. Paure fondate di contagi e complicanze che conducono dritte a porte e finestre sbarrate, piazze deserte, eventi annullati, socialità ridotta, distanze ristabilite.

Eventi in bilico, gare in dubbio mentre in F.1 il mondiale a ventidue Gp, il più lungo e corposo della storia, perde pezzi, Cina in testa, rischiando di sfilacciarsi, tra richieste spaventatissime di quarantene preventive e perplessità sulla pericolosità batteriologica della comunità italiana del Circus.

Tanto che l'altra sera tirando a far tardi con Giorgio Serra, al secolo Matitaccia, abbiamo concluso che la Ferrari ha trovato il moto per rispondere al DAS della Mercedes e spaventarla ancor più: bastano un paio di finti starnuti ben piazzati.

Ma magari bastasse riderci su. Si può fare ma sottovoce, con rispetto, misurata discrezione e fino a un certo punto, perché la situazione simpatica non lo è per niente, neppure dal punto di vista della temperatura politico-giuridica.

Quindi, riassumiamo. Per i lunghi mesi invernali, fatti motoristicamente e formoulaunisticamente di niente, abbiamo atteso il via del mondiale, sognando una sfolgorante Rossa ritemprata ed elettrizzante, non per bieco e cieco tifo di bottega neh, ma soprattutto per il gusto della sfida ritrovata.

Magari un bel triello Mercedes-Ferrari-Red Bull, hai visto mai, con Leclerc e Vettel a dar noia ad Hamilton, Verstappen e viceversa, in pacchetto di mischia, tutti insieme (in)compatibilmente.

Vai e senti, niente di tutto ciò.

Ai vernissage le macchine si somigliano un po' tutte e fin qui niente di nuovo. Ma non solo si confondono tra loro, no, no, son tali e quali, a parte qualche eccezione, pure ai precedenti modelli dello scorso anno. Della serie, se quasi nulla cambia in vista di un 2021 in cui la rivoluzione sarà più annunciata che reale, come potrà mai ribaltarsi o rimescolarsi il verdetto delle pista, implacabilmente inchiodato da sei anni a questa parte sulla Stella a Tre Punte?

Una gran pena, insomma ma ormai, visto l'andazzo, stupisce chi si stupisce.

Dai pre-season test di Barcellona, per vero o falso che sia, arriva quindi il segnale di una Mercedes diabolicamente creativa grazie al genialmente furbissimo DAS e dal potenziale ancor più terrificante del solito. E la Rossa fa pochino. Tanto che delle tre squadre top, la vera possibile sorpresa in qualità di cattivissima contender potrebbe essere la Red Bull.

Poi eccoti le frasi prudentissime, flautate e un po' smoscianti di Binotto, felice come l'orsetto Yoghi al ballo dei bracconieri dello Yellowstone, che al momento non s'aspetta neppure lui granché.

MOMENTACCIO AL VERTICE

Acque agitate per la F.1, che vede in battaglia i top team fra loro, con la Ferrari di Binotto contrapposta ai sette team rivali non motorizzati da Maranello. Una frattura resa tale dal recente comunicato FIA circa le verifiche sulla regolarità delle Rosse nella stagione 2019



Spero tanto che Mattia sia un bugiardissimo genio della pretattica, ma boh. Ecco, boh è la chiosa più onesta, a questo punto. E questo è niente. Perché la lotta spietata e spettacolare, più che tecnica-agonistica, adesso diventa soprattutto politico-giuridica.
Visto che a rendere ancor più amaro il calice da trangugiare in questo inizio stagione, prima arriva un imperscutabile, cerchiobottista e surrettizio comunicato della Fia - la quale annuncia d'aver trovato un accordo con la Ferrari a chiusura delle indagini relative a possibili questioni di regolarità o meno circa le improvisamente strabilianti prestazioni delle Sf90 a tre quarti di stagione, sfociate in tre inattese e sorprendenti vittorie.
Bene. Quindi? Cosa vuol dire? Tra autorità e concorrenti non ci deve mica essere accordo alcuno, ma solo chiarezza e rispetto delle regole. Invece di godere di certezza del diritto, conoscibilità delle procedure, verificabilità dei meccanismi giuridici attivati, a oggi si temono paraventi e coperchi. Di rimbalzo ecco un letterone di reazione firmato da tutti i team non motorizzati Ferrari, in tutto sette, con uno spiritato Toto Wolff in testa, a chiedere, più che giustizia, spiegazioni di, della e alla giustizia. La Fia risponde e i sette incazzati a loro volta propongono un aut-aut.
Insomma, un pasticcio. Al di là delle spiegazioni reciproche in corso, è presto per dire se a medio termine il pasticcio stesso sarà grande, piccolo, immenso, consistente, insabbiabile o deflagrante, anche se la sola certezza appare malinconica assai ed è la seguente: da questa cosa, alla fine, a perderci sarà, comunque vada a finire, la credibilità e la rispettabilità della Formula Uno. E, soprattutto, il buonumore e la serenità dell'appassionato duro e puro.
Il quale, dopo aver accettato, mal sopportato e, obtorto collo, digerito i Gp a pagamento in Tv, più la quasi inavvicinabilità dei prezzi di tutto ciò che è marchiato F.1, dal cappellino di Leclerc ai mutandoni ignifughi di Ross Brawn fino a un weekend di Gp, il tutto unito alla noia monocorde e monotrionfale delle gare in semielettrificato, adesso è sempre più vicino a scoprire che tutta la faccenda oltre che poco bella potrebbe essere anche molto finta. Con patteggiamenti, ammiccamenti e un gioco delle parti da commedia dell'arte.
Non voglio dire altro né perdere ulteriore tempo a illustrare patologie, possibili degenerazioni o deprimenti e futuribili scenari, anzi, mi gusta, mi piace e m'esalta fare tutt'altro. Ossia dedicarmi alla cura dell'animo e dell'anima dell'appassionato medesimo, per prepararci e prepararlo nel migliore dei modi a vivere questo momento delicato, difficile e ingiustamente desolante.
Cominciando col porre una domanda di quelle bastardamente dirette, che contengono un punto interrogativo ma in realtà non ne hanno alcun bisogno. E se avessimo sbagliato tutto da anni e anni?
Chi e cosa, direte. Be', tanti e tanto: i signoroni della F.1 e delle corse, hanno sbagliato, ma anche noi dei media e financo la maggioranza del pubblico, tutti appecoronati a squittire giulivi e goduriosi mille "siiii, che bello!" di fronte a tutto quello che succede e che fanno capitare e cascare dall'alto.
Già, almeno tre decenni buttati perché vissuti nel falso mito della F.1 ricchissima, turbocapitalista, ipertecnologica, trionfale e trionfante, ostentante l'isterica e castrante ricerca della sicurezza assoluta e soprattutto una magnificenza economica cialtrona che neanche Mario Brega nei panni del macellaio arricchito nel film Vacanze di Natale 83.
Invece la F.1 intesa come Casa delle Case è implosa dopo la crisi di fine 2008 e i giganti d'allora son quasi tutti estinti, coi superstiti che fanno cartello e conventicola godendosi riduzione dei test, sviluppi di fatto calmierati, financo l'addio al giovedì per la stampa e il futuro salary cap, più diecimila arzigogoli da pitocchi per risparmiare due scudi usando simulatori che costano in realtà un casino di più.
Così, dai e dai, certi grandi della F.1 somigliano sempre più al Conte Oliver di Alan Ford: nobili ma con le pezze al culo, furbi come le bisce, quando si tratta d'arraffare due ghelli in più millantando spettacolo, elite, glamour e un appeal che non hanno ormai nulla del senso di meraviglia promanante dalla durezza selvaggia del Circus in cui James Hunt, Mario Andretti e Niki Lauda avevano facce che raccontavano vite più d'un romanzo di Pasolini.
L'endurance, poi, sembra una terra di nessuno do-



po mille autodistruttivi assalti. La categoria Hypercar appare sempre più una delle più clamorose bufale nella storia della locomozione veloce, tale da far sembrare perfino la F.1 un purgatorio sostenibile.
Dai, il problema adesso per noi che vediamo Gp da quattro, cinque decadi è bello tosto, perché possiamo fare confronti e raffronti. E non c'entra niente esser anzianotti. Perché ormai a seguire le corse siamo rimasti soprattutto noi. Di baby pazzi per la F.1 pochi ce ne sono, i più preferiscono la PlayStation e i pochi attratti, economicamente, non spostano così tanto.
Ormai le corse son sempre più un paese per vecchi. E allora, comunque sia, a tutti coloro che ne hanno ormai viste e lette tante, qualche consiglio di pura sovravvivenza affettivo-agonistica voglio darlo.
Restiamoci comunque dentro, a questo amore e a questa lunga e bellissima storia rapresentata dalla nostra vita nelle e con le corse; da casa, dalla cameretta o dal vivo, non importa.Continuiamo ad amare, questa F.1. Certo, più per ciò che è stata che per quello che è. Più per ciò che il circus simboleggia da settan'anni che per i suoi attuali e discutibili circensi, visto l'inaridimento degli acrobati e il sovraffolamento di non pochi nanetti, prestigiatori e pagliacci.
Coltiviamo il gusto della scoperta, dell'interdisciplinarietà e dell'eclettismo delle corse.
Badiamo ad assaggiare non tutto ma di tutto. Preserviamo le grandi classiche e i covi caldi. Dakar, Daytona, Sebring, Le Mans, Macao, Minardi Days, Goodwood, la 24 Ore del Nurburgring. Pensiamo che torna il Safari. Acquistiamo il dvd del film che esalta Ken Miles, perché è la prova che il fascino delle corse esiste ancora, travalica le epoche e si fa apprezzare anche da spettatori extra automobilismo, che so, da fidanzate simpaticamente sorprese, mica solo tra rugosi nerd impallati di Ford vs Ferrari.



GLICKENHAUS, POETA RACING DURO E PURO
Sopra, la P4/5, auto da corsa ispirata alla Ferrari 330 P3/4, e frutto della sensibilità e dell'intraprendenza di Jim Glickenhaus, collezionista di veteran da sogno, oltre che costruttore. E anche artefice di un "teorema" tutto da leggere e gustare, che viene proposto proprio alla fine di questo pezzo...

Leggiamo libri sulle corse, godiamo dei social, di youtube, dialoghiamo con sinceri e caldi appassionati finalmente baciati dall'iperconnessione nei siti, nei posti e nelle pagine Fb giuste. Dove ci si conosce e riconosce, ci si confronta senza trollare e litigare.
Quando il coronavirus lo ripermetterà, programmiamo almeno un viaggio - una volta all'anno o in una vita, fa lo stesso - in una delle grandi cattedrali della passione, ciascuno scelga la sua, non per forza in F.1.
Il momento è critico, sì. E bisogna tener duro, perché questo, il nostro, è uno sport meraviglioso.
Il Motorsport, malgrado tutto e tutti, malgrado perfino se stesso, è e resta wondersport. Non possiamo né dobbiamo lasciarlo, sol perché qualcuno per farsi i cavolacci suoi lo sta rendendo da troppo tempo tendenzialmente brutto, sciapo & scemo.
Tocca a noi ribellarci, offrendo - e io dico se possibile anche vivendo - modelli esistenzialmente e culturalmente diversi e alternativi da quello che il marketing mediatico mainstream ci propone e ci propina.
E, per finire, vi racconto una storia e vi regalo una piccola grande poesia che non sa d'esserlo, ma che, vedrete, vi sorprenderà e vi farà bene, restituendovi un po' d'amore e cuore per le corse, quale primo passo sulla via della rimonta e del reinnamoramento per questo mondo.
Quattro anni fa sono a Floriopoli all'edizione numero cento della Targa Florio e ammiro Jim Glickenhaus e la sua straordinaria Ferrari 330 P3/4. Milionario, collezionista, amante dell'arte e bon vivant, prima d'accendere la belva e salirci col leggendario Nino Vaccarella per una sfilata indimenticabile, lo statunitense parla ad amici e curiosi, illustrando i punti fermi della sua - ma anche della nostra - passione. Snocciolando concetti che mi lasciano basito e che poi ritrovo in altri suoi interventi, tanto che col tempo raccolgo quelle parole, le traduco in italiano e le risistemo, dandogli un minimo di ritmo.
Alla fine, mi ritrovo con righe che sembrano un antidoto bello, smuovente e dolce contro le brutte cose che affliggono, appunto, l'inizio 2020 e le corse tutte. Così, se la prima parte di questo Bastian Contrario è da sulfureo guastatore, il finale vuol essere reidratante, carezzevole, emolliente e tale e quale a quanto desiderate e meritate dalle corse stesse. Riscoprendo il fascino non solo degli uomini, ma anche di quelle creature meravigliosamente, inutili, indispensabili, delicate e spietate che sono la macchine da corsa, la cui origine ideale è nelle parole di uno dei suoi più romantici e concreti intenditori.
Perché se vogliamo riscoprire la poesia racing, se davvero desideriamo reinnamorarci delle corse, è da noi stessi che dobbiamo partire.
Ecco quindi le poche righe che seguono, a catturare il senso di tutto in un atmosfera emozionale, trasognata, lenitrice e alternativa a ciò che vorrebbe e potrebbe stufarci ma che mai intaccherà la nostra passione. Ladies & gentlemen, ecco a voi ciò che ebbi la fortuna di udire un pomeriggio, in un suolo agonisticamente sacro alle corse e che ora è anche tutto vostro, ovvero il Teorema di Glickenhaus:

Le macchine da corsa

Le macchine da corsa
non nascono da numeri o calcoli,
ma s'ispirano alle cose belle di una vita.
Vengono dal David di Michelangelo.
Ci sono suggerite da Parigi di notte.
Le immagini la prima volta
mentre sfrecci per Lower Manatthan
a bordo di un motoscafo Cigarette.
Mentre riascolti un discorso di John Kennedy.
Sono nell'inno americano The Star Spangled Banner
eseguito da Jimi Hendrix.
Le percepisci ne "Il Buono, il Brutto e il Cattivo"
di Sergio Leone.
Nel tremito che ha il viso del tuo figlio appena nato.
Nel ritorno a casa della figlia che pensavi d'aver perso.
Le macchine da corsa nascono dai testi di Bob Dylan.
Da "Imagine" di John Lennon.
Dal libro "Le mie gioie terribili" di Enzo Ferrari.
Scaturiscono dagli occhi del tuo unico vero amore. ●



F.1 spy-story dossier e talpe

DELLA VICENDA DEI FLUSSI DI BENZINA SULLE FERRARI NELLA SECONDA PARTE DEL MONDIALE 2019 (REGOLARI O IRREGOLARI?) LA MERCEDES È IN POSSESSO DI UN REPORT TECNICO MOLTO DETTAGLIATO IN CUI È CHIARO COME MARANELLO ABBIA OPERATO. ECCO TUTTI I RETROSCENA

di Fulvio Solms

Al piatto già bello pesante - sospetti e accuse, un'ipotetica irregolarità e una teorica sanzione, politica a volontà e minacce quanto basta, il tutto cotto nel brodo del silenzio - si è aggiunto l'elemento più sapido: la Spy-Story che poi è il peperoncino, in grado di caricare ancor più la pietanza ma infine anche di renderla accettabile, se non di salvarla.

Di certo uno sbobbone del genere è quanto di più indigeribile per i tifosi, che da mesi attendono di sedersi alla tavola del nuovo Mondiale preparandosi a un piatto con ben altri ingredienti: i sorpassi, la lotta tra piloti con le loro abilità e le loro personalità, il confronto intergenerazionale e quello tecnologico, la Ferrari che torna prim'attrice. Insomma si aspettavano, si aspettano, sport. Ma tant'è. Consoliamoci col piccante dunque, visto che nella nebbiosa vicenda potrebbe emergere (ma non è certo che ciò avverrà) un preciso documento, portatore di verità e chiarezza. Tale prova non è in mano alla Federazione Internazionale ma è a Brackley, in un cassetto che immaginiamo chiuso a doppia e tripla



mandata. Se il nodo di tutto è la questione dei flussi di benzina sulle Ferrari nella seconda parte del Mondiale 2019 (regolari o irregolari?), la Mercedes è venuta in possesso, già tra la fine di novembre e i primi di dicembre, di un report tecnico in cui è chiaro nei dettagli come Maranello abbia operato con i flussi, giorno dopo giorno, da Monza in poi. Il documento riporta con chiarezza cosa la Ferrari abbia fatto, come lo abbia fatto e anche quale tecnico se ne sia occupato, di volta in volta. Dunque Mercedes (e a questo punto qualche stretta alleata tra le Sette che chiedono trasparenza alla FIA) sa benissimo se la Ferrari sia colpevole o sia innocente ma un documento del genere - per quanto prezioso e molto interessante - è difficile da usare. Non puoi andare dalla FIA e dire "guardate cosa abbiamo" e magari beccarti un multone per possesso di segreti industriali altrui. Comunque è un'arma di ricatto politico, e non è escluso sia alla base della lettera spedita giovedì scorso a Jean Todt, e per conoscenza a Liberty Media, con cui i Sette minacciano di dare in pasto alla stampa informazioni riservate, se la federazione non farà conoscere i contenuti dell'accordo *«entro cinque giorni»*. E siccome i cinque giorni scadono ora, all'inizio di questa settimana australiana, stiamo collegati. Il clima è da Spy-Story però, attenzione, non nella più classica delle accezioni. La Spy-Story pura e dura è quando un team possiede e utilizza il know-how di un'altra squadra, anche alleata. La Toro Rosso, scusate l'Alpha Tauri, certo avrebbe piacere di creare una macchina identica alla consorella Red Bull, ma partecipa al Mondiale Costruttori, è un costruttore dunque, è non può. Da questo punto di vista sarebbe interessante sapere come Force India, scusate Racing Point, abbia potuto varare una RP02 del tutto identica alla Mercedes W10 dello scorso anno. Ma non divaghiamo. Non è dunque una vera e propria Spy-Story. Mercedes avrà sbirciato nel dossier, immaginiamo, per pura curiosità. Voi al loro posto non lo avreste fatto? Però insomma, che la Stella per andare più forte abbia bisogno, oggi, di sapere come la Ferrari lavora sui motori, oggi, ehm ehm... suvvia.

IL PADDOCK È PICCOLO E LA GENTE MORMORA...
James Allison e Toto Wolff al muretto Mercedes durante i test prestagionali a Montmelò. Proprio alla fine della prove collettive la Fia ha emesso il comunicato sull'accordo con la Ferrari riguardo alla spinosa vicenda del flussometro innescando una forte reazione da parte di tutti i team non motorizzati con la power unit del Cavallino

Comunque 'sta roba è uscita da Maranello, non c'è dubbio. Lì c'è una talpa: non sappiamo chi sia ma possiamo tracciarne l'identikit. Non tutti sono stati contenti quando Wolf Zimmermann, che sembra il batterista dei Deep Purple ma è un ingegnere motorista brillante e visionario, è stato messo lì a dirigere le operazioni, preso di sana pianta dall'austriaca AVL per cui lavorava, peraltro già operando sulle power unit di Maranello. C'è qualcuno in quel reparto, che a Zimmermann non vuole troppo bene. Ricordiamo che la rockstar tedesca fu messa nella posizione che aveva Lorenzo Sassi, passato nel 2018 alla Mercedes. Il che apre un'altra finestra su un altro tipo di Spy-Story della Formula 1, questa in forma quasi legittima.

Il vero modo di sapere cosa fanno i rivali è assumerne i tecnici con maggiori responsabilità (leggi: conoscenze). Pensate che Costa a suo tempo, Allison e Sassi più recentemente, non abbiano raccontato in Mercedes tutto quel che sapevano della Ferrari? Ma questo è solo un esempio perché i casi sono mille e i fili di questa ragnatela legano tutti i team con tutti: ognuno cerca di scoprire come opera la diretta concorrenza. E su questo viene mirata la campagna acquisti: se io oggi dovessi garantire un salto di qualità alla mia squadra sul fronte dell'elettronica, o delle strategie, come primo passo cercherei di contattare chi se ne occupa in Mercedes. Il gardening è una burla: ok, chi si sposta da qui non può andare lì domani a prendere una postazione in ufficio, aprire i sistemi informatici e lavorarci, men che meno comparire. Ma se io rubo Adrian Newey alla Red Bull - mi tengo basso eh? - posso impedirgli per sei mesi o un anno di sapere e di riferirmi quel che sa, di pensare, di suggerirmi come migliorare da subito la mia situazione? Certamente no.

Su ciò cala una riflessione, che portiamo con pieno rispetto di Sergio Marchionne il quale è stato un genio, ma tanto lavorando, qualche errore potrebbe averlo fatto. Paga davvero la sua filosofia autarchica per cui è meglio mandare via i numeri uno e non spendere sul mercato, per sollecitare la creatività dei tecnici di seconda e terza schiera? Non è che oggi tutti sanno come lavora la Ferrari, e la Ferrari non sa come operano gli altri? Prima dello scorso Natale abbiamo chiesto proprio questo a Mattia Binotto: se tale filosofia non fosse sbagliata. Ci ha risposto di no, che con macchine tanto complesse le star dell'ingegneria non servano più e il vero valore sia il lavoro d'insieme. Una risposta assolutamente rispettabile, ma ciò che abbiamo sotto gli occhi sembra suggerire altro. ●



Sotto attacco

UNA VIGILIA DI PAURE E TENSIONI PER IL MONDIALE. CON FIA E FERRARI FINITI NEL MIRINO DOPO L'ACCORDO SUL FLUSSOMETRO. ANDIAMO A RIVIVERE TUTTE LE TAPPE CHE HANNO DETERMINATO UNA SITUAZIONE DAVVERO SCOTTANTE

di Alessandro Gargantini

Sinceramente, una vigilia da brividi come questa non c'era mai stata. Il coronavirus ci fa tremare e tiene l'apertura della stagione legata a un filo che nessuno vuole rompere. I test di Montmelò, con le SF1000 che sembravano girare col freno a mano tirato in rettilineo e le W11 in sorprendente crisi di affidabilità, hanno dissipato indicazioni indecifrabili. In un quadro ansiogeno, caratterizzato da zero certezze, è poi arrivata una notizia bomba che ha diviso i partecipanti al mondiale in due fazioni e reso il clima generale ancora più teso. La novità dell'ultimo momento è arrivata dall'organo centrale del Motorsport, la Federazione Internazionale, che lo scorso 28 febbraio ha comunicato la decisione di porre fine, con un accordo confidenziale, alla querelle legata alle power-unit della Scuderia Ferrari sollevata dalle dichiarazioni di Max Verstappen al termine del Gp degli Stati Uniti 2019. La nota della Federazione ha generato una sequela di accuse, risposte piccate e annunci al vetriolo che hanno portato a un clima di guerra fredda. In mezzo a sospetti, incertezze e alta litigiosità il prossimo fine settimana si aprirà all'Albert Park un mondiale che è ancora tutto da comprendere per quel che concerne i valori in campo. Fuori dalla pista, invece, è già ampiamente iniziato. Sono volati colpi sotto la cintura ed è stata messa in discussione l'in-

CORONAVIRUS E VIRUS DEL SOSPETTO

Il Mondiale di Formula Uno 2020 stretto da Coronavirus e virus del sospetto dopo le polemiche generate dall'accordo tra Fia e Ferrari che hanno portato a una dura presa di posizione da parte dei 7 team non motorizzati dalla power unit del Cavallino



IL CONSIGLIO ESPRIME SUPPORTO UNANIME AL PRESIDENTE E AL DIPARTIMENTO TECNICO PER COME È STATO GESTITO IL CASO E SI OPPONE A OGNI COMMENTO CHE DENIGRI LA REPUTAZIONE E L'IMMAGINE DI FIA E F1

CONSIGLIO MONDIALE FIA

tegrità della Federazione nel suo operato, anche ricorrendo ad alcune argomentazioni che francamente paiono deboli, sterili e pretestuose. Perché in questa Formula Uno che si gioca anche sui nervi, ogni strategia per far barcollare o semplicemente indebolire un rivale, diventa lecita.

Austin 2019, l'inizio della polemica

Tutto è cominciato nella sala delle conferenze del circuito di Austin, la stessa stanza che tre giorni prima aveva ospitato l'attesissimo incontro nel quale la Federazione Internazionale, con il responsabile dell'area tecnica single-seaters Nicholas Tombazis dietro ai microfoni e Jean Todt collegato in video call, aveva svelato in anteprima i regolamenti tecnici per il 2021. Era il terzo giorno del mese di novembre della passata stagione e Max Verstappen aveva appena conquistato il gradino più basso del podio nel Gp che si disputa in Texas. Ma il commento dell'olandese sulla corsa appena terminata era stato volutamente scarno, in modo da lasciare spazio ad un velenoso finale. Oggetto dell'attacco del pilota di Christian Horner era stata la Scuderia Ferrari, che aveva demolito la concorrenza nella tarda estate, inanellando una storica doppietta a Spa e Monza. Le Furie Rosse si erano ripetute a Singapore e



> TUTTA QUESTA QUESTIONE HA RAGGIUNTO PROPORZIONI PARAGONABILI A QUANTO AVVENUTO NELLA FIFA E TRA FIA E FIFA C'È SOLO UNA LETTERA DI DIFFERENZA. IN QUALSIASI ALTRA ORGANIZZAZIONE QUESTO SAREBBE UN SUICIDIO POLITICO DA PARTE DI JEAN TODT. LA FIA HA SCREDITATO UNO SPORT NEL QUALE INVESTIAMO OGNI ANNO NUMERI A TRE CIFRE E PARLIAMO DI MILIONI DI EURO
>
> HELMUT MARKO

avevano colto l'intera prima fila a Suzuka e Mexico City. In Texas, solo dodici millesimi avevano separato Vettel, poi fermato dalla rottura di una sospensione, dalla pole position di Bottas. Leclerc, al quale era stato montato un propulsore di riserva e palesemente spompo dopo un problema in prova, non era andato oltre la quarta posizione sotto la bandiera a scacchi, distanziato di ben cinquantadue secondi dal pilota finlandese della Mercedes. Ma tanto era bastato al pilota orange per alzare il tiro sulla Casa del Cavallino, accusandola apertamente di barare. All'attesa domanda se si aspettasse una Ferrari in difficoltà sul Circuito delle Americhe, il ventiduenne dei Paesi Bassi aveva replicato con il sorriso in volto che sono cose che succedono se "smetti di imbrogliare". Apriti cielo, Mattia Binotto sottolineò la sconvenienza delle parole del pilota Red Bull, chiaramente imboccato dall'ambiente Red Bull, ma non volle aprire una dialettica diretta con Verstappen. La Federazione, a fronte delle richieste di chiarimento pervenute da varie squadre, ha iniziato una serie di verifiche volte a verificare che tutto fosse in regola nella power-unit Ferrari.

Porte chiusa da Camilleri

Con la fine della stagione, che ha visto Verstappen recuperare il terzo posto nel mondiale soprattutto grazie all'harakiri di Vettel e Leclerc a Interlagos, le





polemiche in superficie si erano spente, con la Federazione che ha proseguito le proprie indagini fino alla formale conclusione avvenuta la scorsa settimana. Nei mesi invernali, l'unico passaggio rilevante sul tema era avvenuto in occasione della cena di fine anno organizzata lo scorso tredici dicembre a Maranello dalla Scuderia Ferrari con un numero ristretto di giornalisti. A una diretta domanda, se ci fossero chances di vedere in futuro Verstappen sulla Rossa dopo le "sparate" di Austin, l'Amministratore Delegato della Ferrari Louis Carey Camilleri aveva chiaramente risposto che per l'olandese le porte della Scuderia Ferrari sono chiuse e che la Casa di Maranello non entra in contraddittorio con un pilota.

Transazione con clausole confidenziali

Venerdì 28 febbraio la Federazione ha squarciato il silenzio con un comunicato con il quale ha dichiarato la chiusura della sua attività investigativa sulle Power-unit Ferrari con un accordo bilaterale che non prevede la disclosure, ovvero la comunicazione dei dettagli, a terze parti. Dopo cinque giorni caratterizzati da ripetuti contatti tra gli uffici legali delle scuderie non motorizzate dai propulsori della Casa del Cavallino, le sette "sorelle scontente" hanno emesso un comunicato congiunto nel quale annunciano di riservarsi il diritto di adire le vie legali perché da parte della Federazione Internazionale non sarebbero stati rispettati i dovuti criteri di governance, trasparenza e integrità. Nell'interesse di tifosi, partecipanti e azionisti della Formula Uno, viene richiesta una totale "disclosure" dei fatti, sia per quel che concerne la parte tecnica, sia in merito all'accordo stesso. La secca replica della Federazione Internazionale non si è fatta attendere nemmeno ventiquattro ore. Viene precisato che non è stato possibile compiere un'analisi totalmente esauriente, e per questo motivo la FIA non può ritenersi completamente soddisfatta, ma che ogni ulteriore iniziativa non avrebbe portato ad alcuna svolta a causa della complessità della materia e dell'impossibilità materiale di fornire una prova inequivocabile della violazione del regolamento.

Confidenzialità e veleni

Una punizione nei confronti della Scuderia Ferrari avrebbe potuto portare a lunghe e complesse controversie con la squadra italiana. Non è però un mistero, e la Federazione l'ha fatto presente nella sua



QUEI SUCCESSI FINITI NEL MIRINO
Tra Spa, Monza, sopra, e Singapore, in alto la Ferrari è stata la regina dell'estate nel Mondiale 2019. Ma c'è chi getta ombre lunghissime sulle tre vittorie conquistate da Leclerc e Vettel



IL VERO SCANDALO È STATO IL COMPORTAMENTO DELLA FIA. AVREMMO DOVUTO INCARICARE CHRISTIAN HORNER DI AVANZARE UNA DENUNCIA PER OTTENERE I 24 MILIONI DI DOLLARI DI PREMI IN DENARO CHE AVREMMO RICEVUTO IN CASO DI PUNIZIONE ALLA FERRARI. È INCREDIBILE CIÒ CHE C'È SCRITTO NELL'ACCORDO

HELMUT MARKO

risposta alle sette squadre non motorizzate Ferrari, che le "Judicial and Disciplinary Rules" (JDR) prevedano la possibilità di accordi bilaterali e clausole di riservatezza. Su questo punto, la posizione delle sette squadre opponenti appare assai debole anche perché la bilateralità e confidenzialità di un settlement è prassi in numerosi sistemi disciplinari, presso altre Federazioni Sportive, ma anche quando si ha a che fare con autorità pubbliche. Il caso più comune da citare può essere quello di un interpello (ruling) o di una verifica a opera della autorità fiscali. Quest'ultime possono raggiungere un accordo bilaterale con la parte investigata senza che il contenuto sia divulgato a terze parti. Sono numerosissimi i casi d'interpelli o verifiche che hanno portano a risoluzioni che sono ignote a terze parti presso le Agenzie delle Entrate sparse per il mondo. Normalmente, la riservatezza di un parere, o di una risoluzione, è legata a diversi fattori. L'autorità investigativa può deciderne la pubblicazione in caso di interesse generale, ma tende sempre a mantenere la confidenzialità qualora si rischi di metter in piazza interessi sensibili della parte investigata o fornire informazioni che potrebbero causarne uno svantaggio dal punto di vista competitivo. È verosimile che, al fine di documentare i fattori che nella passata stagione hanno portato i propulsori della Casa di Maranello a porsi una spanna sopra la concorrenza, siano state svelate alla FIA alcune informazioni che devono rimanere riservate e che non hanno nulla a che spartire con le illazioni circolate sul finire della passata stagione, voci che insinuavano il sospetto che la Scuderia Ferrari riuscisse a generare picchi di potenza riuscendo ad incrementare il flusso di benzina nel motore tra due momenti di lettura del flussometro. Se le parole di Verstappen avessero trovato conferme, le Rosse sarebbero state penalizzate. Ma così non è stato.

MERCEDES E RED BULL GUIDANO LA RIVOLTA

Mercedes e Red Bull guidano la "rivolta" dei sette team contrari all'accordo siglato tra Federazione Internazionale e Ferrari

Consiglio Mondiale dalla parte di Todt

Venerdì 6 marzo l'organo di governo del Motorsport, il Consiglio Mondiale, si è schierato dal-





«ABBIAMO REDATTO UN DOCUMENTO E LA FIA HA RISPOSTO, IL CHE CONFERMA CHE C'ERA QUALCOSA DI POCO CHIARO. ALTRIMENTI NON AVREBBERO CHIUSO UN ACCORDO DEL GENERE»

CYRIL ABITEBOUL

la parte delle decisioni della Federazione per quel che concerne il modo in cui è stata gestita l'attività investigativa che ha avuto come oggetto le power-unit della Scuderia Ferrari. Nella riunione tenuta a Ginevra, nel quale è stata istituita una cellula di crisi per monitorare l'evolversi del contagio del coronavirus, il Consiglio ha espresso appoggio unanime al Presidente Todt e all'ufficio tecnico, difendendone la gestione della situazione nel suo complesso e le scelte compiute, opponendosi fermamente ad ogni azione che leda la reputazione della Formula 1 e della Federazione stessa. Un mondo per rispondere con fermezza alla pubblica contestazione e all'invio di un questionario di una trentina di domande che le scuderie opponenti hanno inviato alla FIA e a Liberty Media, concedendo la dead-line di mercoledì 12 marzo per ottenere un'esauriente risposta che non arriverà se non per ragioni puramente formali. A questo punto per le opponenti non rimane che la via giudiziaria ordinaria.

Controlli rafforzati nel 2020

Al fine di evitare che i temi dibattuti e analizzati tornino di attualità, in vista del mondiale che aprirà i battenti il prossimo fine settimana il Motorsport World Council ha previsto un secondo flussometro nei serbatoi delle monoposto, in modo da tracciare in maniera capillare i consumi istantanei che non devono superare i 100kg/h ad un regime di 10.500 giri. Inoltre, il peso delle vetture sale da 745 a 746 kg.

Ma ora lasciamo spazio alla pista

Tutto questo susseguirsi in tempi rapidissimi di annunci, accuse e risposte, è venuto in un momento molto critico della stagione ed ha catalizzato l'attenzione generale distogliendola, insieme alle incertezze legate alla disputa della corsa a causa della nota situazione sanitaria, da un'analisi capillare su quanto si è visto in pista nei pre-season test. I team si presenteranno a Melbourne con parecchie domande sulla loro scrivania. La Scuderia Ferrari, che ha realizzato una monoposto con più carico, da quanto si è visto nei test disputati a Montmelò sembra aver perso il ruolo di punto di riferimento sul dritto che si era conquistata nella passata stagione, al punto da essere stata accusata di girare appositamente con mappature poco spinte dai rivali della Mercedes. A loro volta, le monoposto della Casa di Stoccarda hanno mostrato fragilità in termini di power-unit, afflitte da problemi di natura elettrica o legati alla pressione dell'olio. Inconvenienti che hanno risparmiato le Red Bull RB16, che in questo momento sono considerate le più vicine rivali delle Frecce d'Argento. Anche perché Mattia Binotto ha ripetutamente detto che le SF1000 in questo momento non sono competitive per la vittoria e non lo saranno nelle prime tre corse. Pretattica? Voglia di rivincita dopo l'illusione post-test del 2019? Oppure semplice realismo? Lo sapremo solo al termine del primo atto di un mondiale che parte nell'occhio del ciclone sotto l'insegna di una guerra totale. Tutto questo, con la consapevolezza che gli animi delle sette sorelle opponenti la Federazione non si sono placati: il fronte anti-ferrarista ha in serbo una piccata contromossa, che vedremo soltanto dopo che questo benedetto mondiale sarà cominciato. Perché di polemiche e preoccupazioni, di questi tempi, ne abbiamo abbastanza. È tempo di lasciar parlare i motori e di goderci lo spettacolo. Finalmente. ●

L'INTERA VICENDA È UN ENORME CASINO. NON VA BENE QUELLO CHE HA FATTO LA FERRARI E VA ANCOR MENO BENE COME LA FIA HA TRATTATO LA QUESTIONE. TUTTI I TEAM SONO INFURIATI DELL'ACCORDO

TOTO WOLFF


44
BOSE
MARRIOTT
BONVOY
AMG
PETRONAS
UBS
TOMMY
HILFIGER
CROWDSTRIKE

Mondiale pieno di dubbi

L'EMERGENZA CORONAVIRUS TIENE TUTTI COL FIATO SOSPESO: DA MELBOURNE PRENDE IL VIA UNA STAGIONE CARATTERIZZATA DALLE INCOGNITE CON LEWIS HAMILTON LANCIATO VERSO IL SETTIMO TITOLO IRIDATO, GIÀ FAVORITISSIMO

di Alessandro Gargantini

Il mondo dei motori, salvo rarissime eccezioni, si è completamente fermato. È saltato l'inizio dei campionati più importanti del mondo a due ruote, la MotoGP così come una serie infinita di manifestazioni locali, rally, karting, attività in circuito o semplici sessioni di test. Anche la corsa di Formula E di Roma è stata rinviata a data da destinarsi, quando il coronavirus avrà allentato la sua presa e consentirà a tutti di riprendere i normali canoni di vita. In questo momento, ci accorgiamo che tante cose che davamo per scontate non lo sono più. Ma l'Australia è là, lontana, isolata, con un numero di contagi ritenuto sotto controllo. L'insidia viene soprattutto da fuori, dai tifosi e dagli addetti ai lavori che arrivano in maniera massiccia da ogni parte del mondo. La minaccia sanitaria sta assumendo contorni pandemici, lo stato d'allerta è altissimo, ma in questo momento l'ideale luce verde dei semafori di Melbourne è ancora accesa e si lavora affinché il mondiale si apra regolarmente. Una sfida legata alla ferma volontà di non chinare la testa davanti all'inattesa avversità e di dimostrare che, con lucidità e capillare organizzazione, anche questa difficoltà può essere superata. L'aspetto organizzativo sta reggendo, sono stati raggiunti attraverso canali diplomatici specifici accordi affinché gli addetti ai lavori non siano soggetti agli ordinari regimi di quarantena ed il Circus può così mettersi al lavoro senza troppo farsi distrarre da quanto succede all'esterno. Il numero del personale spostato dall'altra parte del mondo dalle squadre è stato ridotto ai minimi termini, gran parte della stampa - soprattutto quella italiana - seguirà tutto da remoto, ma le monoposto e i piloti in pista ci saranno, esattamente come avviene sulla pista dello Stato del Vittoria ininterrottamente dal 1996, se il quadro esterno permarrà stabile.

I rischi del settimo anno

Ci guardiamo indietro di dodici mesi e sentiamo ancora addosso la sensazione di disagio per un clamoroso errore di valutazione. Eravamo giunti a Melbourne con la ragionevole certezza di vedere una Ferrari in grado di lottare per il successo e siamo rientrati con le orecchie che ancora ronzavano per i fuochi d'artificio che avevano celebrato un'apertura di stagione straordinaria per le Frecce d'Argento, che con Bottas e Hamilton avevano semplicemente demolito la concorrenza, non lasciando ai rivali nemmeno le briciole. Quando si spengono i semafori dello start gli uomini vestiti d'argento sono sempre là, composti, inscalfibili, terribilmente feroci nel perseguire i loro obiettivi. Un esercizio che riesce alla perfezione da quando nel 2014 sono stati introdotti i motori ibridi e l'iride ha assunto una tinta monocroma grigio metallizzata, che non ha più smesso. Sei titoli mondiali in sequenza pesano terribilmente sulle spalle delle dirette rivali Ferrari e Red Bull, alle quali serve dare una decisa scossa



SETTEBELLO
Quest'anno Hamilton può davvero riscrivere la storia della F.1 ed eguagliare il record di sette titoli iridati di Michael Schumacher



per rimettere tutto in discussione. Quando si china così a lungo la testa, poi si finisce per abituarsi a convivere con una persistente condizione di soggezione dalla quale è complicato sottrarsi. Ma il settimo anno è anche quello che spesso nei rapporti di coppia coincide con la crisi, con il momento in cui un sistema che fino a quel momento ha retto sembra perdere i pezzi e non reggere più.

Padroni del mondiale sempre più affamati

Anche sul fronte crisi, indizi positivi per le dirette antagoniste delle Frecce d'Argento non se ne intravvedono. I ragazzi di Toto Wolff, che hanno messo tutti alle spalle nei pre-season test, non vogliono mollare nemmeno di un millimetro. Attraverso diversi dettagli, l'armata Mercedes fa intuire di voler demolire la concorrenza ancor prima che il mondiale inizi. Per indebolire i rivali, i tedeschi hanno toccato l'aspetto psicologico, svelando il DAS che ha già fatto venire il mal di testa agli staff tecnici delle dirette rivali aggiungendo un ulteriore fattore di incertezza, quello agonistico, cercando la performance con Bottas e avvicinandosi dopo solo tre giorni alla pole dell'anno scorso, e pure quello regolamentare, capeggiando al fianco della Red Bull la protesta nei confronti della Federazione alla notizia della chiusura con un nulla di fatto delle investigazioni sulla power-unit della Rossa cominciate lo scorso novembre. Sotto le loro divise impeccabili e lo stile austero, gli uomini di Toto Wolff rinnovano ogni dodici mesi un feroce fuoco agonistico. Dai test sono emersi alcuni problemi di affidabilità suoi propulsori di Bottas e Hamilton, ma solo sul suolo australiano si potrà verificarne la reale entità. A Melbourne, saranno ancora loro, le Frecce d'Argento, il punto di riferimento per tutti. Difficile spingersi in profondità nell'analisi delle performance delle W11 in Catalogna, poiché non si conoscono in dettaglio i piani di lavoro e le strategie degli staff tecnici. Anche le simulazioni gara, nonostante forniscano riscontri più genuini, hanno un alto tasso di aleatorietà visto che non sono state svolte in contemporanea e la pista ha ripetutamente cambiato faccia nel corso dei sei giorni in terra catalana. Hamilton, che nei sui long-run ha tenuto un tempo medio di 1'21'073 è risultato quasi tre secondi più veloce di Bottas (1'24"167), sceso in pista per le sue simulazioni quando la pista era molto più lenta. Inoltre, diverse monoposto per fronteggiare la rugosità dell'ormai vecchio asfalto della pista catalana hanno usato con continuità le mescole C2, andando oltre le percorrenze consentite in gara. L'impressione complessiva è che la W11 abbia le medesime doti di configurabilità e guidabilità del modello che l'ha preceduta.

ANCHE RED BULL DAVANTI ALLA FERRARI?

Stando ai riscontri dei test la più seria rivale della Mercedes, almeno per quanto riguarda i primi Gp della stagione, parrebbe essere la Red Bull, con la Ferrari relegata al ruolo di terza forza. Ma sarà proprio così?

Ferrari un profilo fin troppo basso

Se i pochi elementi disponibili rendono complesso fotografare il potenziale della Mercedes, l'esercizio si complica a dismisura se spostiamo il nostro focus sulla Scuderia Ferrari. Leclerc e Vettel non hanno sfigurato nei long-run, mentre non sono andati più di tanto alla ricerca della prestazione assoluta. La Mercedes ha addirittura messo in discussione le performance delle Rosse, evidenziando che le squadre clienti fossero più incisive sul dritto. Mattia Binotto ha replicato che le prestazioni di Montmelò riflettono l'attuale potenziale delle Rosse, che non sono pronte per vincere subito e che progrediranno soltanto



dopo tre-quattro corse. Pretattica? Scelta di non lasciare riferimenti dopo la brutta esperienza del 2019? Lo scopriremo solo a Melbourne, pur avendo la chiara sensazione nella testa che la SF1000 sia ancora tutta da scoprire. Gli uomini di Maranello avevano tre priorità nei test. Ovvero, lavorare sul passo gara, valutare il degrado termico degli pneumatici e l'incremento nella deportanza della monoposto. Nel terzo settore della pista catalana, quello più critico, le W11 sembrano ancora nettamente davanti a tutti, anche se i progressi delle Rosse paiono effettivi.

Red Bull ora percepita come seconda forza

È parere diffuso che ad oggi le RB16 siano le principali antagoniste delle Frecce d'Argento. Una sensazione che si è rafforzata con le parole di Mattia Binotto. Nei primi tre giorni di test Albon e Verstappen non hanno mai cercato la performance, mentre nei secondo round di pre-season test si è intravisto qualcosa di più. I motori della Casa di Wako sembrano aver fatto un passo in avanti e non ci sono ragioni per mettere in discussione le qualità delle nuove creature disegnate da Adrian Newey. I tempi segnati, pur con qualche uscita di pista legata al vento o alla pista in condizioni precarie, fanno ben sperare la squadra di Milton Keynes. L'olandese ha ottenuto il suo miglior tempo nel secondo round di test con le mescole C4 della gamma Pirelli. Di margine per crescere, dunque, ce n'è. E non aveva senso dare riscontri genuini alle squadre rivali, considerando che rispetto all'anno scorso le monoposto e le gomme non sono cambiate e ci sono meno incognite da affrontare e risolvere nei test.

Per Giovinazzi un anno decisivo

Per il secondo anno all'Alfa Romeo Racing al fianco di Kimi Raikkonen, Antonio Giovinazzi è alle prese con un mondiale che potrebbe essere decisivo nella sua carriera e lanciarlo ancora più in alto. Non è un dubbio che Antonio sia nel radar di Binotto, qualora si ponga la necessità di rimpiazzare Vettel. Ma la lista dei candidati al volante del tedesco è lunga, ci sono diverse opzioni interessanti. Il pilota pugliese ha soprattutto un'arma per convincere il Team Principal della Rossa: i risultati. Giovinazzi è consapevole dell'importanza di questa stagione e si è mostrato determinatissimo a Montmelò al fianco dell'ex iridato finlandese e del nuovo collaudatore e terzo pilota Robert Kubica. Il pilota di Martina Franca quest'anno potrà finalmente partire senza gli handicap che avevano reso in salita i precedenti esordi nel 2017 e 2019. Antonio ha potuto svolgere tutto il lavoro di preparazione sulla sua C39 e non avrà più addosso la ruggine di due anni di inattività. Ci si attende molto da lui, sia nell'ottica di una candidatura verso la Scuderia Ferrari, sia in seno alla scuderia con sede a Hinwil, dove potrebbe diventare la prima guida qualora il quarantenne Raikkonen al termine della stagione 2020 decidesse di concludere la sua esperienza in Formula 1. In questo scenario, Antonio sarebbe prima guida in Alfa Romeo Racing e, potenzialmente, mentore del figlio d'arte e portacolori della FDA Mick Schumacher, che è al secondo anno in Formula 2 e che per il 2021 ha come obiettivo il debutto nel Circus. Ma ora è tempo di pensare al prossimo fine settimana, una bella scossa di adrenalina sarebbe davvero provvidenziale di questi tempi! ●



Haas anno del giudizio

PATRON GENE SOTTOLINEA: «VEDIAMO COME INIZIERÀ LA STAGIONE DEL MONDIALE F.1. SE AVESSIMO UN ALTRO CAMPIONATO NEGATIVO NON GIOCHEREBBE A NOSTRO FAVORE. NON STO DICENDO CHE NON PROSEGUIREMO, MA DOVREMO VALUTARE ATTENTAMENTE LA SITUAZIONE»

di Massimo Costa

Potrebbe essere l'anno del giudizio il 2020 della Haas. La scorsa stagione è andata male, un brusco risveglio per la squadra americana che dal 2016 al 2018 era entrata in F.1 tra la curiosità generale guadagnandosi rapidamente la stima di tutto il paddock. Merito della serietà del patron Gene Haas e dei partner italiani Dallara e Ferrari, che hanno fornito un pacchetto tecnico di tutto rispetto, sapientemente sfruttato dallo staff della squadra diretta dall'altoatesino Gunther Steiner. Una decina di giorni fa, in occasione della gara NASCAR di Fontana, mister Haas ha parlato del futuro del proprio team in F.1. Perché Haas era in California? Perché la NASCAR è casa sua da anni, campionato nel quale schiera una delle migliori squadre della serie e che richiede un notevole investimento economico. Haas ha spiegato che: «*Vediamo come inizierà la stagione del Mondiale F.1, se avessimo un altro anno negativo non giocherebbe a nostro favore. Non sto dicendo che non proseguiremo, ma dovremo valutare attentamente la situazione. Correre per altri cinque anni sarebbe un grande impegno*». Ergo, ab-



biamo bisogno di risultati, di punti, che tradotto significa soldi, aiuti, eventuali sponsor da trovare con maggiore facilità. Haas è entrato in F.1 nel 2016 per promuovere il proprio marchio, azienda di livello mondiale nel campo delle macchine utensili. Uomo d'affari, amante del motorsport, prima di entrare in F.1, Haas ci ha pensato a lungo e le sue prime mosse risalgono al 2014 quando convinse la Dallara a collaborare con lui. Poi, la Ferrari, e infine il debutto nel 2016. Nulla è stato lasciato al caso, mister Gene non è un avventuriero e lo ha dimostrato in questi anni. Nella intervista rilasciata a Fontana, ha proseguito affermando che: «*Posso dire con certezza che a livello economico la F.1 non ripaga, questo modello di business non aiuta le squadre più piccole. Basti pensare che sette team ricevono il 30 per cento dei guadagni, il resto va ai tre top team. Vi sembra giusto? Nel nostro caso, solo un terzo dei costi viene finanziato, per la rimanente copertura del budget ci dobbiamo pensare noi. È uno sport difficile la F.1, di poco beneficio a chi non sta nelle prime quattro o cinque posizioni*». Le parole di Haas sono un campanello di allarme per tutta la F.1, Liberty Media da quando ha rilevato il potere da Bernie Ecclestone ha sempre detto di voler migliorare la distribuzione dei premi, ma fino ad ora non sembra esserci riuscita. Anche perché di mezzo vi si mettono sempre gli stessi, Mercedes, Ferrari e Red Bull che vogliono mangiarsi tutta la torta non avendo alcuna visuale sul futuro. In F.1 vi sono appena dieci squadre, venti monoposto, uno degli schieramenti più poveri mai registrati. Eppure non si capisce che l'uscita di scena di una Haas o di una Williams (altra squadra in pericolo), potrebbe rivelarsi pesantissima non solo per l'immagine stessa della F.1, ma anche per tutto il movimento del motorsport. Ci riferiamo ai giovani piloti che investono tantissimo per arrivare alle soglie del Mondiale, ma se i sedili liberi saranno sempre meno, il sistema rischia di crollare. Liberty Media deve agire con maggiore decisione, così come la FIA, spesso assente su questi aspetti fondamentali. Haas ha lanciato il sasso, una volta di più, e purtroppo difficilmente sarà raccolto. La sua preoccupazione è anche riferita al 2021, l'anno del cambio dei regolamenti in cui si dovrà costruire da zero una nuova vettura con grandi investimenti da effettuare quest'anno, perché poi entra in gioco il budget cap fissato a 175 milioni di dollari. Per Haas, una cifra comunque troppo alta perché: «*Molte squadre operano con un quarto di quel limite. Ci sono tanti cambiamenti in atto in F.1, bisogna davvero chiedersi se varrà la pena spendere. So che tutti pensano che queste novità siano positive, magari lo sono per chi investe normalmente 400 milioni, ma per noi delle piccole squadre sono molto costose*». Paradossalmente, la rivoluzione attuata da Liberty Media e dalla FIA per creare un maggiore equilibrio tra le squadre, potrebbe invece creare immense difficoltà ai piccoli team. Ma la VF-20 del team americano farà dimenticare la infelice VF-19? I test di Barcellona, a dire la verità, non hanno dimostrato granché, Romain Grosjean e Kevin Magnussen non hanno mai evidenziato grande velocità anche con le gomme soft e i giri percorsi dalla Haas sono stati in sei giorni 649. Sembrano tanti, in realtà non è così perché nella classifica apposita, la VF-20 è uscita dai test catalani in ultima posizione per i chilometri percorsi. Insomma, non butta bene e se guardiamo alle tradizionali rivali della Haas, tutte tra Racing Point, Alpha Tauri, Williams e Alfa Romeo, hanno messo in luce una migliore affidabilità e rilievi cronometrici interessanti. Haas non si è sbilanciato: «*Dalle nostre rilevazioni, siamo a metà gruppo e non siamo stati troppo lontani dalla Ferrari, che comunque non era al vertice della classifica…*». ●

ANDARE OLTRE IL DIFFICILE 2019

In Formula Uno dalla stagione 2016, la Haas vive un momento particolare. Serve un'annata diversa dal 2019 che ha visto chiudere la squadra Usa al penultimo posto nel Mondiale Costruttori



Alfa Romeo voglia di stupire

IN UN ANNO DECISIVO PER DISEGNARE LE STRATEGIE FUTURE, LA C39 PUÒ PUNTARE IN ALTO NEL MONDIALE CHE SCATTA DALL'ALBERT PARK. ANDIAMO A SCOPRIRE PERCHÉ

di Massimo Costa

Sono da top team i tre piloti che l'Alfa Romeo mette sul piatto del Mondiale F.1. L'iridato 2007 Kimi Raikkonen, l'italiano Antonio Giovinazzi e la riserva Robert Kubica. Esageriamo? Non proprio. Raikkonen non ha certo bisogno di presentazioni dall'alto dei suoi 40 anni. I 312 Gran Premi disputati, le 21 vittorie, le 103 volte che è salito sul podio, le 18 pole, sono statistiche invidiabili, così come gli otto anni trascorsi alla Ferrari. Una scuola incredibile quella che Raikkonen ha portato fin dallo scorso anno all'Alfa Romeo. Potremo dire che Kimi è un pilota lunatico, difficile da comprendere, ma il suo supporto alla squadra diretta da Frederic Vasseur nel 2019 è stato fondamentale e sotto gli occhi di tutti. E se le prestazioni sono scemate nel corso della stagione, le colpe, se così vogliamo chiamarle, sono da ricercare in una perdita di competitività della C38. Ma quando le cose magicamente hanno funzionato, come in Brasile, ecco che Raikkonen è andato a prendersi la quarta posizione. Non gli si può dire nulla al finlandese e quando nei recenti test di Barcellona ha avuto l'opportunità di spingere a fondo con le



KIMI NON MOLLA
Nei test pre-stagionali a Montmelò Kimi Raikkonen si è preso il lusso di far segnare il miglior tempo di giornata

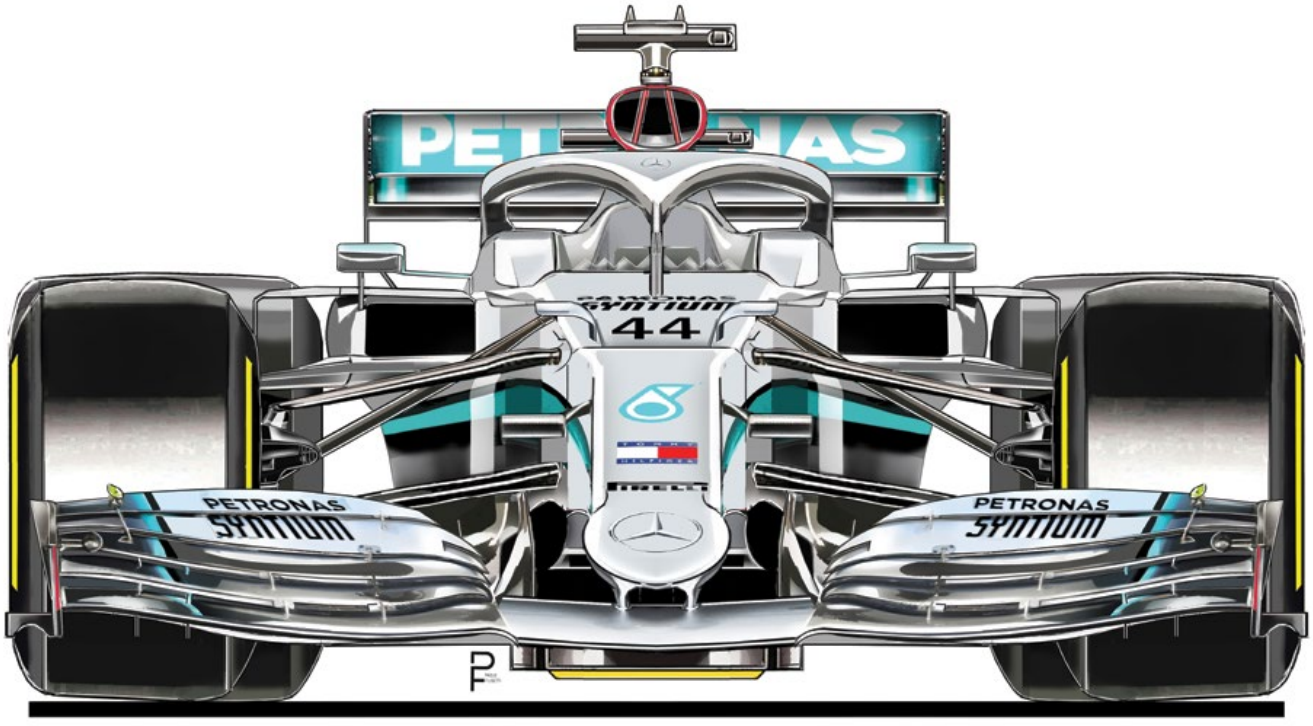
gomme supersoft, ha avuto il coraggio di prendersi la prima posizione, con tanti saluti ai suoi critici. Giovinazzi, invece, rispetto al 2019 in cui ha dovuto soffrire tantissimo per via dei due anni di stop a cui era stato costretto, si presenta a Melbourne in una veste completamente nuova dal punto di vista della mentalità. Dopo Spa 2019, il rendimento di Antonio è clamorosamente cambiato in meglio fino a conquistare la quinta posizione a San Paolo. Un risultato eccezionale. Giovinazzi è un pilota di grande qualità, il ragazzo che si è piazzato secondo nel campionato GP2 del 2016 e che è risultato vice campione nella F.3 Euro Series del 2015, anno in cui ha vinto il Master F.3 di Zandvoort ed era avviato alla conquista di Macao F.3 se non fosse stato per una delle penalità più ingiuste mai viste su quel tracciato cittadino. Giovinazzi è un pilota di grande talento, niente di meno di un Lando Norris o di un Alexander Albon, tanto per citare i rookie con cui si è confrontato lo scorso anno. Antonio, benché abbia disputato due Gran Premi con la Sauber in piena emergenza nel 2017 per i guai fisici di Pascal Wehrlein, lo si poteva considerare in toto un debuttante. Ora, con un anno pieno sulle spalle disputato con l'Alfa Romeo/Sauber, il 26enne italiano avrà l'obbligo di imporre il suo passo, le sue capacità. Non dovrà più considerarsi il pulcino della squadra, ma un punto fermo sul quale l'Alfa Romeo potrà costruire un futuro sempre più competitivo. Poi c'è lui, Kubica, l'inossidabile. Quel crono realizzato nei test di Barcellona, seconda tornata, che come Raikkonen la settimana precedente aveva permesso all'Alfa Romeo di tenersi il primo posto in classifica, ha avuto un significato molto profondo. Non solo per lo stesso Robert, ma per tutta la squadra di Vasseur, in quanto ci si è resi conto che Kubica non sarà soltanto il pilota del simulatore, ma un ulteriore punto di forza per la crescita generale che coinvolge i piloti ufficiali. I quali, attenzione, ora sapranno che se per qualche motivo il loro passo non sarà soddisfacente, se qualcosa andrà ad incrinarsi, Kubica sarà pronto a saltare in macchina. Una possibilità da tenere in forte considerazione, un pungolo in più per Raikkonen e Giovinazzi che non avranno il "diritto" di prendersela comoda. Con un trio di piloti del genere, non è quindi sbagliato sostenere che l'Alfa Romeo ha un parterre di tutto rispetto e di altissima qualità. E che poche squadre di centro gruppo possono esibire, soprattutto per quanto concerne la riserva. Ma quali sono gli obiettivi di Vasseur e compagnia? La risposta è ovvia, la quarta posizione, che tutti l'hanno messa nel mirino, dalla McLaren (che vuole confermare ciò che ha conquistato con merito nel 2019) alla Haas e via dicendo. I test di Barcellona hanno sottolineato come la C39 abbia indubbie positive peculiarità, ma come sempre saranno i Gran Premi a dirci quale sarà il reale potenziale della monoposto progettata e costruita a Hinwil. Un anno, il 2020, che sarà importante anche per definire quale sarà il futuro dello sponsor Alfa Romeo in F.1. Cristiano Fiorio, terzogenito di Cesare, è il responsabile marketing EMEA FCA per quanto riguarda l'impegno con la squadra svizzera. Fiorio, qualche tempo fa, è stato piuttosto chiaro sull'impegno futuro del marchio Alfa Romeo: *«Per quanto riguarda il ritorno pubblicitario siamo soddisfatti, la sola presenza in F.1 ha fatto crescere la visibilità mondiale del nostro marchio. Siamo dunque soddisfatti dal punto di vista commerciale, ma non possiamo dire altrettanto per i risultati ottenuti anche se siamo consapevoli quanto sia difficile entrare ad ogni gara nella top 10. Guarderemo i risultati e poi decideremo cosa fare nel futuro»*. Insomma, non è arrivata una conferma, ma un grande punto interrogativo. Ma dal team, più volte hanno tenuto a sottolineare che nel caso il marchio Alfa Romeo saluti la compagnia, tornerà il nome Sauber e la squadra non si fermerà. ●



di Paolo Filisetti

Mercedes assai coraggiosa

LA W11 SI PONE NEL SOLCO DEL MODELLO PRECEDENTE RAPPRESENTANDONE LA RAZIONALE E RAFFINATA EVOLUZIONE. TUTTAVIA NON MANCANO CHIARI SEGNALI DI ESTREMIZZAZIONE DEL PROGETTO, TIPO IL DAS, LA POWER UNIT, CHE È STATA RIDISEGNATA, E LA NUOVA AERODINAMICA



NELLA W11 AMMIRATA FRONTALMENTE SPICCANO LE PRESE D'ARIA ORIZZONTALI POSTE IN ALTO

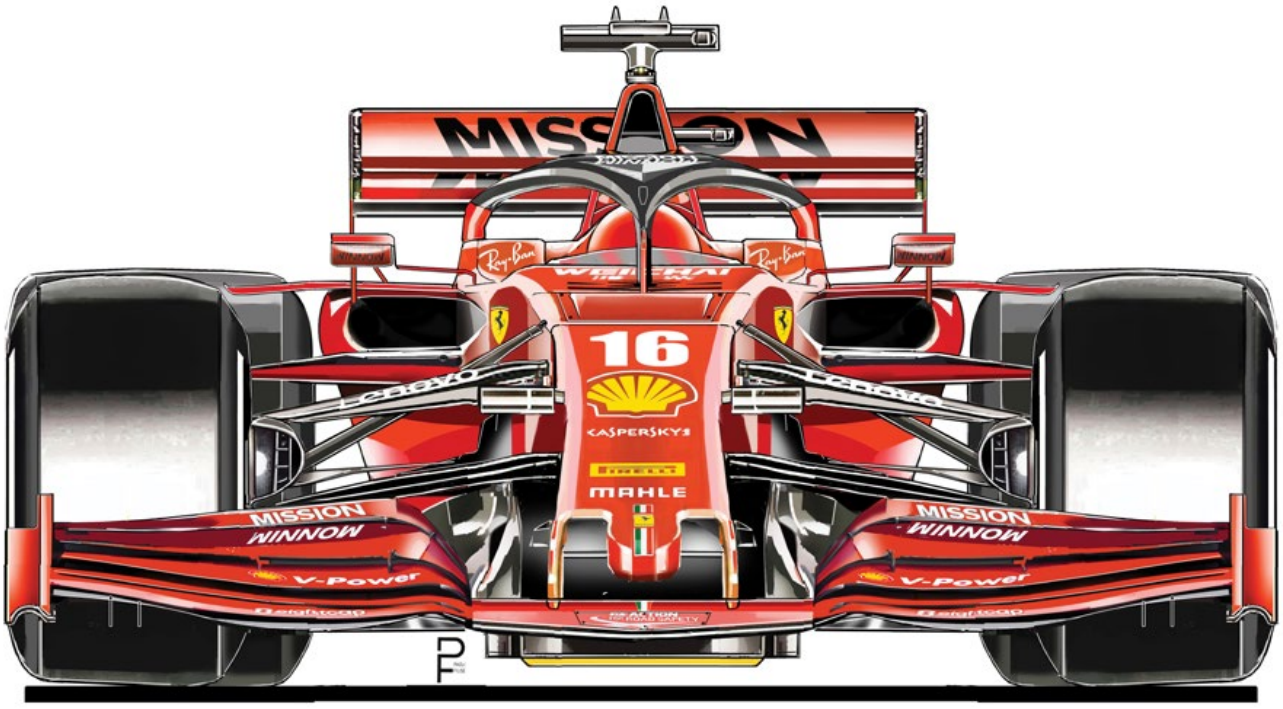
NELLA MERCEDES W11 SPICCANO LE PRESE D'ARIA ORIZZONTALI POSTE IN ALTO SECONDO LA MODA CORRENTE. LA SEZIONE DELLA PARTE BASSA DELLE FIANCATE È PRECEDUTA DA BARGE BOARDS CHE HANNO MANTENUTO UN DISEGNO PRATICAMENTE IDENTICO ALLA W10. L'ALA POSTERIORE RICALCA L'ULTIMA VERSIONE 2019

Coronavirus permettendo, purtroppo è il caso di dirlo, e mai ci saremmo aspettati di dover esordire con una simile premessa, il Gp d'Australia a Melbourne darà il via questo fine settimana al Mondiale F.1 2020.

I recenti test a Barcellona hanno permesso di stilare una classifica provvisoria, o, per meglio dire, di soppesare lo stato di forma attuale di ciascuna monoposto nonostante l'attendibilità relativa delle prestazioni mostrate, troppo condizionate dall'impossibilità di conoscere esattamente quanto carburante avessero imbarcato in ogni run, o quale modalità di utilizzo della power unit fosse stata adottata. Analizziamole comunque una per una, per scoprirelo stato dell'arte prestazionale di ciascuna vettura, alla vigilia di Melbourne.

MERCEDES W11

Che la W11, discenda direttamente dalla W10 che ha dominato nel 2019, non solo è banalmente ovvio. In realtà ne è una profonda evoluzione in cui è stata compiuta una sapiente integrazione delle bocche di ingresso delle fiancate poste in alto, grazie all'abbassamento dei coni anti intrusione obbligatori. Come lo stesso direttore tecnico



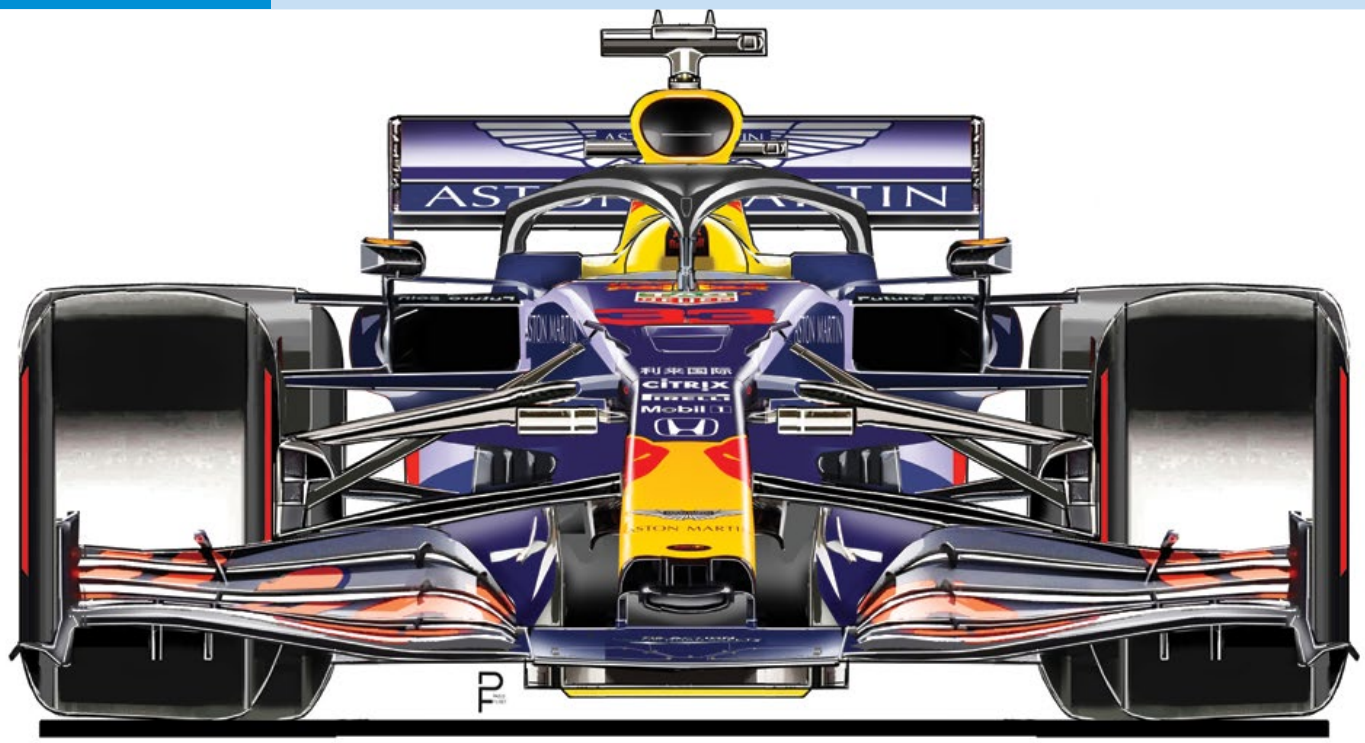
LA FERRARI SF1000 NELLA VISTA FRONTALE EVIDENZIA IL MUSO AD ALA DI MANTA

IL MUSO DOTATO DELL'ALA DI MANTA INTRODOTTA A SINGAPORE LO SCORSO ANNO LEGGERMENTE PIÙ STRETTO CHE SULLA SF90, MA NON HA UNA SEZIONE MINIMA COME MERCEDES, RED BULL, McLAREN E RENAULT. SI NOTANO AI LATI DELL'AIRSCOPE TRIANGOLARE LE ALETTE VERTICALI PER INDIRIZZARE IL FLUSSO VERSO L'ALA POSTERIORE

James Allison ha spiegato in occasione dei test, l'approccio del progetto W11 non è stato conservativo, bensì a Brackley hanno cercato di spingere al massimo in quelle aree che avrebbero potuto garantire un certo guadagno prestazionale, pur partendo dalla base vincente della W10. Le fiancate minuscole ne sono la dimostrazione, ottenute grazie a una riprogettazione complessiva dell'impianto di raffreddamento, con ricollocazione dei pacchi radianti, grazie ad un'attenta installazione in vettura della power unit e dei suoi accessori. Il progetto W11, in ogni caso, sebbene estremo, pare corretto considerarlo maturo. Nel senso che, per i tecnici Mercedes, è stato possibile mantenere inalterate molte caratteristiche peculiari, tra cui il passo e la generale filosofia aerodinamica inferiore, potendosi concentrare sui dettagli. La dimostrazione più lampante di questa realtà è rappresentata dal DAS. Il sistema DUAL AXIS STEERING, che aveva polarizzato l'attenzione del paddock nel corso della prima sessione di test e che nei fatti permette la variazione dell'angolo di convergenza anteriore con la vettura in movimento. I vantaggi connessi al suo utilizzo, seppur identificabili in una possibile riduzione del degrado dei pneumatici in gara, e una migliore efficienza aerodinamica in rettilineo, grazie al perfetto allineamento delle ruote, garantito dal sistema, non sono ancora quantificabili in termini di miglioramento dei tempi sul giro singolo. Nuova la power unit, completamente ridisegnata, con l'obiettivo dichiarato di ottenere maggior potenza e incremento dell'efficienza termodinamica. Il dato che però è emerso in modo inaspettato, nei test al Montmelò, è stato relativo a una sua certa fragilità, evidenziata dal cedimento di cinque unità, tre per il team ufficiale, due tra i team clienti. Alla base potrebbero esserci due problemi, uno legato alla lubrificazione, dichiarato infatti alla base dei tre cedimenti sofferti dalla Mercedes, ma non si esclude anche come concausa il surriscaldamento generato da un'aerodinamica estremizzata che ha ridotto di molto lo scambio termico. Già da questo fine settimana, potremo vedere se si tratta di un punto debole reale dell'attuale progetto o semplicemente, di incertezze temporanee che è positivo siano emerse subito nei test, per poter porre degli immediati correttivi.

FERRARI SF1000

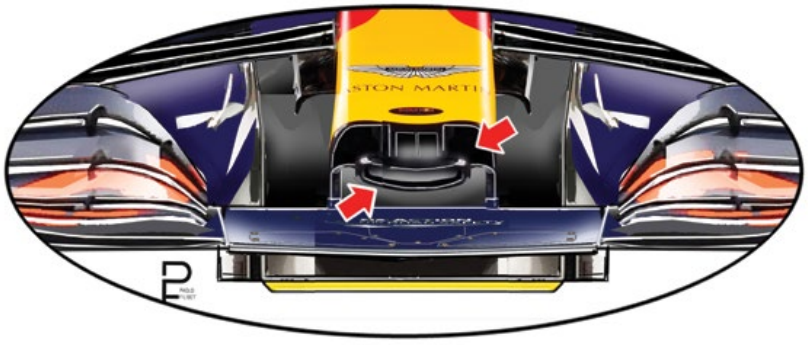
La SF1000, al momento pare una monoposto bifronte. Intendiamo dire che i test hanno sicuramente evidenziato che la strada intrapresa dai tecnici di Maranello sia stata quella di correggere i difetti cronici della SF90. Per riuscirci, non è stata compiuta alcuna rivoluzione rispetto al passato ma sono stati estremizzati alcuni dei concetti della SF90, mantenendo peraltro elevata l'impostazione out wash che aveva caratterizzato la



LA RED BULL RB16 EVIDENZIA UN MUSO RIDOTTO DI CIRCA IL QUARANTA PER CENTO!

SI NOTA COME IL MUSO SIA STATO RIDOTTO DI CIRCA IL 40 PERCENTO IN LARGHEZZA RISPETTO ALLA RB15. SI NOTA INFATTI L'AMPIA ALA DI MANTA INFERIORE CHE DIREZIONA IL FLUSSO VERSO IL BASSO, INCREMENTANDONE LA PORTATA SOTTO IL FONDO VETTURA. L'ALA ANTERIORE HA UN MAGGIORE OUT WASH RISPETTO ALLO SCORSO ANNO

vettura dello scorso anno. Nei test ha mostrato di aver guadagnato carico deportante, ma in parallelo ha perso parecchia efficienza in rettilineo. In aggiunta, non è parso per nulla agevole trovare l'assetto ideale, che rendesse la vettura competitiva anche nelle sezioni medio veloci, dove invece inizialmente aveva continuato a manifestare un evidente sottosterzo a centro curva, sottolineato dagli stessi piloti. Se quindi, le prestazioni nel lento, sono risultate largamente migliori rispetto allo scorso anno, e decisamente competitive rispetto agli avversari, non si può dire lo siano stati effettivamente le prestazioni sull'intero giro. Non parliamo, ovviamente, dei tempi ottenuti, in quanto come detto sono scarsamente attendibili poiché condizionati dal carburante imbarcato. Merita un discorso a parte la power unit. Il propulsore 065 è parso "trattenuto", in pratica si è avuta la chiara sensazione che la modalità di utilizzo non fosse spinta, quindi, che ci fosse nei tratti power limited, quelli in cui conta di fatto solo la potenza del propulsore in fase di accelerazione, un ampio margine a disposizione. Non può però escludere, alla luce della recente protesta da parte dei sette team dotati di altre power unit, che l'accordo FIA Ferrari, abbia implicato il mancato utilizzo di "astuzie tecniche" che nel 2019, forse (essendo ciò di fatto indimostrabile come peraltro ammesso dalla FIA) avevano permesso alla power unit 064 di posizionarsi al top. Vedremo sin da Melbourne come stanno effettivamente le cose, se quindi l'accerchiamento subito in questo momento dalla Ferrari sia giustificato,



IL MUSETTO DELLA RB 16 CON PRESA D'ARIA CENTRALE

SI NOTA LA PRESA D'ARIA CENTRALE, PER L'ALIMENTAZIONE DELLA S. DUCT, E I CANALI LATERALI CHE ALIMENTANO IL CAPE, INCREMENTANDO LA VELOCITÀ DEL FLUSSO A VALLE DELLA SEZIONE NEUTRA DELL'ALA ANTERIORE, INTERESSANTI I DUE FORI RETTANGOLARI SOPRA QUELLO OVOIDALE, PER IL RAFFREDDAMENTO DI COMPONENTI ELETTRONICHE E ABITACOLO

o nasconda lotte di potere (e danaro). In ogni caso la SF1000 rappresenta a oggi un punto interrogativo, a livello di effettivo gap dalla Mercedes ed anche dalla Red Bull.

RED BULL RB16

Che Adrian Newey ci abbia abituato a progetti che, anche in anni di stabilità regolamentare, hanno una forte impronta è un dato di fatto. La RB16, si intuisce a prima vista, non è nata come auto di transizione. Punta decisamente in alto, con un'aerodi-

namica che mutua concetti Mercedes come l'ala di manta anteriore, ma mantiene una spiccata originalità. Il concetto aerodinamico è stato infatti palesemente modificato all'avantreno, con l'adozione di un muso dalla sezione molto stretta, seguendo la filosofia delle ultime Mercedes. Ciò nonostante, sembra perfettamente integrato nelle veste aerodinamica complessiva della monoposto, che ha mantenuto un'impostazione rake accentuata ed un passo di fatto inferiore alle dirette avversarie. Nei test si è dimostrata, soprattutto nella seconda sessione, molto veloce ed è innegabile, che le prestazioni mostrate, la pongano come avversaria numero uno della Mercedes. Sarà interessante capire, soprattutto, quale sarà il suo sfruttamento degli pneumatici, che potrebbe di fatto rappresentare la discriminante effettiva soprattutto nella prima fase del campionato. La power unit Honda, invece, non teme confronti con Ferrari e Mercedes. Non ha palesato particolari problemi nelle sue sessioni di prove a Barcellona, facendo diventare un pallido ricordo le difficoltà palesate negli anni precedenti e lo scarso chilometraggio che ne seguiva, quantomeno sino al 2018. Il binomio telaio/motore, peraltro corroborato da sospensioni solo apparentemente convenzionali, costituisce la base certa per poter puntare da subito, in ogni singola gara, alla vittoria. Da vedere, poi come procederà il piano di sviluppo, nel corso della stagione.

RACING POINT RP 20

È la monoposto che ha più colpito gli avversari. La ragione, evidente, è che di fatto è la copia esatta della Mercedes W10. Il team diretto a livello tecnico da Andy Green, non si è limitato a mutuare concetti, e ad adottare sospensioni, cambio e propulsore Mercedes. Nei fatti la RP20, è un clone che differisce dall'originale in minimi dettagli, sufficienti però a rispettare la regola che impone la proprietà intellettuale dei progetti delle monoposto ai rispettivi team. Un fatto già accaduto in passato con la Haas, e quest'anno condiviso anche dalla Alpha Tauri rispetto con la Red Bull. Se il regolamento di fatto, consente tale ipocrisia formale, la RP20 ha fatto scalpore proprio perché è la copia della monoposto che ha dominato la stagione 2019. Come tale, potrebbe averne ereditato il livello di competitività. Questo fatto, assai plausibile, soprattutto nelle prime gare, dove non necessiterà di sviluppi, potrebbe impattare notevolmente a livello di classifica, sia nei confronti dei rivali naturali di centro classifica, come McLaren e Renault, sia infastidire anche i piani più alti, nella fattispecie i rivali della Mercedes. Potrebbe infatti incamerare punti preziosi togliendoli a Red Bull e Ferrari, costituendo un alleato prezioso del team di Toto Wolff. In una stagione dove è molto probabile, considerando la rivoluzione regolamentare 2021, che gli sviluppi termineranno intorno a metà campionato, la RP20 potrebbe essere un'avversaria particolarmente temibile e scomoda.



RACING POINT RP20 È UNA COPIA IN CARTA CARBONE DELLA MERCEDES 2019

SI NOTA COME CELATA DALLA LIVREA BWT LA SAGOMA DELLA VETTURA CORRISPONDA ESATTAMENTE A QUELLA DELLA MERCEDES W10, IN OGNI DETTAGLIO. MINIME DIFFERENZE NEI SUPPORTI DEGLI SPECCHIETTI RETROVISORI E PER ORA PER L'ASSENZA DI GRIGLIE AI LATI DELL'ABITACOLO



RENAULT RS 20 COL MUSETTO VERY MERCEDES

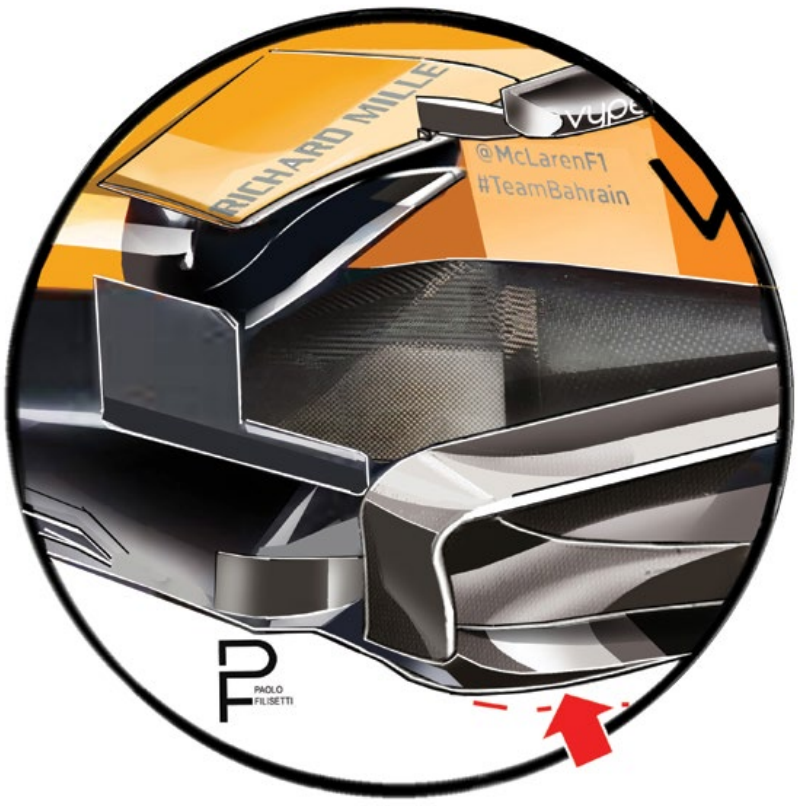
SI NOTA COME LA SEZIONE DEL MUSO SIA STRETTA SEGUENDO IL CONCETTO MERCEDES, DA CUI HA ANCHE MUTUATO NEI DETTAGLI IL LUNGO CAPE, CARATTERIZZATO DA PRESE D'ARIA RETTANGOLARI PER LA S DUCT

RENAULT RS 20

Non ci voleva molto per fare dimenticare la vettura dello scorso anno. La RS20 è un buon progetto, molto meno critica rispetto alla RS19. Una evoluzione logica di concetti mutuati dai top team. Pare costituire una buona base, che però da quanto emerso nei test necessita ancora di sgrossamento e sviluppi mirati. Un punto interrogativo, in tal senso potrebbe essere rappresentato proprio dallo staff tecnico diretto da Marcin Bukowski. Dopo l'uscita del capo progetto Nick Chester, è da verificare la bontà della programmazione delle evoluzioni nella stagione, con il programma tecnico per la stagione 2021 già iniziato. Le risorse del team di Enstone non sono limitate, ma sicuramente contingentate. Indubbiamente la monoposto contiene soluzioni interessanti, di cui però si potrà capire solo strada facendo l'effettiva efficacia. Il propulsore R.E. 20, pare però non in grado di produrre prestazioni a livello dei top team. I rivali diretti al momento paiono essere più l'AlphaTauri e l'Alfa Romeo, che la McLaren, con cui condivide la power unit.

McLAREN MCL 35

È la prima McLaren realizzata sotto la guida di James Key, arrivato a Woking da poco meno di un an-



MCLAREN, DEVIATORI A AMPIO BOOMERANG

COME SULLA VETTURA DELLO SCORSO ANNO I DEVIATORI DI FLUSSO SONO CARATTERIZZATI DA UN AMPIO BOOMERANG CHE SI RACCORDA IN BASSO A FERRO DI CAVALLO. MOLTO SCAVATE LE FIANCATE NELLA PARTE INFERIORE, MENTRE LE PRESE D'ARIA SONO ORIZZONTALI, SOVRASTATE DA UN DEFLETTORE ORIZZONTALE



ALFA ROMEO RACING C39 FRUTTO DI TANTA EVOLUZIONE INTERNA

SI NOTA LA DERIVAZIONE DI QUESTA PARTE DELLA VETTURA DALLA C38. LA PRESA ANTERIORE HA SEZIONE TRIANGOLARE A SPIGOLI ARROTONDATI, E AI LATI I CANALI DI ALIMENTAZIONE DEL CAPE, ALTRO SVILUPPO 2019. INCAVATA NELLA PARTE SOPRA È LA FERITOIA DI USCITA DELLA S DUCT

no, proveniente dalla Toro Rosso (ora Alpha Tauri ndr.) Già la monoposto precedente aveva messo in evidenza i progressi del team in costante ripresa dopo il triennio precedente.
La MCL35 segue i concetti aerodinamici della MCL34 e pare molto ben realizzata. Si nota cura dei dettagli, segno di sostanza. In pratica è chiaro che il team non brancoli più nel buio e segua un programma ben strutturato, grazie anche alla concretezza portata in squadra da Andreas Seidl.
Meritano attenzione alcune soluzioni interessanti a livello di sospensioni. Nei test la MCL35 è parsa ben bilanciata, con i piloti generalmente soddisfatti del suo comportamento dinamico.
La power unit Renault forse rappresenta l'anello meno forte della catena e questo, come noto, è l'ultimo anno di collaborazione con il Costruttore transalpino. Complessivamente potrebbe lottare, forse, per il quarto posto, con la Racing Point, se la power unit Mercedes dovesse evidenziare problemi di affidabilità.

ALFA ROMEO RACING C39

La monoposto, realizzata da Jan Moncheaux, è una logica evoluzione della C38, ma è caratterizzata da una ricerca di efficienza e carico, di cui era carente la vettura precedente. Interessante il naso, sviluppato su un concetto multicanale già visto nel 2019. Nel corso dei test è parsa molto veloce, ma, come ben noto, le prestazioni velocistiche sono troppo condizionate dalla configurazione aerodinamica adottata, e dal carburante imbarcato. Ovviamente è dotata dello stesso propulsore e dell'intero retrotreno Ferrari, che costituiscono quantomeno una garanzia di affidabilità e favoriscono una gestione delle risorse oculata. Il limite del team, nel corso del 2019, al netto del valore della vettura, era stato lo sviluppo in realtà discontinuo, anche se poi intensificatosi verso la parte finale, con soluzioni che prefiguravano l'attuale monoposto. Rivale diretta di Alpha Tauri e Haas, con cui condivide la motorizzazione, ha mostrato un buon bilanciamento, che potrebbe rivelarsi utile a livello di degrado degli pneumatici in gara.

ALPHA TAURI AT01

La AT01, a tutti gli effetti, è il secondo clone di una monoposto 2019, presente in questa stagione È infatti la Red Bull RB15 con alcune modifiche di dettaglio, anche se è corretto notare che la personalizzazione in questo caso sia superiore a quella della Racing Point.

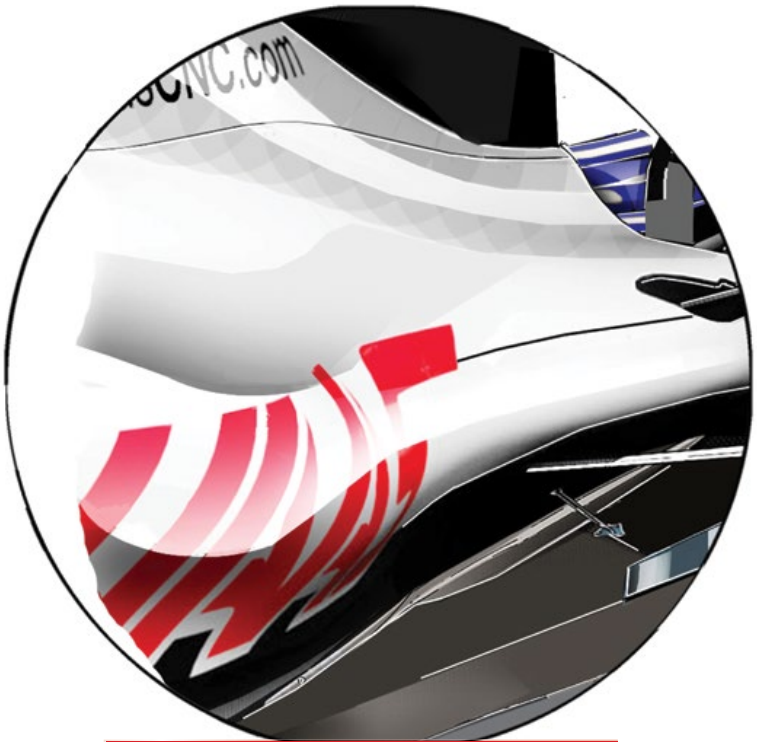
Il pacchetto telaio, aerodinamica, propulsore Honda, è già collaudato e come nel caso della Racing Point, potendo così fornire valide prestazioni soprattutto all'inizio.

In base a quanto visto al Montmelò, è sicuramente un'avversaria molto temibile per l'Alfa Romeo, ma nondimeno per la Renault. La potenza della power unit Honda - sebbene l'installazione in vettura sia diversa da quella della RB16, così come l'accoppiamento con la trasmissione - costituisce comunque una certezza su cui il team diretto da Franz Tost potrà contare. Come per la maggior parte dei team, soprattutto quelli di centro e fondo schieramento, la progettazione della monoposto 2021 inizierà molto presto con deadline già stabilite da tempo, come l'adozione della nuova trasmissione che Red Bull sta progettando e di cui dovrebbe essere pronta una prima versione a settembre, scadenza definita improrogabile dal team principal austriaco.



ALPHA TAURI IN QUOTA RED BULL

NEL DETTAGLIO SI APPREZZA LA SOSPENSIONE POSTERIORE EREDITATA DALLA RED BULL RB15. MOLTO RASTREMATO IL RETROTRENO, CON LA CARROZZERIA CHE SUBITO RIDUCE LA PROPRIA SEZIONE DIETRO I RADIATORI, COME SI SCORGE ATTRAVERSO I DEFLETTORI A PONTE CHE SOVRASTANO LE IMBOCCATURE



HAAS VF20 "FERRAREGGIANTE"!

SI PUÒ NOTARE L'ANDAMENTO SINUOSO DELLA CARROZZERIA IDENTICO A QUELLO DELLA SF90 DA CUI DERIVA. SI INTRAVVEDE LA SOSPENSIONE POSTERIORE, CHE COME IL CAMBIO ED IL PROPULSORE È QUELLA DELLA FERRARI

HAAS VF20

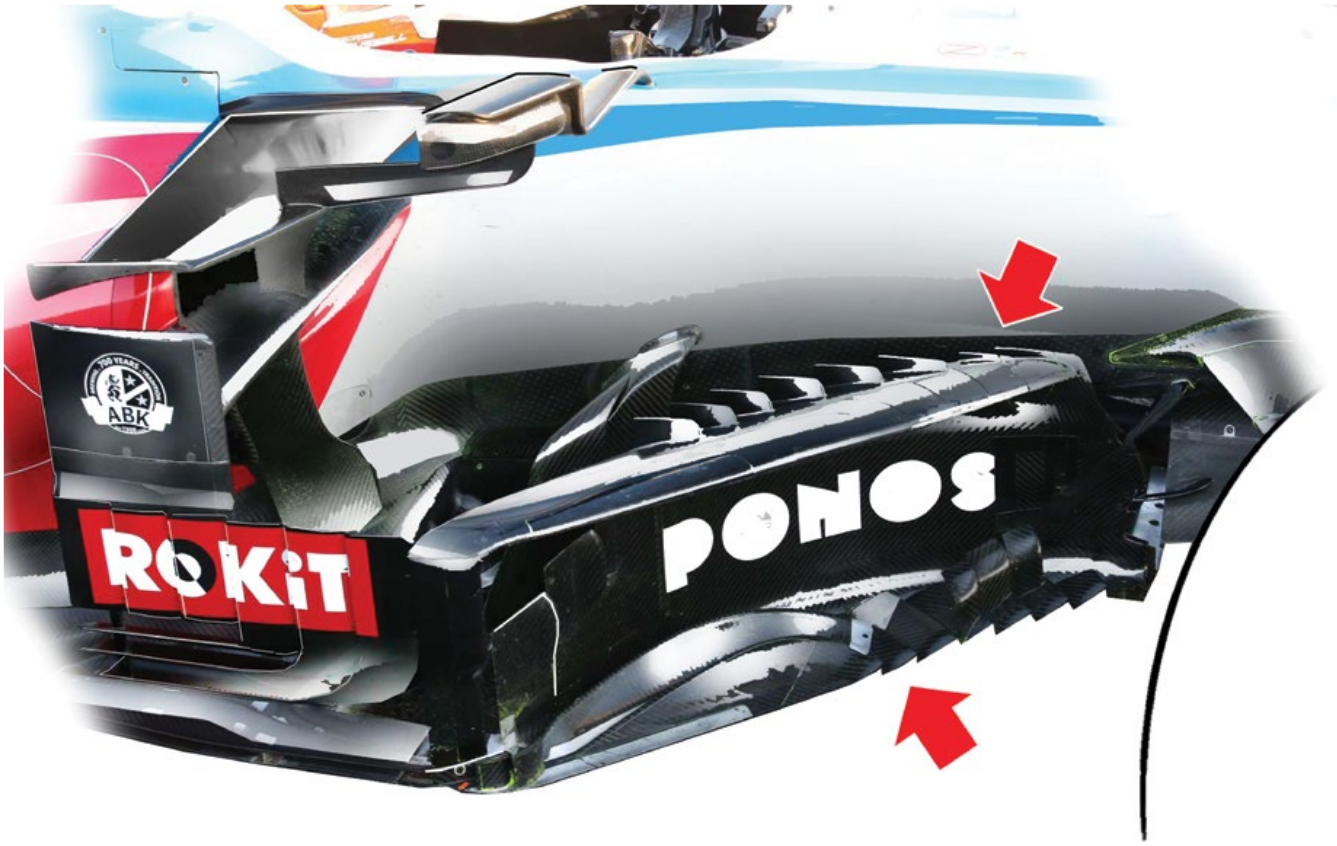
Il terzo "clone" di questa stagione, è proprio la VF20, monoposto del team americano copia riveduta e non particolarmente corretta della Ferrari SF90. Per questo motivo, infatti, non stupiscono le prestazioni top a livello di velocità massime, viste nei test di Barcellona. Ha ereditato, però anche i difetti congeniti di quel progetto, infatti la stabilità della monoposto in curva è parsa un limite piuttosto evidente, così come la scarsa reattività nel settore più guidato del tracciato. Al momento non ha dato impressione di essere particolarmente competitiva, e, partendo da questo dato oggettivo, il programma di sviluppo dovrebbe essere intenso per incrementarne il livello. In realtà è notorio che uno dei limiti del team diretto da Guenther Steiner, siano proprio i pacchetti evolutivi programmati che devono sempre fare i conti con un budget certamente non faraonico, ancor di più quest'anno, dopo la rottura con Rich Energy nel 2019. Il 2021, peraltro costituisce sicuramente uno scoglio non indifferente, nonostante l'introduzione del budget cap, a causa della necessità di partire da un foglio bianco per la progettazione della monoposto. Gene Haas, a fronte dell'impegno del suo team in questi

cinque anni, di recente non ha nascosto l'inefficacia del modello di business della F.1 per un team indipendente, sia per i costi elevati sia per la spartizione dei proventi, ritenuta non adeguata.

WILLIAMS FW 43

Non era un compito arduo migliorare le prestazioni fallimentari della FW42, infatti un miglioramento sostanziale rispetto alla lentissima monoposto 2019 è rappresentato dalla attuale FW43. Si tratta infatti di una monoposto che non ha subito, a differenza della precedente, i ritardi sia progettuali, ma soprattutto di fornitura dei pezzi, per carenza di liquidità, che aveva costretto la Williams a saltare di fatto la prima sessione di test 2019. È dunque una vettura meglio costruita, che segue i dettami aerodinamici più diffusi, pur senza aver estremizzato alcun concetto, né possedere una spiccata originalità.

Ciò, date le premesse citate, non sorprende. Pare tuttora molto voluminosa la sua carrozzeria, soprattutto a livello del cofano motore decisamente bombato, cosicché la sciancratura delle fiancate diventa poi solo apparente, a livello di sezione frontale. Come altrettanto ovvia conseguenza, è rimasta ultima nella classifica prestazionale, distaccata in modo significativo dai rivali, sebbene non a livello abissale come lo scorso anno. Gli avversari, in ogni caso, nel frattempo hanno schierato monoposto migliorate rispetto allo scorso anno, rendendo il recupero della Williams a tutt'oggi problematico. ●



LA WILLIAMS EVIDENZIA UNA MAGGIOR CURA DEI PARTICOLARI RISPETTO AL MODELLO 2019

LA ZONA DEI BARGE BOARDS, EVIDENZIA UNA MAGGIORE CURA DEI PARTICOLARI SULLA FW43 RISPETTO AL 2019. E' STATO COMUNQUE MUTUATO UN DOPPIO BOOMERANG COME LO SCORSO ANNO, MA MEGLIO INTEGRATO CON ALTRI ELEMENTI AERODINAMICI DAVANTI ALLE FIANCATE. SI NOTANO LE IMBOCCATURE ALTE DELLE FIANCATE ED UN'APPARENTE RASTREMAZIONE INFERIORE, CHE PERÒ NON È PARAGONABILE A QUELLA DELLE MONOPOSTO RIVALI



di Giorgio Ferro

W11 forte ma fragile

ANDIAMO A FARE IL BILANCIO DELLE PROVE DI PRE-CAMPIONATO A BARCELLONA, PRENDENDO ATTO DEL POTENZIALE MERCEDES, MA PURE DI QUALCHE PECCA D'AFFIDABILITÀ. CON GUAI DI... RESPIRAZIONE PER LA PU



Archiviati gli allenamenti invernali precampionato, come al solito – alla luce di cosa abbiamo visto, intravisto e intuito – siamo qui ad interrogarci su come potrà essere la prossima stagione di F1. Quali saranno i rapporti di forza, chi si giocherà il Mondiale, quale sarà la vettura-sorpresa e quale un flop.

Anche se è un dato di fatto scolpito nella Storia della F1 che in queste prime uscite non tutti mostrano tutta la propria argenteria. Si fanno strappi prestazionali e previdenti long run, spesso nascondendo al mondo esterno il reale potenziale e puntando principalmente a "capire" la nuova creatura.

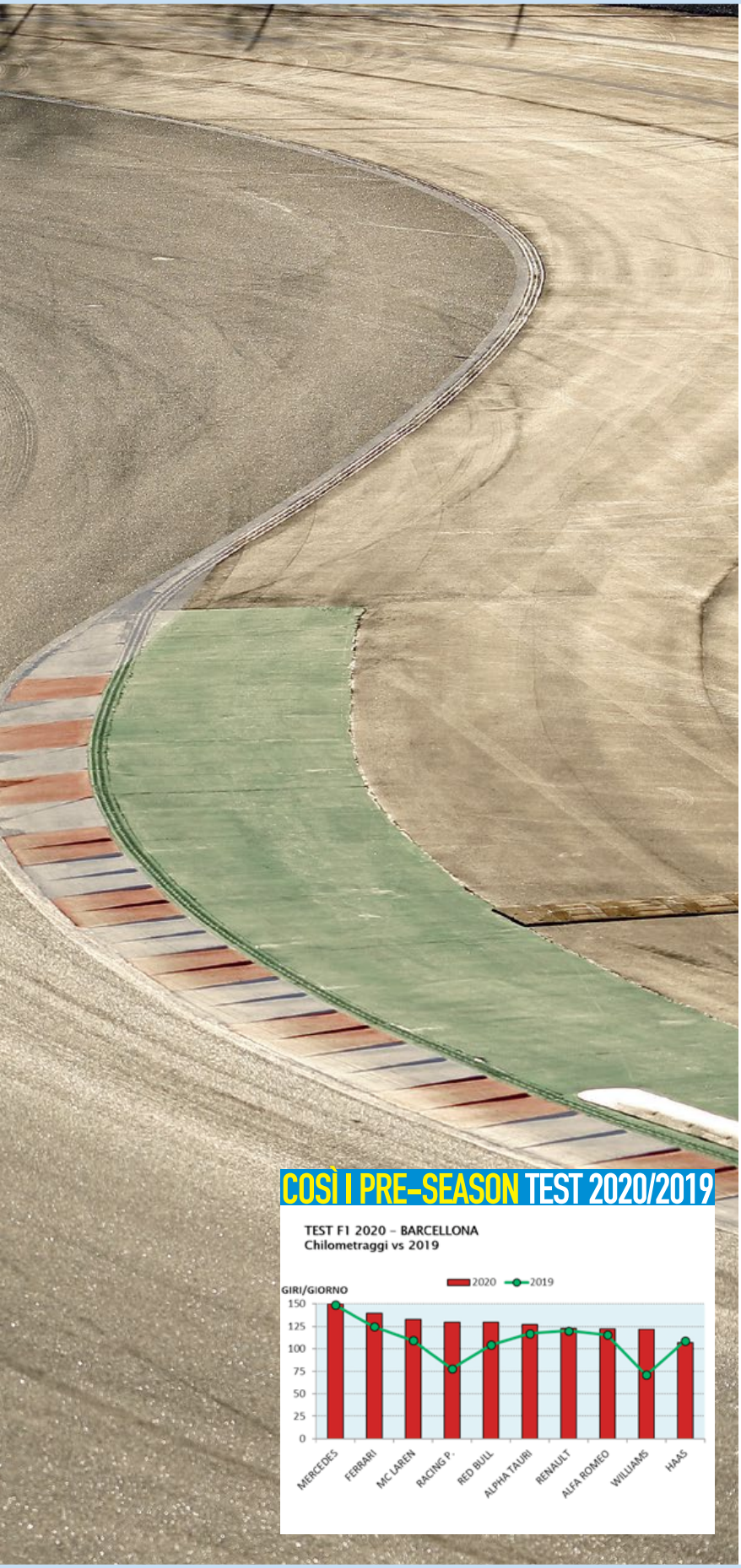
Non tutti insomma seguono un run plan impostato sull'ottimizzazione del set-up e la ricerca della massima prestazione. Che poi vuol dire sfruttare un set di gomme nuove con pochi litri di benzina nel serbatoio, come se si fosse in qualifica. E siccome – lo diciamo tutti gli anni a quest'epoca e ci ripetiamo anche stavolta – 10 chili di carburante fanno più di 3 decimi sul giro di Barcellona, non dobbiamo mai dimenticare che tra una vettura col pieno e una scarica possono "ballare" anche 3 secondi, a parità di mescola di pneumatici. Teniamoli sempre lì, in un angolino del cervello, questi numeri perché ci servono per "pesare" correttamente i risultati che, fuori tutto, sono emersi a Barcellona. Anche perché si fa presto a quest'epoca dell'anno a farsi prendere dall'euforia oppure a cadere nello sconforto...

MERCEDES SEMPRE DAVANTI, TUTTAVIA...

Una bella immagine in controluce dei test di Barcellona, che hanno visto ancora una volta al top la Mercedes, apparsa ben più prestazionale della Ferrari

Ma andiamo con ordine. Uno dei must dei test invernali è girare il più possibile, visto che poi le regole vietano gli esami di riparazione durante la stagione. Per evitare di partire con troppi affanni, è fondamentale per ogni team sfruttare tutti i minuti di pista disponibili ottenendo il massimo numero possibile di informazioni. Quindi chi ha girato di più, ha centrato l'obiettivo ma soprattutto non è rimasto impigliato dentro ai box da problemi di affidabilità.

Ecco allora che un parametro indicativo dello stato di salute delle nuove vetture è il chilometraggio complessivo percorso dalle diverse vetture in queste due sessioni in Catalunya. Emerge che tutti hanno girato parecchio, soprattutto se ci rapportiamo alle ultime stagioni di test. Tutte le vetture hanno coperto in sei giorni mediamente la distanza di una dozzina di Gp, andando dai 14 della Mercedes ai 10 del fanalino di coda Haas. Ed emerge anche che il "gruppo" si è avvicinato alla battistrada Mercedes, almeno così sembra se si leggono superficialmente questi numeri.



COSÌ I PRE-SEASON TEST 2020/2019

Poi però – guardando meglio e soprattutto confrontandosi col recente passato – salta fuori che tutti, chi più chi meno, hanno fatto più strada delle stagioni precedenti. Tutti meno proprio la Mercedes che ha invece evidenziato un bel po' di problemi di affidabilità della sua power-unit. L'estremizzazione delle forme della W11 per migliorare l'efficienza aerodinamica ha evidentemente messo un po' in affanno la respirazione della power-unit, che ha mostrato di non gradire troppo le alte temperature a cui è stata costretta a girare.

Questa è la chiave di lettura corretta dei chilometraggi di Barcellona. Un anno fa a quest'epoca qualche patema d'animo riguardo al motore aleggiava dalle parti di Maranello, tant'è vero che nel primo Gp di Melbourne calmarono non poco la loro cavalleria. Ora è a Brixworth che non stanno probabilmente dormendo sonni del tutto sereni. Magari poi tutto rientrerà nella norma, come spesso è capitato in quel team. Ma l'affidabilità della Mercedes è una variabile (incognita) da tenere comunque in considerazione quando domenica 15 vedremo la gara australiana. Perché potrebbe anche condizionarne il risultato finale. Forse. Anche perché se analizziamo le prove generali di long run effettuate nei test di Barcellona, non è che ne escano indicazioni di grande equilibrio tra le vetture. I Campioni del Mondo sono di nuovo in fuga. Soprattutto – e qui iniziamo a puntare la lente di ingrandimento sul duello che, forse, più di tutti ci interessa – non è che la Ferrari ne sia uscita molto bene da questo primo confronto sulla distanza.

Ok, i long run non sono avvenuti esattamente nello stesso momento e quindi non con le medesime condizioni di pista. Possiamo insomma metterci tutti i punti interrogativi ed i se e i ma che vogliamo, però è un dato di fatto che nel primo stint (17 giri) Leclerc si è preso una dozzina di secondi da Hamilton, che sono diventati il doppio circa a metà gara per finire a 42 secondi di distacco sull'ipotetica linea del traguardo, anche in conseguenza di un terzo stint più equilibrato (la SF1000 attuale è forse più guidabile e performante con poco carico di benzina?). E non va trascurato il fatto che nel secondo stint i tempi sul giro dell'inglese sono saliti in modo notevole a testimonianza di un degrado gomme un po' esagerato.

Poi, se vogliamo avere un ulteriore termine di paragone a conferma di questo scenario, dobbiamo segnalare che nel suo long run Verstappen si è preso circa 9 secondi nel primo stint finendo la simulazione gara a quasi 50 secondi da Hamilton.

Insomma, se prendiamo per buoni questi primi risultati, tutto lascia presagire che potremmo anche assistere ad un'altra serie di gare con i Campioni del Mondo che vanno in fuga e gli altri dietro che si giocano le posizioni di rincalzo. Perlomeno all'inizio del campionato. Forse. E sempre che qualche problema tecnico non ci metta lo zampino.

Detto di affidabilità e passo gara mostrati nei test di Barcellona, non ci resta che provare a decifrare la prestazione delle diverse vetture nel giro secco. Quali riscontri oggettivi si possono trarre dai risultati cronometrici che hanno registrato le vetture nei sei giorni di prove?

Un'analisi di questo tipo, fatta nei test invernali, presenta una serie di incognite che rendono abbastanza precaria l'oggettività. Dell'importanza del "carico carburante" sul tempo sul giro abbiamo già scritto prima. E poi ci sono le prove di set-up, l'analisi di diverse configurazioni aerodinamiche, le diverse mappature motore… insomma tutte le variabili (a noi sconosciute) che i tecnici hanno gestito giornalmente nei loro run plan e che condizionano non poco il responso del cronometro.

In ogni caso, le nostre Mappature delle Efficienze ci possono dare comunque una bella mano per capire i nuovi rapporti di forze in gioco pur se con un minore livello di oggettività rispetto al solito, proprio in ragione delle incertezze prima espresse.

Per esempio, più o meno tutte le vetture hanno girato con la mescola più morbida degli pneumatici messi a disposizione da Pirelli, ragionevolmente con una limitata quantità di benzina a bordo. L'hanno fatto nella seconda sessione quando, bene o male, i tecnici avevano ormai trovato una quadra accettabile sul set-up. Il posizionamento dei punti caratteristici delle diverse vetture sulla nostra Mappa può dunque rappresentare un quadro abbastanza ragionevole dei rapporti di forza attuali.

Ed allora vediamo che la Mercedes è ancora lassù, più in alto di tutti sulla Mappa, ovvero con la migliore efficienza in curva. Che è quell'indicatore che sintetizza la capacità di sfruttare il grip degli pneumatici in curva, proporzionale al livello di carico aerodinamico, al suo bilanciamento tra gli assali ed alle qualità telaistiche. Detto in altre parole, anche la configurazione aerodinamica della W11 sembra sposarsi molto bene con le gomme anche grazie al contributo sempre pregevole delle caratteristiche elasto-cinematiche delle sospensioni.

Ma ciò che lascia stupefatti, ancora una volta, è il distacco che salta fuori in termini di efficienza ovvero nella percorrenza delle curve tra la Mercedes e il resto del mondo. Lo ripetiamo… oggi, con solo sei giorni di test e tutte le incertezze prima elencate, è piuttosto presuntuoso ritenere queste analisi precise e inconfutabili. Ma è altrettanto onesto affermare che anche gli altri rilievi cronometrici registrati a Barcellona nella globalità dei test confermano questo trend. Nessuna vettura sembra avvicinarsi oggi ai valori di efficienza in curva della Mercedes W11.

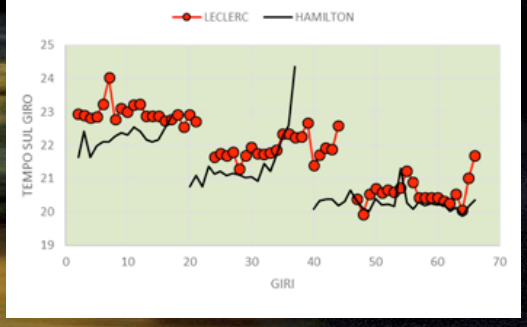
Un momento, però. A leggere bene tra le righe, una forse c'è ed è la Red Bull. Come potete vedere sulla Mappatura, il risultato della Red Bull (così come quello della Mc Laren) non è omogeneo con gli altri. Infatti entrambe le vetture hanno fatto la loro miglior prestazione con una mescola di pneumatici di uno step più dura della C5. Non c'è una differenza abissale tra le mescole, ma è corretto pensare che la supersoft faccia migliorare l'efficienza in curva di Red Bull e Mc Laren facendo di conseguenza salire i loro punti caratteristici sulla Mappa.

Con il risultato che, forse, la Red Bull non è poi così lontana dalla Mercedes in curva (e probabilmente anche nel giro secco) così come è invece apparso guardando i tempi solo in superficie. Idem per la Mc Laren che potrebbe – sempre in termini di efficienza in curva – andarsi a posizionare nel gruppo delle "seconde forze" composto da Renault, Racing Point e Ferrari. Già, la Ferrari. Non vogliamo alimentare ulteriormente lo sconforto che già serpeggia tra i tifosi della Rossa, a dire il vero non certo sopito dagli sguardi (e anche dalle parole) degli uomini di Maranello, Binotto in primis. Però, non sarebbe onesto nascondere ciò che le nostre analisi affermano e cioè che la SF1000 – almeno quella portata a Barcellona – non è proprio quell'arma da guerra che si poteva desiderare per una stagione al top.

Facciamo un passo indietro. La vettura 2019 era un razzo sul dritto e, perlomeno nella prima metà della stagione, aveva peccato di efficienza in curva rispetto ai Campioni del Mondo, principalmente a causa della carenza di carico aerodinamico. Poi, da Spa in poi, era stato trovato un mix particolarmente efficiente e redditizio che aveva consentito a Leclerc e Vettel di dominare in qualifica.

E com'è questa SF1000? Nella prima sessione di

SIMILAZIONE GARA



MAPPATURA EFFICIENZA GOMME





RED BULL, A OGGI MINACCIA PER MERCEDES
Avendo fatto segnare il miglior tempo nei test spagnoli con gomme d'uno step più dure della Mercedes, la Red Bull a oggi potrebbe avere qualche interessante sorpresa in serbo per impensierire i tedeschi

test i tecnici di Maranello hanno esplorato diverse configurazioni aerodinamiche. I tempi non sono venuti scatenando un primo allarme, ma per conoscere le alternative progettuali della nuova vettura era concettualmente corretto questo approccio. Noi abbiamo potuto notare che i punti caratteristici sulla Mappatura delle Efficienze si sono mossi in un range decisamente molto ampio di efficienze in rettilineo. Tutti però con un sistematico ed inesorabile dato oggettivo. Su un livello di efficienza in curva decisamente inferiore a Mercedes (e anche Red Bull).

Evidentemente il carico aerodinamico della nuova Rossa non basta se comparato con gli altri. Più se ne ha e più lo si paga in moneta sonante nei rettilinei e probabilmente non è nemmeno ben bilanciato tra gli assali visto che la guidabilità in curva della Ferrari sembra essere condizionata da un sottosterzo spaziale.

Sta di fatto che l'efficienza in curva della SF1000 mostrata a Barcellona è ben lontana da quella della Mercedes (e anche della Red Bull). Anzi, la Rossa si è fatta pure risucchiare dal gruppone centrale formato da Renault, Mc Laren e Racing Point (la Mercedes W10 rosa come si dice nel paddock), come potete vedere anche voi sulla Mappatura delle Efficienze costruita a pari mescola di gomme.

Detto così, mettendo insieme tutto ciò che abbiamo più o meno oggettivamente ricavato dai test di Barcellona, la situazione potrebbe sembrare anche abbastanza chiara. Mercedes a guidare ancora una volta il gruppo, Red Bull sempre più vicina e un gruppone centrale abbastanza numeroso che è andato a prendere la Ferrari con Renault, Mc Laren e Racing Point ed è stato agganciato nelle sue retrovie anche dalla Williams che non sembra più persa come nelle ultime stagioni.

Poi fortunatamente siamo alle porte del primo weekend di Melbourne dove, come al solito, avremo conferme, sorprese e ribaltoni. Forse. ●



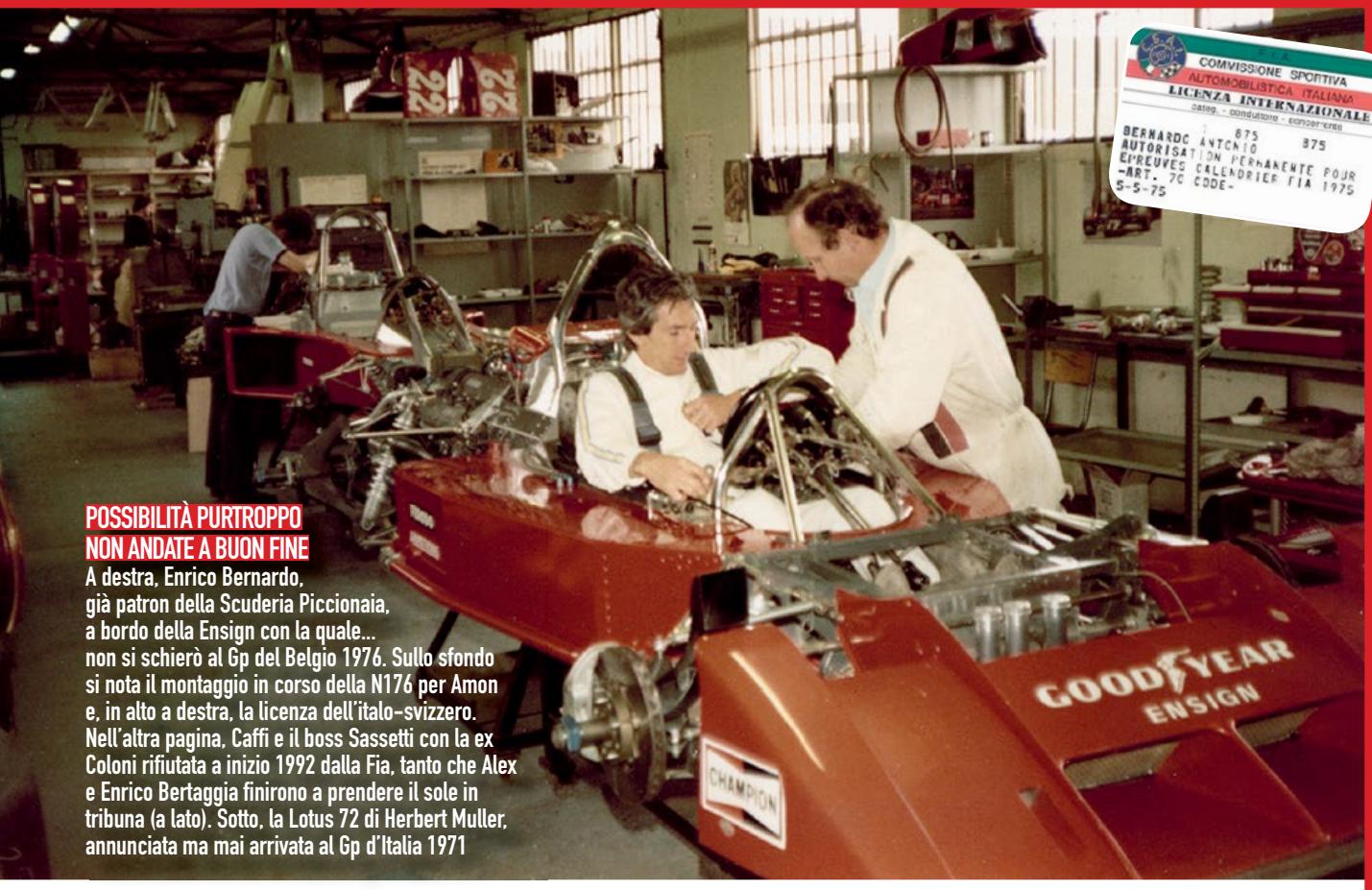
La F.1 degli iscritti fantomat

VIAGGIO NELLA STORIA SOTTERRANEA E ALTERNATIVA DEL MONDIALE, RAPPRESENTATA DA QUEI PILOTI CHE, PUR ATTESI IN UN GP, NON SONO STATI PRESENTI PER CAUSE DI FORZA MAGGIORE. SPESSO VANIFICANDO LA SOLA POSSIBILITÀ DI DEBUTTARE NELLA SERIE IRIDATA. ANDIAMO A SCOPRIRE I CASI PIÙ STRANI, CURIOSI ED ECLATANTI, ALCUNI DEI QUALI PASSATI ALLA LEGGENDA

di Mario Donnini

Benvenuti nella spiaggia delle occasioni perdute. Venghino, siore & siori... Sì, fuori dall'esempio maccheronicamente circense, venite pure a scoprire, vedere e gustare ciò che avrebbe potuto essere e mai fu. Le ipotesi più belle, dolci strane nonché sorprendenti nella storia della F.1, racchiuse alla britannica in una specie di sigla magica che tanto retroattivamente promette e nulla mai mantiene, ma molto evoca e sottende: DNA. Che in questo caso nulla a che vedere col codice genetico della vita, ma è acronimo che sta per Did Not Arrive. E indica i piloti iscritti a un Gp che però mai arrivarono in pista, nel weekend indicato. Vedendo il più delle volte svanire la loro unica chance di debuttare in F.1 in circostanze spesso misteriose e a oggi mai spiegate. Siamo cioè, nella terra fatata delle partecipazioni annunciate, promesse, certificate da un'iscrizione ufficiale, ma mai verificatesi all'interno di un Gran Premio valido per il mondiale.
Una specie di letteratura del "what if", del come se, nell'ipotetico rincorrersi della storia, all'interno di eventi possibilissimi, quasi probabili, ma per circostanze a tratti inesplicabili non maturatisi. Non a caso, nella storia plurimezzosecolare di Autosprint,

I BRITANNICI LI DEFINISCONO DNA, DOVE LA SIGLA STA PER "DID NOT ARRIVE". SONO QUEI PILOTI CHE, PUR REGOLARMENTE ISCRITTI IN UN GP, POI NEL WEEKEND DI GARA NON SI SONO VISTI. E MOLTI DI LORO IN F.1 VENGONO RICORDATI PROPRIO PER CERTE PRESENZE ANNUNCIATE, ATTESE MA PURTROPPO MANCATE, IN CASI COSÌ STRANI E PARTICOLARI DA ASSURGERE SPESSO ALLA ZONA MITO...



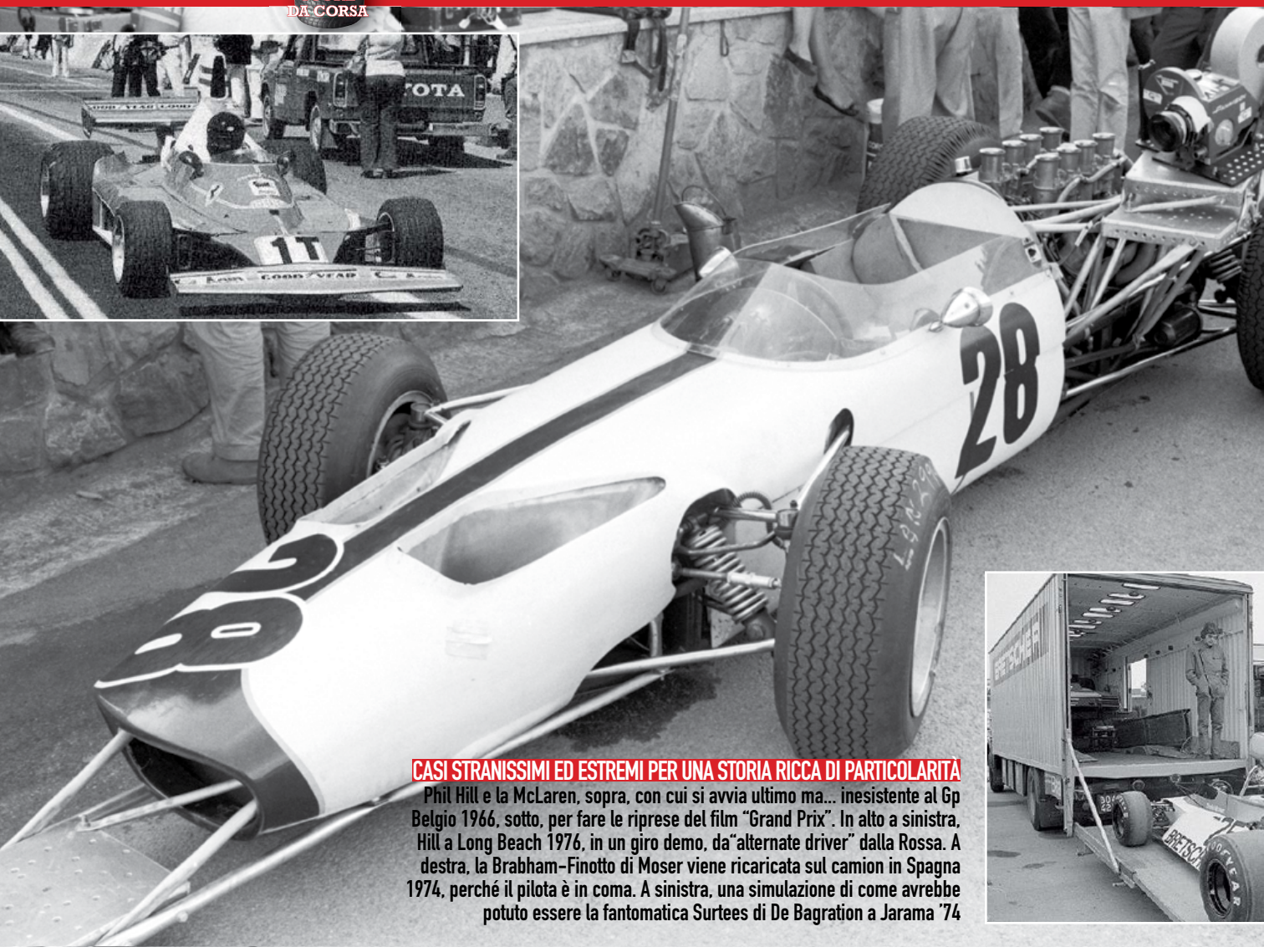
POSSIBILITÀ PURTROPPO NON ANDATE A BUON FINE
A destra, Enrico Bernardo, già patron della Scuderia Piccionaia, a bordo della Ensign con la quale... non si schierò al Gp del Belgio 1976. Sullo sfondo si nota il montaggio in corso della N176 per Amon e, in alto a destra, la licenza dell'italo-svizzero. Nell'altra pagina, Caffi e il boss Sassetti con la ex Coloni rifiutata a inizio 1992 dalla Fia, tanto che Alex e Enrico Bertaggia finirono a prendere il sole in tribuna (a lato). Sotto, la Lotus 72 di Herbert Muller, annunciata ma mai arrivata al Gp d'Italia 1971

cici



questo potrebbe essere ricordato come il Cuore da Corsa dalla foto più brutte e sgranate di sempre, ma, capirete, quando si mostra qualcosa che di fatto manco esiste, se proprio volete avere la fortuna di vederlo, bisogna che vi accontentiate, neh.

Sono italiani i primi DNA della storia F.1
Nell'anno settantesimo della F.1 iridata, è con un certo orgoglio che si può rilevare l'italianità dei primi due DNA di un certo lignaggio nella storia della F.1, vale a dire il leggendario vincitore della 1000 Miglia Giovanni Bracco, classe 1908, regolarmente iscritto al Gp d'Italia 1950 con una Ferrari 125 della SEFAC, ossia ufficialissima, ma mai apparso in pista.
Nulla di fatto anche per Luigi De Filippis, stessa spiaggia stesso mare, iscritto con una Maserati 4CLT/48 ma, appunto, non arrivato. Luigi è meglio noto per essere il fratello di Maria Teresa, la prima ragazza al via di un Gp iridato in tutta la storia della F.1, ma a partire dal lustro successivo. La voglia di correre in F.1 - ma in una corsa non iridata -, Luigi medesimo se la cavò comunque, gareggiando nel Gp di Pescara con la sua Maserati, giungendo buon sesto.



CASI STRANISSIMI ED ESTREMI PER UNA STORIA RICCA DI PARTICOLARITÀ
Phil Hill e la McLaren, sopra, con cui si avvia ultimo ma... inesistente al Gp Belgio 1966, sotto, per fare le riprese del film "Grand Prix". In alto a sinistra, Hill a Long Beach 1976, in un giro demo, da "alternate driver" dalla Rossa. A destra, la Brabham-Finotto di Moser viene ricaricata sul camion in Spagna 1974, perché il pilota è in coma. A sinistra, una simulazione di come avrebbe potuto essere la fantomatica Surtees di De Bagration a Jarama '74



Sudafrica, terra fertile

Ma a ben guardare negli Anni '60 è il Gp del Sudafrica il weekend più propizio per iscrizioni misteriose, pittoresche e non mantenute da apparizioni in pista, tipo il locale Tony Jefferies con una Brabham della Scuderia Scribante nel'edizione 1968, per fare corta una storia altrimenti lunga. Visto che in questo caso la modesta caratura dei partecipanti mancati e la scarsa competività delle vetture in ballo non consiglia di consumare altra candela per tale gioco.

Lo strano caso di Herbert Muller

Ma nel vivo della faccenda ci entriamo eccome esaminando invece la strana storia di Herbert Muller. L'amatissimo specialista della Targa Florio in realtà nella F.1 iridata non correrà mai. Oddio, per fortuna c'è da registrare una sua presenza nel Gp di Pau non valido per il mondiale, nell'edizione 1963 con una Lotus 21, ma nient'altro. Eppure di possibilità ne avrebbe ben due in più, ma ci si mette sempre il diavolo di traverso. Nella seconda metà degli Anni '60, il suo mentore Filipinetti gli rimedia una Eagle di seconda mano, ma, proprio quando stanno per partire le prime domande d'iscrizione, l'olandese Rob Slotemaker sfascia la macchina in una sessione di prove private. Fuori una.

Per la chance ulteriore tutto pare a posto, perché per il Gp d'Italia 1971 la Jo Siffert Automobiles rileva da John Surtees una Lotus 72A già appartenuta a Rob Walker per farci correre Graham Hill a fine 1970 e la mette a disposizione per Herbie, che trova anche uno sponsor, la Villiger Tobacco, destinata poi a legare il suo nome alla Shadow, nella seconda metà degli Anni '70. L'iscrizione c'è, i soldi pure, ma in quel weekend di Muller e della Lotus neanche l'ombra. Perché? Non lo sapremo mai con certezza, penso. Ma una mezza e plausibile spiegazione si può azzardare. Il Gp d'Italia 1971 vede la magistratura italiana a pieno ritmo al lavoro sul caso relativo alla morte di Rindt nel crash in prova alla Paraboli-











GRANDE PARATA DI CAMPIONI A LONG BEACH 1976 QUANDO PHIL HILL TORNO' AL VOLANTE DELLA FERRARI F.1
Da sinistra Brabham, Moss, Fangio, Dreyfus, Gurney, Trintignant e Phil Hill radunati a Long Beach 1976 quando gli ex della F.1 dettero vita a una delle più belle gare Veteran della storia. E Hill fece un giro demo con la Ferrari 312 T

ca, l'anno prima, con una Lotus 72 ufficiale. La paura del sequestro, spinge Chapman a portare solo la 56 a Turbina, sotto le insegne del World Wide Racing, nome finto creato alla bisogna per non dover rispondere di un atto della magistratura italiana avverso la Lotus stessa. La sola 72 - seppur privata -, in pista e quindi sequestrabilissima, sarebbe quella di Muller, il quale, per stare dalla parte dei bottoni, lascia perdere la cosa. La successiva morte del patron Siffert a Brands Hatch, per un crash in una gara di F.1 non valida per l'iride, manda tutto a monte per sempre...

Italiani, gente che scompare

Dai, la verità è che a proposito di Did Not Arrive, a noi italiani mica ci batte nessuno. Se è vero che lo sconosciutissimo Werner Biekel (o Bickell, secondo altre fonti) s'iscrive ma non si presenta al Gp di Germania 1970 su una Brm privata, lo stesso fa il nostro Giancarlo Gagliardi con una March-Motul del team di Frank Williams al Gp d'Italia 1972.
Ma il record di Dna lo ha l'italianissima Scuderia Finotto (vedi la puntata di Cuore da Corsa pubblicata su As n.4 di quest'anno), che iscrive senza successo Manfred Mohr con la Brabham Bt42 al Gp di Germania e Jean-Louis Lafosse al Gp d'Italia. Rifiutati, come Pryce sulla Token e Ganley con la Maki a Monaco.

Silvio Moser, il Dna più triste

Sempre a proposito di Scuderia Finotto, a essa tocca anche il terribile primato del DNA più triste in tutta la storia della F.1. Avviene al Gp di Spagna 1974 quando la vettura che attende il bravo Silvio Moser, al ritorno in F.1 dopo tre anni di assenza, deve essere mestamente ricaricata sul camion perché il piccolo svizzero è in coma, in seguito a un incidente alla 1000 Km di Monza, dal quale non riuscirà a riprendersi. L'immagine dei meccanici che ricoverano sul van la Brabham con espressioni affrante è quanto di più malinconico possa emergere dalla storia dei Gp e, in questo caso, delle partecipazioni mancate.

La leggenda di Jorge de Bagration

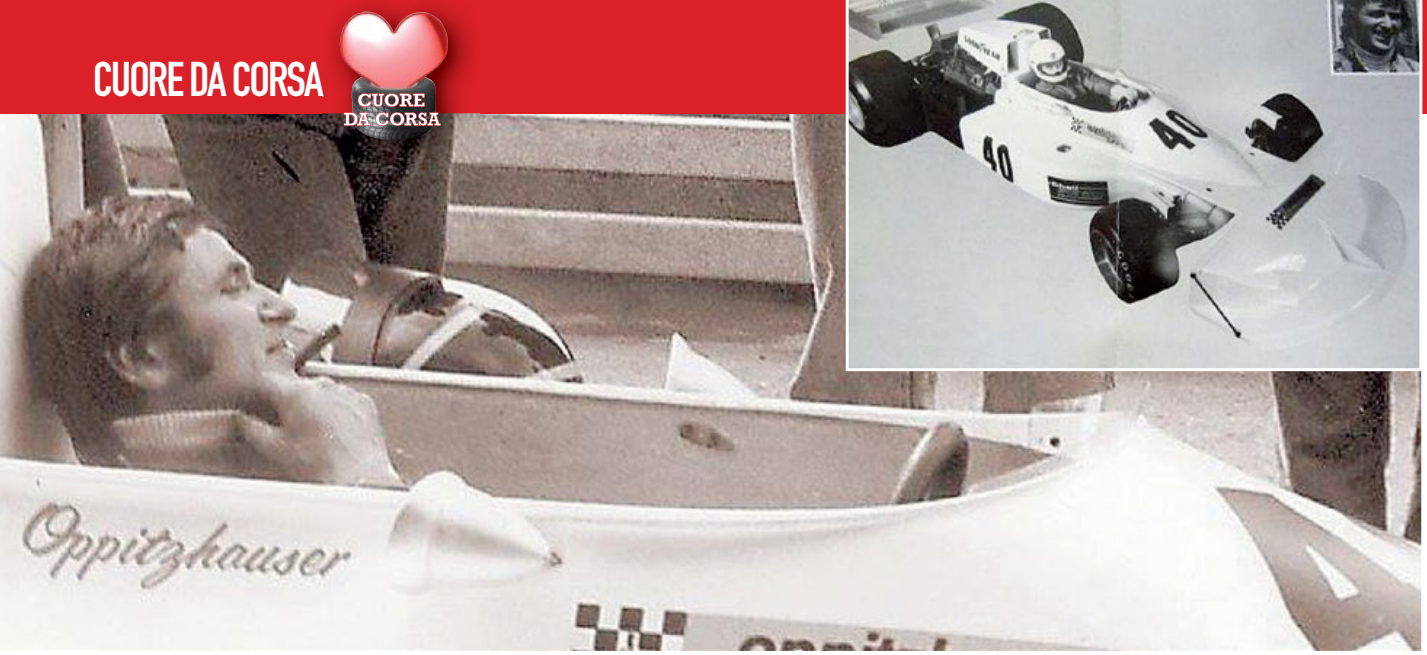
Poi ci sono presenze annunciate e non mantenute divenute addirittura leggendarie. Su tutte, una, quella dello spagnolo Jorge De Bagration su Surtees Ts16 al Gp di casa, nell'edizione 1974. De Bagration vanta una storia originale e d'antico lignaggio, giacché appartenente alla famiglia reale esule dalla Georgia, Stato sulle rive del Mar Nero, in quegli anni sotto il dominio dell'Unione Sovietica.
L'erede legittimo al trono della Georgia, al secolo Jorge de Bagration y de Mukhrani, nasce a Roma (aridaje con l'Italia, nei DNA!) il 22 febbraio 1944 e a sei mesi d'età segue la famiglia che si stabilisce nella penisola iberica, essendo imparentato con Juan Carlos di Borbone. Naturalizzato spagnolo, diviene valente pilota di velocità, endurance e rally, con due campionati nazionali poi conquistati nel 1979 e nel 1981, al volante della sua Lancia Stratos. Ma il weekend più importante della sua vita sarebbe quello del Gp di Spagna 1974 a Jarama, visto che ha pronta la macchina, la Surtees Ts16, il team, l'Escuderia Nacional Calvo Sotelo, e financo lo sponsor, El Corte Inglés, nota catena di grandi magazzini, più famosa per essere la classica sostenitrice del rally delle Canarie, negli anni ruggenti. Senonché, a due giorni dalle prove, lo sponsor rinuncia e De Bagration rimane con un palmo di naso.

Il giallo della lista al Gp di Spagna 1974

Non finisce qui. L'iscrizione ufficiale di De Bagration scompare. E con essa il documento in copia unica della lista iscritti. Non si trovano più, né mai verranno rinvenuti. E sapete perché? Il venerdì del Gp di Spagna, il presidente del reale Automobil Club viene rimosso e costui, prima di cedere il posto al successore, svuota il più possibile gli uffici di documenti. In questo bailamme la lista ufficiale degli iscritti del Gp di Spagna va perduta per sempre. Su questa storia negli anni fiorisce un'ampia letteratura e addirittura esistono rendering e simulazioni della fantomatica Surtees immaginata nella livrea El Corte Inglés, a testimonianza di quanto l'argomento DNA possa avvincere gli appassionati, in particolare i più simpaticamente nerd.
Ovviamente il principe Jorge De Bagration mai più avrà la chance di assaggiare la F.1 e passerà a miglior vita nel 2008 a Tbilisi, nell'amata Georgia.

Phil Hill, iscritto a Long Beach 1976 su Ferrari!

A spulciare le liste degli iscritti, c'è da diventar matti. A Long Beach 1976, nella prima edizione del Gp Usa West, tra i piloti attesi, come "alternate driver" di Niki Lauda, c'è il vecchio Phil Hill al volante della Ferrari 312 T. In realtà Hill non prenderà parte alle qualifiche, ma girerà da solo tra una sessione e l'altra con la vettura, per dei giri puramente in veste demo, usando il casco scu-





ro prestatogli dall'amico Dan Gurney.
Phil Hill era stato progagonista dieci anni prima di una presenza trasparente al primo giro del Gp del Belgio, in coda al gruppo con una McLaren dotata di telecamera, per fare delle riprese per il film "Gran Prix" di John Frankenheimer.

Il mito di Antonio Bernardo

E poi, cavolo, c'è il vero eroe dei DNA. Lo sconosciutissimo Antonio Bernardo, italiano d'origine e di nazionalità svizzera, classe 1939 e patron della Scuderia Piccioniaia di Lugano, molto attiva negli Anni '60 e '70, oltre che fedelissima alla Targa Florio stradale. Nella stagione 1976, in piena crisi economica della Ensign, lo stesso Bernando si accorda con Morris Nunn per tentare la qualificazione nel Gp del Belgio al volante della dismessa Ensign N174, visto che il primo pilota Chris Amon può contare sulla nuovissima N176. Il tutto, naturalmente pagando. Bernando la macchina se la mangia con gli occhi, ci sono rarissime foto di lui nell'abitacolo nella factory Ensign, ma poi a Zolder il fantomatico debuttante totalmente privo d'esperienza neanche si vede. Più avanti il suo nome viene collegato a tre partecipazioni nella serie britannica Sport F.5000, sempre con la stessa monoposto, ma in veste privata, eppure anche qui, tutte le volte, due a Brands Hatch e una a Thruxton, Antonio Bernardo s'iscrive e non sale in vettura, passando alla storia come il pilota più fantomatico nella storia della F.1 iridata e non.

Di lui, agli inglesi che chiedono lumi sui suoi precedenti in monoposto, Lella Lombardi, stellina della F.5000 locale, dice che l'ha visto correre tanti anni prima con una Tecno, ma niente più...

Varie ed eventuali

Di cose strombazzate ma che poi però non quagliano, in F.1 troppe ce ne sono. Oddio, rinforzate dall'iscrizione ufficiale non ne risultano poi tante, anche se qui è impossibile citarle tutte.
Nel 1975 ai Gp del Argentina e Brasile viene annunciata la presenza della diva locale Berta di F.1 per il sudamericano Nestor Garcia-Vega, ma poi non si vede nessuno.
In Austria 1976 ci vuol provare Karl Oppitzhauser, ma non viene autorizzato, causa scarsa esperienza. Di più. Nel 1978 Bernard De Dryver dovrebbe guidare la Ensign nei colori Belga e gira nelle libere ma poi per le sessioni ufficiali si fa di nebbia.
Infine negli Anni '80 è pronta una vecchia Benetton della Middelbridge sponsorizzata Trussardi, ma i privati sono esclusi dal Patto della Concordia e non se ne fa niente: più avanti il team comperarà la Brabham decotta e finirà male, malissimo pure quella storia.

La fine di un'era, col Patto della Concordia

Dagli Anni '90 il discorso cambia, perché viene ribadito che non ci si iscrive più alle singole gare, ma al mondiale intero, in veste ufficiale.
Eppure nella zona griglia degli inizi mancati, brilla la roboante assenza dell'Andrea Moda nei primi due Gp del 1992. In Sudafrica il team si presenta con una ex Coloni C4 dotata di retrotreno Dallara e motore Judd, ma Caffi e Bertaggia non vengono autorizzati a girare, perché Sassetti non ha pagato l'iscrizione al mondiale (100 mila dollari, che poi verserà). Peggio ancora, dalla Fia le ex Coloni non vengono ritenute proprietà intellettuale del team. Infine in Messico per un presunto ritardo nella spedizione della nuova monoposto, sia Caffi che Bertaggia restano di nuovo a piedi e, prima di lasciare per sempre il team, vengono immortalati mentre prendono il sole in tribuna, belli stesi.
Epilogo meravigliosamente glorioso, in questa elegia apologetica dei Did Not Arrive... ●



PECCATO NON ESSERE AUTORIZZATI!
Sopra, la Benetton della Middelbridge nei colori Trussardi, non accettata nel mondiale 1987, quindi, in alto, Oppitzhauser su March 761, "out" al Gp d'Austria 1976 e, nella foto a sinistra, De Dryver che rinuncia alle prequalifiche del Gp Belgio 1978 dopo aver provato la Ensign di Ickx nei colori dello sponsor Belga

ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE



SCONTO DEL 45%

ABBONATI A SOLI € 80 PER 1 ANNO

PER NON PERDERE IL MEGLIO DEL CAMPIONATO.

Abbonarsi a AUTOSPRINT

è semplice e veloce!

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

abbonati@tre-effe.net

oppure spediscilo a

Treeffe Srl

Via Bomarzo 34 - 00191 Roma

Telefono: 06.78.14.73.11
da lun. a ven. ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53

Per pagamenti con carta di credito o PayPal puoi visitare il sito **www.abbonatiweb.it**

L'offerta è valida solo per l'Italia, **con scadenza 31/12/2020.**
Per abbonamenti all'estero, visita **www.abbonatiweb.it**

Mi abbono per un anno a AUTOSPRINT al prezzo speciale di € 80,00

Cognome e nome .....

Via ..... n° .....

Cap ..... Città ..... Prov. .....

Telefono .....

e-mail .....

Ho scelto di pagare tramite:

☐ **c/c postale** n. **1048510505** ☐ **Bonifico Bancario** Iban: **IT06Z0760103200001048510505**

intestato a Treeffe Srl - Via Bomarzo 34 - 00191 Roma – causale "Abbonamento **Autosprint**"
di cui allego fotocopia

La informiamo che i Suoi dati personali saranno trattati con modalità informatiche o manuali per l'invio della rivista edita dalla Conti Editore Srl, esclusivamente ove vi sia una idonea base giuridica e nei limiti in cui questo sia necessario. Una informativa dettagliata sul trattamento dei Suoi dati personali Le sarà fornita separatamente, ai sensi dell'art. 13 del Regolamento UE 2016 679 e del D.lgs. 196 del 2003. Per l'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016 679 e dell'art. 7 del D.lgs. 196/2003 Lei potrà rivolgersi al Titolare dei trattamenti scrivendo alla Conti Editore Srl Via del Lavoro, 7 40068 San Lazzaro di Savena (BO) o al seguente indirizzo contieditore@legalmail.it

Data ..... Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2020.

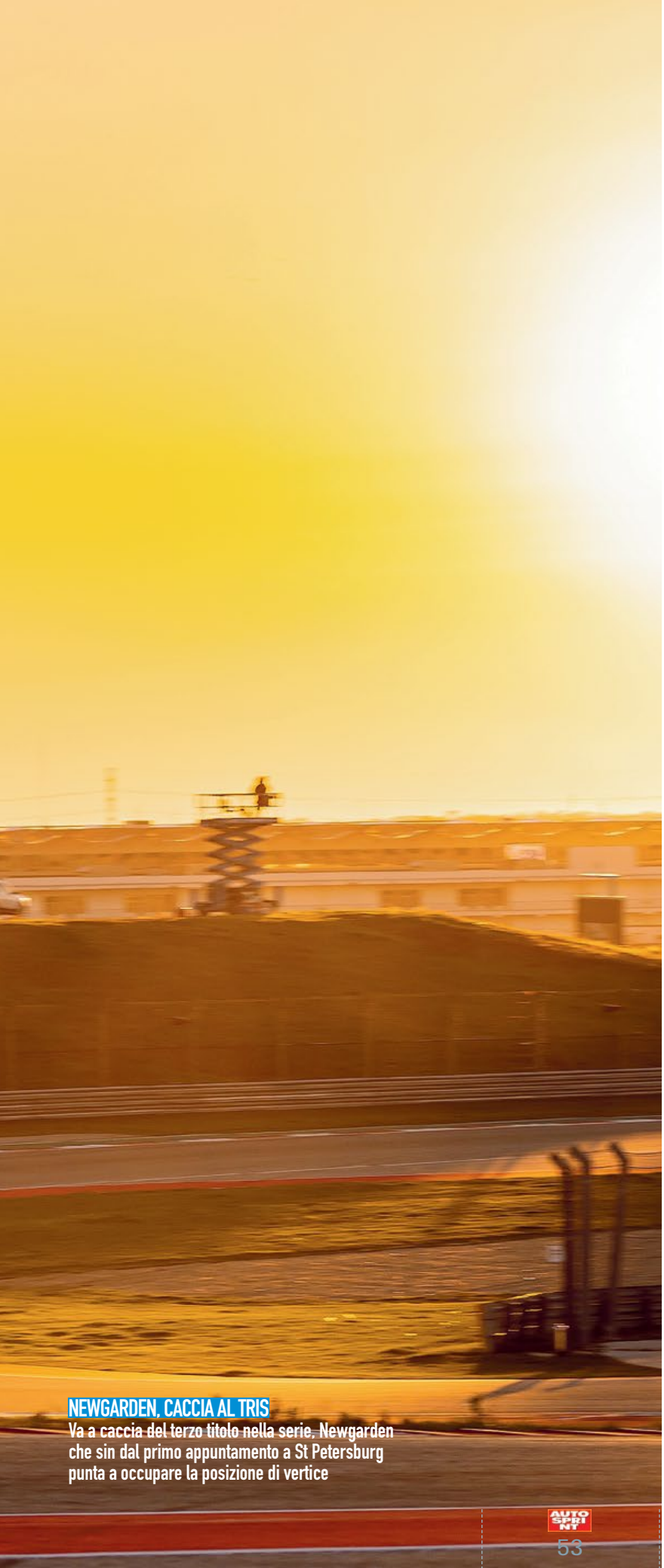
IndyCar pronta al via

NEL PROSSIMO WEEK END SCATTA LA SERIE USA: TANTE NOVITÀ E SOPRATTUTTO SOLIDI TEMI SPORTIVI TENGONO BANCO. CON IL CAMPIONE IN CARICA NEWGARDEN ANCORA IL GRANDE FAVORITO. MA PER LUI LA CONCORRENZA NON MANCA. SCOPRIAMO PERCHÉ

di Marco Cortesi

Anno zero, giorno uno. L'IndyCar è finalmente pronta alla partenza dopo un inverno passato tra grandi colpi di scena di mercato, nuove aggiunte, cambiamenti tecnici e sportivi. Dopo diversi anni di crescita, la serie punta finalmente al cambio di passo e si presenterà al via del 2020 con tante novità ma soprattutto con solidi temi sportivi, sia storici della serie, sia "freschi". La novità più importante, e visibile, sarà rappresentata dal discusso Aeroscreen, l'alternativa della serie all'Halo delle Formula europee. Fondamentalmente, si tratta proprio di un Halo avvolto da una superficie trasparente che - sulla carta - offre maggiore protezione dai detriti. Il sistema ha fatto discutere per il suo impatto estetico, a dir poco devastante sulle aggraziate Dallara ultima generazione, e rischia di snaturare il concetto stesso di IndyCar. Va da sé che si tratterà di una grande scommessa per il marketing della serie, con la necessità di far "digerire" la scelta al pubblico. Il problema non saranno nemmeno i fan più storici e accaniti, che sono consapevoli dei rischi per i piloti e disposti al compromesso, ma quelli "casuali" che potrebbero essere frenati nell'approccio. Oltre alle problematiche puramente estetiche, sono emerse sull'aeroscreen





NEWGARDEN, CACCIA AL TRIS
Va a caccia del terzo titolo nella serie. Newgarden che sin dal primo appuntamento a St Petersburg punta a occupare la posizione di vertice

potenziali criticità legate alla sicurezza, ad esempio nell'intervento per assistere un pilota rimasto senza sensi, o da parte dei meccanici nello stringere le cinture. Se l'IndyCar del nuovo anno dev'essere identificata da qualcosa, sarà sicuramente identificata come quella "del cupolino". Ancora invece presto infatti per vedere i risultati della cura del nuovo patron Roger Penske, che forse potrà trarre un primo bilancio all'indomani della 500 Miglia in maggio.

Newgarden è ancora l'uomo da battere

Tornando al vero e proprio lato agonistico, la partenza delle ostilità sarà come da tradizione sul tracciato di St. Petersburg, corto e veloce circuito cittadino della Florida, con bump "a tradimento" e barriere che non perdonano nulla ai piloti. A presentarsi da favoriti saranno ovviamente i piloti del team Penske e in particolare Josef Newgarden. Il ventinovenne di Nashville ha conquistato il suo secondo titolo lo scorso anno quasi con facilità, approfittando del gran numero di contendenti in lotta l'uno con l'altro per massimizzare i risultati permettendosi anche qualche errore gratuito (come a Mid-Ohio). Sono state quattro le sue vittorie, più di chiunque altro, legittimando il successo ottenuto all'ultima gara sul compagno di squadra Simon Pagenaud. Il francese ha dominato il mese di maggio a Indianapolis, vincendo la sua prima Indy 500, e si è rimesso in corsa dopo un paio di stagioni abbastanza opache. Se all'inizio del 2019 sembrava al punto di non ritorno da Penske, ora è una solida punta di diamante. Nello schieramento a tre non può mancare Will Power, con la sua grande personalità ma anche la spiccata tendenza ad andare sopra le righe. Fino a metà della scorsa stagione sembrava in seria difficoltà, ma si è rimesso alla caccia con due affermazioni e un secondo posto nelle ultime quattro gare. Ormai trentanovenne, sarà lui a dover dimostrare di essere ancora "da Penske" anche considerando la figura di Scott McLaughlin che già aleggia per il 2021.

Rossi punta davvero in alto

Normalmente al terzo posto nelle nostre analisi precampionato, il team Andretti Autosport si è guadagnato il ruolo di secondo favorito grazie anche alle continue prestazioni positive di Alexander Rossi. Solo una vittoria per il californiano lo scorso anno, ma anche la capacità di trarre il massimo da ogni circostanza utile. Anche quest'anno ha la potenzialità di ripetersi, anche se in casa troverà un giovane dal grande talento che potrà rivelarsi pericoloso. Colton Herta, 19 anni, è stato il più impressionante "teenager" delle passate stagioni, e ha centrato due successi al suo primo anno in IndyCar. Michael Andretti ha rischiato di perderlo verso le "sirene" Penske e McLaren, ma ha pensato bene di blindarlo dopo la fine del rapporto con il team Harding (e la fine del team stesso). Herta ha mostrato talento e qualità di guida, ma all'impatto con una realtà di vertice saprà tirar fuori la solidità necessaria? Se consideriamo che già l'anno scorso Harding era una propaggine di Andretti, ci si attende di vedere una curva d'apprendimento abbastanza rapida. Anche



l'ingegnere sarà lo stesso, Nathan O'Rourke, che è rientrato a casa dopo un periodo di "prestito". Da vedere per Andretti la situazione di Ryan Hunter-Reay, che è sembrato un po' in fase calante ma ha sempre un potenziale piuttosto alto, mentre Zach Veach e Marco Andretti saranno alla ricerca del salto di qualità. Ovviamente, la differenza è che il primo è ancora ragionevolmente "acerbo". Il secondo è... all'ultima spiaggia. Con Andretti, anche se indirettamente, ci sarà una sesta vettura full-time, quella di Jack Harvey: il team Shank è subentrato nell'accordo satellite di Harding. Vedremo quanti "titolari" il ventiseienne britannico si metterà dietro. Da citare anche James Hinchcliffe, al momento confermato solo per due appuntamenti, Indy e Fort Worth, ma sembra che il totale possa arrivare fino a sei.

Dixon unica diga contro l'armata del Capitano

Alla caccia anche il solito, eterno Scott Dixon, che col team Ganassi è stato, negli ultimi anni, l'unica diga allo strapotere del Capitano. Per provare a limitare il tallone d'Achille della squadra, lo sviluppo nelle prime gare della stagione, da lui è arrivato uno degli ingegneri più dotati ed esperti dell'IndyCar, Michael Cannon, normalmente impegnato per squadre di secondo piano ma dalle grandi capacità, una volta trovata la giusta chimica col pilota. Dopo la prima stagione da rookie, Felix Rosenqvist entrerà nel suo secondo anno di contratto con Ganassi. Voluto fortemente da Dixon, il ventottenne svedese spera quantomeno di infastidirlo quest'anno, cercando una prima vittoria alla quale è andato più volte vicino nel 2019, se non altro per meritarsi la riconferma che comunque appare fattibile. La novità sarà rappresentata in Ganassi da Marcus Ericsson. L'ex pilota di Sauber e Alfa Romeo in Formula 1 ha espresso lampi di qualità nel corso dello scorso anno al team Schmidt, ma non ha convinto del tutto e ora punta a fare uno step. Sarà possibile? Storicamente, le vetture "aggiuntive" di Ganassi non sono performanti quanto le due titolari, e sarà sicuramente il pilota a dover fare la differenza, ma Ericsson potrà contare su un'expertise notevole. La terza vettura raccoglie personale dall'ex scuderia Ford alla 24 Ore di Le Mans con Brad Goldberg come ingegnere e Mike O'Gara (team manager) come stratega. L'esperienza complessiva sarà sufficiente?

Occhio al team McLaren-Schmidt-Peterson

Tra gli outsider, il numero uno è il nuovo team McLaren-Schmidt-Peterson che si presenta al via con un organico potenziato (primo tra tutti l'ingegnere Craig Hampson) e due giovani di qualità. Patricio O'Ward ha stupito tutti nella sua prima apparizione con Harding ma, anche complice il passaggio al team Carlin, non ha ottenuto gli stessi riscontri successivi di Herta. Oliver Askew arriva alla IndyCar dopo aver dominato le categorie inferiori, ma avrà molto da apprendere. Ai due, come noto, per Indy si affiancherà Fernando Alonso che potrebbe, da solo, aiutare la svolta nella corsa più importante dell'anno. Dopotutto, Zak Brown e i suoi hanno da lavare l'onta del disastro 2019. Nella lista delle scuderie di metà classifica con ambizioni di successo c'è anche il Rahal-Letterman-Lanigan Racing. Takuma Sato a 43 anni compiuti sembra ancora un ragazzino e ha piazzato due successi lo scorso anno, uniti ad altri due podi di cui uno alla Indy 500. Vero, continua a commettere errori di troppo (e a quell'età... non smetterà certo ora) ma ha anche uno "score" superiore a quello del compagno di colori Graham Rahal, bravo a racimolare punti in gara ma a secco di vittorie dal 2017. Anche al team di Ed Carpenter è arrivato un giovane dall'IndyLights, Rinus VeeKay. Olandese, è tra i tanti pupilli, come Max Verstappen, dell'imprenditore dei supermarket Frits van Eerd. Da quello che si

ROSSI A CACCIA DELLA CONSACRAZIONE
Sopra Rossi durante i test Indycar ad Austin: potrebbe essere la stagione della sua definitiva consacrazione al volante della monoposto del team Andretti







DIXON PUNTA DI DIAMANTE PER IL TEAM GANASSI
Sopra Dixon, punta di diamante del team Ganassi. In alto Pagenaud che lo scorso anno ha fatto saltare il banco alla 500 Miglia di Indianapolis. A destra Marco Andretti

è visto nei primi test, il diciannovenne di Hofddorp (al secolo Rinus Van Kalmthout) promette bene. Sulla seconda vettura si alterneranno Ed Carpenter e Conor Daly, a cui dopo le buone prove espresse nel 2019 si è data un'altra opportunità.

Sono tanti i possibili outsider

Se il trio Penske-Ganassi-Andretti rappresenta la fascia alta, e Carpenter-McLaren-Rahal sono gli outsider, per altre tre scuderie ci si attende una stagione non facile. La prima è il team Coyne, che nell'inverno ha perso parte del supporto di Honda e ha subito un'emorragia a livello di personale (Hampson e Cannon arrivavano da lì). Santino Ferrucci, dopo l'appiedamento di Sebastien Bourdais, è il nuovo leader, con Alex Palou che vuole andare forte da subito. La cosa in genere gli riesce abbastanza bene, anche se poi fatica a trovare continuità. Per il ventiduenne catalano è la chance della vita: sia per l'importanza della categoria, sia per il parlare che si è fatto di Ferrucci: batterlo al primo tentativo sarebbe un bello "scherzetto" e lo porterebbe alla ribalta. Tanta carne sul fuoco anche da Foyt, con la perdita dello sponsor principale e uno "spezzatino" di piloti. Se una vettura avrà al via l'esperto Charlie Kimball, per l'altra ci sarà il connubio tra un nuovo pilota di qualità (Bourdais, che correrà le prime gare), il confermato Tony Kanaan e un rookie dal CV non certo brillante, il canadese Dalton Kellett. Anche il team Carlin avrà due vetture full-time, ma ancora non è certo chi guiderà oltre a Max Chilton, impegnato solo sugli stradali. Sembra quasi certa la presenza di Felipe Nasr, richiamato per gli ultimi test di Sebring. Facendo parte del "leaders circle" ovvero della spartizione dei ricavi della serie, la scuderia dovrà schierare due vetture. Chi seguirà la prima gara a St. Pete troverà anche Ben Hanley con la "cenerentola" team Dragonspeed. Un anno fa, la struttura di Elton Julian era partita da zero prendendo delle batoste iniziali. Sarà interessante vederne i progressi. ●

Antipasto Ghiotto

PRIMI TEST DELLA FORMULA 2 IN BAHRAIN E CON LA MONOPOSTO DELLA HITECH LUCA È SUBITO AL TOP. ANDIAMO A SCOPRIRE CHE COSA EMERGE DALLE GIORNATE DI COLLAUDI A SAKHIR

di Alessandro Gargantini



I primi tre giorni di marzo hanno aperto la nuova stagione del FIA Formula 2 Championship. Tutti i piloti che prenderanno parte alla nuova stagione sono scesi in pista sul tracciato di Sakhir, che dovrebbe essere sede della prima tappa stagionale il terzo fine settimana del mese di marzo, in concomitanza con il Gp del Bahrain. Unica eccezione è stato il danese Christian Lundgaard, bloccato a Tenerife in regime di quarantena. Nelle sei sessioni svolte dalla categoria sulla pista mediorientale, ben 5 piloti diversi si sono alternati al vertice delle rispettive graduatorie. Nonostante le squadre abbiano seguito piani di lavoro differenti, obiettivo comune era di valutare i nuovi pneumatici Pirelli da 18 pollici e alcune conseguenti novità aerodinamiche. I cerchi di maggior dimensione influiscono sul peso delle monoposto, sulle quali sono state applicate delle minigonne per renderle più stabili sul dritto e rapide nelle curve veloce.

Hitech, il colpo dell'ultimo arrivato

Il valore delle graduatorie di giornata è soltanto indicativo e richiederebbe un enorme lavoro di decifratura, impossibile da compiere senza conoscere in maniera dettagliata i programmi delle squadre.

Qualsiasi giudizio sarebbe assolutamente affrettato. Sono comunque emersi alcuni fattori che meritano attenzione. Spicca la circostanza che l'ultimo team arrivato, la Hitech GP, abbia subito siglato il miglior tempo in assoluto con il nostro Luca Ghiotto. Seppur il team condotto dall'ex pilota di F.3 Oliver Oakes abbia potuto beneficiare dell'indiscutibile esperienza e della velocità del pilota veneto, il più "completo" in pista, l'impresa della compagine britannica è degna di attenzione e lode. L'Hitech GP ha compiuto un lavoro colossale in pochissimi giorni: Oakes ha chiesto ai suoi ragazzi di organizzarsi in doppi turni e mantenere ritmi lavorativi serratissimi per po-

> *SE LA MONOPOSTO SARÀ VELOCE COME NEI TEST, PENSO CHE NON SI DEBBONO PORRE DEI LIMITI ALLE AMBIZIONI E SI POSSA PENSARE DI VINCERE*



ter presentarsi a Sakhir con due vetture, che sono state ultimate proprio nei garage in Bahrain. Lo shake down è stato doppio e ha riguardato sia la squadra, per la prima volta impegnata nella seconda categoria, che le sue vetture. Per la squadra di Ghiotto sarebbe già stato un successo terminare i primi 2 giorni di test con un chilometraggio decente e pochi inconvenienti.

Ghiotto: a Sakhir per vincere tra due settimane

Ghiotto ha inviato a tutti un chiaro messaggio: come ha insegnato il Team Prema nel 2016, si può debuttare nella seconda serie con l'obiettivo di vincerla al primo tentativo. In casa Hitech, a Sakhir ci sono stati soltanto minimi inconvenienti: si è verificato un bloccaggio a un freno sulla vettura di Mazepin, mentre su quella di Ghiotto è stato compiuto un aggiornamento del software del cambio. «*La cosa alla quale tengo di più è fare un grosso applauso al mio team, che ha assemblato due macchine, perfette e velocissime, in tempi fulminei. Abbiamo ricevuto il materiale all'ultimo momento, perché la decisione di iscriversi alla categoria è stata presa in extremis. Sono davvero orgoglioso di questi ragazzi!*». Anche se è presto per sbilanciarsi, il veneto potrebbe ritrovarsi tra le sue mani una monoposto vincente da subito. «*Se la macchina sarà veloce come nei test, penso che non si debbano porre dei limiti alle ambizioni e si possa correre per vincere. Sarebbe fantastico ripetere il successo del 2019, ma sono certo che dovremo fare i conti con rivali molto agguerriti*».

Vincere e far crescere Mazepin

Ghiotto si è posto un po' come riferimento per tutti sulle dune di Sakhir. Il veneto, oltre ad aver colto un risultato che fa certamente bene al morale della sua squadra, ha trovato un buon feeling con Nikita Mazepin, che vicino al pilota italiano po-



trà imparare tantissimo e rimettersi in carreggiata nella sua strada verso la F.1. Non dimentichiamoci che lo scorso maggio, nel ruolo di tester Mercedes, il pilota di Mosca aveva messo tutti alle sue spalle nei rookie test svolti a Barcellona. Il valore aggiunto garantito da Ghiotto all'Hitech GP è rilevante e potrebbe portare clamorosi sviluppi anche nei progetti futuri del pilota di Arzignano, che quest'anno sarà impegnato anche in GT3 con l'Aston Martin. In questo momento, a causa delle concomitanze con il programma a ruote coperte, Ghiotto è certo di partecipare soltanto a sette corse del campionato di F.2, ovvero a quattordici corse su un totale di ventiquattro: troppo poco per puntare al titolo. Potrebbe quindi servire un gran lavoro di diplomazia da parte del manager del veneto, Giampaolo Matteucci, affinché l'Aston Martin conceda al pilota italiano la possibilità di incrementare il numero delle sue presenze nella seconda categoria. L'importante è però che la stagione inizi con un risultato importante che faccia da traino. Per Ghiotto non è stato nemmeno facile raggiungere il Bahrain per disputare i test, dato che il suo imbarco a causa delle restrizioni ai voli per i cittadini italiani era stato respinto per ben quattro volte prima che venisse individuata la soluzione che gli ha permesso di arrivare in tempo a Sakhir.

Ma la stagione scatterà regolarmente a Sakhir?

Ci sono giustificati dubbi, da parte di diversi addetti ai lavori, sull'effettiva disputa della corsa. Facilita le cose il fatto che le monoposto e gli addetti di alcuni team, tra i quali la milanese Trident, rimangano in Bahrain fino all'esordio stagionale. Se









la Formula 1 dovesse trovare problemi a spostarsi da Melbourne a Sakhir a causa della quarantena imposta agli addetti ai lavori provenienti da alcune aree geografiche, le corse della seconda e terza categoria potrebbero comunque svolgersi ugualmente, un po' come accade a Losail con la Moto GP cancellata e le corse di Moto 2 e 3 regolarmente al via. Tornando al Team Trident, la squadra di Maurizio Salvadori ha rafforzato il suo staff tecnico (tra le varie novità c'è l'arrivo dell'ingegner Dallara, ex Sauber e BMW nel DTM) e presentato un Roy Nissany rigenerato al termine di un lungo lavoro di training. Ricordiamo che il pilota di Tel Aviv non aveva corso nel 2019. In casa Prema, il lavoro svolto dai due portacolori di FDA Mick Schumacher e Robert Shwartzman è andato soprattutto nella direzione dello svolgimento di long-run e di una sempre maggior comprensione delle nuove gomme della Pirelli. Alcune bandiere rosse hanno intralciato il piani di lavoro del Team veneto, che ha comunque portato a termine tutte le attività programmate. «*È molto soddisfacente il bilancio di queste prove d'inizio stagione. Abbiamo accresciuto la nostra conoscenza dei nuovi pneumatici da 18 pollici della Pirelli* – ha spiegato Mick Schumacher – *Penso che questo aspetto fosse quello prioritario su tutti gli altri. Abbiamo concluso il programma che ci eravamo posti senza intoppi e raccolto parecchie informazioni utili. Detto ciò, la gestione delle gomme è un lavoro che richiede parecchio tempo, siamo soltanto all'inizio del nostro cammino. Parlerei di "work in progress" su di un prodotto che riscopriremo nel corso della stagione. Mi ha dato una bella sensazione salire nuovamente in macchina: la squadra non vede l'ora di iniziare una nuova stagione tra poco più di due settimane*».

Il figlio d'arte tedesco, che farà tesoro dell'esperienza accumulata nel 2019, forma con il pilota di San Pietroburgo un'accoppiata da tenere in gran considerazione. Sempre in tema di piloti dell'Academy guidata da Laurent Mekies, questo sarà un anno decisivo per Callum Ilott e Giuliano Alesi, in pista rispettivamente con Uni-Virtuosi e HWA. Non è stato certamente fortunato il debutto del quinto cavallino in pista Marcus Armstrong, la cui monoposto è andata completamente distrutta nell'ultima sessione di test a causa di un incendio. È stato un inizio di stagione da dimenticare per il team Art Gran Prix che, oltre a rinunciare a Lundgaard, ha visto una sua monoposto inghiottita dalla fiamme.

FDA SCHIERA CINQUE PUNTE

Con i test di Sakhir è iniziata l'avventura 2020 per i cinque ragazzi della FDA impegnati nella serie. Sopra Armstrong, sotto Ilott, in basso a sinistra Alesi, in alto Schwartman e a sinistra Schumacher: i ragazzi dell'accademia del Cavallino si preparano a una stagione da protagonisti



Piloti subito adattati ai nuovi cerchi da 18"

Le nuove macchine, a parte il look più aggressivo, richiedono un lavoro di aggiornamento non banale ai piloti e alle squadre. Le loro dimensioni, più alte di sei centimetri, restringono e riducono la visuale di chi è al volante. In prospettiva, si riduce anche il raggio visivo. Inoltre, l'aumento delle dimensioni del cerchio ha portato ad un peso maggiore e una maggior rigidità delle macchine, sulle quale sono state montate delle minigonne per incrementarne la stabilità soprattutto sulle curve veloci e alle massime velocità in rettilineo. Sono emerse maggior difficoltà ai cambi gomme, dato il maggior peso e ingombro delle ruote. Serviranno degli addetti… palestrati, insieme a tante prove, per compiere le manovre in scioltezza. Un'ultima nota riguarda i migliori tempi, che sono stati ottenuti in momenti diversi della giornata. Alcuni piloti, tra i quali Ghiotto, hanno ottenuto i loro migliori tempi alla stessa ora delle qualifiche, quindi non in condizioni di pista ottimale. Altri hanno spinto in tarda serata, con temperature più fresche che regalavano ai turbo quattro/cinque decimi al giro. Un motivo in più per non prendere per oro colato i riscontri della caldissima pista mediorientale. Per avere le prime indicazioni genuine servirà attendere il vero debutto stagionale. Quest'anno ci saranno numerosi piloti in grado di puntare al successo. Sarà una stagione più combattuta, dal livello qualitativo complessivamente superiore rispetto al 2019. ●



Rivincita ad alta quota

NEL PROSSIMO WEEK END LA SERIE IRIDATA SBARCA IN MESSICO PER IL TERZO ROUND IRIDATO 2020. UNA SFIDA DOVE NÈ HYUNDAI NÈ TOYOTA HANNO MAI VINTO E DOVE È L'ALTITUDINE ALLA QUALE SI CORRONO LE SPECIALI A DETERMINARE PRESTAZIONI E VALORI IN CAMPO

di Marco Giordo

Messico: una battaglia ad alta quota. Il Mondiale Rally si appresta ad entrare ancor più nel vivo, con la prima delle due trasferte transoceaniche nel continente americano, la terza prova della stagione, il Rally del Messico. Una gara dove "Corona" è la birra locale e non quel virus, che di questi tempi sta complicando oltre che la vita quotidiana anche la stagione sportiva. Da quelle parti tutto infatti sembra tranquillo, in quello che sarà come d'abitudine il primo appuntamento dell'anno sullo sterrato, la prima gara vera della stagione dopo due rally atipici come Montecarlo e Svezia. Una corsa dove il caldo mette sempre a dura prova piloti e propulsori, una gara lunga e difficile che si disputa in altitudine sulle veloci e rocciose speciali ricavate nella Sierra de Lobos e nella Sierra de Guanajuato. E soprattutto l'altitudine alla quale si corrono le prove speciali, sarà un fattore importante perché causa da sempre ripercussioni sulle prestazioni dei motori. Mancando la Citroen, che sulle Sierras messicane ha dominato vincendo ben otto volte, in pratica la metà delle edizioni sinora disputate, la curiosità è quella di capire di quanta potenza stavolta usufruiranno i vari motori. In altitudine come si sa i motori perdono circa il 20% delle loro prestazioni perché soffrono la minor presenza di ossigeno, ed in Messico tutte le prove speciali della gara si disputano ad alta quota ad un'altezza media di oltre 2.000 metri, arrivando addirittura a 2.700 metri nel crono di Ortega. La Citroen ha addirittura vinto a Leòn per ben 6 volte di seguito con Sébastien Loeb dal 2006 al 2012, ed in tempi più recenti nel 2017 con Meeke e l'anno scorso con Ogier. Anche la Volkswagen è stata la prima della classe per



ben quattro volte consecutive dal 2013 al 2016, mentre l'anno scorso e due anni fa a primeggiare è stato Sébastien Ogier, prima con la Ford sulla Fiesta Wrc e poi con la Citroen C3, calando così il suo full personale sulla gara centroamericana. Ora è a un solo successo dal recordman della gara Loeb, e se riuscisse nell'intento Ogier avrebbe vinto da queste parti tre volte consecutive con tre vetture diverse, un bel record.

Hyundai ci prova

La curiosità statistica di questa gara è che né la Hyundai né la Toyota sono mai riuscite da queste parti a salire sul gradino più alto del podio. La casa giapponese si è preparata a puntino con dei test in altitudine ad Almeria, il chiaro segnale che anche sugli sterrati della provincia di Leòn l'obbiettivo del team nipponico è quello di continuare a vincere e bissare subito il successo ottenuto in Svezia. Ma anche la marca coreana, dopo l'opaca prestazione svedese, ha oggi bisogno come il pane di una vittoria per rilanciarsi nella lotta per entrambi i titoli iridati. La Hyundai ha così prima svolto dei test nel sud della Spagna a Huelva, poi ha disputato il Rally Serras de Fafe nel nord del Portogallo con Sordo e Tanak, ed infine si è trattenuta anche dopo la gara in terra lusitana per un'ulteriore serie di test. Tanak

HYUNDAI GARA TEST A FAFE

Per preparare al meglio la trasferta in Messico Hyundai oltre ai test nel sud della Spagna ha disputato anche una gara-test, il Rally Serras de Fafe, con Sordo e Tanak. Sulla vettura sono state provate nuove soluzioni aerodinamiche che saranno utilizzate nei prossimi round iridati dal team guidato da Adamo

sulla i20 Wrc ha anche sfoggiato un nuovo alettone posteriore e delle inedite alette davanti agli specchietti esterni. Un chiaro segnale che si va avanti nello sviluppo per recuperare efficacia nelle prestazioni a livello aerodinamico, e ridurre così il leggero gap che la Wrc coreana vanta ancora nei confronti della Yaris. *«Abbiamo lavorato insieme a Ott e al team per trovare il set up ideale sullo sterrato* – ha ammesso senza problemi lo spagnolo Dani Sordo -. *È molto importante per noi avere il ritmo giusto sugli sterrati messicani, ed il Rally Serras de Fafe è stato l'occasione giusto per riuscire a trovarlo»*. Ed anche l'éstone campione del mondo è apparso soddisfatto. *«Abbiamo utilizzato questa gara* – ha dichiarato Tanak - *per fare km e migliorare il nostro feeling sulla terra con la i20 Wrc. Abbiamo lavorato con gli ingegneri e con Dani in vista del prossimo appuntamento messicano per trovare il giusto assetto sullo sterrato, così come avevamo già fatto prima della gara di Fafe nel sud della Spagna»*.

24 le speciali del "Rally Mexico" 2020

In questa edizione numero 17 della corsa messicana i fratelli Suberville, storici organizzatori del "Rally México", hanno predisposto un percorso selettivo più lungo di 11 km, con un totale di



324,85 km cronometrati contro i 313,97 dell'anno scorso. Saranno 24 le speciali in programma di una gara che si disputa sin dalla prima edizione del 2004 nella provincia di Leòn, con base a Leòn e Guanajuato, cittadina quest'ultima riconosciuta dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità. Si inizierà con lo shakedown lungo 5,51 km di Llano Grande in programma giovedì 12 marzo alle ore 17.01 italiane (in Messico ci sono 7 ore in meno rispetto all'Italia). La corsa partirà come in passato giovedì in serata quando in Italià saranno le 3 di notte con due passaggi sulla super speciale d'apertura di Guanajuato (1,12 km), ambientata tra le caratteristiche stradine della cittadina. Venerdì 13 la prima tappa, praticamente identica a quella dello scorso anno, prevede 10 speciali per un totale di 132,86 km cronometrati. Si inizia subito con il classico crono di El Chocolate di 31,45 km (tre anni fa era lungo ben 54,90 km), seguito dalla speciale in altissima quota di Ortega di 17,24 km dal crono di Las Minas (13,68 km) e poi da due passaggi nella prova di 2,71 km del Parque del Bicentenario. Nel pomeriggio dopo aver effettuato l'assistenza, i piloti ripeteranno le tre prove disputate al mattino seguite da due passaggi nell'autodromo di Leòn (2,33 km) e dalla Street Stage di Leòn (0,73 km). La seconda tappa di sabato 14 marzo sarà invece composta da 9 crono per complessivi 133,74 km cronometrati, tra i quali figurano le prove speciali di Guanajuatito (24,96 km), Alfaro (16,99 km) e Derramadero (21,78 km) da ripetersi due volte, seguite in serata dalle due speciali all'autodromo di Leòn (2,33 km) e dalla Street Stage di Leòn (1,62 km). Infine l'ultima tappa di domenica 15 è



PER TOYOTA TEST AD ALMERIA

Anche la Toyota si è preparata al meglio in vista del prossimo week end in Messico, svolgendo una serie di test in altitudine nella zona di Almeria. Sotto la Ford Escort Rs con la quale Block parteciperà alla sfida riservata alle vetture scaduta omologazione



L'ALBO D'ORO DEL RALLY DEL MESSICO	
2004	Martin-Park (Ford Focus Wrc)
2005	Solberg-Mills (Subaru Impreza Wrc)
2006	Loeb-Elena (Citroen XSara Wrc)
2007	Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc)
2008	Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc)
2009	non disputato
2010	Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc)
2011	Loeb-Elena (Citroen Ds3 Wrc)
2012	Loeb-Elena (Citroen Ds3 Wrc)
2013	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2014	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2015	Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo Wrc)
2016	Latvala-Anttila (Volkswagen Polo Wrc)
2017	Meeke-Nagle (Citroen C3 Wrc)
2018	Ogier-Ingrassia (Ford Fiesta Wrc)
2019	Ogier-Ingrassia (Citroen C3 Wrc)

lunga 56,01 km cronometrati con tre sole prove in programma, quella di Otates (33,61 km), San Diego (12,76 km) ed El Brinco di 9,64 km che alle ore 18.18 italiane sarà valida come power stage, trasmessa in diretta tv su DAZN dalle 18.

40 gli iscritti

Sono 40 gli iscritti al Rally de Messico 2020, in pratica restano sempre pochi gli equipaggi in gara nella "carrera mexicana", ma sono comunque in crescita visto che l'anno scorso erano stati 23, due anni fa 31, tre anni fa 29, e 30 nel 2016. Saranno 10 le Wrc Plus al via, perché insieme alle 3 Hyundai i20 di Neuville, Tanak e Sordo ed alle 3 Toyota di Ogier, Evans e Rovanpera, ci saranno 4 Ford Fiesta affidate a Lappi, Suninen, Greensmith e Jocius. Da segnalare che in realtà ben 10 dei piloti iscritti alla gara correranno con vetture scadute di omologazione, come Ken Block navigato da Alessandro Gelsomino al via su una Ford Escort RS. Da evidenziare poi la presenza nel Wrc 2 di tre iscritti, vale a dire Pontus Tidemand (Skoda Fabia R5) e le due Hyundai di Veiby e Gryazin, mentre nel Wrc 3 spiccano le presenze dello svedese Oliver Solberg (VW Polo R5), del polacco Kajetanowicz e dell'idolo locale Benito Guerra (entrambi su Skoda Fabia R5), a cui va aggiunto il boliviano Marco Bulacia (Citroen C3 R5) navigato dal nostro Giovanni Bernacchini che torna così sul sediolo di destra dopo due stagioni di assenza. Sarà al via anche un altro equipaggio italiano, quello composto da Gianluca Linari e Nicola Arena (Ford Fiesta R5). ●

PASSAGGIO DI CONSEGNE
La Citroen C3 R5 campione d'italia nel Costruttori 2019 passerà dalle mani di Luca Rossetti a quelle di Andrea Crugnola



Partenza rimandata

L'EMERGENZA COVID-19 CONGELA ANCHE L'ATTIVITÀ RALLISTICA. SLITTA COSÌ L'APERTURA DEL CAMPIONATO ITALIANO CHE DOVEVA SCATTARE DAL CIOCCO NEL PROSSIMO WEEK END. LA GARA È STATA RINVIATA, MA NEL CIR IN PIENO FERMENTO LA SFIDA È GIÀ DECOLLATA

di Daniele Sgorbini



Slitta l'inizio del Campionato Italiano Rally. Il primo appuntamento della serie, il Rally del Ciocco originariamente in programma il prossimo fine settimana, è stato rinviato. L'emergenza causata dal Covid-19, che sta sconvolgendo l'intero Paese, tocca da vicino dunque anche le corse su strada e congela di fatto per un mese tutta l'attività rallistica italiana. Impossibile fare diversamente, per una lunga serie di ragioni. Per i provvedimenti urgenti adottati dal Governo, innanzitutto, che lo scorso 4 marzo hanno decretato che tutte le manifestazioni sportive – per un mese – dovessero svolgersi a porte chiuse. Un'eventualità impensabile e impraticabile per i rally. Ma correre sarebbe stato impossibile anche senza questo divieto, perché allestire una gara comporta un coinvolgimento importante di forze dell'ordine e operatori sanitari, che in questo momento devono giustamente essere dedicati completamente alla gestione dell'emergenza sanitaria. «*È stata una decisione inevitabile* – il commento di Daniele Settimo, presidente della Commissione Rally - *una decisione difficile ma corretta stante la situazione attuale*». Il Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri, emanato lo scorso 4 marzo, ammette che lo sport possa continuare, ma soltanto a porte chiuse, senza pubblico: «*Applicare il concetto ai rally* – ancora Settimo – *non è purtroppo possibile. Non ci sono ingressi o aree di passaggio obbligate, per cui siamo costretti a sospendere tutto*». Una situazione che dunque non si ripercuote solo sul Cir, ma su tutte le corse su strada italiane. Spostato il Ciocco, ma anche il Sanremo Storico e prima tutte le altre gare del mese di marzo, come Vallate Aretine Storico, il Valtiberina, l'Appennino Reggiano e via elencando. Tutto fermo, sperando che la situazione possa davvero ritornare poi alla normalità.

Le forze in campo

Andrea Crugnola che diventa "grande" e sale sulla Citroën C3 R5 ufficiale. Giandomenico Basso che cambia vettura e pneumatici per difendere il titolo 2019. Ma anche Umberto Scandola che quatto quatto prova a giocarsi le sue carte di nuovo anche nel Tricolore. In attesa che lo spettacolo del Cir finalmente ricominci, resta l'attesa per una stagione che dal punto di vista sportivo offre più di qualche spunto. In molti temevano che il disastroso finale della passata stagione, tra inchieste, veleni, polemiche e abbandoni annunciati, lasciasse dietro di sé soltanto macerie. Fortunatamente è accaduto solo in parte e almeno per quanto riguarda il duello al vertice, l'interesse sportivo è salvo. Sarà una stagione di svolta sia per Crugnola sia per Basso. Il primo ha finalmente a disposizione l'opportunità di mettere completamente a frutto le sue doti. A 31 anni (li compirà il prossimo 25 aprile), il pilota varesino vive probabilmente l'apice della sua maturazione, in un equilibrio perfetto tra velocità, costanza, capacità di leggere la gara e gestire un campionato. Lo scorso anno è stato il più veloce di tutti e senza il ritiro patito al Ciocco probabilmente la storia del Tricolore avrebbe preso un'altra piega. Quest'anno avrà a disposizione quella che – lo dicono i numeri – è la miglior squadra italiana, oltre che la possibilità di pensare unicamente a guidare e a cucirsi addosso la vettura secondo le proprie esigenze. Unico ufficiale "vero", Andrea dovrà però fare i conti anche con la nuova condizione mentale di essere praticamente obbligato a vincere, visto che in PSA Italia vogliono tornare sin da subito a recitare la parte della lepre. Il primo da battere sarà ovviamente Giandomenico Basso, che si ripresenta al via con un pacchetto tutto nuovo. Nuovi pneumatici, da Michelin il campione in carica passa a Pirelli, nuova vettura con la scelta di puntare sulla Volkswagen Polo al posto della conosciutissima Skoda Fabia e nuova squadra, con l'accordo di collaborazione stretto tra Loran e Hk. Una serie di cambiamenti che non spaventa affatto il campione in carica, da sempre abituato a trarre il massimo dal materiale a disposizione, tanto da mettere le sue indiscutibili doti di pilotaggio davanti a tutto. Quando Giandomenico è



in stato di grazia (vedi l'ultima prova del Tuscan 2019) è praticamente imbattibile. Non sarà comunque solo un duello tra Crugnola e Basso e non solo per le sorti del titolo asfalto. Umberto Scandola sarà sicuramente al via al 1000 Miglia, al Sanremo e al Due Valli, ma il programma che all'inizio comprendeva pure il Rally del Ciocco rinviato, potrebbe pure allargarsi. Sulle gare in asfalto la concorrenza è destinata ad aumentare, dato che il Cira quest'anno pare essere il vero oggetto del desiderio, grazie anche al montepremi in denaro messo in campo da AciSport. Dunque attenzione a Stefano Albertini, uno che il 1000 Miglia quando era valido "solo" per il CiWrc l'ha già vinto due volte e che nelle giuste condizioni può giocarsela praticamente con tutti. E occhio anche a Rudy Michelini e Antonio Rusce: entrambi pronti a riprovarci con vetture per loro nuove; il primo sale sulla seconda Citroën C3 R5 schierata dal team di Fabrizio e Michele Fabbri, mentre il secondo ha scelto la Polo della PA Racing, che al di fuori del Cir ha già avuto modo di maneggiare (vincendo!) in due gare in Toscana alla fine della passata stagione. Come forte va il giovane Luca Bottarelli, portacolori dell'Aci Team Italia, che da quando è passato alle R5 pare aver trovato un nuovo smalto. E occhio pure al rientrante Marco Signor, che dopo anni nel CiWrc ha sentito il richiamo del Tricolore dove sta per tornare con una Polo. Da gustare anche il Campionato Italiano Due Ruote Motrici, dove l'attesa è tutta per il ritorno di Paolo Andreucci e Anna Andreussi in servizio permanente effettivo con Peugeot. I due inizieranno la loro stagione al Targa Florio: quanto basta per puntare a un campionato che consente di sommare cinque risultati. In Sicilia correranno con la 208 R2 che nel 2013 hanno sviluppato e che poi è diventata la regina di vendite nei rally italiani. Da Roma avranno invece a disposizione la nuova Peugeot 208 R4. E se davvero arriverà anche Simone Campedelli con la Ford Fiesta R2 di M-Sport sarà anche questa una sfida per palati fini.

1000 Miglia novità in calendario

È un calendario solo all'apparenza all'insegna della tradizione e della continuità quello del Cir 2020, visto che le differenze rispetto alla passata stagione non sono poche. La più evidente è il ritorno, dopo un "digiuno" che durava da sette anni, del Rally 1000 Miglia tra le gare valide per il Tricolore. La gara bresciana, che vivrà ad aprile la sua 44. edizione, ha un albo d'oro che fa impressione davvero: 6 vittorie per Gianfranco Cunico, 5 per Paolo Andreucci, 4 per Giandomenico Basso e Nick Busseni. E poi triplette per gente come Dario Cerrato, Renato Travaglia, Luca Pedersoli. Ma pure Stefano Albertini, zitto zitto, un paio di 1000 Miglia se li è vinti e i top del Tricolore sanno bene che su quelle strade non sarà scontato mettere le ruote davanti a quelle del ragazzo di Vestone. Per il gran rientro nell'Italiano Assoluto, il 1000 Miglia farà ritorno



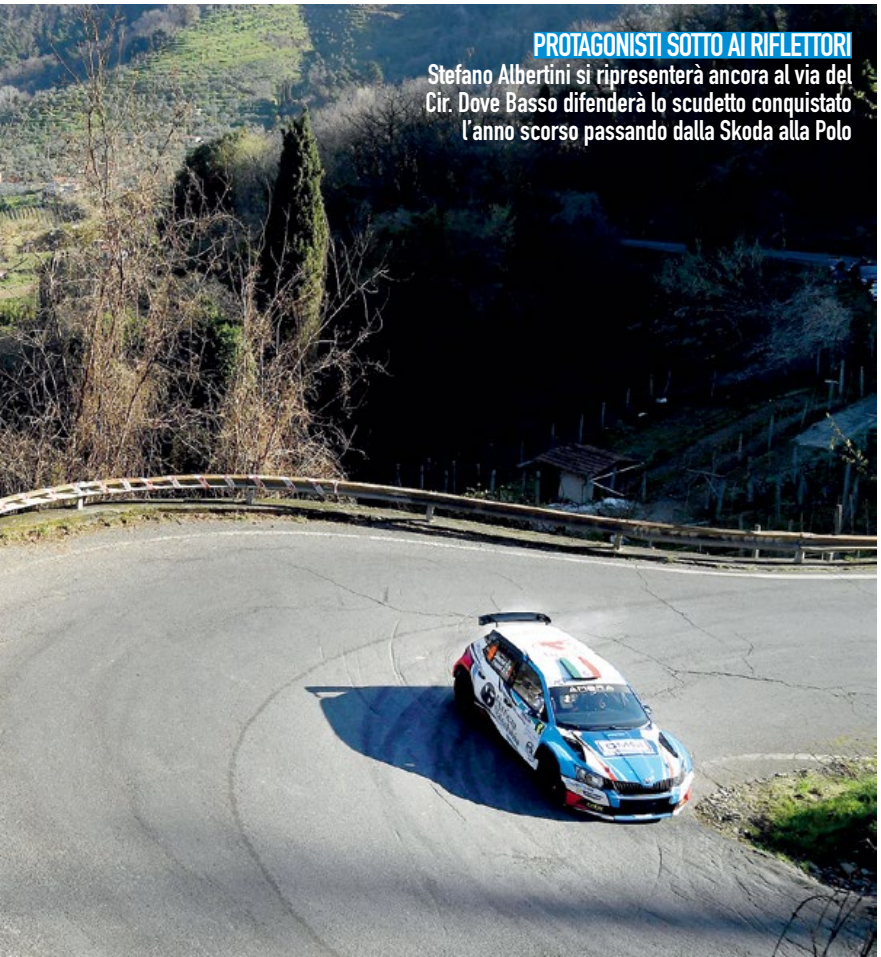




TROFEI MONOMARCA GRANDE PALESTRA
La stagione 2020 tricolore sarà molto animata sia nel Trofeo Asfalto (qui in azione Michelini) sia nei vari trofei monomarca che rappresentano una grande palestra all'interno della serie tricolore

pure nel salotto buono della città. Dopo la partenza dall'area spettacoli viaggianti, dove ci sarà pure il parco assistenza, il rally si farà vedere al Castello e poi in Piazzale Arnaldo. Nel menù pure il Colle San Zeno da 32 km e passa, da ripetere due volte. In tutto 161 km di speciali, una decina in più di quelli previsti nel 2013, quando la gara fece parte per l'ultima volta del Cir. A seguire la trasferta bresciana in calendario sarà un'altra classicissima come la Targa Florio, che nel 2020 raggiunge la 104. edizione. Sarà pure la gara del rientro da ufficiali Peugeot per la premiatissima coppia Andreucci-Andreussi. Il campionissimo in Sicilia ha collezionato 10 vittorie ed è alla gran lunga davanti a tutti nella "hall of fame" della Targa. Questa volta non potrà correre per l'Assoluta, ma di certo saprà ancora scaldare un cuore





PROTAGONISTI SOTTO AI RIFLETTORI
Stefano Albertini si ripresenterà ancora al via del Cir. Dove Basso difenderà lo scudetto conquistato l'anno scorso passando dalla Skoda alla Polo

unico come quello degli appassionati duri e puri siciliani. Per i nostri ci sarà di nuovo il mezzo confronto con i piloti del Mondiale. Mezzo perché, pur potendosi iscrivere al Wrc 3, per la classifica dell'Italiano ci sarà ancora la cervellotica divisione tra Gara 1 e Gara 2 con relativi coefficienti e soprattutto con la necessità di adottare tattiche di gara completamente diverse a quelle di chi corre per la serie iridata. Un peccato, perché mettere davvero tutti sullo stesso piano, sulla terra sarda iridata, avrebbe conferito tutt'altro spessore alla lotta sportiva tra i nostri e quelli che corrono abitualmente nel Mondiale. Discutibile anche confermare il coefficiente 0.75 per le due frazioni di gara, quando in realtà il Rally d'Italia è ben più impegnativo rispetto agli altri. Archiviata la Sardegna, i nostri dovranno di nuovo fare i conti con gli stranieri al Rally di Roma, valido per l'Europeo. In questo caso però sarà più facile far di conto, perché gli equipaggi con licenze estere, non iscritti al Cir, saranno trasparenti nell'attribuzione dei punteggi. Dopo Roma una lunga pausa di circa due mesi in attesa del Rally di Sanremo, che da quest'anno tornerà a disputarsi a settembre e non più associato al Rally Storico. Il finale di stagione ricalca quello visto nel 2019, con il Due Valli a fine ottobre e il Tuscan Rewind a novembre. Quest'ultimo ancora con il coefficiente 1.5 e ancora potenzialmente decisivo. ●

TurboSalite 2020... con il 4x4!



CLAMOROSO NELLE CRONOSCALATE DALLA NOVA PROTO (EX NORMA) PER I TEAM FAGGIOLI E PETIT: IN ARRIVO UNA BIPOSTO SPINTA DA MOTORE SOVRALIMENTATO E CON LA TRAZIONE INTEGRALE

di Gianluca Marchese

Pronti alla doppia, clamorosa rivoluzione in salita? Una è la turbo-mania, tendenza più generale che tra i prototipi si sta imponendo già dalla passata stagione: nel 2020 i motori sovralimentati saranno ancora più protagonisti, Europeo e (soprattutto) Fia Masters compresi e in parte anche in Italia tra Civm e Tivm. L'altra era invece inattesa ai massimi livelli: la trazione integrale, novità ancora da sperimentare sul campo che arriva dalla Norma. Meglio, dalla ex Norma, l'attuale Nova Proto la cui sede, organico principale e guida tecnica sono rimaste le medesime. Il costruttore francese sta approntando le prime due Np01 (in tutto sono in programma quattro esemplari) in configurazione E2Sc che dovrebbero calcare i campi gara europei nel 2020. Una per il Team Faggioli (per Fabien Bouduban, poi anche Simone Faggioli, da leggere nel box a parte) e una per quello di Sébastien Petit. Proprio quella destinata al due volte campione di Francia e già tra i migliori protagonisti del Cem dovrebbe essere andata in moto nei giorni scorsi. Almeno questi erano i piani del pilota transalpino, che, dopo il rinvio della Coppa della Consuma dal 22 marzo al 4 ottobre, dove







avrebbe voluto testarla su strada per la prima volta, ora pensa di collaudarla al più presto in pista.

La Np01 potrebbe debuttare a Col St Pierre

Un battesimo che fa lievitare l'attesa quello della Np01. In primis per lo stesso Petit, che vorrebbe presentarsi alla prima dell'Europeo in casa a Col St Pierre (19 aprile) proprio sulla nuova biposto turbo 4x4. A livello di telaio e carrozzeria il prototipo è simile all'attuale Norma M20 Fc ma è più pesante proprio per via della trazione integrale (circa 600 kg, +40 rispetto alla concorrenza da 3000cc) e con propulsore sovralimentato "da scoprire". Per l'Europa il programma, davvero ambizioso, vedrà la luce soltanto se in questa fase di sviluppo fornirà dati generali positivi. Il team di Petit è convinto che in ogni caso il turbo sia il futuro delle cronoscalate. Il motore in questione è un Honda da 1750cc sviluppato dalla Emap Motors, che seguirà il pilota di Chambéry in tutte le gare. Di base ha più coppia e più cavalli dell'aspirato (circa 600) ma è una soluzione che per lavorare al meglio dovrà integrarsi al nuovo prototipo, sul quale i team Petit e Faggioli devono trovare

GRANDE ATTESA PER IL DEBUTTO

La nuova biposto turbo e 4x4 realizzata dalla Nova Proto potrebbe debuttare nel Cem in coincidenza della Salita a Col St Pierre



Sotto la livrea della vettura di Bouduban per il 2020, sopra Petit in azione sulla Norma al Fia Master di Gubbio. Sotto a destra Faggioli e Bouduban alla Pikes Peak del 2018





le soluzioni ideali per ottimizzare soprattutto trazione (potrebbe rivelarsi un bel vantaggio specie in partenza e uscita da curve lente e tornanti) e guidabilità. A proposito di trazione, l'integrale permetterà di montare quattro pneumatici identici per grandezza (un po' più larghi degli attuali anteriori).

Crescita esponenziale per i turbo

Aldilà del 4x4 (soluzione per la quale ci sarebbe già l'ok della Fia), nel 2020 i motori turbo vivranno una crescita esponenziale. Dopo aver soltanto "annusato" nel 2019 il potenziale della Norma-Oreca (al momento ritenuto il top tra i sovralimentati), il campione francese in carica Geoffrey Schatz tornerà quest'anno promettendo più presenze in campo europeo. Così come lo svizzero Marcel Steiner, che sulla LobArt monterà per la prima volta un'Honda turbo in luogo del Mugen aspirato, mentre tra le Osella occhio tra gli altri a Cyrille Frantz (Bmw Megatron). Cem a parte, serie ancora difficile da decifrare, per Faggioli e Christian Merli potrebbero rivelarsi avversari insidiosi soprattutto nella prova unica del Fia Masters di ottobre a Braga, che si disputerà lungo i primi 3 km del tracciato della Rampa da Falperra, dove pure gli inglesi si presenteranno con alcune "armi" nuove di zecca... ●

NP01 con vista sulla Pikes Peak

SARÀ LA VETTURA CON LA QUALE FAGGIOLI NEL 2021 TORNERÀ AD AFFRONTARE LA GARA MITO STATUNITENSE

A livello di prestazioni, Petit punta a raggiungere il top entro la stagione, anche se nel percorso di sviluppo molto dipenderà dai test iniziali. Nel caso non diano i frutti sperati, Seb si presenterà al Col St Pierre con l'abituale Norma-Mugen (da poco messa in vendita) o, se farà in tempo a istallarlo, con la M20 Fc equipaggiata con l'Honda turbo destinato alla Np01 4x4. Se quest'ultima non dovesse essere ritenuta idonea per le salite europee neppure più avanti, sarà sviluppata solo per la Pikes Peak, la classica del Colorado ora nel mirino anche del driver francese. Come detto pure il team Faggioli svilupperà la 4x4 destinata a Bouduban. Potrebbe esordire entro primavera. Nel Cem 2020 Faggioli difenderà il titolo condiviso con Merli nel 2019 con l'abituale Norma-Zytek, un "usato sicuro" con qualche ritocco aerodinamico (in particolare all'anteriore), ma testerà la Np01, che sarà il prototipo per dare l'assalto alla Pikes Peak 2021. Per la salita a stelle e strisce c'è ancora da scegliere il motore: prima si valuterà il comportamento meccanico della 4x4 e partendo da questi dati si capirà quanto potranno lievitare cilindrata e turbo del propulsore da montare. Attenzione perché la Norma non è digiuna di esperienze 4x4, vedi vittoria di Romain Dumas proprio alla Pikes Peak: il record dello stesso Dumas sulla Volkswagen elettrica è avvisato... ●

RONALDO

L'IMPERATORE D'EUROPA

LA STORIA



*Al prezzo di 16,90€ in aggiunta a quello del quotidiano.

*Se non lo trovi in edicola potrai richiederlo all'indirizzo mail libroronaldo@tuttosport.com o libroronaldo@corsport.it, specificando il tuo nome, cognome e gli estremi di un'edicola (località, indirizzo e codice edicola) ove effettuare l'invio.

Il libro su Cristiano Ronaldo più completo del mondo con oltre 140 foto, alcune inedite. CR7 raccontato dai giornalisti internazionali che lo hanno seguito da vicino a Madeira, Lisbona, Manchester, Madrid, Torino. Un'opera imperdibile con un'intervista esclusiva a Jorge Mendes e i racconti di Sir Alex Ferguson, mamma Dolores, Fabio Paratici.

Non aspettare, è in edicola* con Tuttosport e il Corriere dello Sport - Stadio

TUTTOSPORT

Corriere dello Sport STADIO
SEMPLICEMENTE PASSIONE



PRONTO ALL'ESORDIO
Per il suo debutto nell'EuroNascar, Gianni Morbidelli avrà a disposizione una vettura del team Caal Racing

Morbidelli in EuroNascar

CON UNA VETTURA DEL TEAM CAAL RACING, IL PESARESE DEBUTTA NELLA SERIE EUROPEA. «A 52 ANNI ENTRO IN QUESTA CATEGORIA CON I PIEDI DI PIOMBO. HO RISPETTO PER TUTTI»

di Dario Lucchese

Gianni Morbidelli approda nella Nascar europea. Il pesarese, che ha ritrovato nelle categorie Turismo l'elisir dell'eterna giovinezza, ha definito la propria partecipazione al campionato di Jerome Galpin con quella che è oggi una delle realtà di riferimento, ovvero il team Caal Racing. La squadra umbra di Corrado e Luca Canneori, dopo avere centrato il titolo della Elite 1 per due stagioni di seguito con l'israeliano Alon Day (2017 e 2018) e avere vinto per tre volte lo Junior Trophy con Day e Eddie Cheever III e per due volte il Lady Trophy con Arianna Casoli, punta nuovamente in alto. Quello di Morbidelli sarà un esordio all'insegna delle coincidenze. Innanzi tutto per il fatto che proprio con Caal Racing è stato grande rivale ai tempi della Superstars, quando ha letteralmente fatto incetta di titoli. Poi quello di Morbidelli non sarà il solo nome importante al via di una stagione che si preannuncia ricca di interesse. Il romagnolo si ritroverà in pista un altro ex Formula 1. Stiamo parlando di Jacques Villeneuve, il quale ha riconfermato il proprio impegno dopo l'esordio dello scorso anno. Il canadese, che correrà i colori della Feed Racing, si ritrovò ad incrociare Morbidelli sulla propria strada in più di un'occasione. Come nel 1989, al suo debutto in Formula 3, nell'anno in cui il pilota italiano vin-

se la serie europea e quella tricolore. Poi proprio nel 1997, quando il canadese divenne campione del mondo con la Williams e Morbidelli disputò invece la sua ultima stagione in Formula 1 al volante della Sauber-Petronas. Ma anche nella Speedcar Series, di cui Morbidelli conquistò il titolo nel 2008. Dodici anni dopo il contesto sarà ben differente. Il pesarese approda nella categoria dopo numerose stagioni spese tra Wtcc, Wtcr e il Tcr internazionale in cui ha raccolto diversi successi con la WestCoast Racing. Nella Nascar Whelen Euro Series guiderà una Chevrolet dividendola con il romano Max Lanza, il quale punterà invece all'Euronascar 2. Con la vettura del team Caal Racing ha già preso parte a una giornata di test che si è svolta nel mese di febbraio sul circuito di Magione. A fine aprile, a Valencia, il primo verdetto.

Classe 1968, Gianni Morbidelli si rimette in gioco. Nuova vettura e inedito campionato per il pesarese, che voglia di vincere ne ha ancora tanta.

«*A 52 anni parliamo ancora di debutto. Proprio così. Anche se la Nascar è molto simile, ma con meno potenza, alla vettura che ho guidato per due stagioni nella Speedcar Series. Però, quando sali su una macchina per te del tutto nuova, è sempre necessario fare un apprendistato. È chiaro che l'esperienza ti aiuta a velocizzare i tempi. Ma dall'altro lato ti ritrovi a confrontarti con dei piloti che sono veri e propri specialisti della categoria. È la solita storia di sempre, fatta di emozioni ed incognite. E poi, per la prima volta in vita, mia gareggerò su un ovale (quello di Venray, nel quarto appuntamento del calendario 2020). A me è sempre piaciuto spaziare da una serie all'altra e lo farò ancora con immutato entusiasmo*».

- Sarà il tuo unico impegno di quest'anno?

«*Non so se farò dell'altro. Comunque quello dell'Euronascar è un impegno che sono felice di affrontare. Guardando al passato, mi spiace solo che il West Coast Racing abbia mollato il Trc. Con tutto il team avevo instaurato un legame forte, basato anche sull'amicizia, ed insieme abbiamo vissuto delle bellissime esperienze*».

- E invece come è nata l'idea di correre nella Nascar europea?

«*Alla fine della scorsa stagione mi sono messo a guardare cosa c'era in giro e grazie all'amico comune Gabriele Marotta* (che ha corso anche lui in Superstars e in seguito nel Tcr) *mi sono accordato con il team Caal Racing. Conosco la famiglia dei Canneori, che ho avuto sempre come avversari in Superstars: delle persone umili ma capaci, dei grandi lavoratori con un'enorme passione. Ritrovarci quest'anno insieme è davvero un piacere per me, che ho nei loro confronti grande stima e con i quali c'è stato sempre un rispetto reciproco*».

- Nell'Euronascar ci saranno dei piloti esperti come Francesco Sini, che hai avuto come avversario in Superstars, e il pluricampione Alon Day. Ma anche Jacques Villeneuve. Che effetto fa ritrovarti in pista con loro?

«*È un campionato molto interessante. Ci sono dei veri e propri specialisti della categoria, che corrono nell'Euronascar da cinque o sei anni. Entro in questa categoria con i piedi di piombo, senza sapere esattamente dove potrò collocarmi. Villeneuve lo ho avuto come rivale in Formula 3, abbiamo corso in Formula 1 nella stessa stagione e poi ci siamo ritrovati nella Speedcar Series. Ma ci sono anche tanti piloti che, pur non avendo avuto la fortuna di arrivare nella massima categoria, sono ugualmente molto capaci. Piloti dal nome magari poco blasonato, ma che in pista vanno veramente forte. Ecco perché nei confronti di tutti sarò come sempre molto rispettoso*».



> ***È UN CAMPIONATO MOLTO INTERESSANTE. CI SONO DEI VERI E PROPRI SPECIALISTI DELLA CATEGORIA CHE CORRONO NELL'EURONASCAR DA 5-6 ANNI***

Nomi famosi, da Villeneuve a Papis

Dalla Nascar europea di campioni, nei suoi dieci anni, ne sono passati parecchi. Non solo dunque Gianni Morbidelli e Jacques Villeneuve. Andando a ritroso possiamo fare il nome di Alex Caffi, che nella serie continentale ha portato anche al debutto il proprio team con cui Nicola Larini ha fatto un'apparizione nel 2017. Due anni prima era toccato a Domenico Schiattarella. Ma in Euronascar vi hanno corso anche Max Papis, il campione americano Bobby Labonte. Non per ultimo Ben Kennedy, pronipote del fondatore della Nascar, che ha vinto la sua prima gara nel 2012. Tantissimi anche i figli d'arte. Dal 22enne olandese Loris Hezemans, campione in carica della Elite 1 con il team Endriks Motorsport (lo stesso per cui ha firmato anche per la prossima stagione), a Mathias Lauda e Freddie Hunt, passando per Eddie Cheever III e Gian Maria Gabbiani. ●



Dinamic a tutta Porsche

PER LA STAGIONE 2020 IL TEAM EMILIANO SI FA IN CINQUE GUARDANDO AI MAGGIORI CAMPIONATI RISERVATI ALLE GRAN TURISMO. ECCO COME

di Dario Lucchese

Dinamic Motorsport a tutta Porsche. La squadra emiliana si fa in cinque, guardando ai maggiori campionati Gran Turismo. In sei anni il team di Maurizio Lusuardi ha rafforzato il proprio legame con la Casa di Stoccarda, diventando una delle realtà di riferimento per il marchio nel panorama internazionale. Dal debutto nella Carrera Cup Italia datato 2014, a quello a dir poco clamoroso dello scorsa stagione nel Blancpain Gt Endurance, condito dalla vittoria ottenuta nel round inaugurale di Monza con Andrea Rizzoli, Klaus Bachler e Zaid Ashkanani. A distanza di 12 mesi Dinamic Motorsport ufficializza la propria partecipazione nella serie di durata del Gt World Challenge Europe con tre equipaggi top. Il primo, quello che punterà diritto al titolo della classe Pro, sarà composto da Matteo Cairoli, Sven Müller e Christian Engelhart. Nel campionato di Sro, quello di Reggio Emilia sarà uno dei quattro team che schiereranno al via le 911 Gt3 R. Nel mirino c'è però anche la classe Pro-Am, con gli svizzeri Mauro Calamia, Ivan Jacoma e Roberto Pampanini a darsi il cambio su una seconda vettura. La terza sarà affidata a un equipaggio Silver di cui sicuramente faranno parte lo stesso Rizzoli ed il danese Mikkel Pedersen, lo scorso anno sempre con il team Dinamic Motorsport grande protagonista nella Mobil 1 Supercup in cui ha conquistato un miglior secondo posto a Monaco. E proprio nel monomarca Porsche, in cui ha già confermato l'austriaco Philipp Sager e il giovane americano Jaden Conwright, la squadra guidata da Giuliano Bottazzi, ex pilota e direttore sportivo tutto fare, si ripresenterà al via e lo farà anche nella Carrera Cup Italia ed in alcuni appuntamenti della serie transalpina, aggiungendo inoltre un programma nel Campionato Italiano Gran Turismo.

> SPOSANDO IL MARCHIO PORSCHE ABBIAMO FATTO UN SALTO DI QUALITÀ DEFINITIVO
>
> GIULIANO BOTTAZZI

«*Sposando il marchio Porsche, abbiamo fatto un salto di qualità definitivo* - spiega Bottazzi - *Con l'esperienza dello scorso anno, alla nostra prima stagione nel Gt Endurance europeo, vincendo la gara di Monza e dimostrando di essere in generale sempre competitivi* (nella 24 Ore di Spa l'equipaggio del team Dinamic Motorsport è rimasto per gran parte della gara nelle prime tre posizioni), *siamo pronti a lottare adesso per il titolo. Il fatto di avere un equipaggio quasi del tutto formato da piloti ufficiali Porsche e in ogni caso tre professionisti, ci dà una grande carica. Anche se, naturalmente, dovremo fare i conti con mille fattori, cominciando dal BoP. Matteo ha un gran bel piede. Ha fatto una carriera in Porsche tutta in*





crescendo e dando sempre il massimo, come testimoniato dalle sue tante pole ottenute nel Wec. È chiaro che al fianco di altri due piloti Pro potremo rivedere il miglior Cairoli di sempre. Müller sappiamo che potrà dare un bel supporto alla squadra. Engelhart è un nuovo arrivo, ma non ha certo bisogno di presentazioni (nel 2017 con Mirko Bortolotti e la Lamborghini ha conquistato il titolo del Blancpain Gt)».

Tre vetture nella Porsche Mobil 1 Supercup, due di queste con i piloti già definiti. Ma anche uno "squadrone" di primo piano nella Carrera Cup Italia. *«Abbiamo riconfermato Lodovico Laurini, che ha concluso il 2019 con la vittoria di Monza* - ha aggiunto Bottazzi - *È un ragazzo molto giovane. Sicuramente potrà anche lui dire la sua, puntando almeno al podio»*. Un altro giovane è lo svizzero Stefano Monaco. Ma la vera novità saranno David Fumanelli e Nicola Baldan. Il primo è facile pensare che sarà uno dei piloti da battere nel campionato di Porsche Italia. Baldan non ha mai corso con le vetture della Casa di Stoccarda, ma ha vinto quasi tutto nei vari monomarca in cui ha finora fatto la propria apparizione. Infine c'è il programma nel Gt italiano, dove Dinamic Motorsport si presenterà con una Porsche Gt3 che verrà divisa da Alex De Giacomi e Marco Cassarà, entrambi in arrivo dalla Carrera Cup Italia in cui ambedue si sono laureati in passato campioni della Michelin Cup.

CAIROLI PUNTA DI DIAMANTE

Sopra e in alto a sinistra Matteo Cairoli in azione nel Wec e alla 12 Ore di Bathrust: è lui una delle punte di diamante della squadra emiliana. In alto Rizzoli con Bachler e Ashkanani festeggiano la vittoria colta a Monza l'anno scorso in Blancpain

Per Matteo Cairoli questo potrebbe essere l'anno giusto. Già sotto l'ala di Porsche Motorsport, il comasco dopo due stagioni difficili in cui si è spesso ritrovato ad affiancare vari gentleman, dividerà nel Gt World Challenge Europe una delle tre vetture schierate dal team Dinamic Motorsport con un equipaggio di primissimo piano. Dopo avere fatto un esordio positivo con la Absolute Racing nella 12 Ore di Bathurst, in cui ha concluso settimo assoluto, quest'anno Cairoli prenderà parte anche a tutto l'Intercontinental Gt Challenge. Nei suoi programmi c'è inoltre il Wec e la partecipazione alle due 24 Ore del Nürburgring e Le Mans.

«Sia io che Müller ed Engelhart abbiamo l'esperienza per fare bene. Con loro mi sono confrontato in pista e devo dire che sono stati due avversari molto tosti (con Müller nel 2016 lottò fino all'ultima gara per il titolo della Porsche Mobil 1 Supercup, finendo secondo in campionato). *Dopo due anni difficili, voglio rivivere quelle belle emozioni che mi mancano dal 2017»*.

- Per la prima volta correrai con il team Dinamic Motorsport. Con quale spirito inizi questa nuova avventura?

«Sono contento perché dal 2014, l'anno in cui abbiamo fatto entrambi il debutto nella Carrera Cup Italia, sono cresciuti tantissimo. Non ho mai lavorato con loro, ma oggi rappresentano senz'altro un team di riferimento».

- Nel Wec hai ottenuto due pole, facendo il tuo ritorno sul podio nella gara del Cota dove ha conquistato un ottimo terzo posto. Come vedi la stagione da adesso in avanti?

«Diciamo che ho delle aspettative abbastanza alte. Da Austin in squadra è arrivato un nuovo Silver, Laurens Hörr, che si è adattato molto velocemente alla vettura e ad una pista che non conosceva. Affronteremo gli ultimi appuntamenti della stagione 2019-2020 con ottimismo».

- E per il 2021?

«Nel 2021 devo essere un pilota factory Porsche a tutti gli effetti. La mia priorità è averlo scritto nel contratto».

- Anche quest'anno disputerai le due grandi 24 Ore, quella del Nürburgring e di Le Mans. Con quali ambizioni?

«Alla 24 Ore del Nürburgring sarò presente con il team Falken Motorsport. Solo che l'equipaggio è ancora in via di definizione. Sarà la mia quinta partecipazione. Lo scorso anno vi ho conquistato il quinto posto assoluto, vincendo la classe Pro-Am. Fisicamente e mentalmente è più difficile di Le Mans».

Il "golden boy" della Carrera Cup Italia, in cui nel 2014 ha conquistato il titolo al suo debutto vincendo sei gare, aggiudicandosi nello stesso anno anche lo Scholarship di Porsche Italia e vincendo l'International Shootout, dopo essere entrato nel programma Junior della Casa di Stoccarda è stato poi promosso al ruolo di Young Professional Driver. Nel Gt World Challenge Europe vi farà il proprio esordio assoluto e certamente sarà uno dei piloti dello squadrone tricolore da tenere maggiormente d'occhio. ●



Beretta-Liberati
destini paralleli

MICHELE ED EDOARDO AFFRONTERANNO UN DOPPIO PROGRAMMA INTERNAZIONALE IN AMBITO GT. ANDIAMO A SCOPRIRE LE LORO STORIE

di Dario Lucchese

Il made in Italy d'esportazione continua a viaggiare a gonfie vele. Almeno nel mondo delle Gt. Michele Beretta e Edoardo Liberati affronteranno entrambi quest'anno un doppio programma internazionale. Storie parallele, che trovano un punto di congiunzione nell'iconica sfida della 24 Ore del Nürburgring. Una sfida che affronteranno con modalità differenti. Per Beretta, pronto a scendere in pista con la Audi del top-team Phoenix Racing, sarà la prima volta nella endurance di scena sull'insidioso circuito della Nordschleife. Un impegno che ha iniziato a preparare lo scorso anno, prendendo parte a tre round del Vln, e che includerà un programma di altre tre gare della Nürburgring Langstrecken-Serie (il nuovo nome del campionato che si disputa sul tracciato dell'Eifel). Il lombardo contemporaneamente disputerà tutta l'Elms con la Porsche ed un'altra squadra di riferimento come Proton Racing. Liberati prenderà invece parte per la seconda volta alla 24 Ore del Nürburgring, dopo avervi fatto il suo esordio nell'edizione del 2019. Il romano guiderà anche lui una Porsche, quella del Kcmg. Con il team di Hong Kong, il campione del Gt Asia 2016 disputerà anche alcune gare dell'Intercontinental Gt Challenge (di sicuro la 24 Ore di Spa) e tutto il campionato giapponese Super Taikyu, anche se al volante di una Honda Nsx Gt3 Evo. Sia Beretta che Liberati, reduci dalla 12 Ore di Bathurst in cui sono stati entrambi protagonisti, avranno due equipaggi di alto livello. Così come sono decisamente alte le aspettative per questa stagione che prenderà il via per entrambi il 21 marzo, proprio nella Nürburgring Langstrecken-Serie, in occasione del primo round di un calendario fittissimo. Campione del Gt Asia nel 2016 in equipaggio con l'altro pilota romano Andrea Amici sulla Lamborghini e l'anno precedente vincitore del titolo Pro-Am del Super Trofeo Asia, **Edoardo Liberati** dal 2018 è in forze al team Kcmg che lo ha inserito in un programma Pro, partecipando alla Blancpain Gt Series Asia con la Nissan Gt-R Nismo Gt3. Proprio con la squadra di Hong Kong nel 2019 ha esordito nella 12 Ore di Bathurst con un 7° posto e disputato la sua prima 24 Ore del Nürburgring, conclusasi prima del tempo in seguito all'incidente di cui è stato protagonista il suo compagno Nico Menzel. Racconta: *«Il mio massimo obiettivo è vincere la 24 Ore del Nürburgring. Sarò in equipaggio con Dumas, Burdon e Imperatori, tutti piloti molto veloci ed esperti. Con la Porsche cercherò di fare bene anche a Spa, che ho già disputato due volte. Abbiamo un pacchetto vettura che può permetterci di lottare per le posizioni di testa. Con la Nissan era sicuramente tutto più difficile»*.

> IL MASSIMO OBIETTIVO PER QUESTA STAGIONE È LA VITTORIA ALLA 24 ORE DEL NURBURGRING
> MICHELE BERETTA

- Come è nato l'accordo con il team Kcmg?

«Due anni fa, grazie a Vincenzo Sospiri, ho fatto un test nella F.3 giapponese e sono andato abbastanza bene, nonostante fossero ormai 7 anni che non guidavo una monoposto. Dopo di ciò mi è stato chiesto di correre in quella serie o in alternativa nel Blancpain Gt Asia. Così ho optato per quest'ultimo campionato».

- Quali sono le differenze tra Europa e Asia?

«Credo che oggi ci siano in realtà poche differenze. Il panorama delle corse in Giappone è di primissimo piano. Vi corrono diversi piloti molto esperti e anche i team sono di alto livello. Sicuramente in Asia c'è una partecipazione più massiccia e costante di pubblico. Lo stesso numero di persone che viene ad assistere a gare come Nürburgring e Spa, è in tutte le gare».

- Quest'anno correrai con la stessa squadra, ma due vetture diverse. Come farai a conciliare questo duplice impegno?



«*Diciamo che sono due vetture concettualmente opposte tra loro. La Porsche ha un bilanciamento particolare, con il motore centrale e spostato verso dietro. Con la Honda ho fatto solo qualche giro nei test del Fuji e mi ricorda molto la Lamborghini, molto precisa nell'avantreno. Ormai comunque sono abituato a saltare da una macchina all'altra. Questo non sarà un problema, così come il fatto di affrontare continuamente il fuso che c'è tra i diversi paesi*».

- Hai disputato per due volte la 12 Ore di Bathurst, hai corso al Nürburgring e Spa. Quale delle tre gare ritieni essere la più difficile?

«*Sicuramente la 24 Ore del Nürburgring, anche per il meteo imprevedibile; dalla nebbia al sole, alla pioggia. A Bathurst devi fare i conti con i muretti e le velocità elevate. All'appello però mi mancano ancora Daytona e soprattutto Le Mans. Spero di avere presto l'opportunità di disputare anche queste due gare*».

- Quest'anno continuerai nonostante tutto a svolgere il tuo ruolo di istruttore federale?

«*Nei weekend liberi sarò presente alle gare della F.4 italiana per svolgere come sempre il mio lavoro di coaching al fianco di Raffaele Giammaria. Lavoro con la Federazione da sette anni e mi occupo inoltre di seguire i test per rilasciare le varie licenze*».

- Tra i vari giovani, chi è che ti ha impressionato di più recentemente?

«*Faccio due nomi. Gabriele Minì, che reputo un vero talento, molto bene impostato mentalmente per l'età che ha. Possiede certamente l'atteggiamento giusto per puntare in alto. Assieme a lui vedo molto bene anche Francesco Pizzi*».

Dalle monoposto in cui ha raggiunto l'apice nel 2015, stagione che lo ha visto protagonista nel FIA F.3 europeo e prendere anche parte ad alcuni round della Gp3, all'esordio in Gt e all'ingresso nel programma Lamborghini. Fino al titolo Super Gt3 Pro del tricolore Gt che ha conquistato nel 2017 assieme ad Alex Frassineti. **Michele Beretta** oggi è un pilota maturo e si appresta ad affrontare un impegno per lui completamente inedito. Spiega: «*Dopo 4 anni con la Lamborghini, ho deciso di accettare la sfida e di fare nuove esperienze. Sono molto grato a Squadra Corse e a Giorgio Sanna, che mi hanno aiutato a crescere tanto. Quest'anno mi concentrerò sull'European Le Mans Series e la 24 Ore del Nürburgring*».

ITALIANI D'ESPORTAZIONE
Sopra Liberati in azione alla 12 Ore di Bathrust, a sinistra Beretta sulla Porsche Proton con la quale disputerà l'European Le Mans Series

DOPO QUATTRO ANNI CON LA LAMBORGHINI HO DECISO DI FARE NUOVE ESPERIENZE. MI CONCENTRERÒ SU ELMS E 24 ORE DEL NURBURGRING
EDOARDO LIBERATI

- Nella serie Elms, per la prima volta guiderai una vettura Gte. Quali sono le tue aspettative?

«*Con la Porsche abbiamo iniziato il programma di test. La macchina è stupenda. Devo adattarmi al regolamento del campionato. Nella classe Gte, per esempio, non abbiamo l'abs. Lo stile di guida è quello di una vera auto da corsa. Siamo stati a Le Castellet e in questi giorni andremo a provare a Barcellona, prima del via della stagione in Spagna a inizio aprile. Il team mi ha accolto bene. La squadra ha tanta esperienza e penso che potremo contare su un equipaggio di punta per cercare di ottenere un buon risultato*».

- Dall'altra parte ci sarà l'impegno con la Audi ed il team Phoenix Racing…

«*Dopo avere preso parte alle ultime tre gare del Vln, lo scorso anno, abbiamo iniziato a preparare la 24 Ore del Nürburgring. Con Blomqvist, Gounon e Schramm avremo una bella line-up. Il team ha vinto tanto e ormai conosco bene anche la macchina*».

- Tra la 24 di Daytona, quella di Spa e la 12 Ore di Bathurst, in cui hai corso, e la stessa 24 Ore del Nürburgring, quale credi sia la più impegnativa?

«*Presumo proprio la 24 Ore del Nürburgring, dove non ti è concesso sbagliare ed ogni errore ti costa davvero tanto. E poi devi fare i conti con il traffico, la nebbia e spesso anche pioggia e grandine. Del tracciato di Bathurst mi sono invece letteralmente innamorato, sia per le caratteristiche della pista che del contesto*».

- A cosa punti quest'anno?

«*Nell'Elms voglio competere per il titolo. Al Nürburgring spero di arrivare in fondo*».

- E per quanto riguarda il futuro?

«*Mi piacerebbe avere qualche opportunità per correre nel Wec*». ●

Arrivederci Roma

A CAUSA DEL CORONAVIRUS NON SI CORRERÀ IL PROSSIMO 4 APRILE L'E-PRIX NELLA CAPITALE

di Fulvio Cavicchi



L'**E-Prix di Roma** è stato davvero apprezzato da tutti, nelle sue due prime edizioni, però la terza molto probabilmente non si farà. Come è facile immaginare, non era possibile trovare una soluzione per raggruppare decine di migliaia di persone sugli spalti del Circuito dell'Eur per tutta una giornata evitando si potesse diffondere il contagio, visto vengono annullati o svolti a porte chiuse eventi sportivi che durano appena un paio di ore. Ovviamente la causa del tutto è il più grave problema che affligge oggi il nostro paese, cioè l'Emergenza Sanitaria per Coronavirus che sta dilagando in Italia.

«A seguito dell'attuale emergenza sanitaria in Italia e in base alle disposizioni stabilite nel decreto ministeriale relativo alle misure per contrastare e contenere la diffusione di Covid-19 nel paese - che comprende eventi sportivi con grandi folle e spettatori nelle immediate vicinanze - non sarà più possibile organizzare l'E-Prix di Roma il 4 aprile 2020» si legge nel comunicato uscito venerdì pomeriggio. *«La Formula E, in accordo con le autorità competenti di Roma, Eur SpA e insieme alla Fia e all'Automobile Club d'Italia, lavorerà a stretto contatto con i partner del campionato e le parti interessate al fine di valutare e rivedere opzioni alternative per rinviare Roma E-Prix a una data successiva una volta che le restrizioni saranno state revocate»*. Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di inizio marzo in realtà sospende eventi e competizioni sportive fino al 3 aprile, e la gara era prevista per il giorno dopo, ma in realtà lo shakedown si sarebbe svolto il venerdì e comunque si parla di un evento di livello mondiale, e quindi di una organizzazione per nulla semplice e che deve cercare di fare scelte con anticipo per evitare annullamenti clamorosi e dell'ultimo secondo come quanto avvenuto col Salone di Ginevra. Non si tratta del primo caso, dato che già l'E-Prix di Sanya è stato "rimandato" per precauzione. Ed esattamente come per Roma, ancora non si sa se si tratterà di un posticipare la gara oppure di annullarla del tutto per quanto riguarda stagione 6. Ma il tempo passa, ed organizzare nuove tappe con così poco tempo è impossibile. Quindi, le possibilità sono trasformare in eventi doppi alcuni di quelli già previsti (ad esempio New York non avrebbe problemi, visto che lo è stato



nelle prime due edizioni), oppure ridurre il numero di gare della stagione. Ed in calendario sono poi previste anche le gare in Francia, Germania ed Inghilterra, altri paesi dove il contagio di Coronavirus sta iniziando. Mentre tanti E-Prix sono a rischio annullamento, ecco che uno nuovo prova invece ad entrare nel calendario. Infatti è stato ufficialmente presentato la scorsa settimana il progetto dell'Eindhoven E-Prix, cioè il debutto del circus elettrico nei Paesi Bassi con quella che diventerebbe la prima gara in notturna della storia della serie. Durante una presentazione ai media, l'organizzazione locale denominata Formula Eindhoven ha svelato i dettagli della sua proposta di un round per il campionato mondiale di Formula E 2021-2022. Appena tornato dal Marocco, in cui aveva corso solo qualche giorno prima il Marrakech E-Prix, era presente anche il pilota della Envision Virgin Racing Robin Frijns, testimonial dell'operazione. «Eindhoven è la capitale tecnologica dei Paesi Bassi, quindi ha perfettamente senso farlo qui», le parole dell'olandese. *«C'è molto entusiasmo per la Formula 1 in Olanda, ma sarebbe bello avere anche una gara di Formula E!»*.

È stata rinviata a data da destinarsi quella che avrebbe dovuto essere la terza edizione della sfida di Formula E sul circuito dell'Eur

La forza trainante del progetto è Peter-Paul Laumans, un imprenditore online. Eindhoven, situata nel sud del paese vicino a Belgio e Germania, è nota per il suo ruolo di primo piano nella tecnologia. Ospita un'università tecnica di fama mondiale e una vasta gamma di aziende orientate alla tecnologia situate nell'area (tra cui Philips) e società automobilistiche come DAF e VDL. E diverse di queste aziende, come SAP e Rabobank, hanno già aderito all'iniziativa come partner del progetto. *«Il prossimo passo è preparare la nostra offerta, che dovrà essere presentata alla Formula E Holdings a marzo del prossimo anno. Ci aspettiamo quindi una decisione sul calendario per stagione 8 entro luglio»* ha affermato Laumans, per cui l'idea di una gara notturna era logica. *«Eindhoven è conosciuta nei Paesi Bassi come la "città delle luci», quindi il nostro piano era di inventare qualcosa di unico ed organizzare la prima gara notturna in assoluto del campionato»*. L'idea di una gara di Formula E sotto luci artificiali è stata considerata in diverse occasioni in precedenza, incluso l'E-Prix di Diriyah in Arabia Saudita, ma non si è ancora mai concretizzata.



Peugeot 2008

SUV COMPATTO E POLIVALENTE, TAGLIA I PONTI CON LE FORME TONDEGGIANTI DELLA PRECEDENTE GENERAZIONE E TIRA FUORI LA GRINTA DEL LEONE. ANDIAMO A SCOPRIRE I SUOI PUNTI DI FORZA

di Francesco Forni

SUV compatto e polivalente, Peugeot 2008 traccia un solco importante. Si distingue per essere in prima linea in tutte le sue caratteristiche. Al vertice per offerta tecnologica, benzina, Diesel e elettrico, guida assistita di secondo livello, display dinamico tridimensionale.

Una vettura indovinata, anche nello stile. In una categoria quella dei "ruote alte" intorno a 4,3 metri di lunghezza, tra le più apprezzate in Italia: conta infatti una ventina di concorrenti. Nuovo 2008 taglia i ponti con le forme tondeggianti della precedente generazione e tira fuori la grinta del Leone. Più squadrato, con i fari a Led ad artiglio felino che caratterizzano il frontale, dominato dalla grande calandra verticale. Le fiancate, solcate da geometriche nervature, la scolpiscono: non passa inosservata. Forma e sostanza, la piattaforma è quella della berlina 208 la CMP, che permette di assemblare le tre motorizzazioni nella stessa fabbrica. Ma l'abitabilità è superiore, grazie al passo di oltre 2,6 metri e allo spazio in altezza. Adeguato anche il bagagliaio, che ha una capacità di carico di 434 litri, anche per la e2008 elettrica. Tra i colori esterni, tre sono speciali: Blue Vertigo, Orange Fusion e Rosso Elixir. Piacevole anche l'abitacolo con il classico "volantino" sportivo e la plancia digitale e il display dinamico tridimensionale, alla guisa di un ologramma. L'animazione e la versatilità sono le doti dello iCockpit 3D, di serie dall'allestimento Allure. Quello di partenza è Active, al top ci sono GT Line e GT.







PEUGEOT 2008 BLUEHDI 130 EAT8 S&S ALLURE NAVI PACK	
Prezzo	28.250 euro
Lunghezza	430 cm
Larghezza	177 cm
Altezza	153 cm
Passo	261 cm
Bagagliaio	434/1200 litri
Peso	1385 kg
Motore	Diesel
Cilindrata	1499 cm^3
Potenza	131 cavalli
Coppia	300 Nm
Cambio	Automatico a controllo elettronico a 8 rapporti
Trazione	integrale permanente
Consumo	3.8 litri/100 km
Emissioni di CO2	100 g/km
Velocità massima	195 km/h
Accelerazione 0–100 km/h	9,3 secondi

Il prezzo di listino parte da 21.050 euro per la versione a benzina PureTech 100 Active, col 3 cilindri da 100 cavalli. Da 23.050 euro per la Diesel BlueHDi 100 Active da 100 cavalli. E da 38.050 euro per la elettrica e-2008 100 kW Active da 136 cavalli.
Interessanti le formule di utilizzo, tra i quali il finanziamento iMove e il canone di noleggio a lungo termine Free2Move. E anche le soluzioni Easy-Move, Easy-Care e Easy-Charge.
Sono molti i modi di usare 2008, dalla ricarica al noleggio, con la versione elettrica e-2008 (accreditata di un'autonomia di 310 km) che grazie allo sforzo dei concessionari e agli incentivi statali, col canone e considerando i costi del carburante mensilmente non ha un costo differente di gestione dai benzina e dai Diesel, calcolando tutte le spese. Intorno ai 430 euro percorrendo 1.250 km ogni 30 giorni.
Peugeot 2008 è disponibile con il 1.2 turbo benzina a 3 cilindri con potenze da 100, 130 e 155 cavalli, col 1.5 Diesel da 100 e 130 cavalli con cambio manuale e/o automatico a otto marce. E con l'elettrico da 136 cv e con batterie a 50 kWh, che arrivano dalla Cina tramite lo specialista KLT.
Le modalità di giuda di questa ruote alte a trazione anteriore (a richiesta il Grip Control) sono Eco, Comfort e Sport per tutte le versioni.
In tutte le sue versioni Peugeot 2008 è ben rifinita e insonorizzata. Piacevole e precisa alla guida, con uno sterzo adeguato e con comportamento sincero, piacevole nel misto. ●



PER CHI VUOLE DIVENTARE INGEGNERE DA CORSA QUALI SONO LE CHANCE?

La strada da tecnico

Ho letto proprio ora, con un po' di ritardo, il Bastian Contrario intitolato: "Case da corsa ormai quasi estinte!"...
Al di là del piacere nel leggere le parole, ho avuto anche il piacere di rispecchiarmi tra le righe! S'intende: come lettore e come amante del motorsport che aspira a lavorare nel Circus, partendo dalle basi!
Proprio sotto questo aspetto ho condiviso tutta l'analisi! Non ci sono team per emergere, crescere e avere un sostentamento! Si passa da team che si ritrovano nei weekend per una sbraciolata a bordo pista e nel mentre fanno una garetta, a team super professionisti che dal loro alto neanche ti vedono! Vedendo questa "solitudine" intorno, ho il piacere giornalmente, di vedere e rivedere le interviste fatte a gente del calibro dell'ingegner Stanzani e il suo inizio in Lamborghini e mi chiedo sempre sempre sempre: "chissà cosa significava fare l'ingegnere negli Anni '60?" Tante opportunità offerte a persone che sono cresciute e hanno potuto, soltanto dopo 30 anni o più, crearsi il nome: Stanzani, Materazzi, Forghieri... solo per citarne alcuni! In attesa di tempi migliori e di un bel giro di ruota, vi mando un abbraccio!

Jacopo Fumanti

Caro Jacopo, le tue considerazioni hanno basi e fondamenti. D'altronde bisogna anche riconoscere che iniziative quali la Dallara Academy lanciano segnali interessanti e rispettosi, oltre che concreti, nei confronti dei nuovi possibili talenti del settore. E l'Italia resta una gran bella scuola di Motorsport, a vari livelli. Certo, però, che come dici tu, la fertilità dei terreni racing negli anni eroici delle corse rappresenta un'era irripetibile e ben ricca di porte aperte. Diciamo che sono cambiate le cose e ora le chance per un futuro tecnico delle corse si presentano e vanno cercate in modo diverso.

IL CONTRIBUTO DI RENATO RONCO

F.1 & creatività prima del DAS



Leggendo oggi il numero in edicola di Autosprint (da noi arriva il mercoledì) ho notato che nei vari commenti relativi al tema DAS, partorito dalla Mercedes, nell'elenco delle trovate ingegnose che hanno caratterizzato la Formula 1 nessuno fa riferimento alla grande "genialata" che ha cambiato per sempre la Formula 1: mi riferisco al primo alettone che l'ing. Forghieri adottò sulla Ferrari 312 nel Gran Premio del Belgio a Spa in quel lontano 1968 per i piloti Ickx ed Amon.
C'è anche un curioso aneddoto che pochi conoscono legato a quella trovata.
Dopo che al venerdì la Ferrari si presentò alle prove con l'alettone, suscitando la meraviglia di tutto l'ambiente, il giorno successivo Jack Brabham, già al sabato mattina per le qualifiche, arrivò con un alettone" in legno" che durante la notte aveva fatto costruire e piazzare dai meccanici - nell'occasione diventati falegnami - dimostrando che aveva capito la svolta che quell'idea avrebbe apportato alla Formula 1. Commovente!
E da lì è iniziata tutta la storia dell'aerodinamica che ancora oggi determina successi ed insuccessi in tutta la categoria.
E non solo. Soltanto una piccola annotazione per gli appassionati, ma un grande passo per la storia.
Ciao, a presto.

Renato Ronco

Aggiungiamo a corredo di queste righe del sempre apprezzato Renato Ronco un'immagine del piccolo alettone di Jack Brabham, immediatamente ispiratosi all'intuizione di Mauro Forghieri.

A PROPOSITO DI BUON GUSTO...

Fia, un segnale poco gradito

Complimenti a quell'orrendo comunicato con cui la Fia dice d'aver raggiunto un accordo con la Ferrari circa le questioni tecnico-regolamentari-prestazionali relative alla scorsa stagione. In pratica, dice tutto e dice niente. Al contrario, lancia un segnale inquietante: ci siamo messi d'accordo. Ma non si capisce come, perché e in quali termini. Non voglio prendere posizione o dire o sospettare nulla, mi limito ai fatti: tutto ciò con la trasparenza di un'autorità sportiva ha ben poco a che vedere. È un modo di fare che non va bene, ben al di là della Ferrari.

Lettera Firmata

AUTOSPRINT
www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

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

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

CONTI EDITORE

Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO)
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

SPORT NETWORK

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

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

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



ULTRA INTERNET FIBRA.

INTERNET
FINO A 1 GIGA
SU RETE FTTH
E CHIAMATE INCLUSE

ATTIVAZIONE VELOCE
E MODEM SUPER WI-FI
GRATIS

SENZA VINCOLI

26,95 €
AL MESE

ANCHE PER PARTITA IVA

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

tiscali.it | 130 | negozi tiscali

TISCALI
Onlife