

DAKAR AL ATTIAH FIRMA IL PRIMO CENTRO TOYOTA NEL GRANDE RAID

AUTO SPRINT

n. 4

Anno LVIII Settimanale 22-28 gennaio 2019

3 Euro (Italy only)

MONDIALE RALLY

A Montecarlo scatta la **stagione 2019. Loeb** al rientro sarà la **variabile impazzita** in una **corsa a tre** per il titolo



LE RAGIONI DEL CUORE

Schumi jr.: una scelta in chiave **Ferrari Academy** nel nome del **padre** ma anche in ossequio a un **talento** in divenire e tutto da scoprire dalla F.2 in poi...

CAVALLINO AMMICKANTE



90004

9 770005 174006
Pubb. Intern. Sped. in P. - DL 350/2003 (conv. in L. 28/2/2004) art. 1, D. 28/2/2004

AUT 6,50 € - BE 6,00 € - MC 0,02 € / AZIENDA 5,60 €
PTE CONT. 5,50 € - L. 5,50 €
CHOT 7,70 CHF - GH 6,00 CHF

AUTOMOTO RACING

10° SALONE INTERNAZIONALE



In contemporanea con

AUTOMOTORETRO

Torino | Lingotto Fiere
dal 31 Gennaio
al 3 Febbraio 2019

Visita il nostro nuovo sito www.automotoretro.it

sparco



E ora la **Ferrari** ha la top university

Mentre la Rossa 2019 cresce e il progetto 670 procede senza intoppi con i primi responsi della Galleria del Vento che sono molto incoraggianti c'è una notizia che più delle altre ha catturato l'attenzione: l'ingaggio di Mick Schumacher nell'orbita FDA. Una scelta in chiave Academy nel nome del padre ma anche in ossequio a un talento in divenire e tutto da scoprire dalla Formula 2 in poi. E con lui, in aggiunta ai figli d'arte Alesi e Fittipaldi, ad Iloft, Shwartzman e Petecof oltre che ad Armstrong, la Academy è ora l'university top dell'automobilismo a livello mondiale, avendo superato per la prima volta addirittura la compagine storicamente fortissima della Red Bull.

Alla vicenda di Mick su questo numero di Autosprint dedichiamo un ampio servizio perché vedere uno Schumacher di Rosso vestito fa sempre uno strano, magico, effetto. E piace davvero molto questa operazione del Cavallino che investe nel futuro con Mick Schumacher frugando in un passato che non è mai passato quando si parla di suo papà. L'approdo del tedesco campione europeo di Formula 3 alla Ferrari Driver Academy riscalda davvero il cuore anche se per forza si impone la massima cautela perché adesso deve crescere senza troppa pressione, senza bruciare le tappe, senza avere costantemente sulle spalle il peso di un cognome che solo a pronunciarlo fa venire i brividi.

E da brividi è anche il rientro di Sebastien

Loeb nel Mondiale Rally che da giovedì prossimo prende il via sulle strade lotteria del Rally di Montecarlo. Scatta con la splendida variabile impazzita del ritorno dell'alsaziano in quel campionato del mondo che ha vinto per nove volte e per la prima volta senza una Citroen da esaltare ma con la Hyundai che proprio con il suo ingaggio punta a conquistare il primo titolo nel Mondiale Costruttori. Correrà sei gare su 14 Loeb ma è abbastanza evidente che sarà lui il giudice supremo di un campionato che sulla carta pare essere una lotta a tre per il titolo tra Ogier, Neuville e Tanak come nel 2018. Da sempre sfida anomala quella del Principato si annuncia davvero esaltante e come al solito ricca di sorprese.

Quelle stesse sorprese che potrebbe regalare anche la 24 Ore di Daytona che nel prossimo weekend è pronta a mandare in scena uno spettacolo di primo piano esaltato anche dalle presenze di Alonso e Zanardi con le loro sfide diverse ma un approccio alla sfida abbastanza simile. A chiudere il cerchio di un fine settimana ad alta intensità corsaiola ci sarà poi il terzo round del campionato di Formula E di scena a Santiago del Cile. Dove Jerome D'Ambrosio arriva da leader della serie dopo la rocambolesca vittoria ottenuta in Marocco, in seguito al patratat Bmw che sembrava pronta a raccogliere quella che pareva una tranquilla doppietta. In Sudamerica per molti è già tempo di rivincite. ●

DOMENICA SERRA



FORMULA UNO

- 12** MICK NEL NOME DEL PADRE
- 24** NUOVI RAPPORTI DI COPPIE
- 32** PIÙ ALFA CHE SAUBER
- 37** LIUZZI LODA VERSTAPPEN

VELOCITÀ

- 20** ROC XXXXXXX
- 42** ALONSO PLANA SU DAYTONA
- 46** IL MAGO ZANNA E IMSA...LA BIM!
- 76** FORMULA E D'AMBROSIO VITA DA LEADER
- 81** IL RICORDO DI SPARTACO DINI

RALLY

- 50** PARTE IL MONDIALE A MONTECARLO
- 68** CITROEN DA SCUDETTO
- 70** DAKAR L'UOMO CHE SUSSURRA ALLA SABBIA

RUBRICHE

- 4** SCATTO FISSO
- 6** FILO DI GAS DI GIORGIO TERRUZZI
- 8** LA TECNICA DI PAOL FILISETTI
- 10** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 34** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 38** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 80** L'OUTLET DI AUTOSPRINT
- 82** POSTASPRINT

Lauda

torna a casa e sorride

Niki Lauda a inizio anno era stato costretto a un nuovo ricovero all'ospedale a causa di una brutta influenza - insorta durante le vacanze di Natale - , tale da riportarlo al nosocomio AKH, dove nel mese d'agosto s'era sottoposto con successo a un delicatissimo intervento di trapianto di polmone. Il sistema immunitario indebolito era fonte di preoccupazione e attenzione per i medici, fino a che, a quanto risulta, la situazione si è di nuovo normalizzata e a metà della scorsa settimana il campione austriaco ha potuto fare ritorno a casa. In attesa di rivederlo ai Gp, adesso il prossimo grande appuntamento è per il compimento dei suoi 70 anni, venerdì 22 febbraio. Noi stessi intendiamo festeggiarlo degnamente, dedicandogli un numero monografico di Autosprint Collection, che si annuncia più speciale del solito. Prenotatelo fin da ora presso la vostra edicola di fiducia...





Le priorità di **Binotto**



LA MONOPOSTO 2019 E LA NUOVA FORMAZIONE DEI PILOTI SONO OVVIAMENTE AL PRIMO POSTO. MA C'È BISOGNO ANCHE DI UN NUOVO CORSO DIVERSO ALLE RELAZIONI TRA IL CAVALLINO E I SUOI FANS

SUTTON-IMAGES.COM

Le priorità di Mattia Binotto sono semplici e sono due: macchina 2019 e piloti che la guideranno. Poche balle: il destino di questa nuova formazione Ferrari dipenderà dal cronometro, dalla risoluzione di un dualismo interno che possiamo dare per certo. Poi, e intanto, si tratterà, si spera e aspetta, di dare

un corso diverso e nuovo alle relazioni tra il Cavallino e chi per il Cavallino, dietro al Cavallino, attorno al Cavallino spende e spande. Vale a dire chi spende tempo, curiosità e passione per spandere un entusiasmo incrollabile. Trattasi di una popolazione molto vasta e variegata, composta da vecchi ap-



Con cinque vittorie nella passata stagione Vettel ha regalato diverse gioie al popolo ferrarista, ma quest'anno serve dare molto di più per sconfiggere il rivale Hamilton. Chissà se l'arrivo di Leclerc farà da ulteriore spinta per il 4 volte iridato

” È OVVIO CHE SARANNO I RISULTATI A DETTARE FORTUNE O GRANE, LA SPERANZA È QUELLA DI AVERE A CHE FARE CON UNA SQUADRA CONSAPEVOLE DEL RUOLO CHE HA

passionati, giovani curiosi, giornalisti di varia foggia, innamorati delusi, annoiati cronici, spettatori e telespettatori fedeli o distratti; in transito più o meno frequente dai GP. A tutti loro (a tutti noi) credo che questa Ferrari possa dedicare qualche attenzione, un po' di affetto e cura, dopo anni di pesci in faccia, più o meno mascherati da dichiarazioni di rito, fatte bastare o trattate come una manna assoluta, da balle colossali spacciate per verità ingiudicabili, da informazioni ai minimi termini simili alla mancia che si può dare a un cameriere stremato.

Dunque, pur consapevoli che saranno i risultati a dettare fortune o grane, la speranza è quella di avere a che fare con una squadra consapevole del ruolo che ha. Onore e qualche onere, per cortesia, magari condito da un paio di sorrisi in più, dal piacere di corrispondere, appunto, un amore sconfinato. Sto parlando di aperture maggiori e frequenti al racconto di cosa accade, accadrà, di una comunicazione più ricca, sfruttando l'enorme patrimonio a disposizione di una famiglia che fa della ricerca, dell'avanguardia, della tecnologia una consuetudine. Possibile che nessuno dica ba, mai e poi mai, su qualche procedimento di lavorazione peraltro interessantissimo, realizzati da persone di prim'ordine, frutto di sforzi e aggeggi tecnologici strepitosi? Ma certo, la segretezza: una menata di torrone cosmica, che ha giustificato ogni genere di negazione. Come se fosse impossibile raccontare senza svelare un segreto di Fatima...oh mamma. Mattia Binotto e il suo gruppo di tecnici sono stati asserragliati sino a ieri in un limbo inviolabile. Muti, tutti e perennemente di fronte ad un interesse smisurato nei confronti della Ferrari che ogni domenica corre, vince, perde, della quale si sa solo per termini generici e inutili, lasciando campo libero a speculazioni di ogni tipo, a sciocchezze da ignorantoni al bar. Un peccato, anche perché dietro e dentro una macchina ci sono sfide piccole come enormi, personaggi, battaglie sui tre millimetri, innovazioni magiche che per un verso costituiscono la magia della Formula 1 e per altri sembrano escluse da ogni accesso. Perché? Chi lo ha stabilito? Niente, non si sa. Vettel, al netto del gradimento, di qualunque pensiero sul suo rendimento, guida da anni per la Ferrari senza corrispondere minimamente chi ha imparato ad adorarlo, a investire su di lui un trasporto strepitoso. Può fare, per cortesia, qualcosa di più, di meglio, oltre a difendere la sua benedetta privacy? Forse, e sarebbe ora. Anche perché proprio su questo fronte potrebbe patire la concorrenza del giovane Leclerc che parla italiano, che ha un viso perfetto per essere accolto come Gesù Bambino, dopo anni di bastone senza carote, se abbiniamo Vettel a Raikkonen, un pilota che piace per la sua indipendenza ma che ai propri tifosi (se non altro) ha offerto al massimo un boero, in abbinamento ai fatti propri. Storie, curiosità, disponibilità, una indispensabile, salutare leggerezza. Magari curando la stitichezza; piantandola di confondere il prestigio di un mito per molti versi inviolabile, con la fame, la sete di chi, alla Ferrari, nei tempi magri come nei giorni di festa, regala ben più di quanto riceva. Tanto, comunque, siamo qui con tutta la voce in gola, come diceva Enzo Jannacci. ●



Uno per **tutti**, **tutti** per uno

BINOTTO, UN UOMO AL COMANDO, DI UN GRUPPO COESO, CON UN SOLO OBIETTIVO: VINCERE. E INTANTO LA NUOVA FERRARI DI F.1 HA SUPERATO I CRASH TEST. UN SEGNALE INDICATIVO PER LA VETTURA CHE È FRUTTO DELLE COLLAUDATE CAPACITÀ DEL DUO CARDILE-SANCHEZ

La scorsa settimana, la scocca della nuova monoposto siglata progetto 670, ha superato i crash test obbligatori presso la struttura del CSI di Bollate, alla presenza del delegato tecnico Fia, Jo Bauer. Si trattava di una tappa fondamentale, poiché consente di procedere all'ultima fase che precede la presentazione del 15 febbraio, ovvero il montaggio. Forse è anche quella più emozionante in quanto permette, alla fine, di vedere realizzato l'oggetto del lavoro congiunto di tutte le aree del reparto tecnico della GeS, come se tutte le tessere di un puzzle



SUTTON-IMAGES.COM

E ADESSO PRONTI AL RUSH FINALE

Proseguono i lavori sulla nuovissima Ferrari di F1 che vedrà la luce ufficialmente alla metà del prossimo mese, polarizzando tutte le aspettative dei tantissimi tifosi desiderosi di riscatto

si incastrassero con precisione, l'una con l'altra. Il recente avvicendamento al vertice della struttura organizzativa non ha condizionato, nel quotidiano, il lavoro dei vari reparti raggruppati nelle due macro-aree chassis e power unit.

La prima, è coordinata da Enrico Cardile e David Sanchez, capi dell'aerodinamica della GeS. Entrambi con un passato nella produzione GT del Cavallino, furono promossi nell'attuale ruolo nell'estate del 2016 dopo l'uscita di James Allison, e dell'aerodinamico olandese Dirk De Beer. Il duo Cardile-Sanchez è stato in grado di mettersi in luce con l'aerodinamica innovativa e coraggiosa della Sf70H del 2017, proseguendo poi con la Sf71H, da subito competitiva, lo scorso anno. Date queste premesse le aspettative legate alla nuova monoposto sono giustificate alte. Il reparto aerodinamico della Ferrari, potremmo dire sia passato nell'ultimo triennio da una struttura che, quantomeno dall'esterno, appariva non in grado di imporsi a livello di soluzioni e di capacità innovativa sui rivali d'oltremarina, alla condizione di leader. I tecnici citati rappresentano la prima linea, quella esposta alla ribalta mediatica, ma analizzando più approfonditamente la struttura, scopriamo varie figure che permettono di capire come ciò sia potuto accadere. In questo reparto, uno dei più densi come organico scopriamo, infatti, ruoli che costituiscono un anello di congiunzione fondamentale tra il passato, il presente ed il futuro.

Ad esempio, quello dell'analisi dei metodi. A coordinamento di un gruppo di una ventina di ingegneri, Antonio De Lauretis, si occupa della correlazione tra i dati e le performance aerodinamiche, in pista e in galleria del vento. Fondamentali, tra i suoi compiti, la definizione, lo sviluppo e integrazione delle metodologie da applicare e di tecniche di analisi e interpretazione dei dati raccolti. In sostanza la creazione di strumenti per capire sempre più a fondo cosa accade. Capo, invece, delle metodologie CFD, Peter Mlinaric, a Maranello dallo scorso Luglio, proviene dalla Red Bull dove ha lavorato per un decennio. mentre Gabriele D'Arezzo responsabile CFD senior è in Ferrari dal 2004. Uno dei punti di forza della Ferrari, non solo in questo reparto, è proprio la coesistenza di innesti molto recenti, anche di tecnici giovani, con ingegneri ormai parte del dna della struttura tecnica Ges, (seppur ancora anagraficamente giovani), come Alessandro Cinelli, a Maranello dal 2002, oggi responsabile del gruppo di valutazione delle performance aerodinamiche.

La stessa coesione contraddistingue l'area power unit, coordinata da Corrado Iotti, in Ferrari da circa vent'anni ad eccezione del triennio 2004-2006, in cui è stato responsabile powertrain Maserati. Iotti gestisce tutta la progettazione della power unit, coadiuvato a partire dal 2017 da Guido di Paola, (dopo l'uscita di Lorenzo Sassi), nel ruolo di responsabile progetto e concetto del motore a combustione interna (ICE). Di Paola, in Ferrari dal 1995,

ha salito tutti i gradini della gerarchia del reparto motori, sino all'attuale posizione. Accanto a loro, scopriamo figure che hanno permesso, soprattutto in alcuni ambiti del propulsore, di compiere il salto prestazionale visto nel 2018 e che, secondo voci sempre più insistenti, parrebbe esserci anche in questa stagione. Ioannis Kitsopanidis, a Maranello dal 2010, con solidissime competenze sulla combustione, è il responsabile dello sviluppo della Power Unit dal 2015. Roberto Mariconti, in Ferrari da sette anni si occupa, invece, della ricerca e sviluppo della performance e definizione carburanti. Il loro lavoro con quello di altri loro colleghi, ha permesso di raggiungere l'elevatissimo grado di efficienza termodinamica delle ultime power unit. Prestazioni, dunque, ma mai avulse da un caposaldo essenziale dell'attuale Formula 1, l'affidabilità. La si ottiene iniziando da un'adeguata progettazione e dallo sviluppo di metodologie produttive.

È questo l'ambito in cui il ruolo "interdisciplinare" di Nick Collett, ne rappresenta un cardine. Il suo ristretto gruppo di lavoro è dedicato ad incrementare l'affidabilità dell'intera monoposto, interagendo con la direzione tecnica nei vari ambiti



COESIONE PURE NELL'AREA POWER UNIT COORDINATA DA CORRADO IOTTI CHE VANTA UNA GRANDE MILITANZA ROSSA

della progettazione. Monitora, inoltre, tutte le attività collegate all'affidabilità, interfacciandosi con i reparti telaio, power unit, operazioni in pista e controllo di qualità. Oltre alla power unit, uno degli elementi che ha mostrato nel 2018 un'affidabilità granitica, indispensabile anche a causa delle regole che ne impongono l'utilizzo per sei gare consecutive, è il cambio. Leader del gruppo di progetto della trasmissione è Giacomo Giusfredi, a Maranello dal 2012 ricopre questo ruolo dallo scorso Marzo. Accanto a lui Emanuele Puricelli, 27enne, in Ferrari dal 2015 si occupa del progetto del sistema di selezione delle marce, del monitoraggio e la creazione di modelli di preven-

zione di cedimenti degli elementi interni del cambio mediante uso della telemetria, calcoli strutturali e metodi statistici di prevenzione. I nomi citati sono, ovviamente, solo una piccola percentuale degli uomini e donne della Ges. Colpisce la giovane età di molti, alla luce di risultati di eccellenza specifici nelle rispettive aree di competenza. Ci sembra un buon viatico in previsione dell'inizio stagione. La sensazione che se ne trae, è quella che a Maranello all'interno della factory, archiviate le delusioni del 2018, e le tensioni che ne sono seguite, si respiri un'aria buona, fatta di entusiasmo, capacità, dedizione, intuizione, e professionalità eccellenti. Qualcosa che ci ricorda aziende sulla ribalta mondiale, note per essere veri "think tank" dell'innovazione, modelli per qualità di lavoro e vita al loro interno, come Google.

Ecco un elemento che ci pare possa unire realtà tra loro così diverse, è l'identificazione con l'azienda, la condivisione dei valori che la contraddistinguono. Per chi lavora in Ferrari, lo scudo giallo con il Cavallino, non è un marchio, fa parte dell'anima. ●



28 luglio 2018. La data di nascita di un nuovo Schumacher!

Due anni fa a Monaco, per la consueta partita di calcio dei piloti contro la squadra del principe Alberto, ho avuto un brivido. Stavo inseguendo, nei corridoi del principesco stadio, Mario Di Natale, il vulcanico presidente/allenatore della nazionale dei maghi del volante, capaci anche con i piedi, quando, girando l'angolo, mi sono ritrovato alle spalle di uno di loro con già indosso la classica maglietta bianca e a scacchi neri della nazionale piloti, con stampato il nome sulle schiena. Nulla di strano se non fosse che grande in rosso c'era scritto SCHUMACHER!

Mi è venuta la classica pelle d'oca perché in un flash ho pensato e rivisto Michael, uno dei grandi trascinatori delle partite della nazionale piloti. Era Mick. Ho visto lì vicino Sabine Kehm (manager e portavoce della famiglia Schumacher) e le ho fatto vedere l'effetto che mi aveva provocato quel comparire improvviso di un passato che per ovvi motivi non poteva essere presente. Mi ha abbracciato, un abbraccio che è valso più di un "sì, lo so"... Quel ragazzino, fresco maggiorenne, allora impegnato nel campionato F.3, aveva da poco fatto parlare di sé più che per il fatto di essere figlio di, per



”
**È PRESTO
PER DARE
GIUDIZI E
PREVISIONI MA
LA SFIDA ORMAI
È LANCIATA
E PROMETTE
ALTRI MOMENTI
MAGICI**

**ANALIZZIAMO PREMESSE, FASCINO E POSSIBILITÀ
DI UNA STORIA AGONISTICA RICCA DI COLPI DI SCENA
E SORPRESE. ALCUNE ATTESE PER QUESTO 2019 IN F.2**

il suo primo podio di categoria a Monza, alle spalle di un certo Lando Norris, il neo pilota McLaren. Sempre con molte cautela e tutela, entrava così ancor di più nel mondo di papà. Abbiamo sempre doverosamente rispettato la richiesta della famiglia di attenersi alle comunicazioni ufficiali riguardanti lo stato di salute di Michael e tutto ciò ha consentito e sta consentendo a suo figlio di entrare tra i grandi da Mick più che da figlio di... Ormai liberato dalla "paura" di dover rendere conto del dramma che sta vivendo. Anche adesso che l'annuncio, già nell'aria, dell'accordo con Ferrari, è diventato

**E ADESSO LO SGUARDO
VA NEL FUTURO IN F.2**

**Mick Schumacher
guarda avanti, al suo futuro
(prossimo) in F.2
con l'italianissima Prema
che farà di tutto per
permettergli di continuare
l'ascesa verso la F.1, anche
se il cammino è durissimo
e irto di difficoltà**

ufficiale può viverlo sapendo che nessuno di noi e con noi intendo tutto il Motorsport, gli chiederà mai nulla, ma lo valuterà per le sue capacità.

Certo se vederlo con la maglia di calcio mi ha "scosso" non oso immaginare quale effetto mi farà vederlo al volante della Rossa se, come sembra scontato, lo vedremo impegnato nei test in stagione, alla guida della monoposto della scuderia che suo padre ha riportato sul tetto del mondo dopo 21 anni, aprendo un ciclo storico e magico.

Correrà in F.2, da pilota della Ferrari Driver Academy, nei week end di F.1, con il team Prema, quello che ha portato Leclerc a demolire la concorrenza in quel campionato per poi approdare dove è adesso, in Ferrari. Già la fantasia vola e sembra già scattato il countdown alla coppia in rosso Schumacher Leclerc, ma calma, voliamo basso. Non possiamo però esimerci da pensare cosa l'arrivo di uno Schumacher in rosso può suscitare nei pensieri di chi negli Anni 2000 è rimasto incollato alla televisione e ha divorato le pagine di Autosprint sentendo e leggendo quel cognome collegato a vittorie a raffica di Gran Premi e mondiali. La fantasia sembra già volare oltre Vettel che comunque di Mick sarà un po' papà e chioccia in Ferrari. L'errore più grande sarebbe quello di vivere l'attesa per i test che farà, più che per la sua priorità, il campionato F.2.

Non so se sarà in grado di vincere subito e quale ruolo avrà da rookie, è difficile valutarlo per una carriera ancora da scoprire e complicata da decifrare quando ti muovi con quel cognome. Di certo c'è stata un'improvvisa esplosione di prestazione e continuità dal 28 luglio 2018, fin ad allora non aveva ancora fatto qualcosa di clamoroso. Forse questa verrà ricordata come la data della svolta della sua carriera, in un luogo magico per chi di cognome fa Schumacher. A Spa, quel giorno, ha vinto la sua prima gara di F.3. Da lì non si è quasi più fermato, otto vittorie su 15 gare e il titolo di campione. Un risultato impensabile alla vigilia di quel week end, quando il distacco dal leader nel campionato che lo vedeva solo in nona posizione, era di ben 70 punti. Quel 28 luglio qualcosa è successo. Mick è diventato grande di colpo e non si è più nascosto "è evidente che Spa è un posto speciale per gli Schumacher", ha detto, ricordando lì su quella stessa pista il debutto e poi la prima vittoria di papà. Non dimentichiamo che da piccolo Schumi lo iscriveva alle gare con un nome diverso per non attirare troppo l'attenzione. Forse lì è diventato a tutti gli effetti uno Schumacher. Adesso, in attesa di vedere se anche suo cugino David, figlio di Ralf, di due anni più giovane, arriverà alle porte della F.1, si confronterà non solo con la nuova categoria, ma anche con il contesto del motorsport che conta perché lo sappiamo la F.2 corre sulle stesse piste e negli stessi giorni della F.1. Arriverà più pressione è ovvio, così affacciato al mondo dei grandi, ma godiamocelo e viviamolo, non per rivedere Michael, ma per scoprire Mick. Non sarà facile per lui certo. Già solo pensare che in F.2 avremo un Alesi e uno Schumacher, lascio a voi le considerazioni, ma adesso i cognomi, che così importanti pesano, ma aiutano, contano relativamente. Non arrivano pole, podi e vittorie per "come ti chiami", ma solo per "chi sei". ●

CAVALLINO AMMICKANTE

Mi nel no

SCHUMI JR. NELLA DRIVER ACADEMY
È LA PROVA DI UNA FERRARI CHE SA
GUARDARE AVANTI VALORIZZANDO
UN PILOTA CHE HA FUTURO E VANTA
UN COGNOME COSÌ RICCO DI STORIA

di [Alessandro Gargantini](#)

In fin dei conti, non poteva che finire così. Mick Schumacher, venti anni il prossimo mese di marzo, è diventato un pilota della Scuderia Ferrari. La data del 19 gennaio, nella quale è arrivata l'ufficialità dell'approdo del figlio del sette volte iridato Michael nel vivaio della Casa di Maranello, è appena trascorsa ma ha già lasciato il segno nel cuore e nella fantasia di chi è indissolubilmente legato al mondo delle corse e che vede riprendere forma una storia memorabile, segnata da un epilogo drammatico, ma che improvvisamente rinvigorisce proponendo una nuova scia della quale in questo momento è impossibile definirne i limiti o un orizzonte temporaneo. Ma che non può non scaldare la passione e la fantasia di chi ama le corse e che ha vissuto un ciclo irripetibile che ha consegnato alla Casa del Cavallino ben cinque titoli iridati. Sono passati più di dodici anni dal 22 ottobre del 2006, ovvero dall'ultima apparizione di Michael Schumacher con la Ferrari. Il sette volte iridato si



ck medel padre



UN CONNUBIO DAL VALORE ANCHE SIMBOLICO

Sebastian Vettel insieme a Mick Schumacher in un'espansione di comune giubilo. Un'immagine simbolo per una Ferrari che guarda avanti con un nuovo pupillo che ricorda un'era meravigliosamente vincente...

congedò dalla Formula Uno con una quarta posizione conquistata sul tracciato di Interlagos, con il pubblico brasiliano inebriato dai festeggiamenti per la vittoria del suo portacolori Felipe Massa, ma coinvolto emotivamente nel saluto al pilota più vincente nella storia della massima serie, che aveva deciso che quella giornata di autunno sarebbe stata l'ultima su una monoposto. Dopo quattro lunghi anni, Michael rientrò nel Circus con i colori della Mercedes conquistando in tre stagioni soltanto un podio, a Valencia nel Gran Premio d'Europa vinto dalla Ferrari di Fernando Alonso. I tre anni con la Casa di Stoccarda, della quale aveva acquisito anche una piccola quota azionaria, avevano cementato il legame del pilota nato a Kerpen con la Mercedes, al punto che soltanto pochi giorni fa in Germania in molti davano per scontato il fatto che Mick era destinato a far parte dello "junior drivers program" della Casa da cinque anni regina del mondiale. →



A lungo a metà strada tra Ferrari e Mercedes

Abbiamo tutti negli occhi le immagini scattate lo scorso mese di ottobre a Hockenheim, quando il diciannovenne tedesco festeggiò il titolo continentale della terza serie con la tuta della Prema Racing dai colori rosso Ferrari, sui quali capeggiava la stella della Casa di Stoccarda. Inoltre, lo scorso settembre Mick era salito su una Mercedes C63Amg del Dtm, compiendo alcuni giri della pista del Nurburgring in concomitanza con la tappa nella regione della Eifel della spettacolare serie tedesca.

Nelle ultime tre stagioni, Mick Schumacher ha corso con i colori della scuderia di Grisignano legata a doppio filo con la Ferrari, ma con un propulsore Mercedes. Il ragazzo con il cognome più pesante del motorsport di oggi si trovava esattamente a metà strada tra le due scuderie più quotate del mondiale, che hanno certamente compiuto tutte le mosse a loro disposizione per portarlo all'interno dei propri vivai: l'epilogo a favore della Scuderia Ferrari non può non farci pensare che in una situazione

MICK TRA AFFETTI, PRESENTE E AVVENIRE

Sopra, Mick al volante della F2 Prema con la quale ha effettuato i test ad Abu Dhabi lo scorso novembre.

Nell'altra pagina, eccolo baby col papà Mick e quindi pilota in divenire assieme alla mamma Corinna, festeggiando il titolo continentale della Terza Formula. Infine, un Mick very professional in compagnia di Kimi Raikkonen

di perfetto equilibrio abbiano prevalso il cuore e le emozioni, al cospetto di proposte certamente assai valide e robuste.

Primo passo da ferrarista proprio a Jerez

Il primo appuntamento ufficiale in pista per Mick Schumacher con i colori della Scuderia del Cavallino avverrà sul tracciato andaluso di Jerez de la Frontera il prossimo 26 febbraio, quando si aprirà con una tre giorni di test la stagione del FIA Formula 2 Championship che il diciannovenne figlio d'arte disputerà nuovamente in seno al team Prema, che per il giovane tedesco è diventato ormai una famiglia dopo tre anni di militanza.

Scherzi del destino, sarà proprio sul tracciato dove, a seguito di un celeberrimo contatto con Jacques Villeneuve nel 1997 sfumò il primo titolo mondiale di papà Michael con la Scuderia Ferrari, che comincerà la strada del figlio.

Con i colori della scuderia capeggiata da Renè Rosin, Mick ha compiuto i suoi passi più importan-



ti nel mondo delle corse. Dopo aver debuttato nella Formula 4 tedesca nel 2015 con l'olandese Van Amersfoort Racing, approdando l'anno successivo all'equipe veneta, Mick fece un notevole salto di qualità vincendo dieci corse della categoria e ottenendo la piazza d'onore nella serie germanica e in quella tricolore.

Passato alla terza serie continentale nel 2017, dopo una prima stagione nella quale Mick ha conquistato soltanto un podio a Monza chiudendo la stagione in dodicesima posizione, l'anno scorso il pilota tedesco si è letteralmente scatenato nella seconda parte della calendario, conquistando otto vittorie che gli hanno consentito di annichilire il pupillo di Helmut Marko, Daniel Ticktum, e aggiudicarsi il titolo sulla pista di casa del Baden Wurttemberg. Il portacolori della Red Bull ha trovato il modo di vendicarsi aggiudicandosi il Gran Premio di Macao, dove Mick non è riuscito ad andare oltre il quinto posto, pagando dazio a un propulsore tutt'altro che spumeggiante.



Una crescita all'insegna della progressione

Dopo anni nei quali seguiamo in pista da vicino Mick abbiamo lentamente iniziato a conoscerlo, anche perché la sua sempre più costante presenza sui gradini più prestigiosi del podio lo ha conseguentemente portato a uscire un po' dalla sua naturale riservatezza ed a confrontarsi con gli addetti ai lavori, che hanno cominciato a studiarlo da dietro i microfoni della stanza, cercando inevitabilmente un'espressione, un movimento, un tratto fisico che richiamassero il padre. E vedendolo crescere è sorprendente quanto, giorno dopo giorno, dal punto di vista somatico siano sempre più marcati i tratti che li accomunano.

La forma del viso, la postura, e come dice Gerhard Berger ... "anche gli avambracci" sono sovrapponibili a quelli del padre, soprattutto per chi ha frequentato Michael anche da giovane e nelle serie minori.

Accantonando l'aspetto puramente fisico, che comunque è quello di maggior richiamo dal punto di vista puramente emotivo, e passando alla pista, il Mick visto fino a questo ha espresso elementi caratterizzanti propri, che non avrebbe nemmeno senso confrontare. Il suo approccio è molto consistente e la sensazione che lascia è che Mick voglia avere tutto sotto controllo.

Un perfezionista che predilige avere padronanza di ogni particolare, che vuole sentirsi sicuro al cento per cento. Ma che quando raggiunge la consapevolezza di aver raggiunto l'optimum riesce a fare la differenza. Si prenda ad esempio la stagione appena conclusa. Fino al mese di luglio Mick ha mostrato un ottimo ritmo, ma è stato penalizzato da diversi episodi che gli hanno giocato contro e impedito di mostrare il suo pieno potenziale. Tuttavia quando il campionato ha fatto capolino sull'impegnativa pista vallone di Spa-Francorchamps e Mick si è ritrovato nettamente davanti a tutti e ha acquisito la consapevolezza di essere il più forte, ha aperto a una sequenza di otto vittorie che hanno demolito tutti i suoi avversari. Nelle successive corse, a prescindere dalle condizioni meteo o dalla pista, i suoi rivali hanno avuto come massima ambizione la piazza d'onore!

Corretto il passaggio alla Formula 2

La prepotenza con la quale ha disposto dei suoi rivali sul finale della scorsa stagione hanno portato in molti a premere sul pedale dell'acceleratore, spingendo per un immediato approdo di Mick alla massima serie.

In fondo, pochi mesi prima Lance Stroll aveva compiuto il medesimo passo e nel 2015 Max Verstappen era direttamente balzato al circus della Formula 1 dopo una terza posizione nella terza serie continentale, al termine della sua prima intera stagione di gare in monoposto. Ma Mick non si chiama né Stroll, né Verstappen. E il management alle spalle di Mick, ovvero la famiglia e la manager Sabine Kehm, ha operato in continuità con quanto accaduto in precedenza: dopo due anni in Formula 4 e altrettanti in Formula 3, il passaggio alla seconda serie rappresentava la scelta più coerente ed opportuna.

IL 2018 È STATO L'ANNO DEL GRAN LANCIO IN F3

Sotto, l'esultanza di Mick grazie ai punti che gli hanno fruttato la sicurezza del titolo Euro F.3 nel weekend di Hockenheim, dopo una seconda parte di stagione 2018 letteralmente dominata

In Formula 2 Mick avrà la possibilità di continuare a maturare nel contesto nel quale si è affermato come pilota, avvicinandosi progressivamente al circus della massima serie, che potrà incominciare ad esplorare senza avere le luci della ribalta addosso. In fin dei conti, Mick ha diciannove anni, l'età ideale e il back-ground perfetto per debuttare con successo nella serie cadetta.

Non servirebbe a nulla anticipare i tempi con il rischio di bruciarlo. In fondo, tutte le scelte inerenti alla carriera di Mick sono state compiute tenendo in considerazione le necessità di non esporlo eccessivamente al "peso" del suo cognome.

Perché se da un lato il chiamarsi Schumacher nel mondo delle corse può aprire innumerevoli vie, dall'altro può rivelarsi un macigno. Perché non è facile districarsi con tutti gli occhi inevitabilmente addosso e perché è impossibile sottrarsi dai paragoni con il padre.

Con la Ferrari nei due giorni di "rookie test"

Ecco, il paragone con papà Michael per Mick è sempre stato più una forza che un problema. Il diciannove





novenne ha ripetutamente sostenuto di avere sempre avuto papà come idolo, e che è stato proprio Michael a dargli i primi consigli, a indirizzarlo alle corse. Per lui è come un mito, un elemento ispiratore e per certi versi irraggiungibile. Per questo quando i cronisti chiedono a Mick di papà, ne esce sempre con la massima sincerità e naturalezza. Un nome come Schumacher farebbe certamente comodo anche da subito alla Formula 1, dato l'ineguagliabile richiamo, ma è nell'interesse stesso del circus della massima serie che Mick vi approdi con tutte le carte in regola e, soprattutto, con la convinzione di essere realmente pronto. Mick potrebbe essere salire per due volte sulla Ferrari in occasione delle due giornate delle quattro degli in season test (una in Spagna e una in Bahrain) riservate ai piloti rookie degli junior programs, che possono avere al massimo disputato due Gran Premi.

Ora lo aspetta la Formula 2

Il primo esame per Mick si chiama Formula 2, un campionato di dodici corse doppie dove i suoi rivali non gli riserveranno certamente un trattamento di favore. Ma il tedesco sbarca nella massima serie forte dell'appartenenza al programma junior della Rossa che si sta rivelando un punto di riferimento per tutti grazie al eccellente lavoro svolto da Massimo Rivola, da inizio anno AD in Aprilia. Ferrar Driver Academy è tradizionalmente legata al



LE VOCI FERRARISTE



MATTIA BINOTTO

«Per chi, come me, conosce Mick dalla nascita, la possibilità di dargli il benvenuto in Ferrari suscita indubbiamente emozioni speciali. Ma la nostra scelta si basa sul talento, sulle qualità umane e professionali che Mick ha già espresso nonostante la sua giovane età».



MICK SCHUMACHER

«Sono elettrizzato che il mio futuro si tinga di Rosso grazie al mio ingresso nel Ferrari Driver Academy e nella famiglia Ferrari. Questo è un altro passo nella direzione giusta: io posso solo trarre giovamento dalla vastissima esperienza che mi sarà messa a disposizione. State certi che darò il massimo per spremere qualsiasi cosa serva a realizzare il mio sogno di correre in Formula Uno. È ovvio che la Ferrari occupi un grande posto nel mio cuore da quando son nato e in quello della mia famiglia. Dal punto di vista personale sono lieto di questa opportunità che mi viene offerta. In questo momento, posso solo ringraziare le persone che mi hanno seguito fino ad ora e mi hanno consentito di arrivare a questo punto».

Ora è tempo di farsi strada anche in F2! Qui è al test d'esordio



Team Prema, che ha garantito la consacrazione di piloti come Leclerc e lo stesso Giovinazzi, che nel 2016 non era ancora legato alla Casa di Maranello. Nella scuderia regina nel 2016 con Gasly e l'anno successivo con il monegasco, Mick Schumacher avrà tutte le condizioni per imparare in fretta e affacciarsi velocemente nella lotta per le prime posizioni. Mick Schumacher non sarà l'unico dei piloti FDA nella seconda serie. Giuliano Alesi, al debutto nella categoria, sarà per la quarta stagione consecutiva schierato dal Team Trident, con il quale il figlio d'arte di Avignone ha esordito nella GP3 Series vincendo quattro corse e conquistando otto podi. Nella scuderia milanese di Maurizio Salvadori il teenager francese è realmente sbocciato, e la decisione presa nella direzione della continuità appare certamente ideale.

Nel comunicato nel quale la Scuderia Ferrari ha annunciato l'entrata di Mick Schumacher nel suo vivaio è stato confermato un po' a sorpresa anche il proseguimento della crescita all'interno del Ferrari Driver Academy del ventenne inglese Callum Iloft. Il pilota di Cambridge, ex Red Bull, è reduce dalla terza posizione nella GP3 Series con i colori del Team Art Gran Prix e potrebbe disputare la nuova stagione con i colori del Charouz Racing System o dello Stesso Team Trident, con il quale ha già corso a Silverstone nel 2017. La collocazione del britannico sarà comunicata più avanti.

La notizia di Mick Schumacher al debutto con i colori della Scuderia Ferrari è certamente tra le più belle che gli appassionati, della Rossa e non, potessero ricevere a poche settimane dell'inizio della nuova stagione. Perché il passato è inevitabilmente parte di noi, come lo è la storia scritta da Michael Schumacher in Formula 1 e con la Scuderia del Cavallino. L'ingresso di Mick nella Famiglia della Ferrari riaccende passioni dimenticate e rispolvera sensazioni ed emozioni che potrebbero non essere più solo dei ricordi. ●

VI PROPONIAMO LE REAZIONI A CALDO PIÙ SIGNIFICATIVE

Talvolta un comunicato stampa ha il potere di catalizzare l'attenzione di mezzo mondo. È il caso di quello diramato dalla Scuderia Ferrari in merito all'ingresso di Mick nell'FDA, un passaggio carico di pathos e dai connotati "romantici" in grado di evocare suggestioni potenti. Nella memoria degli appassionati è vivida l'immagine del Kaiser di Kerpen vittorioso al volante della Rossa, un binomio fautore di un'epopea indimenticabile nella storia della Formula Uno. Schumy Jr, campione uscente della Formula 3 europea disputerà nel 2019 la stagione F2 con il team Prema, realtà che ha allevato il tedesco vedendolo progredire sino ai sorprendenti risultati recenti. I lavori in vista della stagione ventura nell'academy del Cavallino Rampante sono già iniziati e Mick sarà chiamato al confronto con altri giovanissimi talenti della FDA già impegnati nel campionato F2 come Giuliano Alesi e Callum Iloft. Vediamo cosa ne pensano tanti nomi illustri dell'automobilismo nostrano...



GIAN PAOLO DALLARA

«Sarebbe bello se questo passaggio per Mick fosse un inizio utile a ripercorrere, un giorno, la carriera sportiva del papà. Penso che non ci fosse posto migliore per il tedesco, dal momento che l'FDA si è dimostrata un'Academy molto valida. Penso che con Giuliano Alesi, ragazzo molto serio, professionale e per bene, Schumacher jr potrà lavorare benissimo e crescere ulteriormente».



EMANUELE PIRRO

«È davvero una bella storia, considerando il campionato 2018 che Mick ha disputato in F3, soprattutto la seconda parte di stagione, dove il tedesco ha battuto un predestinato alla Formula 1 come Ticktum, che doveva lottare per ottenere la superlicenza. Il nome Schumacher che approda in una realtà Ferrari è una storia 'romantica', ma è altrettanto emozionante perché Mick ha dimostrato in pista di meritarsi questa promozione. Peccato che Schumi jr non possa condividere questa gioia con papà Michael, con il quale coltivava questo sogno. Talvolta, tuttavia, necessità fa virtù e la grande maturità di-

mostrata da Mick non bisogna darla per scontata. La storia dell'automobilismo presenta episodi dove figli di papà si sono seduti in vetture che non meritavano, ma non è assolutamente il caso di Schumi jr. Il giovanissimo tedesco mi sembra un ragazzo a posto, riservato, testa bassa e lavorare per cui sono davvero contento di questa bella storia sportiva e umana».



LUIGI MAZZOLA

«Penso che sia una bellissima storia, Mick sin ora ha dimostrato la sua validità e quindi meritava di approdare in una driver academy. Mi fa piacere che la Ferrari l'abbia 'spuntata' sulla Mercedes assicurandosi Schumi jr e penso che la FDA sia un

ambiente valido per far crescere i giovanissimi piloti. Ammetto di non nutrire troppa fiducia nelle formule minori perché è vero che le vetture a disposizione sono tutte uguali, ma proprio per questo una piccola differenza fa una grande differenza. Un nome importante come quello di Schumacher penso sia trattato bene, fatico a credere il contrario. Nelle formule minori i budget a disposizione sono un fattore abbastanza rilevante, per cui suggerisco di concentrarsi su questo: Mick doveva vincere e ha vinto. Ora vedremo come se la caverà in F.2, campionato più impegnativo, ma la vera scommessa sarà in Formula 1, dove sarà chiamato a battere i competitor e il compagno di squadra. A mio parere, un pilota come Mick che ha vinto bene in F.3 e ha dimostrato di essere valido lo si sarebbe potuto rischiare in Formula 1. Al giorno d'oggi non credo servano particolari esperienze nelle formule minori per avere accesso alla massima serie. Certo, ci sta che Schumi jr disputi il campionato F.2, dove sarà chiamato a primeggiare e a dimostrarsi molto competitivo, ma l'FDA dovrà farlo provare nei test e nelle libere già nel 2019 a mio giudizio. Penso che Mick debba concentrarsi sulla sua strada e prendere come target di riferimento Max Verstappen per intenderci, guardando sempre avanti, non indietro. Schumi jr può contare su una grande squadra come

Prema, un team che ha vinto ovunque è andata formato da persone molto competenti. Anni fa Corinna mi chiese di seguire Mick, ma le suggerii di affidarsi ad un team e penso che Prema sia stata assolutamente la scelta migliore».



GIAN CARLO MINARDI

«Mi fa molto piacere questa notizia. Mick è un ragazzo che ha iniziato la sua attività in una delle nostre categorie minori, la F.4, dove ha perso per poco un titolo che era alla sua portata. Lo scorso anno, in F.3, Schumacher jr ha disputato una grande stagione vincendo e, soprattutto, rispondendo alle aspettative. Mi auguro che Mick, grazie anche al supporto della FDA, possa raggiungere la Formula Uno un giorno. Parto dal presupposto che quando una persona ottiene delle vittorie ha senz'altro delle qualità importanti e Schumacher jr è un ragazzo che ha saputo vivere e gestire una pressione enorme, crescendo in fretta come uomo e pilota. Ora Mick entra di diritto in una parte più difficile della sua carriera e non possiamo che augurargli buona fortuna. Nell'FDA troverà diversi talenti come compagni e l'aca-

demy è cresciuta molto negli ultimi anni, pensiamo a Charles Leclerc ad esempio. Mick potrà contare su una squadra validissima come la Prema e il giovanissimo tedesco ha dimostrato già in più occasioni di non deludere le aspettative quando approda in step successivi».



GABRIELE TREDOZI

«Mick merita, non c'è dubbio. Una notizia che fa effetto e che fa bene allo sport, soprattutto pensando a ciò che ha compiuto papà Michael con la Ferrari, vincendo cinque titoli. Penso che Mick abbia vinto il campionato in F.3 recuperando e primeggiando in maniera continua, alla Schumacher, rispondendo alle aspettative che gravavano su di lui. Mick mi sembra un ragazzo molto equilibrato, intelligente e con diverse qualità, basi fondamentali per essere efficace in pista come pilota. L'esperienza che Schumi jr ha maturato in questi anni nel mondo dell'automobilismo non potranno che fargli bene e penso che sia circondato da persone molto in gamba e competenti. Non dimentichiamo, infine, che Mick ha battuto Ticktum nel campionato F.3 europeo, mica facile. Vincere in For-

mula 1 tuttavia è un'altra cosa, quindi mi unisco agli in bocca al lupo di tutto il mondo dell'automobilismo affinché Schumi jr possa un giorno vincere nella massima serie».



VINCENZO SOSPIRI

«Mick è un ragazzo molto forte e che sta crescendo bene. Ha ancora molto lavoro dinanzi a sé, ma può contare su ottime doti. Penso abbia fatto un bel salto di qualità dall'esperienza in F.4, dimostrando maggior maturità nel campionato F.3. Approdare in Formula 1 non è facile per nessuno, ma Schumi jr dovrà fare la sua strada concentrandosi sulla sua carriera. Nella FDA mi colpisce molto anche Armstrong, un ragazzino fortissimo e velocissimo».



IVAN CAPELLI

«Per Mick, come per altri piloti che hanno cognomi altisonanti (penso ai suoi futuri compagni Giuliano Alesi ed Enzo Fittipal-

di ad esempio), la FDA può essere un passaggio dovuto. All'interno dell'Academy potrà scontrarsi con le difficoltà che vanno superate per approdare un giorno in Formula 1. Rivedere uno Schumacher sulla Ferrari sarebbe senza dubbio un sogno romantico che si avvera e già quest'anno probabilmente potremo vedere Mick su una Rossa. Schumi jr. lo conobbi in occasione di una sfida calcistica con la nazionale piloti. Il tedesco rispose gentilmente alla chiamata e mi diede subito la sensazione di essere ben consapevole del cognome che porta. La battaglia più difficile per Mick sarà proprio riuscire ad essere se stesso non facendosi fagocitare dall'eredità lasciata da papà Michael, dovendo gestire molte pressioni. Quando porti un cognome come quello di Schumacher, se vinci psicologicamente può essere fantastico, ma in caso contrario tutto diventa doppiamente difficile. Penso che entrando in FDA, il giovanissimo tedesco potrà inserirsi velocemente all'interno di una "macchina" con meccanismi rigidi che lo aiuteranno a trovare velocemente la sua strada. Vincere nelle formule minori fa bene a tutti naturalmente, ma quando si arriva in Formula 1 poi tutto si azzera ed è come ripartire. Sicuramente Mick ha compiuto un'evoluzione molto importante negli ultimi anni, sia come ragazzo che come pilota».

Alessandro Bucci

CORSA DEI CAMPIONI

ROC
RACE OF CHAMPIONS



Emozioni a tempo di **Roc**

MICK SCHUMACHER, SEBASTIAN VETTEL E ANCHE CON TANTI RIMANDI AL PASSATO
A CITTÀ DEL MESSICO. DOVE A VINCERE A SORPRESA È STATO BENITO GUERRA



di Massimo Costa

Parevano inseparabili Seb e Mick. Li hanno visti assieme praticamente ovunque nel weekend della Race of Champions che si è disputata a Città del Messico. Con Vettel che si è preso cura del giovane Schumacher come uno zio con un nipote. Hanno scherzato in coppia durante le interviste, hanno studiato il tracciato, hanno osservato gli avversari. Seb con pazienza ha spiegato a Mick i segreti delle varie vetture utilizzate durante la lunga sfida della ROC. Chi l'avrebbe mai detto che Vettel, il re della ROC che con Michael Schumacher ha vinto la Nations Cup con i colori della Germania ininterrottamente dal 2007 al 2012, nell'edizione 2019 si sarebbe trovato come compagno il figlio del sette volte iridato ricomponendo così il duo Vettel-Schumacher sotto le insegne della bandiera tedesca. La vita non finisce mai di regalare sorprese inimmaginabili. E così, Seb e Mick nella Nations Cup hanno sfiorato la vittoria, perdendo all'ultima sfida il confronto con il team Nordic composto da Tom Kristensen e Johan Kristoffersson. Poco male, il sorriso è rimasto ben stampato sul volto dei due ferraristi, felici di avere affrontato insieme questa inedita avventura. Pensate, quando nella ROC Nations Cup del 2007 Vettel venne affiancato a Schumacher, aveva appena 20 anni ed aveva concluso la sua prima mezza stagione in F1, chiamato dalla Toro Rosso a campionato in corso per rimpiazzare Scott Speed. Schumi aveva 38 anni e si era ritirato dal Mondiale da pochi mesi. Nel 2012 a Bangkok, l'ultima volta che insieme hanno partecipato alla ROC, le stelle erano due. Vettel non

**TRA PASSATO
E PRESENTE**

A lato, uno striscione ricorda Michael Schumacher nel week end in cui Mick Schumacher e Sebastian Vettel hanno fatto coppia nella Nation Cup della Race of Champions come in passato era accaduto per Michael e Seb, in alto





era più il carneade del 2007, ma un pilota che aveva vinto tre mondiali in fila, mentre Schumacher, che nel frattempo era rientrato in F.1 con la Mercedes nel 2010, aveva definitivamente chiuso quel capitolo della sua vita. Ma nella ROC chissà per quanto tempo avrebbero ancora vinto.

L'edizione del 2013, che era programmata nuovamente a Bangkok il 14-15 dicembre, non si disputò per motivi di sicurezza a causa delle gravi sommosse che coinvolsero la popolazione locale contro il governo thailandese. Poi, il destino tragico si è abbattuto su Michael due settimane dopo. A distanza di sei anni, ecco nuovamente una classifica della ROC Nations Cup con quei due nomi affiancati: Vettel-Schumacher. Il 32enne campione affermato e il carneade 19enne, che però ancora la F.1 deve assaggiarla. Proprio nei giorni in cui Mick era in viaggio verso il Messico, la Ferrari ha ufficializzato il suo ingresso nell'Academy. E Schumacher junior nei due giorni di gare all'interno della zona stadio del circuito di Città del Messico, sì proprio quello che ospita abitualmente la F.1, ha sfoggiato una bella tuta rossa, non ancora quella Ferrari però. In bella vista il nome dello sponsor delle poste tedesche, sulle spalle la scritta Keep Fighting, never give up. Il destino, per la sfida piloti della ROC, ha posizionato Vettel e Schumacher jr nello stesso Gruppo di qualifica.

A Vettel è andata male perché è subito stato sconfitto dal locale Benito Guerra (ricordatevi questo nome...), che invece si è dovuto arrendere a Mick, il quale ha poi regolato un altro messicano, Daniel Suarez. Vettel ha vinto con Suarez, ma nello scontro in "famiglia" con Schumacher ha dovuto alzare bandiera bianca. Di mezzo secondo, il divario. Vettel per entrare nei quarti di finale doveva sperare che Suarez battesse Guerra in una intifada tutta messicana, ma il primo si è girato e così il turno lo hanno passato Schumacher e, appunto, Guerra.

Vettel escluso. Mick però, è subito caduto nei quarti per mano di Esteban Gutierrez, l'ex pilota F.1. E così, per la prima volta nella sua storia, la Race of Champions si è ritrovata in semifinale ben tre piloti indigeni: Gutierrez, Guerra e O'Ward. Unico straniero, Loic Duval, che subito in semifinale ha fatto fuori il giovanissimo O'Ward, campione Indy Lights 2018 col team Andretti. Guerra ha proseguito il suo stato di delirio agonistico eliminando Gutierrez ed accedendo in finale dove poi ha pure battuto Duval per 2-0. La prima manche per 1"9 causa errore del francese pilota Audi nel DTM, la seconda per 590 millesimi.

La ROC ha quindi registrato un'altra "prima volta", ovvero quella di un vincitore pressoché sconosciuto. Chi è infatti Guerra? Il buon Benito è un rallyista di 33 anni, figlio d'arte, che nel 2012 ha vinto il Mondiale Rally Produzione e per questo moti-





SEB E MICK BATTUTI IN FINALE

Nation Cup al team Nordic

Come sempre l'antipasto gustoso della Race of Champions è arrivato il sabato con la disputa della Nations Cup. La vittoria finale è andata al team Nordic composto dal nove volte vincitore della 24 Ore di Le Mans Tom Kristensen e dal due volte campione iridato del Rallycross Johan Kristofferson. La finale è stata molto interessante perché il duo danese-svedese se l'è giocata con il team Germania di Sebastian Vettel e Mick Schumacher. La squadra tedesca era alla caccia del nono titolo ROC della Nations Cup, ma gli è andata male. Nel confronto decisivo con le KTM X-Bows, Kristensen ha battuto il neo acquisto del Ferrari Driver Academy transitando davanti alla bandiera a scacchi con un vantaggio di 0"8. In precedenza, al volante delle RX Superlites, Kristensen e Vettel si erano divisi le vittorie, col tedesco che in una delle sfide all'ultima curva del giro finale ha urtato le barriere strapando una delle scritte pubblicitarie che ha finito per avvolgersi alla ruota anteriore sinistra. Schumacher è stato comunque all'altezza sconfiggendo Kristofferson nella sfida con le Vuhl-5. Il tedesco, nella semifinale è stato protagonista nell'incontro con il Brasile: al volante delle RX Superlite (e con la sorella Gina come passeggero), per 6 decimi nel "match" decisivo ha mandato a casa i carioca battendo Helio Castro-neves. L'altro brasiliano, Lucas Di Grassi, era stato battuto da Vettel con i ROC Buggy. Il team Nordic, per accedere alla finale ha avuto la meglio sul team Messico di Esteban Gutierrez e Patricio O'Ward. Kristensen ha battuto bene l'ex pilota F1 mentre Kristofferson se l'era vista brutta con il giovane O'Ward, campione Indy Lights, ma alla fine ha prevalso seppur per appena 9 millesimi.

vo era stato invitato in Thailandia per partecipare alla sua prima ROC. Non troppo fortunata. Guerra ha proseguito a gareggiare in alcuni rally iridati da privato e nel biennio 2017-2018 ha difeso i colori del Motorsport Italia guidando una Skoda Fabia. Ma il colpo della vita lo ha fatto domenica scorsa infilandosi in un albo d'oro che pullula di campioni e piloti affermati. Tanto per citare gli ultimi, ricordiamo David Coulthard, Juan Pablo Montoya, lo stesso Vettel, Romain Grosjean, Sebastien Ogier, Sebastien Loeb e via dicendo. Il buon Guerra, quasi incredulo del successo ottenuto davanti al suo pubblico (intervenuto non massicciamente) vivrà i prossimi giorni come una sorta di eroe nazionale e sicuramente in queste ultime settimane invernali porterà via la scena al connazionale pilota di F.1 Sergio Perez. E chissà che non trovi sponsor importanti per essere nuovamente alla via del Mondiale Rally. ●

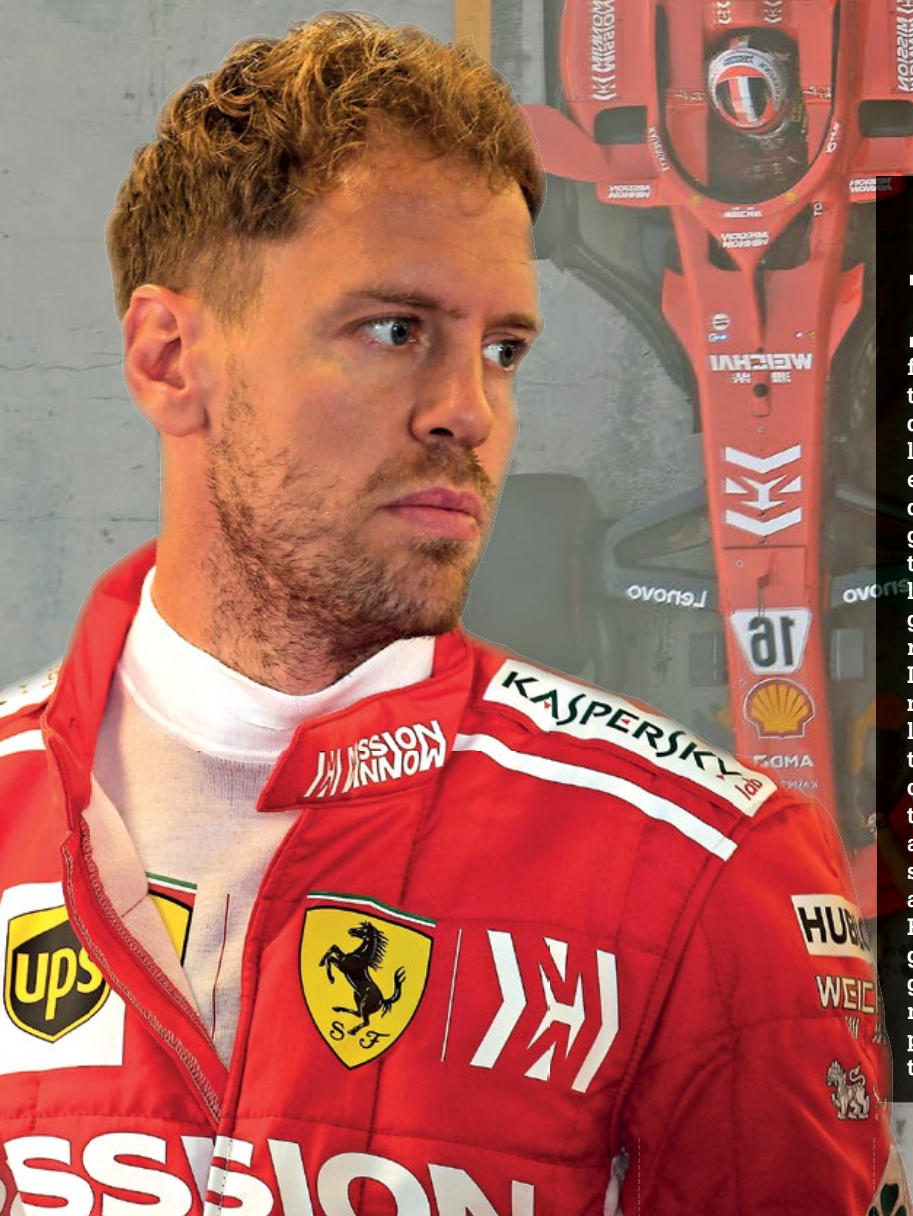
GUERRA FA SALTARE IL BANCO

Sopra, Schumi Jr in azione: nella Race of Champions è uscito ai quarti di finale battuto da Gutierrez mentre assieme a Vettel, sotto in azione, ha concluso 2° la Nation Cup vinta dal team Nordic con Kristensen e Kristofferson, sotto a destra. In alto a sinistra, Benito Guerra festeggia la vittoria a sorpresa nella gara di casa



Nuovi rapporti di **coppia**

CON GRAN PARTE DELLE FORMAZIONI RIVOLUZIONATE ANDIAMO A SCOPRIRE QUALI DINAMICHE SI INNESCANO NEL MONDIALE 2019. NON MANCANO INCOGNITE E PUNTI INTERROGATIVI



di Alessandro Bucci

La stagione 2019 di Formula Uno ha già fatto parlare ampiamente di sé ancor prima della presentazione delle vetture nel mese di febbraio. Ad iniziare dalle modifiche regolamentari per quanto concerne le monoposto, passando a numerosi avvicendamenti nelle line-up piloti con passaggi importanti di testimone e new entry, senza dimenticare un gradito ritorno come quello di Robert Kubica e di un pilota italiano in griglia grazie ad Antonio Giovinazzi e, soprattutto, i cambi di vertice tellurici in seno a Maranello. Mentre in Ferrari e Red Bull vedremo prime guide quali Vettel e Verstappen doversi misurare rispettivamente con giovani arrembanti come Leclerc e Gasly, in Mercedes e Renault troveremo le coppie più longeve del circus (assommando le presenze) in Formula Uno, rimanendo incantati dalla favola divenuta realtà di Robert Kubica tornato titolare dopo una lunga assenza. Tanti i debuttanti sui quali sono riposte aspettative, ad iniziare dal compagno del polacco George Russell per passare all'ex avversario Lando Norris, accasatosi in McLaren dove ha trovato posto l'ex Renault Carlos Sainz Jr, in cerca di riscatto. Stagione di ritorni dicevamo, non solo per quanto riguarda Kubica ma anche in Toro Rosso, con il già noto Daniil Kvyat tornato all'ovile dopo diverse peripezie. La caccia alla Mercedes è ufficialmente aperta, non ci resta che godere dello spettacolo.



2019 DECISIVO PER SEB E CHARLES

Salutato Raikkonen, la Ferrari si presenterà al via del Mondiale 2019 con la nuova coppia di piloti composta da Vettel e Leclerc. Un duo tutto da scoprire per una stagione che per entrambi è decisiva

FERRARI

Vettel e Leclerc una bella incognita

A Maranello anno nuovo vita nuova. Ad iniziare dai vertici della squadra (Binotto chiamato al posto di Arrivabene) per passare all'inedita coppia di piloti formata da Vettel e Leclerc. Il primo, un veterano plurititolato reduce da una stagione psicologicamente devastante che lo ha visto mancare il titolo per il secondo anno consecutivo, perdendo progressivamente ogni chance anche in virtù di errori inspiegabili da Monza in avanti. Il secondo, debuttante di grido lo scorso anno con Alfa Romeo Sauber-Ferrari ed atteso quest'anno alla prova del 9, ha tutti i numeri per ben figurare, sebbene la gestione della pressione ai livelli Ferrari resti logicamente un'incognita.

Molti campioni del passato e addetti ai lavori sono convinti che, il monegasco campione F2 2017 con Prema, nonché ex pupillo dell'FDA, darà filo da torcere a Sebastian sin dalle fasi iniziali della stagione, con il tedesco che, dal canto suo, ha dedicato i mesi invernali a rigenerarsi, consapevole che il confronto casalingo peserà eccome sulle sorti future. A livello tecnico l'accoppiata Vettel-Leclerc si profila come molto interessante, essendo entrambi piloti molto veloci e dalla guida estremamente precisa e pulita, forti di una grande dedizione e passione al loro lavoro. In passato,





GETTY IMAGES

← tuttavia, Seb ha dimostrato di poter patire il compagno di scuderia, come accaduto in Red Bull nel 2014 quando, il tedesco, perse il confronto diretto con il più giovane ed arrembante Ricciardo per 71 punti. Quanto al monegasco, Charles nel 2018 ha dimostrato costanza e grinta da vendere, con margini di miglioramento nella guida sul bagnato, ma giocoforza è chiamato a dimostrare ancora molto nel big Circus.

Il clima all'interno della squadra sarà fondamentale per garantire un buon equilibrio ad un'accoppiata che ha tutto per sbalordire così come, al contempo, finire ai ferri corti qualora la nuova vettura di Maranello dovesse fare faville.



LA PRESSE

MERCEDES

Hamilton e Bottas l'usato sicuro

Squadra che vince non si cambia. La dominatrice Mercedes, reduce da cinque titoli Piloti e Costruttori consecutivi, conferma per il terzo anno la collaudata coppia Hamilton-Bottas, con i ruoli ben definiti all'interno della squadra. Tuttavia non è affatto un mistero che, il finlandese, seconda guida dichiarata Mercedes sin dalla seconda parte del 2017, sia uscito con le ossa incrinata dalla stagione 2018, conclusa al quinto posto nel Mondiale Piloti alle spalle del funambolico Verstappen.

Il pacioso Valtteri, spesso chiamato al ruolo di "paggetto" di Lewis Hamilton, ha patito e non poco il trattamento eccessivamente duro in termini psicologici riservatogli dal team tedesco, ritrovandosi a dover cedere la posizione in numerose oc-

SODALIZIO CONSOLIDATO

Il consolidato sodalizio Hamilton-Bottas in casa Mercedes si prepara a vivere il terzo anno di serena convivenza. Il 5 volte campione del mondo avrà l'appoggio di sempre da parte di Valtteri che nel 2018 ha sacrificato due possibili vittorie per il suo capitano

casioni al cannibale britannico, sempre più recordman e perfetto alla guida della freccia d'argento. «Dobbiamo recuperare mentalmente Bottas» ha dichiarato il team boss Mercedes Toto Wolff a Mondiale concluso, probabilmente dimenticandosi che è stato proprio lui, a capo del muretto, a telecomandare il numero 77 in più di un'occasione, sino ad annichilirlo come accaduto a Monza, Sochi ed Austin. In Russia fu lo stesso Hamilton a definire come "imbarazzante" il gioco di squadra operato dal team, a riprova di una gestione francamente eccessiva. È facile immaginare che, anche nel 2019, il penta campione Lewis Hamilton (a quota 83 pole, 73 vittorie in 229 presenze) partirà a Melbourne con l'intento di estendere il proprio dominio, sapendo di avere al fianco un pilota di talento e molto collaborativo come Bottas che, tuttavia, andrebbe "ritrovato" e restituito ad una dimensione maggiormente autonoma all'interno della squadra.

RED BULL HONDA

Verstappen e Gasly un duo esplosivo

Salutato senza troppi complimenti il costruttore Renault dopo più di due lustri (abbastanza tormentati al di là dei risultati conseguiti, ben quattro titoli e svariati record) per tentare l'avventura Honda dopo un anno di esperimenti (con e senza virgolette) all'interno del team satellite Toro Rosso, Red Bull ha visto partire anche il veterano australiano Daniel Ricciardo, evidentemente stanco di patire l'ombra di Max Verstappen. A prendere il posto del sorridente Daniel nel team austriaco sarà il giovane arrebbante Pierre Gasly, campione GP2 2016 con Prema ed autore di buone prove in F.1 nell'ultimo anno e mezzo al volante della STR12 prima (quando il francesino venne chiamato per rimpiazzare Daniil Kvyat e Carlos Sainz Jr) e della STR13 poi, nel 2018. L'inedita accoppiata Verstappen-Gasly, di matrice Red Bull, presenta diversi punti affascinanti e tante incognite. Sempre più amato dal pubblico (maree arancioni sulle tribune per il figlio di Jos in tanti autodromi importanti in calendario) "Mad Max" ha ormai convinto tutti del proprio irresistibile talento e, progressivamente, ha dimostrato una maturità nella gestione gara che, se mantenuta, potrà condurlo a imprese destinate alla storia con la s maiuscola, magari evitando inizi di stagione poco brillanti come accaduto nelle ultime due stagioni (problemi tecnici a parte). Quanto al neo acquisto Gasly, vincitore del duello interno con il compagno neozelandese Brendon Hartley in Toro Rosso nel 2018, le aspettative sono abbastanza alte, sebbene più di un veterano si sia detto non eccessivamente stupito da quanto dimostrato nella stagione del debutto. C'è un Gp del 2018, tuttavia, che fotogra-

UNA NUOVA ACCOPPIATA

Come saranno i rapporti tra Verstappen e Gasly nuova accoppiata in casa Red Bull? È uno dei molti interrogativi che, alla vigilia, il Mondiale 2019 si porta in dote e sarà strano non vedere Ricciardo in Red Bull

fa bene il potenziale di Pierre: stiamo parlando di Sakhir, seconda tappa della scorsa stagione, dove Gasly ha chiuso quarto scattando dalla sesta piazza iniziale. Una prova molto matura e di carattere che ha chiarito agli addetti ai lavori, qualora ce ne fosse bisogno, che i buonissimi risultati firmati nelle formule minori erano tutto fuorché episodi fortunati o destinati a non avere seguito. Senza ombra di dubbio Max non renderà la vita facile a Gasly, ma al contempo dovrà misurarsi con un ragazzo di ventidue anni che, qualora l'RB15-Honda si dimostri sufficientemente competitiva per insidiare Mercedes e Ferrari, cercherà in tutti i modi di apprendere, progredire e puntare al successo (anche) per il suo Paese, la Francia.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



←
RENAULT

Hulkenberg e Ricciardo coppia top

Il CEO del team francese, Cyril Abiteboul, non ne ha fatto mistero: l'arrivo di Daniel Ricciardo, come prevedibile, ha portato una ventata di entusiasmo e freschezza in seno al costruttore francese, alle prese con un rompicapo difficile da risolvere tra le mani. Affiancato dall'eterna promessa Nico Hulkenberg, mai oltre la quinta posizione in gara nei due anni spesi in Renault, il "tasso di Perth" cercherà di ritrovare quel ruolo di prima punta che tanto brama dopo tre anni difficili con Max Verstappen in Red Bull. Se la RS19 si dimostrerà vettura competitiva, la squadra non potrà certo lamentare poca qualità nel reparto piloti. Sia Ricciardo che Hulkenberg vantano un'esperienza invidiabile nella massima serie (306 i Gp disputati complessivamente dalla coppia, rispettivamente 150 Daniel e 156 partenze Nico), avendo dimostrato a più riprese di poter essere piloti affidabili e veloci. Una coppia complementare sia dal punto di vista della personalità, sia per quanto concerne le caratteristiche tecniche.

HAAS FERRARI

Magnussen e Grosjean outsiders

In F1 dal 2016, la squadra statunitense con telaio e motore italiano ha dimostrato un crescendo importante, chiudendo la passata stagione con 93 punti, miglior bottino di sempre. Manca ancora il podio, ma il quarto posto colto da Grosjean a Zeltweg, seguito in quinta piazza dal compagno Magnussen, suggerisce che l'obiettivo sarebbe stato eccome possibile. Dopo qualche incertezza Gene Haas e Gunther Steiner hanno optato per confermare entrambi gli alfiere, consapevoli che la continuità è un fattore fondamentale per arrivare al successo. Sebbene caratterialmente parlando l'accoppiata Grosjean-Magnussen sia decisamente irrequieta, con il primo autore di sali e scendi da paura (non solo nel rendimento) e il secondo forse più costante nei risultati ma piuttosto pepato nelle pubbliche relazioni, sul fronte delle caratteristiche tecniche si completano al meglio, suggerendo una stagione di conferma per Haas o, addirittura, di crescita ulteriore.

McLAREN RENAULT

Garanzia Sainz jr. incognita Norris

Il team di Woking, ormai già da troppi anni una copia sbiadita della gloriosa squadra che ha dominato a più riprese nella storia della F1, schiera per il 2019 una coppia giovane ed inedita formata dall'ex Renault Carlos Sainz Jr (svincolatosi dalla Red Bull che ne gestiva la carriera nell'estate del 2018) e dal debuttante britannico Lando Norris, pluricampione nelle formule propedeutiche (2016 anno di grazia) e



Accoppiata davvero complementare in casa Renault con l'arrivo di Ricciardo e la riconferma di Hulkenberg. Tra le tante coppie saltate una che è rimasta solida è quella formata da Magnussen e Grosjean alla Haas. Rivoluzione anche alla McLaren con Sainz e Norris e alla Racing Point con Perez affiancato quest'anno da Stroll



fotografie SUTTON-IMAGES.COM



secondo finale nella passata stagione con Carlin in F2, perdendo il confronto con George Russell, connazionale che ritroverà in F1 con Williams. Il passaggio da Honda a Renault si è rivelato una cocente delusione e non vi sono indicatori che suggeriscano una ripresa del team britannico nel 2019. Sainz e Norris appaiono come una coppia abbastanza rugente, ma forse priva di un bilanciamento utile ad una crescita che servirebbe come il pane a Woking. Wait and see... ma senza troppe pretese.

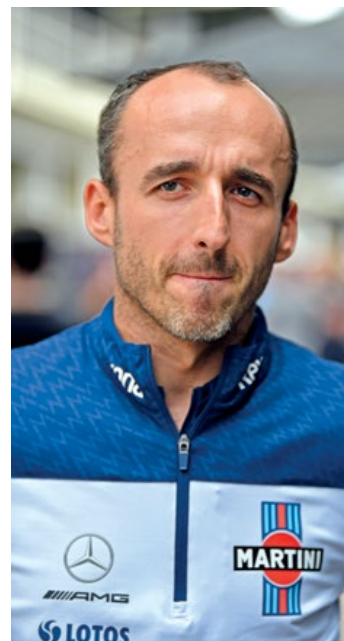
RACING POINT MERCEDES

Chiocchia Perez in casa Stroll

L'ex team indiano, finito in un mare di guai ed acquistato da una cordata di finanziatori che ha visto nel ruolo di protagonista Lawrence Stroll (papà di Lance), si è progressivamente trasformato da "team simpatia" a squadra anonima. Racing Point, con sede a Silverstone, riparte dopo 9 gare disputate nel 2018 nelle quali ha collezionato 52 punti, chiudendo al settimo posto nel Costruttori e rendendosi artefice, di fatto, di un debutto molto positivo. Confermato il messicano Sergio Pérez, da cinque anni punta di diamante dell'ex squadra di Mallya ed autore di un podio memorabile a Baku nel 2018, a fare i bagagli è stato il francese Esteban Ocon, rimpiazzato da baby Stroll reduce da due stagioni non proprio memorabili con la Williams. Stando agli attuali valori in campo, sembra abbastanza scontata l'imminente egemonia di "Checo" in seno ad una squadra che ha perso appeal sotto tutti i punti di vista nonostante il rendimento.



GETTY IMAGES



ALFA ROMEO SAUBER FERRARI

Occhio a Raikkonen e a Giovinazzi

Ad Hinwil, dopo una stagione 2018 decisamente positiva, per la Sauber sembra tirare un'aria frizzante su tutti i fronti, ad iniziare dalla nuova coppia di piloti formata dall'ex ferrarista Kimi Raikkonen e dal ritrovato Antonio Giovinazzi, primo italiano a tornare in griglia nei panni di driver ufficiale dal 2011. Nel 2017 il talento di Martina Franca, fu sbattuto last minute sulla C36 a Melbourne ben figurando, salvo disputare una prova da dimenticare a Shanghai, salutandolo così prematuramente il ruolo di prima linea. Un tonfo che valse ad Antonio ulteriore rodaggio in Ferrari, Haas e Sauber, completando diversi turni di prove libere con il team svizzero nel 2018. La stagione 2019, gioco-forza, sarà un banco di prova importantissimo per Antonio, che potrà contare sul veterano Raikkonen che, forte del suo mantra poche parole tanti fatti, potrebbe rivelarsi una guida ideale per l'ex pilota della Prema. Iceman alla Sauber trova una dimensione dove poter guidare divertendosi maggiormente rispetto agli anni in Ferrari, dove era sovente alle prese con situazioni a lui poco conge-

fotografie SUTTON-IMAGES.COM



C'è grande attesa per il via del Mondiale F1 2019 che vedrà il rientro nel Circus di Robert Kubica, sopra, con la Williams (dove avrà come compagno di squadra Russell, a destra). A sinistra Giovinazzi che dopo i 2 Gp corsi nel 2017 torna con Alfa Sauber e riporta l'Italia sulla griglia di partenza del campionato del mondo. In alto a sinistra, Raikkonen che chiude la sua parabola correndo con la Sauber con la quale aveva debuttato in F1. In alto a destra, Kvyat e Albon



niali. Davvero un'accoppiata da tenere d'occhio e che, molto probabilmente, ci fornirà molti indicatori sul futuro di Bon Giovi.

TORO ROSSO HONDA

Kvyat e Albon strana accoppiata

Chi non muore si rivede. È il caso del russo Daniil Kvyat, entrato e uscito dalla galassia Red Bull - Toro Rosso con disarmante frequenza nel corso della sua carriera. Salutati Pierre Gasly (accasatosi nel team austriaco) e il deludente Brendon Hartley, la squadra con base a Faenza schiera nel 2019 una coppia inedita, formata dal britannico naturalizzato thailandese Alexander Albon e dal ritrovato Kvyat, salutato senza troppi complimenti solamente un anno e mezzo fa dopo il Gp di Singapore per far posto al debuttante Gasly. Il russo fu richiamato "sardonicamente" in ballo ad Austin sempre nel 2017, quando in quell'occasione rimpiazzò il francesino impegnato nella Superleague. Albon non vanta particolari trofei nella sua ancora giovane carriera, ma non v'è dubbio che, al volante della ART sia in Gp3 che in F2, abbia dimostrato costanza e buonissime doti velocistiche (come dimenticare la tripletta di pole in F2 tra Baku, Barcellona e Monaco), candidandosi a pilota credibile per la massima serie. Kvyat, forte di un apprezzatissimo lavoro al simulatore per il Cavallino Rampante, avrà un'ulteriore occasione per rimettersi in gioco, consapevole di non potersi concedere errori di troppo.

WILLIAMS MERCEDES

Kubica-Russell duo tutto da scoprire

Coppia tutta da scoprire quella in seno al team di Grove, formata dal veterano Robert Kubica e dal debuttante George Russell. Le partenze del giovanissimo canadese Lance Stroll e del russo Sergej Sirotkin, mai in grado di poter esprimere il suo potenziale al volante della disastrosa FW41, hanno favorito il realizzarsi di un'autentica favola, con il polacco di ritorno nel big Circus nei panni di pilota ufficiale dopo nove anni. Kubica ha ben figurato nei test disputati a Barcellona, Zeltweg e Yas Marina la passata stagione, dimostrando di poter gestire efficacemente una monoposto di Formula Uno nonostante l'handicap conseguente al terribile incidente nel Rally Ronde di Andora nel 2011. Non c'è dubbio che mentalmente Robert sia pronto a questa nuova sfida, resta tuttavia un'incognita la longevità del suo ritorno nella massima serie. Cosa aspettarsi invece da Russell? Il talento di King's Lynn, già visto all'opera sulle monoposte dotate di motore ibrido nel 2017 con Force India e al volante della Mercedes W08, vanta un palmares di tutto rispetto fatto di vittorie con ART (sia in GP3 che F2) e chilometri molto utili in veste di collaudatore, candidandosi a futura stella del circus. ●



Più Alfa che Sauber

Se dovessimo fare una graduatoria delle squadre sulle quali sono riposte le maggiori aspettative in vista del mondiale che si aprirà a metà marzo, nelle primissime posizioni troveremmo certamente il Team Alfa Romeo Sauber. I motivi sono molteplici.

Un grandissimo salto di qualità

La scuderia diretta da Frederic Vasseur è l'unica squadra che nel corso della passata stagione è riuscita a compiere un reale salto di qualità, nel senso che dopo essere stata una presenza abituale in fondo al gruppo nel 2017 e nella primissima fase dello scorso campionato a partire dalla tappa di Baku il team di Hinwil ha cominciato a risalire la china e si è presto ritrovato a lottare stabilmente con le squadre a centro gruppo. Dopo aver conquistato una sorprendente quarta fila a Le Castellet, Charles Leclerc per altre otto volte ha fatto breccia nel Q3 in qualifica, riuscendo a portare la C37 in posizioni che in pochi avrebbero alla vigilia dello scorso mondiale. La medesima impresa è riuscita per ben tre volte anche a Marcus Ericsson, che con i nove punti colti nel mondiale, che si sommano ai trentanove del neo ferrarista, ha disputato la sua miglior stagione nella massima serie. Nel 2018, dunque, la

**È LA SQUADRA
CHE HA
MOSTRATO
DI SAPER FARE
UN PROGRESSIVO
E COSTANTE
SALTO
DI QUALITÀ.
PERCORRENDO
TAPPE DECISIVE
NEL CAMMINO
PER DIVENTARE
PIÙ... BISCIONE
DI QUANTO
È A TUTT'OGGI**

di **Alessandro
Gargantini**

scuderia italo svizzera è riuscita a elevarsi fino al punto da diventare in alcuni Gran Premi la prima scelta alle spalle dei tre team di prima fascia. E non è casuale il settimo posto colto da Leclerc nelle ultime tre uscite del mondiale a Città del Messico, Interlagos e Abu Dhabi.

Struttura rinforzata e impegnata su più fronti

L'arrivo di Simone Resto, salutato dalla squadra con i nuovi colori in Austria, ha certamente rafforzato una compagine con un impressionante trend di crescita, che fino a quando ha potuto lavorare a pieno organico sulla macchina impegnata nello scorso campionato ha lasciato il segno per capacità di crescita ed efficacia. La mano del quarantottenne ingegnere di Faenza ha chiaramente dato la direzione tecnica al disegno della nuova C38 che sarà protagonista nel prossimo mondiale. Accanto al tecnico emiliano spicca anche il ruolo del capo progettista Luca Furbatto. A partire dalla scorso mese di aprile, ogni nuova soluzione introdotta dallo staff tecnico sulla C37 ha portato ai risultati attesi, con la conseguenza che il team rossocrociato ha evidenziato una progressione che ha lasciato il segno e ci si attende prosegua in questa stagione. Nel corso dello scorso campionato lo staff tecnico è sta-



GETTY IMAGES

to progressivamente allocato al progetto C38, con la logica conseguenza che dopo Monza gli sviluppi sono stati limitati ma mirati e hanno assicurato un crescente livello prestazionale. Basti pensare che, grazie ai diciotto punti colti nel tritico finale di corse, Leclerc ha sopravanzato anche Grosjean assicurandosi il tredicesimo posto nel mondiale.

Obiettivi sempre più ambiziosi

Charles Leclerc ha stregato la Scuderia Ferrari, meritandosi con un solo mondiale alle spalle un volante da titolare accanto a Sebastian Vettel, dove gli sarà richiesto un ulteriore salto di qualità in un contesto dove la sua resa dovrà necessariamente assestarsi ai massimi livelli con estrema costanza. Per il mondiale 2019 non possono essere che ambiziosi anche gli obiettivi del Team di Hinwil, che con un line-up integralmente rinnovato ci si attende entri in diretta concorrenza con le scuderie alle spalle dei tre team di prima fascia. Nel complesso, lo schieramento composto da Kimi Raikkonen e Antonio Giovinazzi appare superiore, senza nulla togliere a Charles Leclerc, a quello della passata stagione. Le potenzialità sono certamente superiori a quelle che si potevano intravedere dodici mesi fa, con il monegasco al debutto e Marcus Ericsson che nelle ulti-



SUTTON-IMAGES.COM

QUELL'ANIMA TANTO ITALIANA

Tra il responsabile Simone Resta, sopra, e le attese polarizzate da Antonio Giovinazzi, l'interesse degli italiani sull'Alfa-Sauber sarà in nettissima crescita, a partire dal primo Gp in Australia

me due stagioni non aveva conquistato nemmeno un punto. Nonostante per Giovinazzi quella di Melbourne sarà soltanto la terza corsa nella massima serie, alla vigilia dell'apertura della nuova stagione la nuova coppia pare offrire maggiore solidità.

I rischi "effetto leva" della monoposto

Per quel che concerne la nuova vettura, le indiscrezioni circolate parlano di una monoposto ricca di soluzioni inedite ed in discontinuità rispetto alla precedente.

La C38 è una monoposto disegnata seguendo una precisa identità progettuale e non andrà a richiamare scelte presenti su altre vetture dello schieramento. Lo staff tecnico ha scelto di seguire una direzione che sarà caratterizzante, in grado di fare la differenza. Una direzione che trasmette sicurezza nei propri mezzi lasciando però spazio a rischi che appaiono legittimi e coerenti con la natura degli obiettivi. Soltanto quando la C38 scenderà in pista a Montmelò il prossimo 18 febbraio, dopo un breve shake-down a Forano quattro giorni prima, e si confronterà con le vetture rivali si avranno i primi riscontri reali sul valore della C38. Un progetto inedito porta con sé un "effetto leva", con effetti amplificati sia in termini positivi e negativi. Ma nel motorsport, a differenza della finanza, non esistono prodotti derivati che consentono di limitarne la portata.



SUTTON-IMAGES.COM

Vicino il compimento del progetto Alfa Racing

Parallelamente all'attività legata alla pista procede nel rispetto di piani il processo di evoluzione della squadra che dovrebbe portare alla creazione di una struttura che potremo chiamare Alfa Romeo F.1 o Alfa Racing. La Casa di Arese, in linea con una chiara volontà del dottor Marchionne che ripetutamente si era recato a Hinwil per tracciare le tappe necessarie per arrivare ad una nuova compagine societaria, starebbe accelerando il processo di acquisizione della maggioranza delle quote della squadra con sede nel zurighese. La parte documentale sarebbe nelle mani di affermati studi legali, che lavorano per concludere il processo già nei prossimi mesi. Il plan ha delle milestones ben definite e la target date posta è entro la fine dell'anno. ●



Troppa sicurezza in F1: please, inserite l'insicurezza!

In attesa che le monoposto di Formula Uno finalmente svelino le loro forme in chiave 2019 - tanto non cambierà praticamente niente, salvo due ritocchini qua e là giusto per far finta di chissaché - questo clima fermo e stracco permette di dirci un paio di cosucce sincere, guardandoci simpaticamente nelle palle degli occhi. Cioè, ma ci rendiamo conto che ormai la maggior parte dei tracciati su cui si corre il campionato sono tali che se commetti un errore a fine giro vai più forte che se non sbagli nulla?

Be' chiamatelo paradosso, definitela esagerazione, fate il cavolo che volete, ma le cose stanno, se non tassativamente, perlomeno mediamente proprio a questo punto.

Ormai un Gran Premio è quella cosa che si disputa su un oceano infinito d'asfalto, così come la Coppa America si tiene sul mare di accadueò.

In altre parole, vie di fuga incatramate dappertutto, tanto che se proprio vorranno prima o poi disputare un Gran Premio a Roma, più che all'Eur, coi tempi che corrono, conviene pensare alle piste da Boeing di Fiumicino.

Ma andiamo più nello specifico.

Guardate la curva 1 del Gp d'Austria, dove subito dopo la partenza si possono prendere le traiettorie più fantasiose, ovvero il tratto misto del Ricard, vedi Gp di Francia, per esempio nella sezione in cui l'anno scorso Vettel ha toccato appena dopo il via Bottas.

Be', è possibile scegliere un intreccio infinito di traiettorie, tu di quà, io di là, mentre l'altro fa pure il giro dell'orto. Non sembrano più Gran Premi di Formula uno, ma una giocata a Supermario Bros. Ciascuno per la sua strada, tra funghetti, erbette e tralalà. Ormai uscir di pista equivale a bruciare una striscia, come quando eravamo bambini e giocavamo a Campana Riposo.



fotografie SUTTON-IMAGES.COM

Peggio: in ogni dove ormai l'ideal lap, ossia la traiettoria complessiva migliore per realizzare il tempo target, il più delle volte prevede una furba digressione oltre il limite della pista.

Tanto che in ogni Gran Premio il momento più tecnicamente delicato della settimana è il briefing e i chiarimenti di Charlie Whiting - con tanto di note e supporti documentali nero su bianco - - tramite i quali vengono indicate le curve laddove la violazione birba e non occasionale dei track limits comporterà ammonizioni e, in caso di reiterazione dolosa con incidenza

dei tempi sul giro, la possibilità d'irrogare time penalty. Dai, ormai siamo alla farsa. Altro che sport estremo. Altro che cuore oltre il limite.

In una F1 come questa fare il pilota nella maggior parte dei casi vuol dire essersi imboscato in un posto globalmente regio tra i meandri del Ministero della Velocità: ben pagato, protetto, carezzato e circondato, perfino in gara, da agi, bambagia e gigantesche foglie tropicali sventolate per refrigerare i principini in pista.

In altre parole, la maggioranza dei circuiti è data da insignificanti pistine teorica-

” ORMAI USCIRE DI PISTA EQUIVALE A BRUCIARE UNA SEMPLICE STRISCIA, COME QUANDO ERAVAMO BAMBINI E GIOCAVAMO A CAMPANA RIPOSO

IN ATTESA CHE LE NUOVE MONOPOSTO TOLGANO I VELI, DICIAMOCELA TUTTA: CON LA SCUSA DELLA LITANIA "SAFETY FIRST", QUESTI SI SONO COSTRUITI UN POSTICINO DI LAVORO CALDO E BEN PAGATO. PURE TROPPO. DAI, IN PISTA È TEMPO DI TORNARE A UNA SFIDA BEN PIÙ VERA



ORMAI I TRACK LIMITS NON COMPORTANO GUAI SE NON UNA PENALITÀ...

Con le piste ridotte a tortuosi disegni su mari d'asfalto, uscire di strada equivale a bruciare righe, nella foto il parapiglia poco dopo il via del Gp di Francia 2018. Sopra, lo storico mossiere titolare della F.1, Charlie Whiting



mente monotraiettoria, anche se - fatta eccezione per i tracciati semicittadini, dove comunque i track limits rischiano d'essere violati lo stesso, vedi dalle parti delle Piscine di Montecarlo - a ben guardare, se la via giusta è una sola, gli sbagli possibili sono infiniti ma il novantanove per cento delle volte nessuno ti porta a pagare qualcosa, a danneggiare la macchina o, che so, neppure a sporcare le gomme di sabbia, a fare un graffietto sul pattino o, boh, a pungero bargeboard su un sassolino volante dall'angolo galeotto. Macché.

Esiste il peccato ma non più il pentimento e tantomeno l'espiazione.

Ormai l'unico metro retributivo e sanzionatorio è quello del cronometro. Se fai uno sbaglio e a conti fatti hai preso una scoriatoia, paghi, sennò tutto in carrozza. Cir-

colare, gente, circolare.

Volete la verità? C'è stata un'epoca in cui la sicurezza in F.1 e nelle corse in genere era emergenza vera, perché tanti morivano per niente. Superata lodevolmente quell'era bastardamente e malvagiamente affascinante - con epicentro nei Sixties e nei Seventies e col culmine dell'attenzione mediatica e dei provvedimenti decisivi nell'immediato dopo-Senna -, la spinta verso la bonifica indiscriminata dal rischio è proseguita istericamente fino a devastare completamente il senso della sfida nella guida. Così sono stati aboliti quasi tutti i curvoni, bypassate le zone da pelo e ridotti i circuiti - mediamente, certo, con qualche stupenda eccezione, perché Spa e Suzuka guai chi ce li tocca e Monza pure - a kartodromi agli estrogini.

Voglio dirla come la so: oltre un certo limite la litania "Safety First" tanto cara alle suorine barbute, se recitata non il giusto ma troppo e a sproposito, ha sinceramente rotto i coglioni.

E tendenzialmente sta diventando la scusa per una F.1 asettica, imboscata, renitente, cervellotica e inguardabile.

Tutta tattiche, alchime, cambi gomme, ipermescole e cazzatine del genere, perché deve riempire con la fuffa da ingegneristici nerd il tragico nulla di cui s'è imbottita per millantare attenzione, magnetismo e credibilità, ciucciando soldi ovunque nell'orbe terracqueo.

Dai, queste cose è tempo di dirsele, sennò 'sta mezza presa in giro rischia d'andare avanti da qui all'eternità. Ennò. Così non ci siamo proprio.

È ORA DI TORNARE A FAR PAGARE GLI ERRORI, MA SENZA DRAMMI

La ghiaia ormai viene usata sottile e ben pettinata per non creare problemi. Una scodatina e via... Sotto, altri tempi: la Medical Car impantanata a Melbourne 2003...



Bene. E allora che fare? Mica possiamo tornare a correre a Mosport, al Watkins Glen, dalle parti della Nordschleife, sulla vecchia Zeltweg o a togliere vegetazione a ciò che resta della mai abbastanza rimpianta OstKurve della vecchia e amatissima Hockenheim lunga.

No. No. Certo che no. Non cadiamo nell'errore contrario.

Evitiamo di rifugiarsi a nostra volta negli ambiti sognanti, fatati e barbogi dei nostalgici sterili e dirigiamoci fattivamente in un ambito di proposte e risposte puntuali, fattibili, adottabili e positivamente pre-risolutive.

Perché segnali e possibilità aventi i caratteri della concretezza e della costruttività ci sono eccome.

Tanto per cominciare, smettiamo di usare a nastro la frase - che più imbecille non potrebbe essere -, la quale recita "Indietro non si torna". Indietro si torna, avojo, perché se nelle corse e nella vita si sbaglia, tornare indietro è esattamente ciò che bisogna fare.

Poi e quindi, nel dettaglio, è ora di finirla con la litania della punizione a chi viola i

track limits.

Perché i track limits ci devono essere, ma devono essere appunto caratterizzati in modo che chi sbaglia paga e paga mica poco. Come? Be' per esempio sono d'accordo, d'accordissimo con chi propone - e parlo di un dialogo effettivo che sta avvenendo nelle sedi preposte, F1 compresa, non al bar dello sport o sui social, con rispetto parlando per entrambi -, con chi propone da qui in poi la realizzazione di vie di fuga nella prima parte in asfalto e poi, in uscita, in sabbia o ghiaia.

In altre parole, delle run off areas buone, generose e pronte ad aiutarti nel momento critico in cui parti per la tangente e lasci la pista, offrendoti un asfalto non destabilizzante, ma subito dopo, mentre cerchi di tornare sul tracciato, ecco che incontri roba che ti rovina un po' la corsa e un po' la macchina, così la prossima volta impari a stare più attento.

In questo modo verrebbe immediatamente disinnescata la pericolosità della digressione, ma nello stesso tempo l'autore del fuoripista poi lascerebbe per strada secondi pesanti, raspierebbe il fondo macchina e magari rischierebbe d'impantanarsi e rovinarsi la corsa.

Anche perché non si capisce per quale motivo se mi distraigo a un parcheggio faccio un danno di mille euro in un centesimo di secondo, rovinandomi sei mesate, mentre se sono in Formula Uno e drizzo una chicane me la cavo con Charlie Whiting che dall'interfono mi chiede: "E adesso colpetto di freno o scherzetto?".

Vado oltre. Non solo da un paio di decenni combatto contro l'idiozia della frase "Indietro non si torna" - pensa te, la realtà dice il contrario: l'idea di far tornare

più challenging e stile vecchi tempi la seconda di Lesmo è un gran bel segnale, e gli stessi impulsi di Liberty Media diretti a creare possibilmente curve più selettive ne rappresenta un altro -, ma il tutto va vissuto all'insegna di un fondamentale chiarimento di fondo.

Non si tratta più di scegliere refendariamente tra sicurezza e pericolosità, continuando a contrabbandare per sicurezza qualsiasi riforma che rovina la sfida rendendo tutto insipido.

No, esiste una terza via, ossequiosa dell'incolumità di tutti, che è l'inserimento di coefficienti d'insicurezza.

Ossia il pilota quando corre deve sentirsi protetto, non minacciato da ostacoli o sezioni oggettivamente pericolose, per carità, ma nello stesso tempo deve avvertire chiaro che, se commette un errore, il prezzo in termini di crono e integrità del mezzo sarà tangibile quanto implacabilmente non basso e a buon mercato.

Il pilota stesso deve in ogni momento uscire incolume, incolumissimo da un errore di guida, ci mancherebbe, mai giammai e mai più totalmente impunito.

Chiusure, da Hamilton a Chandhok, ove tornasse, dovrebbe avere ben chiaro che tutto il mondo lo vuole vedere prima, durante e dopo il Gran Premio perettamente in salute, ma anche un tantino più spremuto, in ansia e col timore che in F.1 una cavolata gli rovini davvero la giornata.

E basta con queste uscite di pista su mari di catrame che non costano nulla, se non qualche spicchio di time penalty.

Basta, basta, basta, con queste pagliacciate comodamente catramose da usceri in libera uscita nell'imboscante Ministero Mondiale della Velocità. ●

fotografie SUTTON-IMAGES.COM





Liuzzi loda Max

VERSTAPPEN HA PRESTATO SERVIZIO IN F.E A MARRAKECH AL FIANCO DEGLI STEWARD, MOSTRANDOSI BEN MATURATO

Compagni di banco, per una volta. Tonio Liuzzi e Max Verstappen fianco a fianco a Marrakech. L'olandese va a lezione di "educazione civica". Punito dalla Fia per aver fatto il discolo in Brasile, quando ha maldestramente spintonato Ocon al termine del Gran Premio dello scorso anno, il giovane pilota della Red Bull ha presenziato al secondo round della stagione del campionato di Formula E. Una giornata di servizio sociale (come gli è stato imposto dalla Federazione) trascorsa a fianco degli steward, per osservarne il comportamento. Assieme a lui c'era l'italiano, coinvolto nelle vesti di commissario già nel 2018 a Roma, Zurigo e Berlino; un ruolo che Liuzzi è tornato a ricoprire per una volta di più con entusiasmo e tanto interesse. Ma se Tonio è il primo della classe, Max sembra calarsi bene nei panni dell'alunno esemplare. Almeno a detta del pescarese.

«Verstappen decisamente va promosso. Il suo approccio è stato molto equilibrato. Da subito si è mostrato molto curioso nei confronti del lavoro degli steward. Lo abbiamo coinvolto, chiedendogli di volta in volta di avere una sua visione sugli episodi della gara. Personalmente lo conosco

bene e in questa occasione l'ho visto ancora più maturo. Un Max insomma diverso».

- Verstappen ha dichiarato di avere appreso tante cose. Di avere constatato di

persona quello che è il lavoro dei commissari e ciò che li spinge a prendere delle decisioni importanti. Solo parole di circostanza?

«Ho visto un Verstappen "molto vero" e quando abbiamo parlato io e lui della stagione di Formula 1 che è trascorsa, non ha insistito a far valere le sue ragioni su certi argomenti. Con noi devo dire che è sempre rimasto molto concentrato. Credo anzi che questa esperienza lo abbia coinvolto al cento

per cento. È stato assieme ai commissari dalle sette del mattino sino alla fine della gara, senza prendere mai una pausa. E dire che a volte trascorri diverse ore senza

**MAX MI È
SEMBRATO MATURO
ED EQUILIBRATO.
DA QUESTA
ESPERIENZA ESCE
BENE E PROMOSSO**

VITANTONIO LIUZZI

”

**SERVIZI SOCIALI
E LOTTE EMOZIONANTI**

A lato, il via della F.E in Marocco, mentre, in alto, ecco Verstappen con il nostro Tonio Liuzzi durante la sua esperienza al fianco degli steward della Formula E

aver nulla da fare. Lui invece è stato bravo: mai distratto, sempre sul pezzo».

- Cosa si apprende da un'esperienza del genere?

«Anche se preferisco ancora pilotare le macchine, sicuramente lavorare con gli steward è molto interessante anche per me. Quando mi è stato proposto di fare il commissario nella Formula E, ero curioso di capire cosa si vede e si prova stando dall'altra parte. Spesso non ci si rende conto, in caso di incidenti o altri avvenimenti particolari, di quanto sia difficile prendere delle decisioni. Per il collegamento dei commissari è importantissimo avere un pilota esperto, che abbia guidato delle vetture di nuova generazione, in grado di dare il suo parere tecnico. Quando ti arriva un report della direzione gara, devi sapere interpretare tutto nel minor tempo e nel miglior modo possibile. Una valutazione che fai esaminando le immagini on-board e quelle delle altre telecamere che si hanno a disposizione. Max lo ha visto e lo ha capito».

- Domanda d'obbligo: quale è il tuo giudizio sul campionato?

«Penso che la Formula E abbia sorpreso positivamente tutti gli addetti ai lavori. Nessuno si aspettava tutto questo successo. È diventata la categoria delle case costruttrici ed è bello assistere ad una sfida tra vari marchi automobilistici. La vettura è totalmente diversa dalle Formula 1, che danno delle emozioni di guida differenti. Le gare però sono avvincenti, anche grazie ad un format in grado di entusiasmare. La nuova macchina ha fatto inoltre un grosso passo in avanti rispetto al modello precedente».

- Per farla breve: la Formula E potrebbe rappresentare davvero il futuro delle corse o continuerà a viaggiare su un binario parallelo rispetto alla Formula 1?

«Sicuramente sono due mondi che non si uniranno mai. L'audience e le aspettative del pubblico sono diverse. La Formula E è comunque un campionato che incuriosisce».

- Prossimo impegno?

«Adesso la mia priorità è quella di tornare in pista come pilota. Sto valutando un paio di situazioni nel mondo delle Gt e spero di poterle concretizzare al più presto».

Dario Lucchese





M25, la Mc fantasma

QUESTA È L'INCREDIBILE VICENDA DELLA MONOPOSTO PIÙ MISTERIOSA NELLA SAGA DELLA CASA INGLESE NATA F.5000 NEL '73, DEBUTA GRAZIE A UN PROCESSO, POI ASSAGGIA IL MONDIALE DI F.1 E NON FINISCE QUI...

di Mario Donnini

Stavolta vi racconto la favola della McLaren più rara, misteriosa e fantomatica nell'intera saga della Casa inglese. Questa è la storia della McLaren M25. Una tra le monoposto più archeologicamente sfuggenti e meno schierate, all'interno di una vicenda agonistica paradossalmente lunga più di quarant'anni, dal 1973 a tutt'oggi. Benché non abbia vinto nulla, sia stata costruita in un solo esemplare e vanti un palmarès quasi banale, nei decenni la M25 diviene sempre più oggetto di culto, aprendo mille dibattiti che dividono gli appassionati più nerd e minuziosamente folli dell'or-



CERTE STORIE DI MONOPOSTO SONO ANCOR PIÙ ARCHEOLOGICAMENTE AFFASCINANTI DELLA VITA AVVENTUROSA DI UN PILOTA. PERCHÉ UMANIZZANDOLE È POSSIBILE GUSTARE VICISSITUDINI, METAMORFOSI E COLPI DI SCENA. ADDIRITTURA PERFINO INSOSPETTIBILI TRAVESTIMENTI. LA SAGA DELLA MCLAREN M25 NE È L'ESEMPIO. NATA F.5000, DIVIENE F.1 POI TORNA INDIETRO, AFFASCINANDO I FANS...

McLaren

be terracqueo, britannici in testa. Ma andiamo con ordine e preparatevi a sorprese a non finire, perché studiare la M25 è come addentrarsi nella cripta di un'associazione segreta.

Nasce come F.5000 nel 1973

Nel 1973 la McLaren taglia i ponti con la Trojan, dopo che quest'ultima ha sbagliato la M22 di F.5000. Fin lì la Trojan stessa aveva costruito e commercializzato legioni di vetture da corsa, con licenza e marchio McLaren, su tutte Can-Am e F.5000. Ma ormai il solo mercato buono è quello della F.5000 e la

McLaren vuole sfidare la Lola, costruendo una macchina tutta sua e facendola derivare dalla stupenda M23 di F.1 by Gordon Coppuck.

Barnard il ghost writer?

E qui cominciano le prime storiche dispute, perché c'è chi sostiene che in realtà la M25 veda all'opera al tavolo da disegno il giovane John Barnard, futuro uomo della provvidenza in Ferrari, perché le ri-conversioni della M23 erano affidate a tecnici di seconda fascia, così come John Baldwin aveva curato la contaminazione della M23 in M24 per Indy. Barnard, in verità, non ha mai chiarito la faccenda. E non avverte alcun urgenza di farlo.

Promettenti collaudi, ma...

Il 14 novembre 1973 John Nicholson testa la M25 a Silverstone. Poi la guida l'ex iridato Denis Hulme, girando in 1'17", crono con cui David Hobbs ha staccato la pole nella più recente corsa della categoria. Hulme ne esce entusiasta: «È una delle macchine più veloci e competitive che io abbia mai gui-»



NATA F.5000, DIVENTA F.1 DA M23 TRAVESTITA

A lato e a sinistra, Abba Kogan con la McLaren M25 restaurata in versione F.5000 con tanto di motore Chevy. In basso, nell'altra pagina, la M25 in gara alla Gold Cup di Oulton Park nel 2008. Sotto, al centro, una rara immagine di Evans con la M25 ocra al debutto a Brands Hatch nel 1976. In basso, a sinistra, de Villota su M25 camuffata da M23 nella serie Aurora Afx 1978 e, sotto, nelle qualifiche del Gp di Spagna di quell'anno, inseguito dalla Lotus di Peterson





dato». Pure Howden Ganley prova la M25 a motore Chevy, ma, incredibilmente, da lì in avanti se ne perdono le tracce. Puff! vaporizzata. Cosa è successo alla più promettente, nobile e inespressa F.5000?

La soluzione dell'enigma

Tra l'inverno 1973 e il 1974 accadono due cose sorprendenti. Prima di tutto il mercato della F.5000 si orienta verso la Lola, che in effetti produrrà i modelli più importanti e vincenti della sua storia. Punto secondo, la McLaren decide di concentrarsi in F.1 - e ne avrà ben donde -, lasciando il settore delle costumer car, ossia delle monoposto da commercializzare, alla filiale americana, con la M24 di F.Indy. E c'è pure un punto tre, perché di ordinazioni vere della M25 ve n'è solo una, con caparra pagata dal pilota-gentleman-organizzatore Antonio Carlos Avallone, il quale diviene proprietario della M25, anche se non ci percorre un solo millimetro di strada. La M25, cioè, continua a giacere immota per oltre un anno e mezzo in un locale sopra i cessi della factory McLaren, a Colnbrook. Poi improvvisamente la monoposto viene pulita con la nafta e spedita dal Berkshire verso lo Yorkshire, presso l'officina di David Hepworth. Insomma, cosa sta succedendo?

Il processo Avallone

Sembra un thriller, invece è un legal thriller. A inizio 1973 il brasiliano Antonio Carlos Avallone intende organizzare una serie per vetture Sport e entra in contatto con lo stesso Hepworth che ci investe, imbastendo un programma. Quando, ben presto, tutto sfuma, l'inglese fa causa al brasiliano ottenendo diritto al risarcimento. Il giudice va a verificare le sostanze di proprietà del convenuto e trova solo la fantomatica M25. È fatta. La M25 diviene merce risarcitoria, nuova proprietà di David Hepworth.

Il sorprendente debutto in gara

E così la M25 sale agli onori delle cronache come l'unica monoposto di una serie di livello professionistico a debuttare dopo due anni e nove mesi dallo shakedown. E questo è niente. Nel 1975 risulta iscritta a una gara di F.5000 a nome di Rikki Pierce per il misterioso team Renoir e uno sconosciuto pilota, Keke Rosberg (!!!), ma non se ne fa niente. Nelle fonti ufficiali il motivo del forfait recita che "The team had not been formed": la squadra manca esisteva. Fantastico...

Va be', pazienza. Il 30 agosto 1976 a portarla all'esordio nella Shellsport F.5000 Gruppo 8 ci pensa l'ex campione di F.5000 1974 Bob Evans, ex ufficiale Lotus F.1. La M25 del team Hepworth ha un motore V8 di 5000cc Alan Smith Chevy. Le cose vanno bene, perché in corsa Evans è gran secondo. E corre anche a Thruxton, il 12 settembre, dove però è costretto al ritiro per un guaio alle sospensioni anteriori: «La M25 resta la macchina più ballerina che io abbia mai guidato» commenta Bob nelle cronache dell'epoca, sul settimanale inglese Autosport. Okay, ma di faccenda ne capita un'altra che infiamma l'immaginario degli appassionati, perché lo stesso Evans corre con un colore che nelle foto appare simile all'orange papaya tipico anni ruggenti e, letta la cosa con occhi romantici, la M25 passe-



LA DIFFERENZA SOTTILE TRA M23/6 E M25

Sopra, la McLaren M23 con cui de Villota corre a gettone in F.1 nel 1977 e nel 1978, diviso tra mondiale e serie britannica. Si tratta del telaio numero 6 nella storia del glorioso modello, che non ha niente a che vedere con la M25. Sotto, il pilota spagnolo, papà della sfortunata Maria, in una foto recente in cui si distingueva per essere uno degli ultimi piloti privati nella storia della Formula Uno iridata

rebbe alla storia come l'ultima monoposto McLaren - fatta salva l'era attuale - a portare in gara i gloriosi colori della Casa, mentre in F.1 impazza dal 1974 la livrea Marlboro.

Il chiarimento sgombra i dubbi

Passano anni per svelare l'arcano, fino a che il figlio di David Hepworth puntualizza che il colore della M25 di Evans, al di là delle apparenze, non ha niente a che vedere con l'orange papaya puro della McLaren ufficiale, ma è un giallo ocra d'origine Alfa Romeo, perché al tempo suo padre era un rivenditore di vetture del Quadrifoglio in Inghilterra. Nel frattempo c'è un problema: che fine ha fatto la M25? Una cosa è certa: nel 1977 corre ancora, ma stranamente non più col suo nome. Già, ma come? Con chi? E, soprattutto, perché?

Arrivano Risi & de Villota

La spiegazione c'è. La M25 è stata acquistata da Giuseppe Risi per Emilio de Villota, bank manager





E ADESSO ATTENZIONE AI PICCOLI PARTICOLARI!

A lato, la McLaren M25 in gara in F.5000 nel 1976 con Evans, a sinistra (mentre insegue la March-Hexagon di Magee), in un'immagine dei tempi e, a sinistra, il pilota di recente. Occhio alle due foto sotto, perché sono molto rare e si riferiscono entrambe al weekend di qualificazioni del Gp di Spagna 1978. In quella al centro de Villota è al volante della M25 camuffata da M23, col numero di gara 28 dai contorni bianchi, usata il venerdì e lasciata dopo l'incidente con la M26 ufficiale di Hunt. Sotto, ecco lo stesso de Villota nell'abitacolo del muletto, la M23 telaio n.6 utilizzata il sabato, che si distingue nel disegno della fiancata e per le scritte tutte nere



e gentleman driver che l'alterna con una McLaren M23 telaio 6 per correre a gettone sia nel mondiale F.1 che nella serie Shellsport. Così la M25 viene modificata, riconvertita e camuffata in M23 di F.1 pur non essendolo, col poderoso motore Chevy 5000 sostituito da un canonico Cosworth Dfv 3000 cc. In questa guisa de Villota tra il 1977 e il 1978, ossia con l'avvento della serie Aurora Afx, disputa ben 10 corse con la M25 travestita da M23, ottenendo due secondi posti e un terzo. E non finisce qui, perché sta per succedere la più grande e inattesa sorpresa: la M25 entra, incredibilmente, a far parte anche se per un giorno, del mondiale di F.1.

L'incredibile assaggio nella F.1 iridata

De Villota si iscrive da privato al Gp di Spagna 1978 a Jarama, con due monoposto ai box dotate del numero 28, la M25 e la M23/6, che usa come muletto. Le due McLaren sono distinguibili da particolari delle decal e dalle fiancate della M25, appena più corte e diverse nella conformazione. E qui, però, la storia prende un corso suo, quando il venerdì con la M25 Emilio fa un testacoda nell'ultima curva prima

del rettilineo principale e viene centrato nientemeno che dal sopraggiungente James Hunt, su McLaren M26 ufficiale. Bang! La carriera in F.1 della primula rossa M25 termina così, prima di cominciare.

Un destino vorticoso

Nel 1979 la M25 diviene show car, sorta di cavallo bolso da mostrare in fiere e stand, quindi viene venduta da Risi via Bob Howlings a David McLaughlin nell'agosto 1982. Il quale nell'aprile del 1985 la cede a John Foulston, che ci corre sempre con motore Dfv di F.1 in gare club. E non è finita, perché nel 2008 il collezionista Abba Kogan acquista la M25 e la restaura nella veste di F.5000 con tanto di colore oca-arancio e motore Chevy, disputando una gara a Oulton Park. Ceduta a un altro amatore, la M25 nel 2017 viene segnalata in Francia e pare sia in riconversione F.1, perché, ovvio, camuffata da gloriosa M23 varrebbe molto, molto di più. Ora c'è chi vorrebbe salvarla nella veste di F.5000 e chi no. Fatto sta, dopo mezzo secolo, la M25 continua a suscitare fascino e malia. Un brindisi in onore al suo evolversi e lunga vita ad essa... ●



Alonso

plana su Daytona

ALLA SECONDA PARTECIPAZIONE, NANDO ATTACCA LA CLASSICISSIMA DELLA FLORIDA CON LA CADILLAC DEL TEAM DI WAYNE TAYLOR. MA UN PRONOSTICO PER LA MARATONA È IMPOSSIBILE....

Sarà Scott Pruett, monumento dell'automobilismo Usa, 5 volte vincitore assoluto in Florida e 10 di categoria, il Grand Marshal della 57° edizione della 24 Ore di Daytona, prestigiosa apertura del 50° campionato della serie Imsa; un'edizione particolarmente sentita, che i due team statunitensi più importanti al via hanno voluto celebrare con livree particolari. Il team di Roger Penske presenterà le Acura Dpi con colori bianco-arancio-nero della Spice Comptech Racing a propulsore Nsx che nel triennio dal '91 al '93 vinse il titolo Gtp Light con Parker Johnstone. Ford, oltre all'inedita colorazione Castrol della #67, avrà sulla #66 la stessa griffe della Mustang Roush Racing del '85, a segno a Daytona nella classe Gto e titolata a fine anno grazie a John Jones. Colorazioni che il team di Chip Ganassi proporrà esclusivamente per questa gara.

di [Diego Fundarò](#)

Mai come quest'anno è difficile indicare i favoriti in ogni categoria: Dpi, GtLm e Gtd vivono di un equilibrio generale e nemmeno i recenti test del Roar Before hanno definito i reali valori in campo. L'impressione è che, stavolta più che mai, sarà l'abilità degli strateghi delle squadre a fare la differenza, nell'interpretare al meglio le numerose fasi di neutralizzazione, oltre alla gestione dei nuovi pneumatici Michelin e dei piloti. Saranno le ultime due ore a decidere la gara e chi vi arriverà con la vettura ancora in buone condizioni, gomme fresche ed il pilota più in forma in macchina, si porterà a casa la vittoria. Ed a Daytona questa combinazione non è assolutamente facile da ottenere: la gara è particolarmente complessa, durissima soprattutto di notte e così ricca di imprevisti che già arrivare in fondo non è impresa facile.



MATADOR STAVOLTA È CON UNA SQUADRA VINCENTE, CON ANGELELLI IN PLANCIA

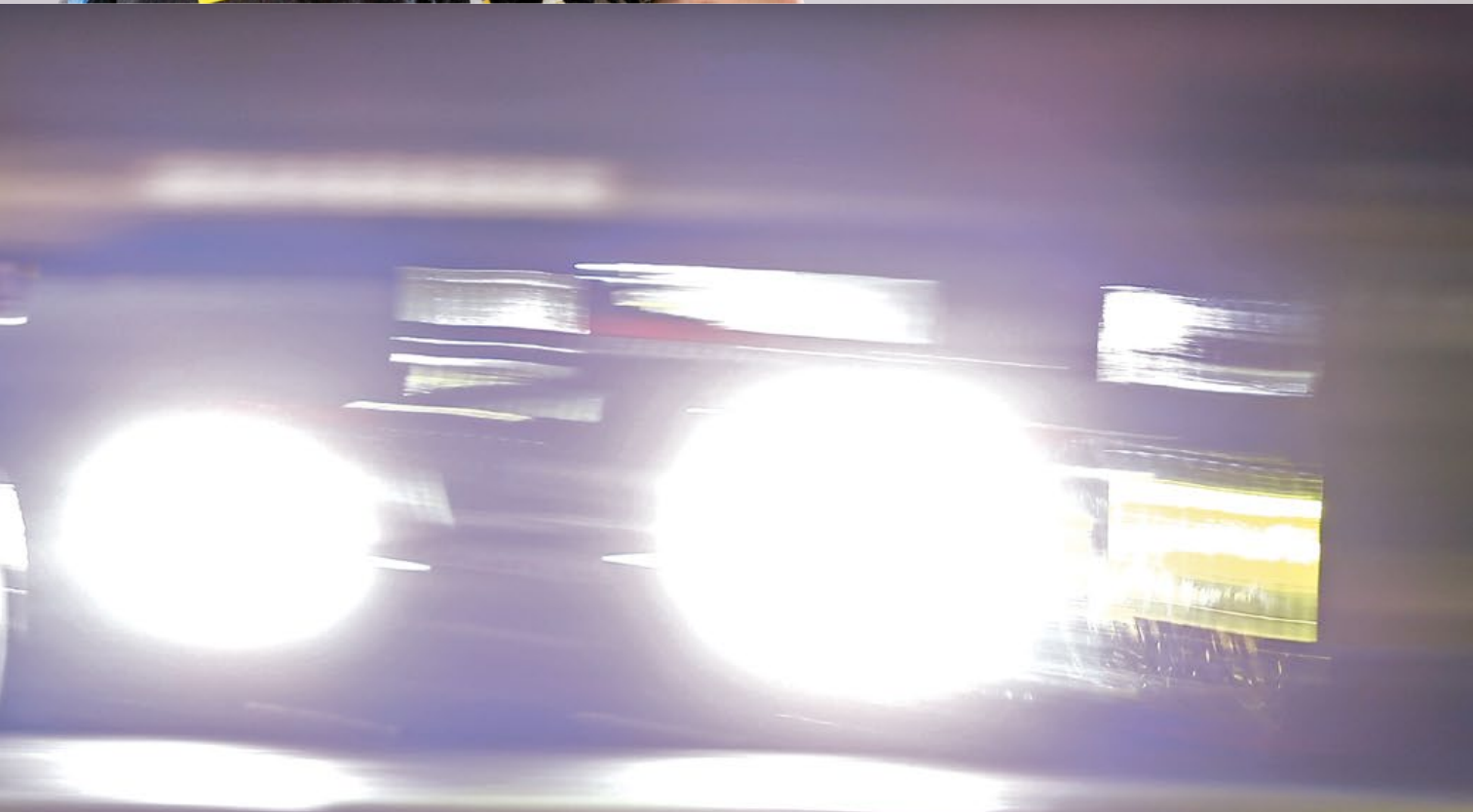
Alonso, sotto, farà di tutto per cercare di vincere anche la 24 Ore di Daytona, alimentando il suo palmarès sempre più interdisciplinare. In basso, la Ferrari che gioca tutte le sue carte come sempre nella maggiore tra le categorie riservate alle vetture Gran Turismo



DPI

Favorite le Cadillac realizzate da Dallara

Le Cadillac by Dallara sono certamente favorite dal numero di esemplari al via, con ben 6 equipaggi su un totale di 11. In primo piano la Wayne Taylor Racing, già vincitrice nel 2017 all'alba dell'era Dpi. L'equipaggio Taylor-Alonso-Kobayashi-Vander Zande è stellare, la squadra collaudata e affidabile: Fernando, dopo la positiva esperienza fatta lo scorso anno con la Ligier Lmp2, non poteva scegliere di meglio per tentare l'assalto a Daytona. Sullo stesso piano anche l'Action Express, con 2 vetture di alto livello: la Whelen dei campioni 2018 Nasr e Curran, affiancati nell'occasione dallo specialista Pipo Derani e la Mustang Sampling trionfatrice lo scorso anno proprio davanti alla gemella, con Barbosa-Conway-Albuquerque e Christian Fittipaldi che, alla sua ultima gara, andrà a caccia del poker di vittorie prima di appendere il casco al chiodo. Due anche le vetture del JDC-Miller, al debutto con le Cadillac dopo aver abbandonato l'Oreca Lmp2; di rilievo la line-up della #85, dove Rubens Barrichello sarà affiancato dal veloce Vautier, De Francesco e Misha Goikhberg. Anche Juncos Racing, in arrivo dalla Indycar, sarà alla prima uscita in Dpi, ma sulla carta sembra la Cadillac meno accreditata. Nella lista dei top team vanno di diritto le Acura Team Penske e le Mazda Joest. La squadra del "Capitano" cerca un successo di prestigio in Imsa, dove finora ha avuto più difficoltà del previsto. Di primissimo piano i due equipaggi, con Cameron-Pa-





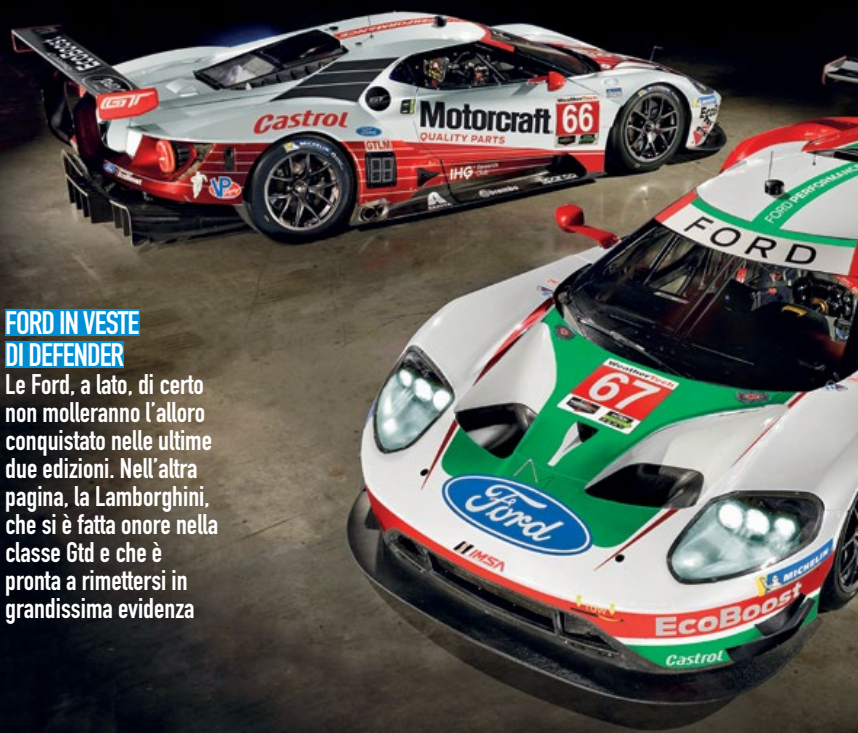
genaud-Montoya sulla #6 e Taylor-Castroneves ed il nuovo arrivo Alexander Rossi sulla #7.

Il Team Joest è invece lo spauracchio assoluto: ad un anno e mezzo della presa in gestione delle Mazda Dpi, il team più vincente a Le Mans sembra ormai pronto a dettare legge anche in America. Le RT-24P sono state velocissime nei test, ottenendo i migliori tempi assoluti con le due vetture racchiuse in appena 25 millesimi nella sessione di qualifica e la Acura di Taylor 3° staccata di 0.863". Tempi che indicano le Mazda tra le più accreditate, in particolare la #77 di Jarvis-Nunez-Rast-Bernhard. Da tenere d'occhio anche la Nissan di Dumas-Duval-Bennett-Braun, vettura acquisita dal Core Racing (a podio nel 2017 con una Oreca LMP2) dopo l'improvvisa chiusura del Extreme Speed vincitore a Daytona nel 2016. In una classifica separata correranno le LmP2 e tra le 4 Oreca iscritte spiccano le 2 del Dragonspeed, con Lapierre e Maldonado stelle degli equipaggi. I prototipi francesi sono stati decisamente rallentati dal nuovo regolamento e tagliati fuori dalla lotta per la vittoria assoluta.

GTLM

La Ferrari di Risi ha l'equipaggio top

Anche se sarà sola a difendere le sorti del Cavallino, la 488 Gte Evo del Risi Competizione potrà vantare un equipaggio stellare, con 4 piloti ufficiali come Pier Guidi, Rigon, Calado e Molina, moschettieri pronti ad affilare le armi in quella che sarà un'autentica battaglia senza esclusione di colpi. I test hanno mostrato come la più vecchia delle Gt sia ancora velocissima, con la pole virtuale della Corvette C7 di Jan Magnussen, campione Imsha in carica assieme ad Antonio Garcia. Ma i tempi di Westbrook e Hand hanno ribadito che le Ford Gt sono sul pezzo e non molleranno facilmente gli allori conquistati nelle ultime due edizioni, così come le 911 Rsr di Bamber-Vanthoor-Jaminet e Tandy-Makowiecki-Pilet siano intenzionate a lottare per un successo che a Stoc-



FORD IN VESTE DI DEFENDER

Le Ford, a lato, di certo non molleranno l'alloro conquistato nelle ultime due edizioni. Nell'altra pagina, la Lamborghini, che si è fatta onore nella classe Gtd e che è pronta a rimettersi in grandissima evidenza



ATTENZIONE ALLA MAZDA DI JOEST!

Le Cadillac, a lato delle di punta dei team rivali Taylor e Action Express (più a sinistra), sono tra le favorite. Al centro, la Mazda: l'incognita. Sotto, la livrea vintage della Acura di Penske



carda manca dal 2014. Sulla prestazione pura sembrano leggermente in ritardo le Bmw M8, ma l'attesissimo debutto di Alessandro Zanardi darà quella spinta in più che serve alle coupé del team RLL, apparse comunque consistenti sul passo. In questa categoria sarà fondamentale la gestione delle gomme Michelin, in particolare le nuove mescole soft e medium che verranno portate in gara per la prima volta a Daytona. Il team di Giuseppe Risi vi ha incentrato gran parte del lavoro fatto nei test e Rigon si è detto molto fiducioso: la 488 non ha mai colto un successo a Daytona, che sia questa la volta buona..?

GTD

Lamborghini decisa a fare bene

Scorrendo a ritroso i vincitori a Daytona in Gtd si legge Lamborghini, Porsche, Audi, Dodge, Ferrari; da quando la categoria ha preso tale denominazione aprendo alle Gt3, mai nessun marchio è riuscito a ripetersi. Ci proverà proprio la Casa di Sant'Agata Bolognese a bissare lo storico successo

del 2018, con 5 esemplari della Huracán in versione Evo. Sarà ancora la #11 del GRT Grasser la vettura di punta, con Bortolotti affiancato a Engelhart, Ineichen e Breukers. Magnus e Paul Miller schiereranno equipaggi equilibrati, con Mapelli affiancato a tre esperti piloti americani come Lally, Potter e Pumpelly, così come Caldarelli con Sellers, Lewis e Hardwick, mentre Ebimotors Babini e Busnelli saranno affiancati da Giacomo Altoé e Taylor Proto. Prime avversarie Lambo saranno le 3 Ferrari 488 di Scuderia Corsa, Spirit Of Race e Via Italia, con Serra, Vilander e Bertolini capomacchina, così come molto competitivo è l'equipaggio Porsche Black Swan, in gara con la nuova 911 Gt3 R di Cairoli-Werner-Seefried-Pappas. Si attendono competitive anche le Acura Nsx, visto che le Gt3 giapponesi, sviluppate in Jas Motorsport dallo staff dell'Ing. Stefano Fini, sono state le più veloci nei test davanti alla sorprendente Lexus. In lizza per il successo vanno di diritto anche i due team di riferimento Audi (Land e Wrt) e Mercedes (Riley e P1). Sempre che i 15 kg tolti dal B.o.P. prima della 24 Ore non rimescolino ulteriormente le carte e dal mazzo delle 23 Gtd esca un jolly come la Bmw M6 del Turner Motorsport. ●

NASDAQ WELCOMES
ALEX ZANARDI
BMW MOTORSPORTS DRIVER
PARALYMPIC MULTI-GOLD
MEDALIST

Il mago Zanna & Imসা la

ALEX TRASFORMA LA 24 ORE DI DAYTONA E LA SERIE USA IN UN PALCOSCENICO GLOBALE, CAPTANDO ATTENZIONE E PLAUSO DEI MAGGIORI MEDIA AMERICANI E NON. ECCO IL SUO RACCONTO DEI GIORNI MEMORABILI IN PREPARAZIONE DELLA GARA DEL 26-27 GENNAIO

Nasdaq



**ALEX PRINCIPE GLOBALE
DEI MEDIA E NON SOLO!**

Zanardi diviso tra i test a Daytona e la passerella mediatica a Manatthan, ospite d'onore tra la campana del NASDAQ e del redazioni del New York Times e di Usa Today



di **Mario Donnini**

È già **Alessandro Zanardi Show** a Daytona Beach e non solo, in occasione del Roar Before, ormai tradizionale test collettivo di preparazione e introduzione al weekend vero e proprio della 24 Ore, in programma da sabato 26 gennaio a domenica 27.

Era dal 2001, il suo ultimo anno di corse in monoposto prima dell'incidente del Lausitzring, che il pilota bolognese non trascorreva così tanti giorni consecutivi negli Stati Uniti, divisi tra pista e attività promozionali con la Bmw. Dando vita a una passerella propedeutica e fruttuosa sul tracciato della Florida che ne sancisce lo status non solo di pilota seguitissimo, ma anche di vera e propria superstar mediatica di caratura mondiale. Tale, poco dopo, da completare la trasferta, a Manatthan, dan-

do il tocco di campana che segna la chiusura delle contrattazioni al NASDAQ. Con tanto di proiezione dei momenti salienti dell'evento sugli schermi di Times Square e successivi interventi alla CNN e alla ABC, a sancire la rilevanza di un personaggio che è ormai patrimonio stesso di quell'umanità della quale è portatore sano e orgogliosamente quanto tenacemente

**L'AMBIENTE
DI DAYTONA È PURO
E MI PIACE.
LA BMW M8
PUÒ VENIRE FUORI
ALLA DISTANZA!**

ALESSANDRO ZANARDI



positivo. "Ispirational" è il termine con cui ha definito la presenza di Zanardi a Daytona nientemeno che Fernando Alonso in un tweet, ossia una figura capace di dare esempio, motivazioni e forza solo con la testimonianza della sua storia.

Nando non a caso inserisce sui social uno scatto che lo ritrae con Alex e Barrichello, così didascalizzandoli: "Non vedo l'ora di gareggiare con queste leggende: Zanardi e Barrichello! Vi rispetto molto amici miei. #racers #inspiration #respect #friends #daytona".

E Zanna di rimbalzo replica: "@alo_oficial che mi chiama leggenda! Azz! Finisce che mi monto la testa! Ok: piedi per terra! Uhm, ok, volevo dire calma, un passo alla volta... Vabbè, doppi sensi a parte, mi avete capito no?!? Saluti da Daytona @ Rolex24Hours".

bim!

← Il resto lo racconta, qui, a caldo, in esclusiva, appena rientrato in Italia, dopo undici giorni.

«Il mio ritorno negli States lo paragonerei a una ricongiunzione fortemente voluta e poi tanto apprezzata. C'è un aspetto umano preponderante in queste mie parole, di tecnica e guida parliamo dopo. È stato bello scoprire profondamente Daytona, che avevo già saggiato in dicembre in un'intensissima giornata di prove, ma stavolta è stato diverso. L'abbraccio con gli italiani, i saluti di tanti, in pratica di tutti, le mille interviste, l'aver incontrato il mio ex tecnico e vecchio amico Checco Ravera della Rc, la mia squadra ai tempi della F.3... Ecco, sono tutti momenti fantastici, compreso il successivo passaggio a New York per le attività di promozione portate avanti con la Bmw, che hanno ottenuto un'enfasi al di là d'ogni rosea aspettativa».

- E a Daytona ti sei ricongiunto pure con Chip Ganassi, il tuo team principal & owner ai tempi dei due titoli nella serie Cart nel 1997 e nel 1998, adesso rivale della Bmw, con le sue Ford.

«Altroché, mi ha precettato in sala stampa dicendomi che non potevo dire di no a un suo invito a cena, perché mi avrebbe portato a mangiare in un luogo in cui le bistecche portano stampigliato proprio il nome di Chip Ganassi. E io gli ho risposto: "Okay, Chip, ma se ha il tuo nome, quella carne non dev'essere poi così tenera..." - e tutti son scoppiati a ridere. A cena c'erano anche l'asso della Indycar Scott Dixon, col quale ho parlato molto, e Dirk Muller».

- Torniamo a te come personaggio Stars and Stripes.

«Logico, la mia storia cattura l'immaginario collettivo in modo romantico. Fa presa sulle persone. E poi quando c'è un risultato da ottenere, una sfida da lanciare, che sia l'Iron Man, l'Hand Bike ovvero una gara in macchina, l'evento, in questo caso l'attesa 24 Ore di Daytona, finisce per rilanciare il mio vissuto e il mio modo di prendere le cose. Per giusto o sbagliato che sia, la mia storia mi vede fare cose tali da mettermi alla prova divertendomi e nello stesso tempo divenendo esempio ideale. Dando forza e ragionamenti alle cose e alle sfide che altri, nel quotidiano, stanno facendo, cercando di superare le proprie difficoltà. E così pensano a me e dicono: "Dio mio, ma guarda questo!". E avverto che c'è un comune denominatore tra uno come me e uno che cade dalla moto, perde una gamba e appena possibile deve tornare a lavorare presso il mercato ortofrutticolo. Anzi, magari la vera lezione di vita, il sacrificio eroico e più difficile, è il suo, ancor più del mio, ma non aggiungo altro, mi fermo qui. Ciascuno ha le sue sfide, i suoi traguardi, i suoi punti irrinunciabili e non deve mai smettere di crederci, anche soffrendo tanto, se necessario. Io dico che ci ho sempre provato a alzare l'asticella del limite, ad andare legittimamente oltre. Così facendo, certo, ho commesso tanti sbagli, ho fatto cavolate altrimenti evitabili, ma sono anche arrivato dove muovendomi con circospezione sarebbe stato impossibile giungere. Ecco, questa sfida con la Bmw M8 si in-

MI MANCANO ANCORA DUE O TRE DECIMI SUL GIRO SECCO, MA CI STO LAVORANDO... NON VEDO L'ORA!

ALESSANDRO ZANARDI



serisce in questo quadro sportivo e anche esistenziale, è un episodio di una serie a puntate che obbedisce a questi canoni di vita che mi sono dato».

- Allora scendiamo sul versante specifico. Sei soddisfatto degli ultimi test di ambientamento prima della 24 Ore di Daytona?

«Abbastanza contento, dai. Mi mancano ancora due o tre decimi per essere al livello medio dei miei compagni, ma per uno che disputa una gara in macchina ogni anno e mezzo, non mi posso certo lamentare. In fondo parlano tutti di me, sulla macchina c'è scritto Zanardi dappertutto, quindi, meglio di così...».

- Il tuo equipaggio comprende John Edwards, Jesse Krohn, e Chaz Mostert. Chi sarà il capomacchina?

«In ossequio all'esperienza e alla militanza regolare nel campionato IMSA, sarà John Edwards che presumibilmente qualificherà anche la macchina».

- E quindi sarà lo stesso Edwards a prendere il via facendo il primo stint per la 24 Ore, visto che da regolamento chi la mette in griglia, poi parte.

«Esatto. A me toccherà poi. Edwards ha la conoscenza per affrontare indenne la sfida dei primissimi chilometri di gara, con tutte le prevedibili difficoltà di traffico».

- E la Bmw M8 rispetto alle rivali come l'hai trovata?

«Dal punto di vista dell'assetto possiamo ancora migliorare, tanto che proprio prima di questa chiacchierata ho mandato una mail ai tecnici Bmw con una mia analisi della situazione. Certo, sul versante delle prestazioni pure in questo momento tra i pretendenti al successo siamo ultimi, ma, cosa vuoi, per come sono concepite le competizioni GT in ogni campionato internazionale, non vuol dire più di tanto...».

- Ti riferisci al BoP, vero? Il famigerato Balance of Performance, ossia l'insieme dei parametri mutevoli che vengono adottati per equiparare il più possibile le prestazioni, garantendo ragionevolmente uniformità di rendimento tra le vetture tramite un complicato e non sempre ideale do-



LA BMW M8 CRESCE
E ALEX SI ADATTA BENE

Sopra, la Bmw M8 con cui Zanardi correrà la 24 Ore di Daytona. Ecco Alex alla CNN, sotto, in basso è insieme ai suoi compagni e, nell'altra pagina, con Ganassi, suo team owner nell'era d'oro Indycar





saggio di correttivi e riequilibri.

«Esatto, parlo di questo. Il meccanismo fa sì che i più forti cerchino di nascondersi nelle prove per evitare di scatenare il riequilibrio tecnico e così alla fine diventa tutto un gioco a dissimulare, che rende i riscontri dei test non sempre, anzi, di rado totalmente attendibili».

- Tu però un'idea della Bmw M8 contender nella tua classe, la Gtlm, ormai ce l'hai e precisa.

«Ce l'ho. E dico che sul giro secco, come prestazione pura, non siamo perfettamente a posto, perché la M8 è ancora poco agile sul misto. Mentre dove vedo possibilità, potenziale e competitività è sul passo gara, sull'affidabilità pura e la consistenza alla lunga distanza, perché la Bmw M8 è davvero una macchina ben fatta. Lì sì, con queste carte in serbo, potremo, spero, dire la nostra e provare a lasciare un'impronta».

- Ti gusta, in proiezione, la 24 Ore di Daytona? E il tracciato?

«La trovo una gara bellissima e dall'ambientazione grandiosa. Qui tutto è pieno di schermi, di immagini ricche di cronaca ma anche di storia, di tradizione e di cultura delle corse, all'interno di un climax per appassionati veri. È tutto decorato, sembra Times Square, più le tribune immense. Una grande festa, vissuta in tutto relax, c'è cameratismo tra piloti, sorrisi e voglia di dividere dei bei momenti. Sì, mi piace tutto. Pure il circuito. Ovvio, l'infield, ossia la parte tormentata, non è certo il Mugello né Elkhart Lake, però percorrere in pieno il banking è una figata, il concetto di curva sopraelevata dal punto di vista tecnico rappresenta una sfida che richiede zero impegno ma sul piano del divertimento puro ti fa godere! Complessivamente la pista è una bella sfida, dai, è challenging, come dicono loro. Per il resto il mio approccio resta all'insegna dell'umiltà. Nell'anno del cinquantenario dell'Imsa io sono un rookie, un debuttante di 52 anni che ha tutto da imparare e che resta cauto ma fiducioso sulle sue possibilità di apprendimento».



- Com'è andato l'approccio con Alonso, al di là della facciata dorata dei social?

«Fantastico. Ci siamo salutati al paddock e poi in sala stampa. Quando l'ho visto, davanti a tutti gli ho chiesto serissimo: "Tu pilota?" e dopo che lui ridendo mi ha detto "Sure", ossia certamente, gli ho buttato là un: "ma pilota bravo?" e allora giù risate... Dai, meglio di così...».

- Il tuo primo bilancio di questa nuova esperienza americana?

«In termini mediatici i riscontri di comunicazione sono andati già oltre quanto di buono si poteva immaginare. Per la gara ogni previsione è impossibile, però, se dovesse andare bene, qualcuno poi potrebbe dire "Okay e allora perché non...».

- Non cosa?

«Adesso non ci voglio pensare. Più avanti, semmai. Tanto ormai nella vita non mi cambia niente. Accetto quanto di buono mi viene, adoro correre in macchina ma non cerco nuove sfide a tutti i costi. Intanto dai test di un giorno fatti a dicembre so che sono in forma, visto che mi sono sparato sei stint senza problemi. E i meccanismi dei cambi pilota sono a posto così come i miei automatismi di guida, già sperimentati nella mia gara del Dtm, nell'estate scorsa. Va tutto bene. Ora aspettiamo e vediamo. Ci sarà da divertirsi ma mi attendono anche impegno serio e sfida vera».

- Angelelli tramite Autosprint ti ha invitato a provare la Cadillac del suo team, per cui corre lo stesso Alonso.

«Sarebbe bello, strano e buffo e rappresenterebbe pure la chiusura di un cerchio».

- Cioè?

«Tanti anni fa, quando correvo in kart, ero fidanzato con Annamaria, la sorella di Max. E proprio lui girava nei miei pressi cercando consigli, una mano, due dritte. Da allora tante cose sono cambiate. Con Annamaria siamo rimasti amici e come persona le voglio ancora molto bene e sia con lei che con Max abbiamo condiviso tanti bei momenti, perfino in vacanza, in Sardegna a giocare con una Fiat X-1/9 o scian-

do sulle Dolomiti per fare due volte il giro dei passi... Ecco storicamente ai bei tempi sono sempre stato un po' il mentore di Max. Stai a vedere che tutta questa storia va a finire con lui che mi scavalca, cambia l'inerzia del match, e diventa il mio team manager».

Alex ride felice. Tre parole che danno un senso bellissimo a ciò che è stato e a tutto quello che sarà. ●

L'INCONTRO CON NANDO È STATO SIMPATICO, COSÌ QUELLO CON CHIP, CON CUI SONO ANDATO A CENA
ALESSANDRO ZANARDI



MONDIALE AL VIA



rallysprint

**OGIER PUNTA
AL 7° SIGILLO**

Non si è risparmiato nei test pre-campionato Sebastien Ogier che darà la caccia al 7° titolo iridato della carriera a bordo della ritrovata Citroen

Un Mondiale **flat out**

SCATTA DA MONTECARLO UN CAMPIONATO DEL MONDO PIENO DI NOVITÀ. CON OGIER, NEUVILLE E TANAK A GIOCARSI IL TITOLO E LA VARIABILE IMPAZZITA, LOEB CHE RIENTRA E PUÒ ESSERE GIUDICE DEL CONFRONTO

di Marco Giordo

Che Mondiale dobbiamo aspettarci nel 2019? Perché è davvero difficile che sia più eccitante di quello appena terminato, che solo in Australia nell'ultima tappa dell'ultima gara ha consegnato entrambi i titoli iridati. E poi ci siamo dimenticati quante gare la scorsa stagione sono finite allo sprint? Una davvero in maniera rocambolesca, la Sardegna, che ha visto un distacco finale di soli 7 decimi fra il vincitore Neuville e lo sconfitto Ogier. Ma non dimentichiamoci neanche quanti rally si sono decisi nell'ultima tappa, ne citiamo 2 per tutti, Galles e Catalunya, rendendo elettrizzante l'intera stagione 2018. Le premesse ci sono dunque, perché questo campionato del mondo del 2019, giunto alla sua 46ª edizione, si preannunci anche stavolta bello, combattuto e appassionante. Sia per la qualità e la spettacolarità delle Wrc Plus confermata nel 2018, ma ancora di più per una serie di nuove sfide.>





A renderlo davvero interessante, ci penseranno anzitutto il ritorno al volante della Citroen del 6 volte iridato Sébastien Ogier, e poi il mini programma di 6 gare (Montecarlo, Svezia, e poi probabilmente Corsica, Cile, Germania e Catalogna) che avrà sulla Hyundai i20 Wrc la grande icona della specialità, il 9 volte campione del mondo Sébastien Loeb, che dalla Citroen si è portato dietro nella squadra coreana anche il suo storico ricognitore Patrick Magaud. Ma ci sarà pure il grande ritorno al volante della Toyota di Kris Meeke. E poi sarà determinante anche la grande voglia di riscatto di Thierry Neuville e Ott Tänak, che puntano entrambi decisamente al titolo piloti. La sensazione è che anche nel 2019 l'equilibrio tra i vari pretendenti al titolo continuerà a regnare sovrano, anche se ci sono tre importanti fattori da evidenziare, che potrebbero influenzare l'andamento del campionato. Anzitutto la "forma smagliante" della Yaris, che ha dimostrato nell'ultima parte del 2018 di essere la miglior vettura del lotto. Vedremo ora a Montecarlo se e quanto terreno la concorrenza avrà recuperato. In secondo luogo, le Fiesta senza avere più un campione come Ogier al volante saranno sicuramente molto meno protagoniste rispetto al passato.

Ci sarà invece di sicuro un "effetto Ogier" sulla Citroen, con il team francese decisamente più motivato rispetto al passato e la C3 destinata a crescere notevolmente nelle sue prestazioni. Infine occhio alla Hyundai: c'è grande voglia di riscatto ad Alzenau. Andrea Adamo ha le idee molto chiare, i piloti lo hanno accolto molto bene, il team director piemontese sarà sicuramente un jolly importante da giocare

NON PUNTO AI RECORD DI LOEB: CORRO PER DIVERTIRMI E PER ME STESSO. NON MI SENTO IN COMPETIZIONE CON NESSUNO

SEBASTIEN OGIER



per la squadra coreana, insieme a quel valore aggiunto che senza alcun dubbio porterà in dote Loeb con la sua notevole esperienza. Se queste premesse in toto o in parte saranno davvero mantenute, lo scopriremo già domenica prossima, quando conosceremo il nome del vincitore dell'87° Rally di Montecarlo. Dulcis in fundo, da non dimenticare l'ambiziosa sfida di Ogier, quella di aggiudicarsi il 7° titolo iridato consecutivo con una vettura di una nuova marca, la Citroen C3. Quella di vincere con tre brand diversi sarebbe un'impresa davvero storica per il transalpino, riuscita sinora solo a Juha Kankkunen nel 1993 con la Toyota, dopo i titoli iridati ottenuti nel 1986 con la Peugeot e nel 1987 e '91 con la Lancia. «Personalmente – ha dichiarato il pilota di Gap – non mi sono posto un obiettivo preciso. Non ho mai pensato di correre per avere più titoli di Mäkinen o Kankkunen, non ho mai corso pensando agli altri ma solo a divertirmi e a vincere. Se alla fine del 2020 mi fossi aggiudicato altri 2 titoli iridati e mi trovassi a quota 8 ad un solo titolo da Loeb, qualora non avessi più voglia di battermi e preferissi restare con mia moglie e mio figlio non avrei dubbi, mi fermerei. Corro per divertirmi e per me stesso, non mi sento in competizione continua con gli altri».

Citroen in cerca di riscatto

Potenzialmente il team Citroen Racing è una macchina da guerra, soprattutto per la qualità davvero top del suo reparto corse, capitanato dall'esperto ingegnere francese Olivier Maroselli. L'anno scorso l'équipe di Satory ha però vinto solo a fine stagione, in Catalogna grazie a Loeb. La C3 Wrc Plus dopo un inizio in salita, è man mano cresciuta e si è messa in evidenza solo a metà stagione in Finlandia, dove grazie alle nuove sospensioni anteriori Mads Ostberg ha chiuso 2° assoluto. Per il resto, della scorsa stagione restano nella memoria il rocambolesco licenziamento in tronco di Kris Meeke dopo l'ennesimo incidente in Portogallo, e la sfortunata prestazione di Loeb in Messi-





co che ha forato quando era in testa. In due parole c'è stata una crisi continua di risultati, con l'uscita dal tunnel che la squadra transalpina ha visto solo alla fine dell'anno a Salou. Adesso tocca a Ogier e ad Esapekka Lappi rinverdire i risultati del passato, e riportare il titolo a Satory. Pierre Budar è stato molto chiaro, l'obiettivo principale della stagione è il titolo piloti. Oltre al ritorno di Ogier nella marca francese ci sarà anche quello della Red Bull, ora nuovamente main sponsor a seguito dell'addio dopo 7 stagioni di Abu Dhabi. A Satory si punta forte su Ogier per tornare in auge. La classe non è acqua e Séb ne approfitterà per dimostrare a tutti che l'équipe transalpina è sempre in grado di vincere il mondiale. Statene certi.

Makinen ci crede

Toyota è stata la grande sorpresa del 2018 e ha vinto il mondiale costruttori dopo un solo anno dal suo ritorno sulle scene iridate dopo ben 16 anni di assenza. Il titolo marche 2018 è stato davvero un fiore all'occhiello per la casa nipponica che è il primo costruttore al mondo. E poi la Toyota ha storicamente dato tanto a questa specialità, soprattutto negli Anni '90, quando si aggiudicò 3 titoli costruttori e 4 titoli piloti. Quest'anno la squadra capitanata da Tommi Makinen, che ha la sua sede tecnica in Finlandia, presenterà al volante della Yaris Wrc oltre all'astro nascente Ott Tanak e all'esperto Jari-Matti Latvala, anche il redivivo Kris Meeke che punta ad un deciso riscatto. Makinen ha tre piloti davvero

TOYOTA DIFENDE IL TITOLO IRIDATO

Nel Mondiale Costruttori è caccia grossa al titolo vinto nella passata stagione dalla Toyota. Un successo storico quello della Yaris Wrc che ha rinverdito un passato vincente ma ormai lontano. Hyundai e Citroen proveranno a rendere vita dura al team guidato da Tommi Makinen con le Ford MSport delegate al ruolo di outsider

top, così degli ottimi tecnici come i padri della Yaris, Tom Fowler e Simo Carrier, ex ingegneri della MSport, che hanno cercato di dare il massimo sviluppo possibile alla Yaris per migliorarne le prestazioni: oggi è la vettura più competitiva del lotto, forte su ogni tipo di terreno, ecco perché Makinen ci crede e punta a fare quest'anno bottino pieno.

Hyundai vuole il titolo

La casa coreana è l'outsider principale di questo campionato. Il team gestito da Andrea Adamo dopo 5 stagioni in cui ha portato a casa 10 vittorie, stavolta vuole griffare il primo titolo iridato della sua storia. Dopo la storica doppietta in Germania nel 2014 con Neuville e Sordo, poi nel 2016 i due successi di Paddon in Argentina e Neuville in Sardegna, le 4 vittorie di Neuville nel 2017 in Corsica, Argentina, Polonia e Australia, e i 3 successi di Neuville ottenuti la scorsa stagione in Svezia, Portogallo e Sardegna, stavolta la squadra coreana vuole la ciliegina sulla torta, vuole assolutamente vincere il mondiale. Ecco perché Adamo è subentrato a Nandan e perché a rinforzare il team di Alzenau è arrivato anche Loeb che apporterà al team coreano un innegabile valore aggiunto. Tutti si aspettano una stagione finalmente all'altezza della sua fama dal 29enne Andreas Mikkelsen, autore di un 2018 davvero deludente. Ovviamente l'uomo di punta del team coreano resta Neuville, che vuole togliersi di dosso l'etichetta di eterno secondo alle spalle di Ogier e vuole far suo il titolo piloti. Sordo poi si alternerà con Loeb sulla terza i20 Wrc. Lo spagnolo è un pilota sempre regolare e sull'asfalto è uno dei top driver in circolazione in grado di portare punti pesanti in ottica mondiale costruttori. Insomma le premesse per un pronto riscatto ci sono tutte.

Msport punta a far bene

La squadra gestita da Malcolm Wilson non parte stavolta con i favori del pronostico, dopo aver furoreggiato nelle ultime due stagioni. Lo scorso anno ha dimostrato di essere al top grazie al miglior pilota e ad una eccellente e precisa organizzazione di squadra, vincendo la bellezza di 4 gare e conquistando alla fine il titolo piloti grazie alla classe di Ogier. Ora a Cockermouth la musica è cambiata, c'è stato un ridimensionamento e anche se la Ford ha deciso di appoggiare ufficialmente sotto l'aspetto tecnico la squadra britannica, i soldi scarseggiano e la qualità dei piloti è calata. Sfumato l'arrivo di Loeb, Elfyn Evans sarà nel 2019 la prima guida della formazione a 2 punte schierata dal team di Dovenby Hall, con il finlandese Teemu Suninen in veste di coéquipier di Evans. Per ora si sa solo che sarà lo svedese Pontus Tidemand a salire sulla terza Fiesta a Montecarlo ed in Svezia, dove rientrerà il nostro Bertelli che dovrebbe poi essere al via anche in Cile. L'obiettivo di Wilson è quello di finire quante più gare possibile sul podio, ma un'eventuale vittoria di Elfyn Evans, pilota molto veloce sia sulla terra che sull'asfalto, nel corso della stagione non ci sorprenderebbe di certo. ●





Loeb 350 km di test sulla i20

Nel pomeriggio di sabato scorso, c'è stata la prima presa di contatto tra il nove volte campione del mondo Sébastien Loeb, appena rientrato dalla Dakar, e la Hyundai i20 Wrc. Nei dintorni di Gap, al Col du Noyer e curiosamente a 5 km dalla casa di Sebastien Ogier, il pilota di Hagenau ha effettuato in totale ben 350 km di test sulla Wrc coreana navigato come sempre da Daniel Elena. Si è iniziato su un tratto innevato dove avevano provato prima di lui al mattino Thierry Neuville e Andreas Mikkelsen. «Non è stato facile andare forte e attaccare sulla neve – ha detto Loeb – ma ci siamo subito tranquillizzati perché la i20 andava veramente bene su queste condizioni. Ora vedremo di conoscerla sull'asfalto». E così la mattina dopo, Loeb ha iniziato la sua domenica di lavoro girando sul "goudron" e facendo davvero sul serio. La base si trovava sempre vicino Gap, si è girato su due prove spe-

UNA NUOVA VETTURA. UN NUOVO TEAM. MA SOPRATTUTTO UNA NUOVA SFIDA PER IL 9 VOLTE IRIDATO CHE RIENTRA NEL MONDIALE E VUOLE ESALTARE CON LA HYUNDAI

ciali a Saint Bonnet en Champsaur sulla D143, una prova lunga molto veloce, l'altra speciale più corta e sconnessa. A seguire l'Imperatore c'erano tantissimi spettatori, un chiaro segnale che l'affetto dei tifosi francesi nei suoi confronti nonostante il cambio di squadra non è affatto cambiato. E oltretutto - come detto - si provava a casa del "nemico", a due passi dal paese di Ogier. «C'era veramente tanta gente a seguire i test e la cosa mi ha fatto piacere – ha continuato il campione transalpino –. È stato interessante aver provato questa nuova Wrc, anche se devo dire che la i20 sull'asfalto rispetto al mio stile di guida è un po' sovrasterzante. Ho cercato di mettere qualcosa a posto per renderla più neutra, ma resta ancora qualcosina da fare, ci sono alcune cose da affinare in vista della gara. Monte-carlo in effetti non è uno dei rally più facili per portare all'esordio una vettura, ma correre la gara del



PRIMI TEST DI LOEB QUASI A CASA DI OGIER!

Non distante da casa Ogier, nei dintorni di Gap, è iniziata la nuova vita di Sebastien Loeb con la Hyundai nel Mondiale Rally. L'alsaziano che rientra nella serie iridata e che quest'anno disputa 6 gare. Al termine di due giornate ha coperto ben 350 km di test per una prima presa di contatto che ha già chiarito diverse cose al 9 volte iridato. In basso, Andrea Adamo



fotografie BETTIOL

DUE SITUAZIONI DA MONITORARE

Gilets e meteo due incognite

Pericolo "Gilets Jaunes" sul Rally di Montecarlo? A priori no, generalmente il teatro favorito delle contestazioni è la capitale Parigi. Ma non è mai detta l'ultima parola, soprattutto il sabato, vista l'imprevedibilità del movimento spontaneo popolare francese, che potrebbe anche tenere una manifestazione di protesta durante la corsa per ritardarla o bloccarla. Vedremo.

Come sempre a Montecarlo il meteo la fa da padrone. Meteo France però quest'anno ha fornito delle previsioni positive, ci sarà infatti sostanzialmente il sole per tutta la settimana a Gap dove è nevicato (poco) la scorsa settimana. Le temperature saranno invece molto fredde, con punte la notte oscillanti tra i -3 e i -7, mentre le massime a metà giornata faranno segnare tra i 2 e i 3 gradi. Sulle prove speciali di giovedì sera e delle tappe di venerdì e sabato, oltre ai residui della neve caduta i piloti troveranno quindi molto verglas, soprattutto nelle prime ore del mattino. Anche sulle Alpe Marittime la situazione è simile, con sole previsto per tutto il prossimo fine settimana e con minime notturne a La Bollène Vésudie oscillanti tra i -2 e i -3, mentre le massime saliranno sabato e domenica intorno ai 10 gradi. Verglas e qualche residuo di neve saranno quindi probabilmente presenti domenica mattina nelle prove finali del Turini e di Col de Braus.

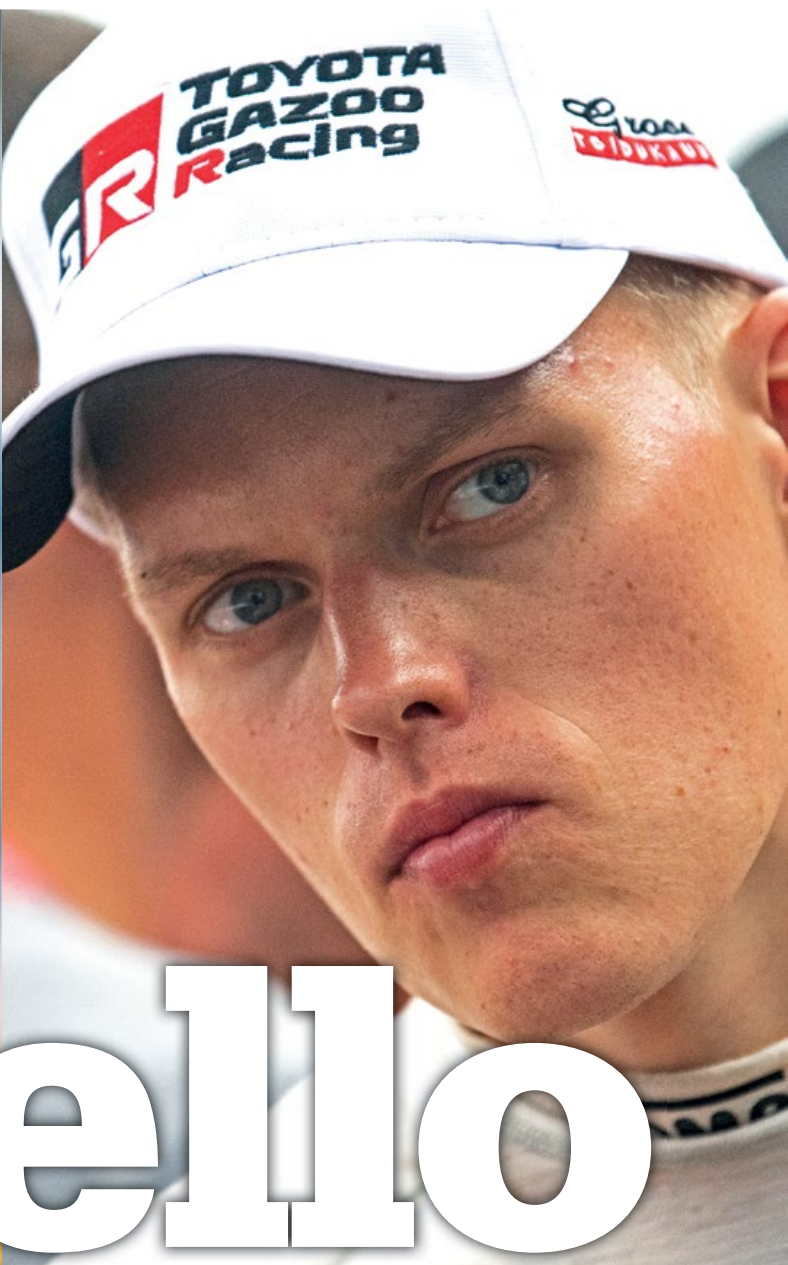
**A PARTE IL TURINI
IL RESTO
DELLA CORSA
MONEGASCA SARÀ
PER ME UNA
NOVITÀ**

SEBASTIEN LOEB



Principato, una gara piena sempre di insidie è stata una scelta che abbiamo fatto insieme alla squadra. In Svezia mi ha chiesto invece di correre il team, in Messico tornerà Sordo in una gara che gli piace molto, poi in Corsica ci sarò io mentre per il resto del programma decideremo insieme sia con il team che con Dani». Infine Loeb ha ricordato che questo sarà per lui davvero un Rally di Montecarlo del tutto ricco di novità. «Sarà per me questa gara un'esperienza completamente nuova per molti aspetti - ha confidato l'alsaziano -. Perché corro con un nuovo team, una nuova vettura e su un percorso per me quasi completamente inedito. A parte il Turini, il resto della corsa monegasca sarà infatti per me una novità assoluta, visto che tra l'altro non ho disputato le ultime tre edizioni. Dovremo quindi compilare le note di sana pianta. È comunque una sfida eccitante, ora siamo pronti ad affrontarla». ●





Triello

in 10 risposte

Sébastien Ogier, Thierry Neuville e Ott Tänak sono stati i grandi protagonisti del 2018, alla fine della quale il driver transalpino si è aggiudicato il 6° titolo piloti davanti al belga e all'estone. Vediamo come hanno risposto alle 10 domande che gli abbiamo rivolto alla vigilia del Mondiale 2019.

1. Quanto è stato difficile il Mondiale 2018?

Ogier: «Tanto, è stato infatti un campionato molto combattuto dove c'è stata necessità di battersi fino all'ultima gara e sino all'ultima ps per vincere il titolo. Personalmente ho dato tutto, il massimo, ed alla fine la sensazione della vittoria è stata molto

OGIER, NEUVILLE E TANAK SVELANO I LORO PIANI DI BATTAGLIA PER IL 2019

bella, di quelle vittorie che si apprezzano molto di più per la loro difficoltà».

Neuville: «Per me è stato davvero molto difficile perché in alcune gare la Toyota era davvero molto forte, e noi siamo dovuti andare sempre al massimo per non staccarci troppo perché eravamo penalizzati passando per primi sulle prove. Pur navigando in classifica al 6°-7° posto, prima di ogni ps ci caricavamo per non mollare e dare tutto, l'abbiamo fatto per tutto l'anno. È stato molto duro e faticoso, ma alla fine è quello che ci ha permesso di restare in corsa per il titolo sino alla fine. Se mentalmente avessimo mollato, avremmo di certo perso il contatto».



Tanak: «È stato un anno molto duro soprattutto all'inizio quando non conoscevamo bene la Yaris. Il passaggio alla Toyota è stato per me un cambio molto grande, alla fine comunque le cose sono andate bene, anche meglio del previsto, ed abbiamo lottato anche per il vertice inserendoci nella lotta per il titolo piloti».

2. Ed ora cosa succederà per voi nel 2019 con questi cambiamenti?

Ogier: «Ci sono stati molti cambi e quindi ci sono alla vigilia molti punti interrogativi. In Citroën siamo arrivati due nuovi piloti, io e Lappi, vedremo ora cosa saremo capaci di fare al volante della C3. Poi c'è anche Meeke che rientra alla guida della Toyota. Sarà secondo me una stagione eccitante, già dopo Montecarlo potremo fare un piccolo bilancio sulle forze in campo e sugli equilibri».

Neuville: «È vero ci sono stati diversi cambi di ca-

SECONDO ME SARÀ
UNA STAGIONE
ECCITANTE: GIÀ
DOPO MONTECARLO
POTREMO FARE UN
PICCOLO BILANCIO

SEBASTIEN OGIER

STAVOLTA LOEB
CORRE PER NOI E
POTRÀ AIUTARCI
NEL METTERE
A PUNTO E
MIGLIORARE
LA VETTURA

THIERRY NEUVILLE

NEL MONDIALE
COSTRUTTORI
QUEST'ANNO LA
VEDO MOLTO PIÙ
DURA CONQUISTARE
IL TITOLO

OTT TANAK



sacca importanti, tra cui quello di Loeb che stavolta correndo con noi, e non più con la concorrenza, potrà aiutarci soprattutto sotto l'aspetto tecnico nel mettere a punto e migliorare la vettura».

Tanak: «La vedo decisamente più dura nel mondiale costruttori dove la lotta sarà molto più aperta rispetto all'anno scorso. Noi avremo Meeke ma anche gli altri si sono infatti rinforzati, soprattutto la Citroën che ha decisamente una squadra più forte e che ha una storia importante».

3. Quali novità tecniche vedremo quest'anno sulla vostra vettura?

Ogier: «Sto ancora imparando a conoscere la C3, di sicuro arriveranno dei cambiamenti. È un po' presto per dire cosa serve, perché certamente i test sono utili ma solo in gara avremo delle risposte precise dalla vettura. Spero comunque di iniziare la stagione al mio livello e di migliorare man mano. La C3 è diversa dalla Fiesta ma non è un cambio dal giorno alla notte. E' un concetto di vettura diverso, più bassa ma che comunque reagisce bene alle modifiche e che è possibile affinare. Cercheremo di metterla a punto a dovere per questo inizio di stagione».

Neuville: «Sia io che Andreas Mikkelsen avevamo chiesto a fine 2018 dei cambi tecnici, la squadra aveva bisogno di novità, e siamo stati così molto contenti dell'arrivo di Andrea Adamo. Conoscere presto i nuovi responsabili tecnici del team».

Tanak: «Il team lavora sempre "flat out" per affinare la vettura, pian piano vedrete nel corso diverse novità sulla Yaris. Per il Montecarlo abbiamo fatto dei buoni test pre event».

4. Quanto sarà interessante rivedere la sfida Loeb-Ogier nel 2019?

Ogier: «Loeb per noi non è il principale rivale quest'anno, visto che farà solo 6 gare. Sicuramente in alcune prove sarà favorito dall'ordine di partenza, in altre meno, ma noi di sicuro dovremo batterci per il titolo contro gli altri e non contro di lui».

Neuville: «Ci auguriamo che Loeb sia sempre lì con noi nelle posizioni top a battersi per la vittoria. Contiamo molto su di lui e sul suo contributo».

Tanak: «È un classico del mondiale rally, vedremo stavolta cosa succederà stavolta».

5. Cosa pensa della formazione che la sua squadra schiererà nel 2019?

Ogier: «A priori le prime sensazioni sono buone, perché sia io che Esapekka abbiamo un modo simile di mettere a punto la vettura. Tutto ciò non può che facilitarci nel lavoro di messa a punto. Lappi è più giovane di me ed ha perciò meno esperienza, ma è un promettente e ha indubbiamente del talento. Faremo delle belle cose insieme».

Neuville: «Abbiamo una bella squadra, io spero di essere allo stesso livello dello scorso anno dando il massimo e raggiungendo lo stesso elevato standard di risultati. Mi auguro che Andreas sia in grado di fornire i risultati che ci aspettiamo da lui e che l'anno scorso malauguratamente non erano arrivati. Speriamo le cose vadano a migliorare, e la vettura diventi più competitiva».



Tanak: «È arrivato in squadra Meeke, un pilota molto forte con un grande bagaglio di esperienza. Da noi non c'è un vero n°1, partiamo tutti alla pari, l'obiettivo è quello di bissare il titolo costruttori».

6. C'è chi vorrebbe in futuro un mondiale con un format di due giorni e più gare in calendario; qual è la sua opinione in proposito?

Ogier: «Sarebbe preferibile ridurre le gare a due soli giorni, sarebbe più facile anche per i tifosi seguire le corse. Ci sarebbe poi un impatto economico molto positivo, perché tutto ciò permetterebbe di ridurre i costi e si potrebbe così anche aumentare di una gara il numero delle corse in calendario nel campionato».

Neuville: «Nella sostanza il format va bene com'è, personalmente mi piace l'attuale formula con una super speciale il giovedì sera e poi tre tappe con la power stage in diretta televisiva la domenica. L'ideale sarebbe che le gare durassero 350 km cronometrati, a mio avviso è quella la lunghezza giusta di un rally iridato».

Tanak: «Più che altro la mia sensazione è che la Wrc Promoter punti oggi più che al format ad ampliare il campionato fuori dall'Europa con più eventi "overseas", vuole più gare fuori dall'Europa».

7. Come vedete questo campionato?

Ogier: «Neuville e Tanak sono i miei principali avversari, li metto allo stesso livello. La sorpresa potrebbe essere Lappi oppure Meeke, vedremo perché solo dopo tre o quattro gare capiremo il vero valore di tutte le forze in campo».

Neuville: «Sarà a priori una lotta a tre tra me, Ogier e Tanak. Ma potrebbe esserci anche l'inserimento di qualche outsider come Meeke o lo stesso Mikkelsen, se tornasse ai suoi livelli. Sarà una bella bagarre quella che ci aspetta».

Tanak: «Nelle ultime due stagioni abbiamo chiuso tra i "top three", stavolta correrò con lo stesso team, sto curando molto soprattutto i dettagli e sono certo che questo mi aiuterà molto. Potremo essere molto più "consistent" nella lotta per il titolo contro Ogier che è il favorito, poi ci sarà anche Neuville e vedremo se ci sarà l'inserimento di qualche altro outsider».

QUEST'ANNO
NEUVILLE E TANAK
CREDO PROPRIO
CHE SARANNO
I MIEI PRINCIPALI
RIVALI MA
ATTENZIONE A
LAPPI E MEEKE

SEBASTIEN OGIER

SARÀ UNA BELLA
BAGARRE TRA ME
OGIER E TANAK
NELLA LOTTA
PER VINCERE
IL MONDIALE. TRA
GLI OUTSIDER
METTO MEEKE
E MIKKELSEN

THIERRY NEUVILLE

QUEST'ANNO
POTREMMO ESSERE
PIÙ CONSISTENTI
NELLA CORSA
AL TITOLO PILOTI.
IL MIO FAVORITO
RESTA OGIER

OTT TANAK



8. Quanto vi aiuterà l'esperienza maturata nel 2018?

Ogier: «Il fatto di avere vinto ci permette di partire ancora una volta più rilassati rispetto agli altri. Dovremmo comunque farne tesoro per correre sempre con il coltello tra i denti, ricordandoci di come siamo stati capaci vincendo in Galles di mettere pressione sui nostri avversari, riuscendo alla fine ad agguantare per la sesta volta consecutiva il titolo».

Neuville: «Molto, perché ci ha insegnato che dobbiamo utilizzare meglio le strategie e i regolamenti per evitare di fare dei regali agli altri. E poi ci aspettiamo risultati anche dalla ristrutturazione tecnica della squadra e dai recenti cambiamenti al vertice che dovrebbero rimotivare l'intera struttura».

Tanak: «Tantissimo perché ora conosco a fondo sia il team che la vettura e questo inizio di stagione sarà indubbiamente molto più facile, so già cosa mi aspetta e non è poco. Sono decisamente molto più rilassato. Abbiamo davanti a noi 14 gare, non abbiamo una prova preferita, vedremo come sarà il Cile che sarà una gara veloce da scoprire per tutti. In Finlandia e Germania sono certamente le prove dove a priori abbiamo la potenza giusta per vincere».

9. Sarà difficile ripetervi?

Ogier: «Non sarà facile, come sempre, sarà una battaglia durissima e ci sarà da combattere duramente. L'obiettivo è chiarissimo, daremo il massimo per vincere il settimo titolo consecutivo».

Neuville: «L'obiettivo è quello non solo di ripeterci ma anche di fare meglio. Vedremo se ne saremo capaci e quanto i recenti cambi nell'équipe ci aiuteranno».

Tanak: «Puntiamo al titolo. L'anno scorso dopo un buon inizio ci eravamo ritirati due volte compromettendo tante cose, poi nell'estate abbiamo vinto tre gare consecutive e ci eravamo rimessi in corsa per il campionato. Sappiamo come migliorare».

10. Il Rally di Montecarlo avrà un inizio davvero difficile con due prove speciali nuove nella zona di Gap. Che gara sarà? Sarà difficile ripetervi?

Ogier: «Negli ultimi anni abbiamo sempre iniziato con due speciali in notturna. L'anno scorso nel cronometro Thoard-Sisteron c'erano state diverse sorprese, diversi colpi di scena, anche perché correre di notte d'inverno sappiamo bene quanto sia complicato per via delle difficili ed insidiose condizioni che troveremo sulla strada. Sarà un inizio di gara come sempre davvero molto difficile, uno dei momenti più complicati della corsa».

Neuville: «Ci saranno delle nuove speciali anche il venerdì e il sabato, quindi quella di giovedì sarà una tappa importante ma non decisiva. Il Montecarlo è un rally endurance, vedremo quanta neve e quanto ghiaccio ci saranno. Insomma saranno come sempre tanti i fattori determinanti».

Tanak: «Rispetto al passato sarà più semplice perché so già cosa aspettarmi da ogni gara perché come ho già detto ora conosco il team e la vettura. Sin da Montecarlo quindi ho già le idee chiare su cosa fare, anche se il rally presenta qualche novità». ●



Bjorn Waldegaard qui in azione al Rally del Portogallo 1979 con la Ford è stato il primo vincitore del Mondiale Piloti esattamente 40 anni fa

40 anni iridati

NEL 1979 VENIVA ISTITUITO IL MONDIALE PILOTI. IL PRIMO TITOLO DELLA STORIA FU VINTO DA WALDEGAARD E DA ALLORA...

Sono passati esattamente 40 anni da quando il campionato del mondo piloti è stato istituito nel mondiale rally. Prima di allora c'era la Coppa FIA piloti, vinta dal nostro Sandro Munari nel 1977 e da Markku Alen nel 1978. Correva dunque l'anno 1979 quando Bjorn Waldegaard si aggiudicò il primo titolo mondiale riservato ai conduttori in Costa d'Avorio, terminando secondo il Bandama sulla Mercedes Benz 450 SLC alle spalle di Hannu Mikkola anche lui al volante della berlina tedesca. Lo svedese aveva però corso l'intera stagione navigato da Hans Thorszelius al volante della Ford Escort RS1800, vincendo l'Acropolis ed il Criterium Molsion du Quebec in Canada.

Fu quello del 1979 il primo di tanti finali allo sprint, Waldegaard chiuse infatti la stagione con 112 punti, precedendo di un solo punto Mikkola fermo a quota 111. Oltre a quello di Waldegaard la scuola svedese vinse un altro titolo nel 1984 con Stig Blomqvist alla guida dell'Audi Quattro. Sono stati due anche gli allori piloti conquistati dai piloti tedeschi, quelli griffati dal mitico Walter Roehrl, nel 1980 con la Fiat 131 Abarth e nel 1982 sulla Opel Ascona 400. Nel 1981 Ari Vatanen sulla Ford Escort RS1800 regalò invece il primo titolo ai "flying finn", a quella scuola finlandese che ha sinora conquistato la bellezza di 13 titoli mondiali conduttori. Uno vinto

da Hannu Mikkola nel 1983 su Audi Quattro e da Timo Salonen nel 1985 sulla Peugeot 205 Turbo16, 2 da Marcus Gronholm sulla Peugeot 206 Wrc nel 2000 e 2002, 4 da Juha Kankkunen (nel 1986 sulla Peugeot 205 Turbo16, nel 1987 e 1991 su Lancia Delta e nel 1993 su Toyota Celica Turbo 4WD), e 4 da Tommi Makinen dal 1996 al 1999 sulla Mitsubishi Lancer.

Ma la scuola più prolifica è stata sinora quella francese che si è aggiudicata la bellezza di 16 titoli mondiali, il primo nel 1994 con Didier Auriol su Toyota Celica Turbo 4WD, al quale vanno sommati i 9 consecutivi vinti da Sébastien Loeb sulla Citroen dal 2004 al 2012, e i 6 consecutivi appannaggio di Sébastien Ogier (4 sulla VW Polo Wrc e 2 sulla Ford Fiesta Wrc Plus) dal 2013 al 2018. In questa classifica più staccati a quota 2 titoli seguiamo noi italiani grazie a Miki Biasion, iridato sulla Lancia Delta nel 1988 e 1989, gli spagnoli con Carlos Sainz vincitore nel 1990 e 1992 su Toyota Celica, i britannici con Colin Mc Rae nel 1995 e Richard Burns nel 2001 su Subaru Impreza. Infine fanalino di coda a quota un solo titolo c'è la Norvegia, con Petter Solberg laureatosi campione del mondo nel 2003 sulla Subaru Impreza. In totale dunque in 40 edizioni del mondiale piloti, sono stati 16 i driver che hanno vinto almeno un titolo iridato, appannaggio e dominio dei francesi negli ultimi 15 anni. ●

PALMARÉS MONDIALE PILOTI

1979	Bjorn Waldegaard	Svezia
1980	Walter Roehrl	Germania
1981	Ari Vatanen	Finlandia
1982	Walter Roehrl	Germania
1983	Hannu Mikkola	Finlandia
1984	Stig Blomqvist	Svezia
1985	Timo Salonen	Finlandia
1986	Juha Kankkunen	Finlandia
1987	Juha Kankkunen	Finlandia
1988	Miki Biasion	Italia
1989	Miki Biasion	Italia
1990	Carlos Sainz	Spagna
1991	Juha Kankkunen	Finlandia
1992	Carlos Sainz	Spagna
1993	Juha Kankkunen	Finlandia
1994	Didier Auriol	Francia
1995	Colin Mc Rae	Gran Bretagna
1996	Tommi Makinen	Finlandia
1997	Tommi Makinen	Finlandia
1998	Tommi Makinen	Finlandia
1999	Tommi Makinen	Finlandia
2000	Marcus Gronholm	Finlandia
2001	Richard Burns	Gran Bretagna
2002	Marcus Gronholm	Finlandia
2003	Petter Solberg	Norvegia
2004	Sébastien Loeb	Francia
2005	Sébastien Loeb	Francia
2006	Sébastien Loeb	Francia
2007	Sébastien Loeb	Francia
2008	Sébastien Loeb	Francia
2009	Sébastien Loeb	Francia
2010	Sébastien Loeb	Francia
2011	Sébastien Loeb	Francia
2012	Sébastien Loeb	Francia
2013	Sébastien Ogier	Francia
2014	Sébastien Ogier	Francia
2015	Sébastien Ogier	Francia
2016	Sébastien Ogier	Francia
2017	Sébastien Ogier	Francia
2018	Sébastien Ogier	Francia

I TEAM E LE VETTURE AL VIA DEL MONDIALE

CITROEN



1 SEBASTIEN OGIER (FRA)
 Nato a Gap il 17 dicembre 1983
 Navigatore: Julien Ingrassia (F)
 Esordio nel mondiale: Messico 2008
 Prove mondiali disputate: 136
 Rally mondiali vinti: 44
 Miglior piazzamento nel mondiale: campione del mondo 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 e 2018; 3° nel mondiale 2011; campione del mondo Junior 2008.



4 ESAPEKKA LAPPI (FIN)
 Nato a Pieksamaki il 17 gennaio 1991
 Navigatore: Janne Ferm (FIN)
 Esordio nel mondiale: Finlandia 2011
 Prove mondiali disputate: 42
 Rally mondiali vinti: 1
 Miglior piazzamento nel mondiale: campione del mondo Wrc 2 nel 2016; 12° nel mondiale 2016, 11° nel 2017, 5° nel 2018.

Team Principal:
Pierre Budar (F) 55 anni.

La vettura:
Citroen C3 Wrc Plus

MSPORT FORD



3 TEEMU SUNINEN (FIN)
 Nato a Jokela il 1° febbraio 1994
 Navigatore: Marko Salminen (FIN)
 Esordio nel mondiale: Finlandia 2014
 Prove mondiali disputate: 40
 Miglior piazzamento nel mondiale: 3° assoluto in Portogallo nel 2018; 2° assoluto nel Wrc2 2016.



33 ELFYN EVANS (GB)
 Nato a Dolgellau il 28 dicembre 1988
 Navigatore: Scott Martin (GB)
 Esordio nel mondiale: Galles 2007
 Prove mondiali disputate: 76
 Rally mondiali vinti: 1
 Miglior piazzamento nel mondiale: 5° nel 2017; 7° nel 2015 e 2018; campione del mondo Junior nel 2012.

Team Manager:
Malcolm Wilson (GB) 62 anni, 2 titoli mondiali piloti vinti nel 2017 e 2018, 3 titoli mondiali marche vinti nel 2006, 2007 e 2017.

La vettura:
Ford Fiesta Wrc Plus

HYUNDAI MOTORSPORT



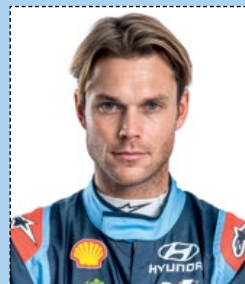
6 DANI SORDO (E)
 Nato a Torrelavega il 2 maggio 1983
 Navigatore: Carlos Del Barrio (E)
 Esordio nel mondiale: Catalogna 2003
 Prove mondiali disputate: 159
 Rally mondiali vinti: 1
 Miglior piazzamento nel mondiale: 3° nel mondiale 2008 e 2009, 5° nel 2013 e 2016, 6° nel 2017, 9° nel 2018; campione del mondo Junior nel 2005.



11 THIERRY NEUVILLE (B)
 Nato a Sankt Vith il 16 giugno 1988
 Navigatore: Nicolas Gilsoul (B)
 Esordio nel mondiale: Catalogna 2009
 Prove mondiali disputate: 97
 Rally mondiali vinti: 9
 Miglior piazzamento nel mondiale: vice campione del mondo 2013, 2016, 2017 e 2018; 6° nel 2014 e 2015.



19 SEBASTIEN LOEB (F)
 Nato a Hagenau il 26 febbraio 1974
 Navigatore: Daniel Elena (MC)
 Esordio nel mondiale: Catalunya 1999
 Prove mondiali disputate: 172
 Rally mondiali vinti: 79
 Miglior piazzamento nel mondiale: 9 volte consecutive campione del mondo (dal 2004 al 2012), campione mondiale Super 1600 nel 2001.



89 ANDREAS MIKKELSEN (N)
 Nato a Oslo il 22 giugno 1989
 Navigatore: Anders Jaeger (N)
 Esordio nel mondiale: Galles 2006
 Prove mondiali disputate: 100
 Rally mondiali vinti: 1
 Miglior piazzamento nel mondiale: 3° nel mondiale piloti 2014, 2015 e 2016, 6° nel 2018.

Team Director:
Andrea Adamo (I) 47 anni.

La vettura:
Hyundai i20Wrc Plus



5 KRIS MEEKE (GB)
 Nato a Dungannon il 2 luglio 1979
 Navigatore: Sebastian Marshall (GB)
 Esordio nel mondiale: Galles 2002
 Prove mondiali disputate: 91
 Rally mondiali vinti: 5
 Miglior piazzamento nel mondiale: 5° nel 2015; 7° nel 2014 e 2017; 9° nel 2016.



2019**TOYOTA MOTORSPORT**

Mondiale 2019 extralarge

CON IL DEBUTTO DEL RALLY DEL CILE LA SERIE IRIDATA AVRÀ 14 ROUND. SONO 7 LE CONCOMITANZE CON I GP DI FORMULA UNO**8 OTT TANAK (EE)**Nato a Karla il 15 ottobre 1987
Navigatore: Martin Jarveoja (EE)Esordio nel mondiale:
Portogallo 2009

Prove mondiali disputate: 92

Rally mondiali vinti: 6

Miglior piazzamento nel mondiale: 3° nel 2017 e 2018; 8° nel 2012 e 2016; 10° nel 2015.

10 JARI-MATTI LATVALA (FIN)Nato a Toysa il 3 aprile 1985
Navigatore: Mikka Anttila (FIN)

Esordio nel mondiale: Galles 2002

Prove mondiali disputate: 195

Rally mondiali vinti: 18

Miglior piazzamento nel mondiale: vice campione del mondo 2010, 2014 e 2015; 3° nel 2012 e 2013; 4° nel 2017 e 2018.

Team principal:

Tommi Makinen (FIN) 54 anni,
1 titolo mondiale marche vinto nel 2018.

La vettura:

Yaris Wrc Plus**TUTTE LE DATE DEL WRC**

Montecarlo	24-27 gennaio
Svezia	14-17 febbraio *
Messico	7-10 marzo
Tour de Corse	28-31 marzo *
Argentina	25-28 aprile
Cile	9-12 maggio
Portogallo	30 maggio-2 giugno
Sardegna	13-16 giugno *
Finlandia	1-4 agosto *
Germania	22-25 agosto
Turchia	12-15 settembre
Galles	3-6 ottobre *
Spagna	24-27 ottobre
Australia	14-17 novembre

Tutte le prove sono valide anche per il mondiale Wrc 2 e per il mondiale Wrc 2 Pro. Con l'asterisco quelle valide per il Mondiale Junior

Le gare in calendario nel campionato del mondo rally 2019 salgono da 13 a 14, grazie alla "new entry" del Cile in programma a maggio. Da segnalare la conferma a sorpresa del Tour de Corse a fine marzo e l'esclusione inaspettata del Giappone, che dovrebbe entrare comunque in calendario nel 2020. In pratica il format del mondiale dopo otto stagioni cambia, crescendo di una unità, per il resto tutto resterà uguale allo scorso anno eccetto il fatto che sono state posticipate di una settimana le date di Portogallo, Sardegna, Finlandia e Germania. Il Rally Italia Sardegna ha visto comunque confermata la sua collocazione nel primo semestre dell'anno, e si correrà quindi poco prima di metà giugno. Come nelle ultime sei stagioni, il mondiale ha inizio anche quest'anno con il Rally di Montecarlo, la classica prova d'apertura della stagione iridata. Tornando al calendario, è stato confermato il campionato satellite Wrc 2, in cui i piloti potranno partecipare a 7 gare da scegliersi tra le 13 prove che compongono il calendario iridato, marcando però solo i 6 migliori risultati. È stato poi istituito il nuovo campionato Wrc 2 Pro in cui le case ufficiali dovranno partecipare ad almeno 7 gare (almeno 1 deve essere extraeuropea), e nel quale saranno validi i migliori 8 risultati conquistati sia dai piloti che dai costruttori che vi parteciperanno che al momento sono tre, Citroen, Ford e Skoda. Il Mondiale Junior, riservato come d'abitudine ai piloti under 28, partirà invece in febbraio in Svezia con le nuove Ford Fiesta R2 EcoBoost gommate dalla Pirelli. Le prove in calendario saranno anche stavolta cinque vale a dire Svezia, Tour de Corse, Sardegna, Finlandia e Galles. C'è infine da segnalare che quest'anno sono ancora 7 gli appuntamenti concomitanti tra le prove iridate ed il mondiale di F1 (Corsica con GP del Bahrain, Argentina con GP di Azerbaijan, Cile con GP di Spagna, Finlandia con GP di Ungheria, Turchia con GP di Singapore, Spagna con GP del Messico, Australia con GP del Brasile). ●





VIGILIA DI TEST A RAFFICA

È stata molto intensa l'attività dei test pre campionato: qui ecco in azione Meeke ripescato dalla Toyota dopo il licenziamento da parte della Citroen. In alto a destra, Suninen con la Ford Fiesta e Mikkelsen con la Hyundai i20 Wrc Plus



fotografie BETTIOL

Da sempre un **rebus**

È IL RALLY PIÙ FAMOSO. MA ANCHE IL PIÙ ANOMALO E IMPREVEDIBILE CON LA SCELTA DELLE GOMME CHE SPESSO DIVENTA UNA LOTTERIA. SARÀ COSÌ ANCHE STAVOLTA?

Come da tradizione il mondiale ricomincia dal Rally di Montecarlo, una gara che sfugge alle regole e ai pronostici, perché sulle speciali monegasche la scelta delle gomme è sempre una lotteria e l'esperienza di piloti e ricognitori sarà fondamentale per la vittoria finale. La curiosità di tutti è quella di vedere se Sébastien Ogier riuscirà nel suo intento di aggiudicarsi per la sesta volta consecutiva la prova del Principato di Monaco, un rally che il pilota di Gap conosce a menadito, in cui le sorprese sono però sempre in agguato

e dove può sempre succedere di tutto e di più in qualsiasi momento.

323 km cronometrati

Questa edizione 2019 del Rally di Montecarlo avrà rispetto allo scorso anno una speciale in meno e sarà più corta di 64,76 km. La gara misura infatti 323,83 km cronometrati contro i 388,59 del 2018. Giovedì 24 al mattino alle 10 si parte con lo shakedown di Gap di 3,35 km. La partenza sarà data alle ore 18.50 sempre da Gap con la prima semitappa Gap-Gap di 41,35 km composta da

due nuove speciali, quelle di La Breole-Sessionnet (20,76 km) e Avançon-Notre Dame du Laus (20,59 km). Venerdì 25 la seconda tappa Gap-Gap prevede 125,12 km cronometrati per complessive 6 prove speciali, vale a dire i crono di Valdrome-Sigottier (20,04 km), Roussieux-Laborel (24,05 km) e Curbans-Piegut (18,47 km) ripetute due volte. Sabato 26 la terza tappa Gap-Monaco è composta da un totale di 93,38 km cronometrati suddivisi in 4 speciali, cioè quelle di Agnieres en Devoluy-Corps (29,82 km) e St Leger les Melezes-La Batie Neuve (16,87 km) da ripetersi due volte. Manca all'appello stavolta la celebre speciale di Sisteron, che quest'anno non si disputerà, tant'è vero che dopo l'assistenza di sabato pomeriggio i piloti si trasferiranno direttamente da Gap nel Principato. Domenica 27



infine la tappa finale Monaco-Monaco con 63,98 km cronometrati con 4 prove speciali in programma, vale a dire due passaggi sul Col de Turini nel classico crono di La Bolléne Vésubie-Peira Cava (km 18,41), e due sulla power stage di Cabanette-Col de Braus (km 13,58) trasmessa in Italia in diretta alle ore 12.18 dalla web tv DAZN. L'arrivo finale è in programma nel primo pomeriggio con la classica premiazione nella cornice della Place du Palais a Monaco.

84 al via

Sono 84 gli equipaggi iscritti alla gara monegasca con al via 11 Wrc Plus, mentre saranno 3 le Wrc 2 Pro al via, 7 le Wrc 2 e 2 le vetture in classe GT. Confermata la presenza di tutti i principali top driver del momento sulle velocissime Wrc Plus,

nel Mondiale Wrc 2 Pro sarà interessante la sfida tra la Skoda Fabia R5 ufficiale di Kalle Rovanpera, la Ford Fiesta R5 della MSport di Gus Greensmith e la Citroen C3 R5 ufficiale di Yoan Bonato. Da seguire poi nel Wrc 2 le prove di Ole Christian Veiby e Nicolas Ciamin sulla VW Polo GTI R5, e in veste di outsider del promettente francese Adrien Fourmaux (Ford Fiesta R5), del belga de Mevius (Citroen C3 R5) e del nostro "Pedro" (Hyundai i20 R5). In classe GT ci sarà il campione del mondo Wrc 3 Enrico Brazzoli (Abarth 124 Spider), da seguire anche la gara di Mauro Miele (Citroen Ds3 Wrc) e di alcuni importanti outsider non iscritti stavolta al mondiale Wrc 2 come Sarrazin (Hyundai i20 R5), Andrea Nucita (Hyundai i20 R5), Manuel Villa e Burri (entrambi su Skoda Fabia R5). ●

QUANTE CURIOSITÀ DIETRO AI NUMERI DI GARA!

Quest'anno la numerazione dei piloti delle Wrc Plus è libera, e così a parte Sébastien Ogier che ha d'ufficio il numero 1 essendo il campione del mondo in carica, tutti gli altri piloti hanno potuto scegliere liberamente il proprio numero di gara. Tra quelli comunicati dalla FIA trovate di seguito tutte le spiegazioni del caso fornite dai piloti ufficiali, eccetto che per il 7 di Pontus Tidemand ed il 37 di Lorenzo Bertelli che non erano presenti a Birmingham.

1 SÉBASTIEN OGIER: «Ho scelto questo numero perché sono il campione del mondo, e poi mi spettava di diritto».

3 TEEMU SUNINEN: «Quando correvo nei kart avevo il 310, all'inizio nei rally nel campionato finlandese avevo il 31, in pratica ho perso l'ultima cifra cioè lo 0. Poi l'anno scorso nel mondiale rally avevo il 3 perdendo l'1 che era l'ultima cifra. Così ho scelto di continuare con il 3, lo stesso numero del 2018».

4 ESAPEKKA LAPPI: «Togliendo un'asta e facendo l'ashtag con l'inizio del mio cognome viene fuori il 4, da qui la mia scelta».

5 KRIS MEEKE: «È un numero che mi piace, ecco perché l'ho scelto, tutto qui».

6 DANI SORDO: «Con questo numero ho corso nelle ultime tre stagioni, le cose sono andate per il meglio e così ho deciso di continuare ad utilizzarlo».

8 OTT TANAK: «Ho voluto conservare lo stesso numero della scorsa stagione, abbiamo fatto davvero delle belle cose e quindi era giusto continuare. E poi in Giappone viene considerato il numero della fortuna, il che non guasta».

10 JARI-MATTI LATVALA: «Nel 2017 nella mia prima stagione con la Toyota con questo numero avevamo fatto davvero molto bene. Ho voluto così riprenderlo, e poi magari se facciamo ancora meglio togliendo lo 0 diventa 1. Speriamo bene».

11 THIERRY NEUVILLE: «Era il numero che avevamo nel 2013 nella nostra stagione con la MSport, insieme a Nicolas Gilsoul abbiamo sempre conservato dei bellissimi ricordi di quell'annata terminata al secondo posto alle spalle di Ogier. Da qui la nostra scelta».

19 SÉBASTIEN LOEB: «Al classico numero 1 del campione del mondo ho affiancato il 9 dei titoli mondiali che ho vinto».

33 ELFYN EVANS: «In pratica sono le iniziali del mio nome e cognome rovesciate, EE diventa infatti 33».

89 ANDREAS MIKKELSEN: «È l'anno di nascita sia mio che del mio navigatore, da qui deriva la decisione di correre con questo numero così alto». ●

21 italiani a caccia di gloria

IL FASCINO DEL MONTECARLO È ANCORA FORTE. UNA VERA PATTUGLIA TRICOLORE VA ALL'ASSALTO DELLA CORSA MITO. A INIZIARE DA VILLA

In totale sono ben 21 gli equipaggi italiani iscritti alla prova monnegasca, davvero tanti, un chiaro segnale che il fascino del "Monte" rimane decisamente immutato nel tempo per il rallismo tricolore. «Sicuramente il Montecarlo è una gara dal fascino unico - ha dichiarato entusiasta Manuel Villa -. Per chi non l'ha mai fatta è anche quella a noi più vicina e conosciuta del mondiale con Sardegna e Corsica. Anche perché nel mondo si parla sempre del Gran Premio di Montecarlo, di Indianapolis e del Rally di Montecarlo, che è una prova icona dell'automobilismo. Essendo io di Albenga, il Montecarlo è per me in pratica quasi come una gara di casa, e sarà questa la sesta volta che vi prenderò parte. Stavolta mi sono fatto un regalo per i miei 50 anni, che compirò proprio il giorno della partenza il 24 gennaio. Mi spiace che abbiano tolto le prove lunghe, gli anni scorsi c'era il crono di Vitrolles di 51 km dove la differenza la facevi o la subivi, stavolta le speciali invece misurano al massimo 30 km. Speriamo che per la gara nevichi come dicono, perché sinora di neve in giro ce n'è davvero poca ed essendo questa per me la prima volta sulla Skoda Fabia R5 della Sportec di Savona, se la corsa fosse asciutta sarebbe molto più veloce

e difficile che con neve o verglas. Se le cose andassero bene visto che mi sono iscritto al Wrc 2, vorrei continuare poi la stagione nel mondiale correndo anche in Corsica, Sardegna e Galles. Vedremo».

Poi il gentleman driver ligure parla della gara della pattuglia tricolore. «Siamo addirittura 11 gli equipaggi in gara al volante di una R5 - ha continuato il nipote di Gabriele Noberasco -. Tra i nostri vedo molto bene Nucita, che già l'anno scorso al Monte aveva dimostrato di saperci fare con la 124 Abarth. Può mettersi in evidenza anche Matteo Gamba, che non corre da un po' ma ha un bel piede e conosce molto bene questa corsa che nel 2014 aveva chiuso addirittura 9° assoluto sempre navigato da Nicola Arena. Anche Gino ha un buon potenziale e un ottimo navigatore,

**TRA GLI ITALIANI
CI SARANNO BEN
11 EQUIPAGGI AL
VOLANTE DI UNA
R5: NUCITA
PUÒ FAR BENE**

MANUEL VILLA



Danilo Fappani. Spero di mettermi poi anch'io nella mischia e di prendere qualche punto nel Wrc 2, l'anno scorso sulla Fiesta Wrc 2016 avevo fatto bene e chiuso 16° assoluto. La Fabia R5 l'ho trovata abbastanza facile da guidare sia sulla neve che sull'asciutto, da lì però a dire che andremo forte lo sapremo solo quando saremo in gara».

ITALIANI SOTTO AI RIFLETTORI

Sopra e sotto a sinistra, Manuel Villa sulla Fabia R5. Sotto, Rachele Somaschini al via sulla Citroen Ds3.

In basso a sinistra, un'immagine della passata edizione: quest'anno con la 124 Abarth correrà l'iridato Wrc3 Brazzoli. Sotto a destra, Pedro al via con la Hyundai i20 R5

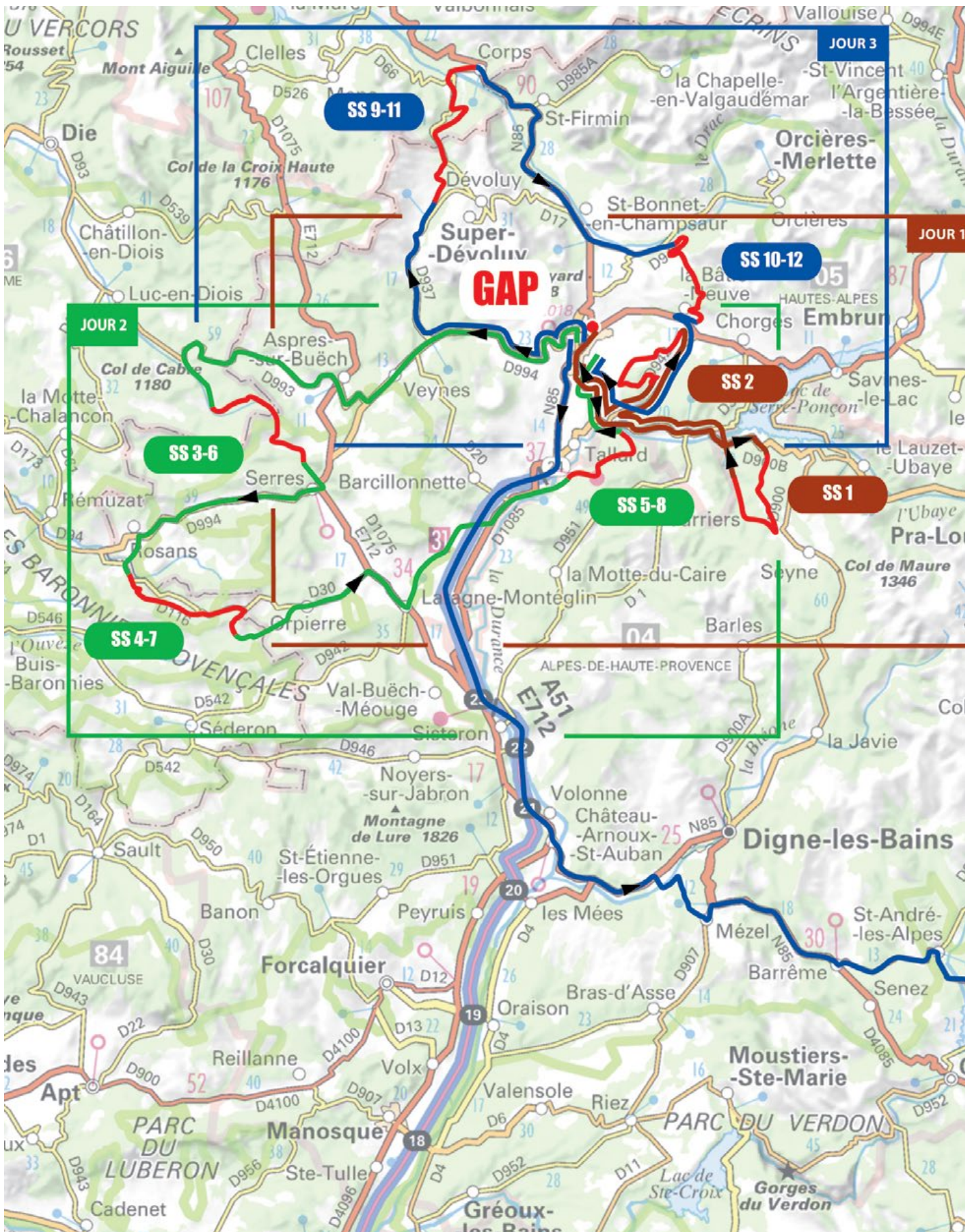


TUTTI GLI ISCRITTI ALL'EDIZIONE 2019 DEL RALLY DI MONTECARLO

N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	CL/GR
1	Ogier-Ingrassia	Fra-Fra	Citroen C3	Wrc/Rc1
3	Suninen-Salminen	Fin-Fin	Ford Fiesta	Wrc/Rc1
4	Lappi-Ferm	Fin-Fin	Citroen C3	Wrc/Rc1
5	Meeke-Marshall	Gbr-Gbr	Toyota Yaris	Wrc/Rc1
7	Tidemand-Floene	Swe-Nor	Ford Fiesta	Wrc/Rc1
8	Tänak-Järveoja	Est-Est	Toyota Yaris	Wrc/Rc1
10	Latvala-Anttila	Fin-Fin	Toyota Yaris	Wrc/Rc1
11	Neuville-Gilsoul	Bel-Bel	Hyundai I20	Wrc/Rc1
19	Loeb-Elena	Fra-Mco	Hyundai I20	Wrc/Rc1
20	Miele-Beltrame	Ita-Ita	Citroen Ds3	Wrc/Rc1
21	Greensmith-Edmondson	Gbr-Gbr	Ford Fiesta	R5/Rc2
22	Bonato-Boulloud	Fra-Fra	Citroen C3	R5/Rc2
23	Veiby Ole-Andersson	Nor-Swe	Vw Polo	R5/Rc2
24	Ciamin-Roche	Fra-Fra	Vw Polo	R5/Rc2
25	De Mevius-Wydaeghe	Bel-Bel	Citroen C3	R5/Rc2
26	Fourmaux-Jamoul	Fra-Bel	Ford Fiesta	R5/Rc2
27	Munster-Louka	Lux-Bel	Skoda Fabia	R5/Rc2
28	"Pedro"-Baldaccini	Ita-Ita	Hyundai I20	R5/Rc2
29	Yates-Giraudet	Gbr-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2
30	Rovanperä-Halttunen	Fin-Fin	Skoda Fabia	R5/Rc2
31	Katsuta-Barritt	Jpn-Gbr	Ford Fiesta	R5/Rc2
32	Burri-Levratti	Che-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2
33	Evans-Martin	Gbr-Gbr	Ford Fiesta	Wrc/Rc1
34	Sarrazin-Renucci	Fra-Fra	Hyundai I20	R5/Rc2
35	Villa-Michi	Ita-Ita	Skoda Fabia	R5/Rc2
36	Raoux-Belotto	Fra-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2
38	Carret-Mathias	Fra-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2
39	Boland-"M.j."	Irl-Irl	Ford Fiesta	R5/Rc2
40	Vossen-Berkhof	Nld-Deu	Ford Fiesta	R5/Rc2
42	Paccagnella-Ferrara	Ita-Ita	Ford Fiesta	R5/Rc2
43	Pierrat-Chevalier	Fra-Fra	Vw Polo	R5/Rc2
44	Riccio-Cicognini	Ita-Ita	Ford Fiesta	R5/Rc2
45	Hernandez-Bronner	Fra-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2
46	Baffoun-Maurin	Fra-Fra	Skoda Fabia	R5/Rc2

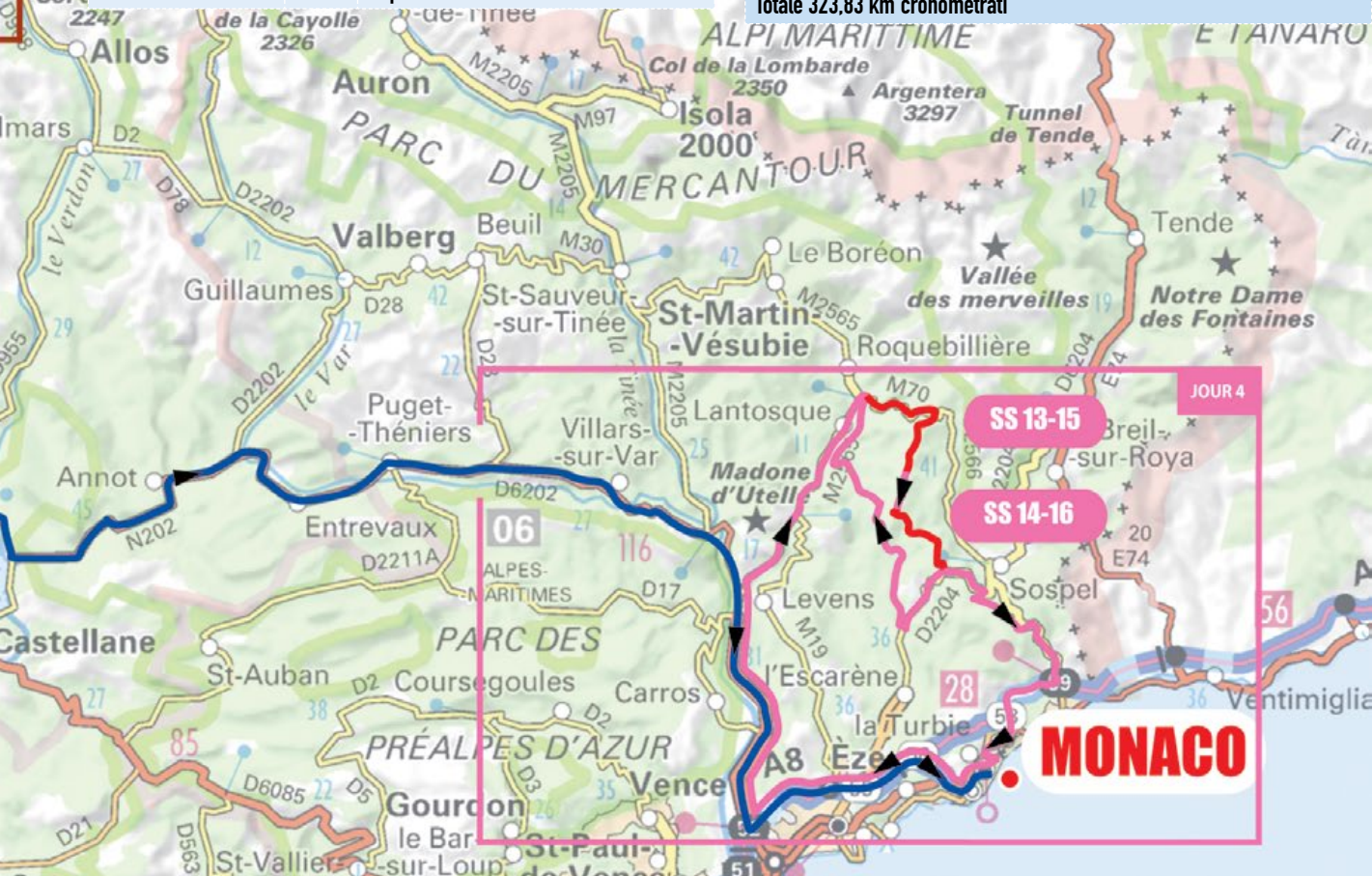
N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	CL/GR
47	Gamba-Arena	Ita-Ita	Ford Fiesta	R5/Rc2
48	Caffoni-Minazzi	Ita-Ita	Skoda Fabia	R5/Rc2
49	Gino-Fappani	Ita-Ita	Skoda Fabia	R5/Rc2
50	Knapick-Lemonnier	Fra-Fra	Citroen Ds3	R5/Rc2
51	Marenco-Pieri	Ita-Ita	Ford Fiesta	R5/Rc2
52	Gecchele-Peruzzi	Ita-Ita	Skoda Fabia	R5/Rc2
53	Nucita-Princiotta	Ita-Ita	Hyundai I20	R5/Rc2
54	Patera-Barone	Ita-Ita	Skoda Fabia	R5/Rc2
56	Brazzoli-Fenoli	Ita-Ita	Abarth 124	Rgt
57	Crerar-Kroner	Can-Can	Porsche 911	Rgt
60	Rageau-Rageau	Fra-Fra	Renault Clio	R3c/Rc3
61	Caradec-Amoros	Fra-Fra	Renault Clio	R3c/Rc3
62	Somaschini-Marchetti	Ita-Ita	Citroen Ds3	R3t/Rc3
63	Coti Zelati-Revello	Ita-Ita	Citroen Ds3	R3t/Rc3
64	Vialle-Ghirardello	Fra-Fra	Renault Clio	R3c/Rc3
65	Courtois-Risser	Fra-Fra	Renault Clio	R3c/Rc3
66	Gasperetti-Ferrari	Ita-Ita	Renaut Clio	R3c/Rc3
67	Desmoulin-Delaplanche	Fra-Fra	Citroen Ds3	R3t/Rc3
68	Clair-Kabelle	Fra-Fra	Renault Clio	R3c/Rc3
69	Durand-Mazet	Fra-Fra	Renault Clio	R3c/Rc3
70	Latil-Roche	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
71	Scherrer-Dupont	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
72	Pavidis-Harryman	Grc-Irl	Peugeot 208	R2/Rc4b
73	Fortunato-Neto	Fra-Fra	Citroen C2	R2/Rc4b
74	Jaussaud-Vincent	Fra-Fra	Renault Twingo	R2/Rc4b
75	Covi-Ometto	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4b
76	Poizot-Grand	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
77	Arengi Bentivoglio-Bordignon	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4b
78	Blanc-Lattanzi	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4b
79	Rosset-Fulcrand	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
80	Dessi-Dessi	Mco-Mco	Ford Fiesta	R2/Rc4b
81	Dolce-Ayasse	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
82	Gardere-Bufferne	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
83	Bensimon-Barbe	Fra-Fra	Ford Fiesta	R2/Rc4b
84	Mavounzy-Augustin	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
85	Rambaud-Abchiche	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
86	Van Der Marel-Van Der Marel	Nld-Aus	Opel Adam	R2/Rc4b
87	Boisseranc-Giroud	Fra-Fra	Ford Fiesta	R2/Rc4b
88	Martinez-Santos	Fra-Prt	Peugeot 208	R2/Rc4b
89	Mikkelsen-Jaeger-Amland	Nor-Nor	Hyundai I20	Wrc/Rc1
90	Michellier-Richard	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
91	Dionisio-Grimaldi	Ita-Ita	Peugeot 208	R2/Rc4b
92	Eouzan-Eouzan	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
93	Reymond-Delon	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
94	Oberti-Escartefigue	Fra-Fra	Peugeot 208	R2/Rc4b
95	Desbordes-Desbordes	Fra-Fra	Citroen Ds3	R1/Rc5
96	Antonucci-Antonucci	Ita-Ita	Renault Twingo	R1/Rc5
97	Berard-Bernabo	Fra-Fra	Renault Twingo	R1/Rc5
98	Duhamel-Therry	Fra-Fra	Renault Twingo	R1/Rc5
99	Mari-Cesari	Fra-Fra	Renault Twingo	R1/Rc5





GLI ORARI DELL'87° RALLY DI MONTECARLO

	ORE	LUOGO	KM		ORE	LUOGO	KM
GIOVEDÌ 24 GENNAIO				SABATO 26 GENNAIO			
Shakedown	10.00	Gap	3,35	3ª tappa Gap-Monaco (93,38 km cronometrati)			
Partenza cerimoniale	18.50	Gap (Place Desmichels)		PS 9	8.58	Agnieres-Corps 1	29,82
1ª tappa Gap-Gap (41,35 km cronometrati)				PS 10	10.16	St.Leger-La Batie Neuve 1	16,87
PS1	19.38	La Breole-Selonnet	20,76	Parco assistenza Gap IN ore 11.16-OUT ore 11.59			
PS 2	20.41	Avançon-Notre Dame du Laus	20,59	PS 11	12.47	Agnieres-Corps 2	29,82
Arrivo parco assistenza	21.31	Gap		PS 12	14.08	St.Leger-La Batie Neuve 2	16,87
VENERDÌ 25 GENNAIO				Parco assistenza Gap IN ore 15.08-OUT ore 16.06			
2ª tappa Gap-Gap (125,12 km cronometrati)				Parco chiuso 20,06 Monaco			
PS 3	9.11	Valdrome-Sigottier 1	20,04	DOMENICA 27 GENNAIO			
PS 4	10.14	Roussieux-Laborel 1	24,05	4ª tappa Gap-Monaco (63,98 km cronometrati)			
PS 5	11.37	Curbans-Piegut 1	18,47	PS 13	8.20	La Bollène-Peira Cava 1	18,41
Parco assistenza Gap IN 12.17-OUT 13.00				PS 14	9.08	La Cabanette-Col de Braus 1	13,58
PS 6	14.23	Valdrome-Sigottier 2	20,04	PS 15	10.55	La Bollène-Peira Cava 2	18,41
PS 7	15.26	Roussieux-Laborel 2	24,05	PS 16	12.18	La Cabanette-Col de Braus 2	13,58
PS 8	16.49	Curbans-Piegut 2	18,47	Parco chiuso 13,58 Monaco			
Parco assistenza 17,34 Gap				Premiazione 15,00 Place du Palais Monaco			
Totale 323,83 km cronometrati							



Citroen da scudetto



Citroën Italia nel Tricolore! La notizia, da tempo nell'aria e anticipata mesi fa proprio da Autosprint, è diventata ufficiale la scorsa settimana, quando è arrivato l'atteso annuncio che segna il cambio di bandiera – almeno per l'attività di vertice – in seno al gruppo PSA Italia. Per Peugeot non sarà però un addio: resta confermato il programma con la 208 R2 affidata a Tommaso Ciuffi, che punterà alla conquista del Tricolore 2Rm e prosegue il Trofeo Peugeot Competition, che compie 40 anni. Per il resto, anche se cambiano marchio e vettura, con l'addio alla Peugeot 208 T16 e l'entrata in scena della Citroën C3 R5, gli uomini al timone di tutta l'operazione resteranno gli stessi. Sarà infatti la FPF Sport di Fabrizio e Michele Fabbri a schierare sul campo la C3, così come la regia del progetto sportivo resta affidata a Carlo Leoni, Direttore Comunicazione e Relazioni Esterne di PSA Italia: «*Il Motorsport è centrale per tutti i nostri marchi nelle attività di marketing e di comunicazione ed il progetto di Citroën si inserisce all'interno di questa strategia. Progetto che celebrerà il centenario del Marchio Citroën fondato nel 1919*».

Confermate pure le "scarpe", perché se Oltralpe le C3 calzano Michelin, da noi continueranno a correre con Pirelli, con cui dunque il legame continua e si rafforza. La prima C3 arriverà a Cesena a metà febbraio e difficilmente ce ne sarà una seconda a disposizione prima del Ciocco. Il cambiamento vero arriva però sul fronte dell'equipaggio. Finito il ci-

**LA C3 R5
DEBUTTA
NELL'ITALIANO
CON ROSSETTI
E PUNTA SUBITO
IN ALTO.
SCOPRIAMO
CONTRO CHI
DOVRÀ
CONFRONTARSI**

di **Daniele Sgorbini**

clo Peugeot - Andreucci, spazio al clamoroso ritorno in seno al gruppo per Luca Rossetti, che dopo aver lasciato la squadra alla fine del 2008 per tentare la fortuna in Abarth, torna a riprendersi quel posto cui gli subentrò proprio il toscano undici volte campione d'Italia. Corsi e ricorsi storici per la caccia al volante più desiderato in Italia, che si è conclusa soltanto la scorsa settimana con un colpo a sorpresa.

C3 R5 E LUCA DA PROTAGONISTI

La Citroën C3 R5 è pronta a debuttare ufficialmente sulle strade del Tricolore Rally. La vettura sarà condotta da Luca Rossetti pronto a rientrare nel Cir in un ruolo da protagonista

Quando pareva praticamente fatta per Giandomenico Basso, la candidatura di Rossetti ha "bruciato" quella del veneto e ha chiuso la partita. Lasciando in giro più di qualche delusione: quella di Giandomenico innanzitutto, che nello spazio di una giornata si è ritrovato con un pugno di mosche in mano, quando già assaporava la prospettiva di una stagione da ufficiale e quella pure di Claudio De Cecco, che negli ultimi mesi si era dato da fare per imbastire un programma nel Cir proprio con Rossetti e la Hyundai i20 R5: «Non so che dire – ammette il pilota manager friulano – noi eravamo disponibili a gestire la vettura, come abbiamo fatto lo scorso anno in quelle tre gare (Friuli, Due Valli e Monza, tutte vittoriose, ndr) ma evidentemente in Hyundai alla fine hanno deciso che l'Italia non fosse così importante».

Ma, al di là di gioie e delusioni legate al ritorno di Citroën in forma ufficiale, il dato che più di ogni altro deve far riflettere è un altro: i nomi che contano, nel nostro rallyismo di vertice, sono rimasti esattamente gli stessi di oltre dieci anni fa. Andreucci (54 anni il prossimo 21 aprile) Basso (46 anni il 15 settembre), Rossetti (43 anni il 24 marzo): dov'è il ricambio generazionale? Perché se una casa decide di investire nell'Italiano (e per fortuna che in PSA Italia hanno deciso di rimanere) non trova un'alternativa davvero valida ai senatori che da tempo dominano la scena? Non è tutto: sistemato il tassello Citroën, resta da capire se la casa del Double Chevron avrà avversari all'altezza o se la sua sarà una campagna priva di veri avversari.

L'operazione Hyundai è saltata, Skoda Italia si è slegata da Scandola che a sua volta si è subito chiamata fuori dal Cir. Campedelli (in procinto di passare a Pirelli) ci sarà, con una Fiesta proveniente da M-Sport mentre Andreucci vuole continuare a correre e per maneggiare una Fabia R5 ha già sondato Skoda Motorsport in Repubblica Ceca per le opportune garanzie tecniche.

Restano, per ora, le quasi certezze legate a Kevin Gilardoni (Hyundai HMI) e Rusce, che vorrebbe essere al via con una Polo. Un po' poco, anche se al Ciocco mancano ancora due mesi. ●

L'11 VOLTE TRICOLORE STA PER CHIUDERE CON DP AUTOSPORT

Ucci colpo di Skoda

La trattativa è concreta e nei giorni scorsi si è fatta molto più serrata: Paolo Andreucci è vicinissimo ad accordarsi con la Dp Autosport per affrontare il Tricolore 2019 al volante di una Skoda Fabia R5. Il garfagnino, dopo aver vinto l'11° titolo in carriera e aver chiuso un ciclo irripetibile, ha dunque deciso di continuare. Non più sotto le insegne del gruppo PSA, ma con un esemplare della ovunque vincente R5 in salsa ceca. Resta da sciogliere il nodo pneumatici: dopo un avvicinamento a Michelin, che avrebbe comportato una rottura clamorosa con Pirelli, tutto potrebbe ancora accadere. Insomma Andreucci si lancia in una nuova sfida con la vettura ceca ed è pronto a rendere ancora una volta la vita dura a chi intende conquistare lo scudetto. E c'è da giurarci che sarà uno degli avversari più ostici per Rossetti. Così il Tricolore Rally avrà tutto da guadagnare da un confronto davvero molto atteso...

IL MOTORSPORT È CENTRALE PER TUTTI I NOSTRI MARCHI E IL PROGETTO CITROËN SI INSERISCE IN QUESTA STRATEGIA

CARLO LEONI



DALLA PREMIATA DITTA NICOLI-BETTIOL

Cir 2018 in un libro

È disponibile da qualche giorno il nuovo "Campionati & Campioni il Grande Libro dei Rally Italiani" l'almanacco che racconta i principali rally nazionali organizzati dalla nostra Federazione nel 2018. L'intenso ricordo di una stagione vissuta sui campi gara dal giornalista Andrea Nicoli assieme al fotografo Massimo Bettiol e i suoi collaboratori. Un gruppo di lavoro che ha seguito con passione le prove speciali curva dopo curva il CIR, CIWRC, CIRT, la tappa del WRC in Sardegna e i vari trofei monomarca. Ventuno gare oltre 10.500 km di cui circa 2.800 tiratissimi km lungo 233 prove speciali cronometrate.

Nelle 320 pagine del volume in formato A4 e stampato su carta fotografica troverete secondi, minuti, ore e giorni molto intensi raccontati da parole, numeri e immagini. Le storie dei protagonisti e le loro interviste ma anche quelle di tanti partecipanti che hanno onorato con la loro presenza ogni singolo rally. Tutto in un anno sportivo iniziato il 22 marzo sull'asfalto cittadino di Forte dei Marmi (LU) con il Rally del Ciocco e concluso il 25 novembre a Montalcino (SI) con la terra del Tuscan Rewind.

Il volume può essere richiesto direttamente alla seguente mail: apnricoli@gmail.com





fotografie GETTY IMAGES

L'uomo che sussurra alla sabbia

NASSER AL ATIYAH SI REGALA IL TERZO CENTRO
NEL GRANDE RAID E FA FELICE LA TOYOTA
FINALMENTE A SEGNO NELLA MARATONA
SUDAMERICANA. UNA GRANDE PROVA DI FORZA

di Pasquale Di Santillo



LIMA - La persona giusta, nel momento giusto quando arriva nel posto giusto a volte può realizzare qualcosa che si avvicina alla perfezione. Quella totale lasciamola a chi ne sa di...più. Il Principe gentile che sussurra alla sabbia è lo stesso che incanta chi lo ascolta quando parla. Come i piattelli che spacca con la precisione del cacciatore, quello cresciuto accanto al padre che da bambino lo portava sulle dune con i suoi falchi. Chi viene dal deserto, torna sempre al deserto. Ci sa stare, vivere, sparare e ovviamente guidare. Nasser Al-Attiyah, 48 anni, è il Principe gentile che sussurra alla sabbia e sapendogli parlare come pochi altri è quasi normale abbia sbaragliato il campo della Dakar 2019, edizione numero 41. Non a caso è la terza con tre macchine diverse (Toyota, dopo Vw e Mini); un po' meno, sia lo stesso Principe che partecipa da 6 edizioni consecutive alle Olimpiadi, portandosi a casa anche un bronzo nello skeet (Atene 2004). O che al centro di tutto quello che riguarda la sua terra, il Qatar: dalle sponsorizzazioni prestigiose (Barcellona e Roma) all'organizzazione dei Mondiali di calcio del 2022.

Semplicemente Nasser, è arrivato nel posto giusto, la Toyota, e nel momento giusto. Cioè, quando si sono saldati due aspetti fondamentali: da una parte la crescita del pacchetto tecnico della casa di Nagoya, con il suo pick-up Hilux reso praticamente indistruttibile e inarrestabile dopo le esperienze degli ultimi anni. Dall'altra, la stessa congiunzione astrale finalmente favorevole a Toyota, capace di infilare i due anelli mancanti, una doppietta inseguita da decenni di sacrifici e investimenti, e concretizzata in appena 9 mesi tra 24 Ore di Le Mans e Dakar. Per vincere al circuito de La Sarthe, Toyota ha dovuto aspettare qualcosa come 32 anni, nel deserto in fondo solo 8 (con ben 5 podi, di cui tre secondi posti). Al resto ha pensato, lui Nasser Al-Attiyah. Che anche sul podio calorosissimo, festante e rumoroso di Lima, in mezzo al popolo Dakar - e ai sorrisi dei peruviani esaltati da un evento che finalmente fa vedere e apprezzare al mondo questa terra incredibile e ricca di contraddizioni - si conferma la persona e il pilota umile capace di farsi apprezzare nel motorsport. Sale sul suo Hilux, insieme al suo copilota il francese Mathieu Baumel e festeg-

STORICO TRIONFO FIRMATO TOYOTA

Terzo centro in carriera per Al Attiyah alla Dakar. Dopo le vittorie ottenute a bordo di Vw e Mini, il qatariense è andato a segno con la Toyota Hilux. Per la casa giapponese si è trattato della prima vittoria nel grande raid dopo 8 anni di attesa e ben cinque podi. Dopo la maledizione Le Mans, Toyota ha sconfitto anche quella della Dakar!





già, senza esagerare per poi dire solo due parole di circostanza: «Ringrazio tutti e soprattutto la Toyota a cui dedico questo trionfo, era importante per tutti noi ma soprattutto per il team, raggiungere questo traguardo e lo abbiamo fatto nel migliore dei modi possibili. Grazie ancora».

Parla poco e corre tanto e bene Nasser. Un rullo compressore, una continuità di rendimento che va molto al di là delle tre tappe vinte in questa edizione. Ha preso il comando, alla terza, sfruttando anche i problemi del compagno di squadra De Villiers e da quel momento non lo ha più lasciato. Mentre di volta in volta i rivali si affannavano a cercare di stargli dietro quando non di recuperare il terreno perso. Paradossalmente, più Sébastien Loeb con la sua Peugeot 3008 DKR del team privato PH Sport, che lo squadrone X-Raid di Mini. Il nove volte campione del mondo dei rally, è stato quello che ha lottato di più per cercare di inseguire la lepre Nasser, ma a forza di spingere per cercare di lasciare aperta la corsa fino all'ultimo ha rotto due volte la trasmissione mentre era vicinissimo alla quinta vittoria di tappa, il penultimo giorno di gara.

La realtà è che la superiorità di Toyota Hilux e del suo principe Nasser è stata schiacciante, forse molto più di quello che dicono i 46' di distacco inflitti al secondo, un fantastico Nani Roma, sulla Mini 4x4. Perché chi analizza a fondo i numeri sostiene che proprio dalla terza tappa in poi, Nasser abbia semplicemente gestito la corsa, spingendo il giusto, quando proprio era necessario. E soprattutto, sono tutti esterrefatti dalla mancanza di problemi avuta in corsa dal principe qatariota. Chi conosce e vive la Dakar, praticamente da sempre, infatti sostiene che prima o poi quando corri nel deserto e corri come non ci

fosse un domani, per vincere, appunto, una gara competitiva come la Dakar, qualcosa prima o poi ti succede. Non sai come, non sai dove e soprattutto non sai quando, ma succede.

E invece Nasser ha trionfato al termine di un percorso "netto", e come se non bastasse, nella Dakar 2019 ipercompressa - in soli dieci giorni - e massacrante come quella corsa tutta nel deserto peruviano (334 equipaggi al via, 179 all'arrivo, poco più della metà, 75 moto, 15 quad, 56 auto, 20 Side by Side e 13 camion): davvero un mistero stupefacente per tutti. Il che conferma l'impressione di partenza: cioè che Nasser abbia guidato davvero sfruttando solo il minimo potenziale della sua Hilux. E le sue parole confermano: «È fantastico aver vinto senza il minimo errore». Ma tutta la strategia Toyota è stata indirizzata a sostenere Nasser. Che ha viaggiato con pochi ricambi a bordo proprio perché dalla terza tappa in poi ha avuto due angeli custodi, gli altri Toyota Hilux in gara. Cosa ancora più appariscente nell'ultima tappa quando i compagni hanno aspet-

È STATO DAVVERO FANTASTICO AVER VINTO QUESTA EDIZIONE SENZA AVER COMMESSO IL MINIMO ERRORE

NASSER AL ATTIAH



fotografie GETTY IMAGES

DUNE... MOSSE

Sopra Al Attiyah e il suo compagno di squadra De Villiers (alla fine 9°) sulle dune del Perù presenti sul 70 per cento del percorso di gara. Sotto si fa festa per la vittoria della Hilux. In alto, nell'altra pagina, il vincitore dell'edizione 2018 Sainz in difficoltà con la Mini e Despres che ha chiuso 5°

tato il qatariota per portarlo al traguardo senza correre il minimo rischio, nonostante l'enorme vantaggio sui rivali.

Ma dov'è nato il primo trionfo Toyota, cioè la prima macchina a benzina a vincere sulle dune nell'era della Dakar sudamericana? Semplice, sembrerebbe: dal secondo posto dell'anno scorso, come racconta lo stesso presidentissimo del marchio di Nagoya, Akio Toyoda in un messaggio al team Gazoo Racing, la stessa famiglia del trionfo di Le Mans. «Vorrei ringraziare tutti per il successo ottenuto alla Dakar 2019 e a tutti i team che hanno scelto Toyota per correrla. Grazie per il duro lavoro che avete svolto! Congratulazioni a Nasser Al-Attiyah, Mathieu Baumel e Toyota Gazoo Racing South Africa per aver vinto la Dakar con la Hilux. Questa è la prima volta per Toyota alla Dakar ed è un risultato straordinario. Nasser ha guidato la Hilux per la prima volta alla fine del 2017. E subito dopo il te-





am si è presentato da me con la coppa del secondo posto del 2018, promettendomi che sarebbero tornati quest'anno con quella del vincitore. Sono estasiato dal fatto che abbiano tenuto fede alla parola data!. Posso immaginare che lavoro sia stato fatto. L'anno scorso ho avuto l'opportunità di guidare la macchina sulle dune del Marocco. Cavalcarle è stata una grande emozione e conferma quello che Toyota pensa da sempre. Cioè che le macchine fanno la vita delle persone, è la nostra ragion d'essere è proprio quella di fare macchine sempre migliori, capaci di domare anche le dune. In gara e nella vita di tutti i giorni».

Oltre alla filosofia, tanta tecnica, come ha spiegato il manager del progetto Dakar, Glyn Hall. La Toyota Hilus in 12 mesi è stata ribaltata e rifatta completamente nella sua struttura. Eppure all'inizio della stagione ha dato non pochi problemi, le gomme sembravano non adattarsi al telaio e gli stessi pi-

**QUESTA È LA PRIMA
VOLTA DELLA
TOYOTA ALLA
DAKAR:
È UN RISULTATO
STRAORDINARIO**

AKIO TOYODA

”

lotti non si sentivano a loro agio a guidarla. Così, il piano di sviluppo della vettura è stato completamente rifatto. Ed è stato decisivo anche il supporto del gommista americano BF Goodrich che insieme a Toyota ha testato la combinazione ideale tra sospensioni e gomme. In più è stata ridotta di un millimetro la flangia di aspirazione del motore, per poi occuparsi di recuperare la parziale perdita di potenza del motore. Una cura minuziosa dei dettagli, compresa l'assenza dell'aria condizionata nella vettura di Al-Attiyah. Una scelta precisa del pilota che per evitare il rischio si potesse rompere ha preferito un sistema di isolamento dal calore diverso per la sua vettura. Peraltro, identica alle altre due, al netto della regolazioni delle sospensioni. Chi viene dal deserto, torna nel deserto. E spesso, ci vince, anche senza aria condizionata. E se riesce a portarsi sulle dune anche Alonso e Valentino Rossi, siamo a posto. Sai che spettacolo! ●





Roma e Loeb vanno sul podio

NANI E SEBASTIEN AGITANO LA GARA DIETRO AD AL ATTIYAH. CON IL 9 NOVE IRIDATO DEI RALLY CHE CONQUISTA QUATTRO TAPPE

Non è semplice parlare di ciò che rimane della Dakar 2019, al netto della grandissima prestazione di Nasser Al-Attiyah. Troppo grande e netta la differenza tra lui e gli altri come tra il suo Toyota Hilux e le altre vetture in gara.

Eppure, Sebastián Loeb è stato qualcosa di più di un concorrente per la vittoria finale, al di là del terzo gradino del podio sul quale è salito a quasi due ore di distacco dal Principe qatariota. Ha vinto quattro tappe, ne ha sfiorato una quinta prima di rompere due trasmissioni una dietro l'altra nel penultimo giorno di gara, ma la sua Dakar era già abbastanza compromessa. Colpa del pesante ritardo accumulato con i problemi elettrici sofferti dalla sua Peugeot 3009 DKR del team privato PH Sport nella sesta tappa e quelli di navigazione della terza (insieme a tre forature di fila sui sassi), quando a sbottare con gli organizzatori è stato lo stesso, storico navigatore di Loeb, Daniel Elena, accusandoli di aver fornito mappe poco chiare e sbagliate, come confermato da altri piloti. Per il resto, quello di Loeb è stato uno show: ha vinto la seconda, quinta, settima e ottava tappa, sfiorata la nona, ma alla fine resta

un re senza corona, un fenomeno, come per i 9 titoli di fila vinti nel Mondiale rally che però ancora deve sfatare il tabù vittoria alla Dakar.

Davanti a Loeb, sul podio un grande Daniel Roma, che con la sua condotta di gara da "formichina" è stato quello che ha contenuto di più i danni da Al-Attiyah, salvando parzialmente l'onore dello squadrone Mini X-Raid, ma in versione 4x4. Un risultato che soddisfa solo parzialmente il pilota catalano che ha speso parole di elogio per il suo navigatore Haro Bravo capace di reggere dalla sesta tappa in poi con due

costole rotte. Un atto eroico (vagamente pericoloso) che consente allo stesso Roma qualche cenno polemico, un po' generalizzato: «Nel mio team ero solo, perché non avevamo i buggy di Sainz, Peterhansel e Despres. Per questo con me avevo sempre tanti pezzi di ricambio. Per molti giorni ho avuto 3 gomme di scorta perché sapevamo che avremmo dovuto essere piuttosto autonomi. Non posso lamentarmi di questo. Dico solo che alla fine il peso che porti in macchina influisce molto, specialmente quando devi prenderti dei rischi. Con il senno di poi, ora faremmo cose differenti. Ma non possiamo cambiare le cose. Possiamo solo essere soddisfatti e orgogliosi del nostro secondo posto assoluto. Piuttosto, questa è stata una Dakar impostata





fotografie GETTY IMAGES

SEB RALLENTATO DALLA TRASMISSIONE

Per Nani Roma è arrivato il secondo posto davanti a Loeb, nell'altra pagina in alto che si è messo davvero in evidenza con la 3008 DKR ma è stato rallentato da noie alla trasmissione. In basso a sinistra. Peterhansel finito ko

per i buggy. Ma quello che abbiamo fatto io e Al-Attiyah con due vetture 4x4 ci dà ancora più credito. Spero che la FIA valuti quanto accaduto e vieti una volta per tutte le vetture a 2 ruote motrici».

Considerazione oggettiva e da analizzare a fondo, ma al momento, ci sembra un'eventualità, difficile da ritenere fattibile. Per i tanti investimenti fatti da team come l'X-Raid e dalla stessa Peugeot. Gli uomini Mini continuano infatti a sostenere la bontà del progetto che, numeri delle prestazioni alla mano, confortano questa scelta. I buggy infatti sono velocissimi. Probabilmente anche troppo, al punto da diventare fragili su un territorio insidioso come il deserto peruviano, tra il borotalco-fesh fesh, la neblinas e i sassi disseminati lungo il percorso. Una fragilità e una tenuta rese ancora più complesse dal funzionamento, pare, non perfetto del meccanismo (decisivo l'anno scorso per il trionfo della Peugeot 3008 DKR) che dall'interno della vettura consente lo sgonfiamento e il rigonfiamento delle gomme per variare la "trazione" degli pneumatici su ogni differente tipologia di terreno si trovi in corsa. Un progetto "giovane" quello della Mini John Cooper Works Buggy che avrà bisogno di tanta pazienza. Perché mortificare il rendimento di campioni come Carlos Sainz e Stephane Peterhansel è davvero

un peccato. Il campione uscente della Dakar 2018 ha rischiato il ritiro alla nona tappa per problemi al servosterzo che ne avevano già rallentato il rendimento in quella precedente. Ma la sua Dakar era nata storta dal primo giorno, per culminare con la sospensione rotta della terza quando ha dovuto aspettare più di tre ore nel deserto prima di risolvere il problema. Fino alla consolazione del successo nell'ultima tappa, nulla per uno come lui.

E Mister Dakar, Peterhansel? È stato uno degli ultimi a mollare, con l'altro Buggy della Mini: ritirato alla nona tappa, per salvaguardare la schiena del suo copilota "insaccata" in maniera pesante dopo una violenta discesa da una duna. Peterhansel si è portato a casa due vittorie di tappa, ma non ha mai dato la sensazione di poter insidiare Al-Attiyah. Probabilmente un pilota della sua esperienza ha capito prima degli altri che in quelle condizioni tecniche non c'era nulla da fare. E ha cercato di gestire, limitando i danni. Ma da uno come lui ci aspetta sempre di più. Vedremo il prossimo anno. Opaca anche la Dakar di Cyril Despres che ha chiuso la corsa al quinto posto a 2ore e 48' da Nasser, meglio di lui il polacco Jakyb Przygonski, che con la sua Mini JCW 4x4 ha chiuso quarto, alle spalle del fenomeno Loeb. Alla prossima. ●

CLASSIFICHE

La classifica finale: 1. Al-Attiyah-Baumel (Toyota Hilux) in 34.38'14"; 2. Roma-Bravo (Mini Cooper Rally) a 46'42"; 3. Loeb-Elena (Peugeot 3008 Dkr) a 1.54'18"; 4. Przygonski-Colsoul (Mini All4 Racing) a 2.28'31"; 5. Despres-Cottret (Mini Cooper Buggy) a 2.48'43"; 6. Prokop-Tomanek (Ford Raptor) a 3.19'02"; 7. Al Rajhhi-Gottschalk (Mini Cooper Rally) a 4.30'56"; 8. Garafulic-Palmiero (Mini All 4 Racing) a 7.57'58"; 9. De Villiers-Von Zitzewitz (Toyota Hilux) a 7.59'16"; 10. Chabot-Pillot (Overdrive Toyota) a 8.09'58"; 11. Vanagas-Rozwadowski (Toyota) a 8.10'03"; 12. Zala-Jurgelenas (Toyota Hilux) a 9.03'49"; 13. Sainz-Cruz (Mini Cooper Buggy) a 9.51'46"; 14. Henrard-Du Bois (Henrard Dunbee) a 9.55'06"; 15. Krotov-Tysoro (Mini Cooper Buggy) a 9.58'38"; 16. Fuchs-Mussano (Proto Frt Proto) a 12.05'39"; 17. Ourednicek-Kripal (Ford Raptor) a 14.01'28"; 18. Silva (Crt X3) a 15.48'28"; 19. Vauthier-Larroque (Optimus Md) a 16.16'56"; 20. Szalay-Bunkoczi (Opel Grandland X) a 16.37'4"; 21. Pujol-Villalobos (Bmw BV6-1) a 18.10'56"; 22. Santos-Vidal (Can-Am Maverick X3) a 19.31'10"; 23. Lambilliotte-Lambilliotte (Henrard Dunbee) a 19.33'21"; 24. Lavielle-Garcin (Toyota VDJ200) a 20.27'06"; 25. Van Loon-Scholtalbers (Toyota Hilux Overdrive) a 21.04'30"; 26. Herrero-Huete (Mitsubishi Eclipse Cross) a 21.18'00"; 27. Han-Liao (Geely Cooper) a 21.24'04"; 28. Leon-Hirahoka (Mitsubishi L200 Dkr) a 21.28'32"; 29. Miura-Lichtleuchter (Toyota VDJ200) a 23.15'02"; 30. Malatesta-Del Busto (Vw Amarok) a 24.37'00"; 31. Liang-Kou (Toyota Hilux) a 24.58'23"; 32. Udiikhuu-Udiikhuu (Can-Am Maverick X3) a 28.02'22"; 33. Aldanondo-Vallejo (Ssangyong Rexton) a 28.36'05"; 34. Velasquez-Sierra (Vw Amarok) a 31.07'14"; 35. Saskin-Bitterman (Can-Am Maverick X3) a 33.44'12"; 36. Juknevicus-Vaicilius (Toyota Overdrive Hilux) a 34.16'28"; 37. Foj-Santamaria (Toyota Land Cruiser) a 34.24'04"; 38. Liparoti-Font (Yamaha YXZ1000R) a 35.04'23"; 39. Sola-Chaves (Can-Am Maverick) a 37.00'14"; 40. Font-Aguilar (Can-Am Maverick) a 38.07'39"; 41. Boutron-Barbet (Buggy Pam1) a 39.44'43"; 42. Hildebrand-Conger (Textron Wildcat XX) a 40.34'30"; 43. Coronel-Cornel (Jefferies Dakar Rally) a 40'57'11"; 44. Gandara-Corvalan (Proto MDQ2) a 41'07'44"; 45. Renaud-Delfino (xx) a 51.19'25"; 46. Tramoni-Totain (Toyota Hilux) a 68.53'57"; 47. Bell-McMurren (Nissan Navara) a 69.57'31"; 48. Lachaume-Polato (Peugeot 2008 DKR) a 70.50'00"; 49. Gordon-Walch (Textron Wildcat XX) a 72.43'18"; 50. Kanno-Carrillo (Toyota Landcruiser Rent2Race) a 78.10'15"; 51. Bittar-Arrieta (Toyota Tacoma) a 82.04'10"; 52. Guayasamin-Lipez (Chevrolet Colorado) a 98'04'03"; 53. Pineda-Mendiola (Toyota Hilux) a 114.48'58"; 54. Schumarini-Succi-Salvatore (Ford Raptor) a 116.04'40"; 55. Martins-Ferreira (Can-Am X3) a 276.37'13"; 56. Aguirregaviria-Comalunga (Toyota Land Cruiser) a 488.48'34".

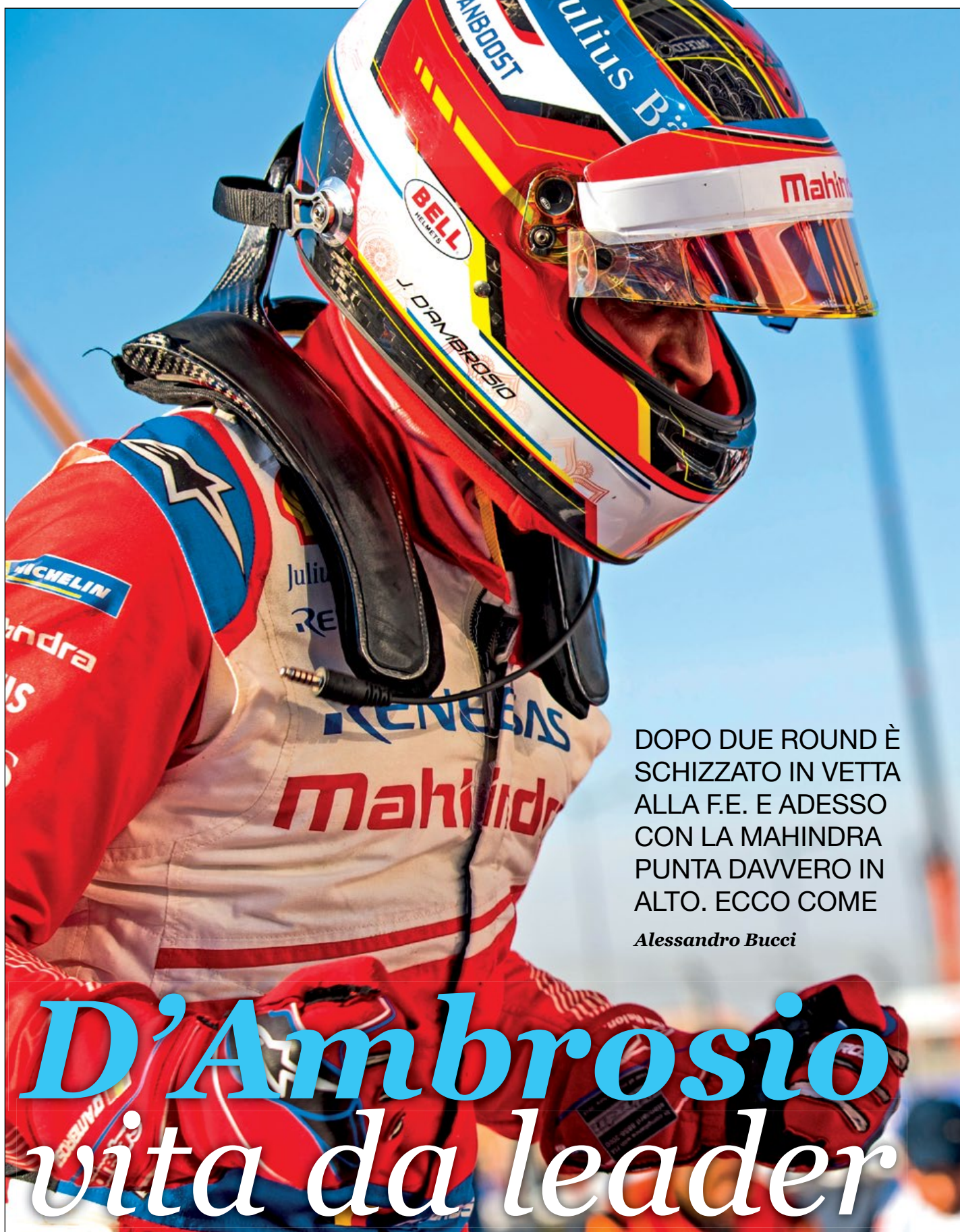
TAPPA PER TAPPA

14 gennaio: tappa 7, San Juan de Marcona-San Juan de Marcona (387 km, 323 di prova speciale): 1. Peterhansel-Castera (Mini Cooper Buggy) in 4.00'31"; 2. Roma-Bravo a 4'33"; 3. Sainz-Cruz a 9'28"; 4. Al-Attiyah-Baumel a 11'58"; 5. Despres-Cottret a 12'50"; 6. De Villiers-Von Zitzewitz a 16'31"; 7. Przygonski-Colsoul a 20'50"; 8. Han-Liao a 25'16"; 9. Ten Brinke-Panseri (Toyota Hilux) a 25'45"; 10. Prokop-Tomanek a 26'29".

15 gennaio: tappa 8, San Juan de Marcona-Pisco (576 km, 361 di prova speciale): 1. Loeb-Elena in 3.54'53"; 2. Al-Attiyah-Baumel a 7'27"; 3. Przygonski-Colsoul a 15'15"; 4. De Villiers-Von Zitzewitz a 15'55"; 5. Roma-Bravo a 15'57"; 6. Al Rajhhi-Gottschalk a 22'51"; 7. Prokop-Tomanek a 28'36"; 8. Peterhansel-Castera (Mini Cooper Buggy) a 31'41"; 9. Lachuame-Polato (Peugeot 2008 Dkr) a 36'22"; 10. Chabot-Pillot a 41'16".

16 gennaio: tappa 9, Pisco-Pisco (410 km, 313 di prova speciale per moto, quad, vetture e SxS, 408 km, 311 di prova speciale per i camion): 1. Al-Attiyah-Baumel in 3.53'22"; 2. Roma-Bravo a 4'58"; 3. De Villiers-Von Zitzewitz a 7'15"; 4. Przygonski-Colsoul a 14'01"; 5. Vanagas-Rozwadowski a 15'45"; 6. Prokop-Tomanek a 22'59"; 7. Al Rajhhi-Gottschalk a 33'25"; 8. Despres-Cottret a 39'46"; 9. Garafulic-Palmiero a 40'20"; 10. Krotov-Tysoro a 46'42".

17 gennaio: tappa 10, Pisco-Lima (358 km, 112 di prova speciale): 1. Sainz-Cruz in 1.20'21"; 2. Loeb-Elena a 42"; 3. Despres-Cottret a 2'31"; 4. Vanagas-Rozwadowski a 3'38"; 5. Przygonski-Colsoul a 3'41"; 6. Roma-Bravo a 4'16"; 7. Garafulic-Palmiero a 5'53"; 8. Lachuame-Polato (Peugeot 2008 Dkr) a 6'22"; 9. Chabot-Pillot a 7'13"; 10. Fuchs-Mussano a 8'13".



DOPO DUE ROUND È SCHIZZATO IN VETTA ALLA F.E. E ADESSO CON LA MAHINDRA PUNTA DAVVERO IN ALTO. ECCO COME

Alessandro Bucci

D'Ambrosio vita da leader

”

*Essere
in testa
alla serie ci
fornisce una
motivazione
molto forte*

J. D'Ambrosio



Terzo nella gara inaugurale in Arabia Saudita, Jerome D'Ambrosio della Mahindra sembrava avviato verso un bis per nulla scontato a Marrakech quando, Antonio Félix Da Costa e Alexander Sims della BMW, hanno bruciato una fantastica doppietta per il team tedesco entrando in collisione a poche tornate dal termine, con il portoghese che si è assunto tutte le responsabilità dell'accaduto. D'Ambrosio, autore di un'ottima partenza dalla decima piazza e di sorpassi pregevoli mantenendosi sempre nel gruppetto di testa alle spalle delle più veloci BMW, si è involato verso un successo meritato, il terzo in Formula E nelle quattro stagioni sin ora disputate. Una vittoria che, come confermato dal belga, ha un sapore speciale rispetto all'ultima ghermita con Dragon nel 2016, quando il nostro vinse grazie alla squalifica di Lucas Di Grassi,



Prima il podio di Riad, poi la vittoria a Marrakech. Il belga Jerome D'Ambrosio si presenterà al via del terzo round della serie elettrica in Cile, il prossimo week end, da leader della classifica piloti



sebbene anche il trionfo in Marocco si sia concretizzato sfruttando uno svantaggio altrui. Non c'è dubbio che il tracciato di Marrakech porti bene al team indiano, già vincitore lo scorso anno tra le dune desertiche con Felix Rosenqvist. Attualmente in testa alla classifica piloti con 40 punti, 12 lunghezze di vantaggio sul vincitore dell'Eprix arabo Antonio Félix Da Costa, D'Ambrosio può guardare al futuro con ottimismo, consapevole di avere una vettura competitiva per le mani.

- Jerome, partiamo dal successo ottenuto in Marocco. Mi sei sembrato decisamente euforico, confermi?

«È stato fantastico, puoi dirlo forte. Tutto è andato bene sin dalla partenza e abbiamo lottato duramente per mantenere la posizione durante la gara. Ho ricevuto un grande supporto dal team, dai fan, dalla mia famiglia e dalla mia ragazza e sono grato di tutto questo. Quella ottenuta in Marocco la definirei una vittoria vera, dal momento che non accadde come nel 2016 in Messico dove primeggiai grazie ad una squalifica di Lucas Di Grassi».

- Se ti avessi detto che, dopo la seconda gara, ti saresti ritrovato in vetta alla classifica, ci avresti creduto?

«No, ma naturalmente me lo sarei augurato! (ride). Essere in testa ci fornisce una motivazione molto forte e, oltretutto, il clima all'interno della Mahindra è ottimo».

- Quali sono le tue aspettative per i prossimi appuntamenti?

«Abbiamo una macchina eccellente, quindi continuerò a puntare la vittoria. Siamo stati veloci a Riyadh ed a Marrakech finendo sul podio in entrambi gli Eprix. La pista marocchina continua a portare bene a Mahindra, non c'è dubbio».

- Quali parti del tracciato di Marrakech sono state più difficili da affrontare?

«Penso che curva 7 sia abbastanza difficile. In particolare la fine del rettilineo, con il muro che diventa molto vicino in uscita di curva mentre devi tenere una media velocità. Più difficile di quello che sembra».

- Dimmi la verità, ti aspettavi di centrare il podio in Arabia Saudita?

«In quanto pilota, punti sempre a vincere, ma considerando che si trattava della nostra prima gara in Arabia Saudita e che stavamo correndo in una pista inedita, non avevo particolari aspettative. Non sai mai cosa può succedere durante la prima corsa della stagione oltretutto, considerando che avevamo provato solo a Valencia prima. Devo dire che ho apprezzato molto Riyadh affrontando l'Eprix con l'ambizione di combattere laddove ci / mi era possibile e conquistare il podio alla prima corsa è stato fantastico».

- Quali aspetti ti hanno colpito di più del team Mahindra?

«Considerando il buon passo gara che abbiamo tenuto sin ora, sono fiducioso che potremo disputare una buona stagione. Stiamo lavorando molto duramente migliorando gara dopo gara e voglio mettercela tutta per far sì che, ad ogni Eprix, impiegheremo al meglio tutto il nostro potenziale per poter conquistare il titolo».



Mahindra prima firma

Approfittando del patatrak in casa BMW, D'Ambrosio ha regalato a Mahindra la prima vittoria in Stagione 5



Il mondo full electric è una ventata d'aria fresca e abbiamo feedback positivi

J. D'Ambrosio

- Come ti è sembrata "l'Attack Mode" in Formula E?

«Abbastanza interessante devo dire. E' una modalità che può incidere molto sulla strategia, specialmente ora che il cambio macchina non è più previsto. È un elemento che può davvero rendere le cose più interessanti e aumentare lo spettacolo, obiettivo della serie d'altronde. A Riyadh abbiamo visto quanto può essere importante l'Attack mode. Ero in seconda posizione quando sono uscite le bandiere gialle e la safety car, fase in cui ho abilitato la modalità con il risultato di perdere una piazza al riavvio della gara!».

- Puoi descriverci cosa significa guidare una macchina Gen2?

«Se comparata alla precedente generazione, si tratta di uno step notevole. In un battito di ciglia è possibile ottenere molta più potenza rispetto a prima dalla vettura, ma la complessità di guida è rimasta più o meno la stessa. Tutto sommato è più semplice gestire i freni durante la corsa, ma ora ci sono più automazioni da installare e questo può complicare un attimo le cose».

- Quali aspetti della Formula E ti piacciono maggiormente e perché?

«Il mondo del full-electric è una ventata d'aria fresca e stiamo ricevendo molti feedback positivi dai fan. Tante persone che incontriamo in giro per il mondo ci dicono quanto apprezzino gli Eprix e le città in cui corriamo, oltre a dirsi appassionati per le squadre coinvolte nel campionato e delle tecnologie che stanno evolvendo all'interno di esso».

- Se tu potessi scegliere una location per un futuro Eprix del Belgio, quale sceglieresti?

«Abbiamo già avuto l'opportunità di correre in Belgio un paio d'anni fa, ma sfortunatamente l'evento non si è concretizzato. Penso sarebbe bel-



lo correre a Guggenbergh, presso Brussels... perché è abbastanza centrale e ha un buon asfalto... per questo avrebbe il mio voto!».

- Chi è Jerome D'Ambrosio fuori dal mondo del motorsport?

«Il Motorsport consiste nella gran parte della mia vita sin da quando sono giovane, ma sono un tipo a cui piace molto trascorrere momenti in relax tra un weekend di gare e l'altro. Mi piace molto incontrare persone di differenti culture e backgrounds, quindi non appena posso viaggio molto con la famiglia e la fidanzata, trascorrendo bei momenti tra spiaggia, musei e visite turistiche. Viaggiare è qualcosa che mi fa sentire davvero bene e che mi



Abbiamo una vettura eccellente per cui continuerò a puntare la vittoria

J. D'Ambrosio

fornisce l'opportunità di staccare completamente dal mio stile di vita legato alle corse».

- Quali sono i tuoi migliori momenti nella carriera in Formula E?

«È abbastanza difficile fissare i momenti migliori che ho collezionato in Formula E perché sono tanti. Sicuramente, essere stato tra i concorrenti della prima gara Formula E in assoluto a Beijing è qualcosa che non scorderò mai. Anche il mio podio in Arabia Saudita con un nuovo team è qualcosa di veramente speciale e galvanizzante. Infine, non dimenticherò mai la mia prima vittoria in Messico e quella ottenuta lo scorso sabato in Marocco».

EUROPE



Dovesicorre

VELOCITÀ

26-27 gennaio
24 ORE DI DAYTONA
Endurance
a Daytona
www.daytonainternationalspeedway.com

FORMULA E

3ª prova
a Santiago del Cile
www.fiaformulae.com

F.TOYOTA

a Hampton Downs
www.toyota.co.nz

RALLY

26-27 gennaio
RALLY MONTECARLO
1ª prova Wrc
a Montecarlo
acm.mc

GHIACCIO

26-27 gennaio
THE ICE CHALLENGE
a Prigelato
www.icechallenge.it

IN UNA CLASSIFICA DEL MAGAZINE AUTO

Italia regina nelle serie Fia

La rivista Auto, il magazine internazionale della Fia, ha pubblicato una speciale ed interessante classifica che mostra il successo dei piloti delle diverse nazioni nei campionati Fia. La prima posizione netta e assoluta è dell'Italia, con 46 punti, davanti alla Repubblica Ceca, staccata di 10 punti, e la Germania, terza, a 32 punti. Seguono la Gran Bretagna e la Svezia, sempre a 32 punti ma con meno primi posti, e la Francia, sesta a 29. La classifica si basa su un calcolo che prende in esame tutti i campionati Fia dal kart alla Formula Uno e assegna tre punti ogni prima posizione finale di campionato, due punti per le seconde posizioni, e un punto per il terzo classificato assoluto.

Marc Cutler, redattore del servizio, va poi oltre nell'analisi e scrive: "Dietro ad ogni pilota e campione c'è una Federazione Nazionale, la quale non solo fornisce la licenza a quel determinato pilota per permettergli di competere, ma fornisce anche supporto durante la sua carriera". Ciò sottolinea il lavoro costante e chiave di ACI Sport, la società di ACI che assicura, tra l'altro, la formazione e l'avviamento dei giovani piloti all'attività agonistica, per esempio attraverso la propria Scuola Federale di Pilotaggio.

CHAMPIONS LEAGUE

Analysis of the FIA championships in 2018 reveals that Italy leads the way in driver success for the season

Rank	Country	Winner	Second Place	Third Place	Total Points
1	ITALY	★★★★★	★★★★	★★★★	46
2	CZECH REPUBLIC	★★★★	★★★★	★★★★	36
3	GERMANY*	★★★★	★★★★	★★★★	32
4	GREAT BRITAIN*	★★★★	★★★★	★★★★	32
5	SWEDEN*	★★★★	★★★★	★★★★	32
6	FRANCE	★★★★	★★★★	★★★★	29
7	BELGIUM	★★★★	★★★★	★★★★	21
8	BRAZIL	★★★★	★★★★	★★★★	17
9	RUSSIA	★★★★	★★★★	★★★★	15
10	LATVIA	★★★★	★★★★	★★★★	13

SPORT



SELEZIONE NAZIONALE PILOTI... per entrare nel mondo dei motori dalla porta della passione. Questo è lo slogan della Selezione Nazionale Piloti, una realtà fatta di passione, appunto, competenza, professionalità, che da ben 17 anni, calca le piste, con vari obiettivi, tutti raggiunti sino ad oggi. Uno di questi è, senza dubbio, quello di permettere a tutti di poter scendere in pista, e diventare veri piloti, capaci di guidare e correre, qualunque mezzo. Proprio come i piloti della Sn1, i "top driver" di casa Selezione. Le attività sono molteplici, tra queste segnaliamo: corsi di avviamento, in kart e auto, corsi di guida sicura o sportiva, corsi di agonistica e preparazione alle gare, infine, corsi di telaistica. E per i più bravi... c'è appunto la Sn1, che fa dei suoi piloti, dei "campioni completi".

La Snp, può essere seguita anche su facebook/selezionenazionalepiloti, o su YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti). Per info: selezionenazionale@alice.it

ACCESSORI



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



INIZIO ATTIVITÀ 1970, Rizzi continua con rara pignoleria il suo lavoro con passione e caparbietà. Verniciature e grafiche che sposano l'idea del cliente. Rizzi, tel. 0172-489980, www.rizzidesign.it.



CONTI EDITORE

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

Abbonamenti DIFFUSIONE EDITORIALE S.r.l. - Via Cielia 27 - 00181 Roma
 e-mail: abbonamenti@diffusioneeditoriale.it
 Telefono: 06.78.14.73.11 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16 - Fax: 06.56.56.16.53
 Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatweb.it

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

Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
 Modalità di pagamento c/c postale 80721178 intestato a Diffusione Editoriale, o bonifico bancario IBAN: IT 90 V 07601 03200 000080721178 (dall'estero Bic: BPIITRXXX).

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

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

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

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

Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
 Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it
 Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
 Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
 Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

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

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

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI
 Certificato ADS n. 8530 del 18/12/2018



Ciao, Spartaco gladiatore al Mugello

SI È SPENTO A 75 ANNI DINI, IL FORTE PILOTA PROFONDAMENTE LEGATO AL MARCHIO ALFA ROMEO, E ALLE CLASSICHE GARE STRADALI NEI RUGGENTI ED EROICI ANNI SESSANTA E SETTANTA

Spartaco Dini se n'è andato mercoledì 16 gennaio. Non stava bene, ma nessuno pensava potesse transitare così veloce. Eppure è andata proprio così, quasi a ricordarsi d'essere stato grande pilota. Aveva passato i settanta, visto che era nato nel 1943, a Greve in Chianti.

Il suo è un nome che può apparire lontano per gli appassionati più giovani ma che dice tanto, tantissimo e che solo a leggerlo o pronunciarlo fa provar pungente nostalgia a tutti coloro amano e ricordano per sempre l'automobilismo ancora eroico delle grandi maratone stradali coi suoi piloti più simbolicamente rappresentativi. Tra i quali, appunto, Spartaco era e resterà tra i nomi più caratterizzanti.

In questo caso col Mugello romanticamente sopra ogni altra cosa e sopra ogni altra corsa. E con l'Alfa Romeo in un posto speciale, con l'ingegner Carlo Chiti nel ruolo di deus ex machina e capo-compagnia di imprese, climi e contesti indimenticabili.

E tutt'attorno il resto di un mondo fatato di gare, campioni e macchine da cavalierato del Rischio.

Ecco, solo questo dovrebbe far provare - e ci riesce perfettamente - immenso rispetto per tutto ciò che è stato in pista, ma anche nella vita, Spartaco Dini.

Sì, negli anni '60 e '70 seppe essere grande alfiere legatissimo al marchio del Quadrifoglio, uno che col volante in mano attaccava duro e si faceva applaudire e apprezzare, militando dalle parti della squadra S.C.A.R. Autostrada, con sede presso via Novoli, a Firenze, praticamente una sorta di distaccamento agonistico, di filiazione amata e accudita dell'Autodelta nella regione Toscana.

Fucina di talenti e nomi che riportano anch'essi assai lontano, due su tutti tanto per restituire la poesia di un'epoca: "Riccardone", al secolo Carlo Benelli e Romano Martini (Shangri'la) più tutta una piccola grande tribù che proprio nelle infini-

te pieghe del Mugello Stradale (e in Targa) viveva un rito annuale di passione, capacità e coraggio ineguagliati. Ecco, questo era lo Spartaco Dini protagonista di tante pagine belle e intense su As. Gli inizi agonistici lo avevano visto al volante di

una Lotus Cortina con cui si mise in evidenza nelle corse in salita, col culmine della sua ascesa da giovane promettente col raggiungimento del titolo della categoria Turismo del Trofeo della Montagna 1965.

Ed è l'anno dopo, il 1966, che gli cambia la vita e la carriera, perché Spartaco viene assunto dall'Autodelta di Carlo Chiti, entità con la quale rimarrà legato fino al 1972. Giulia Gta 1300, 1600, Gta/Am, TZ 1 e 2, 33TT/2, tante sono le sue dame metalliche e altrettanti i traguardi tagliati da vincitore. Tra i quali vale la pena di ricordare nel 1969, anno molto fruttuoso per lui, appena 26enne, con i trionfi nel Challenge Europeo Turismo e nel Campionato Europeo Turismo della Montagna. Nel 1970 si dedica quindi anche alle monoposto al volante di una De Tomaso.

Dai diversi incidenti - in gara anche alla Targa Florio e in prova a Balocco, tanto per citarne due legati all'attività delle corse -, e dalle disavventure extra, Spartaco Dini era sempre uscito con la voglia di tornare al mondo racing dove aveva militato anche con patente spagnola e lo pseudonimo di "Paco". Alla Ferrari aveva inoltre dato il suo contributo per sviluppare la stupenda 512 BB. Aveva inoltre preso parte a sei edizioni della 24 Ore di Le Mans, anche se la fortuna sul tracciato della Sar-

the non era mai stata dalla sua parte.

Spartaco Dini: un nome breve, evocativo, dotato di una sua musicalità secca e iposillabica, quasi un ritornello, a simboleggiare un'era che con la sua scomparsa appare ancora più calda, vera e tutta da rimpiangere.

Mario Donnini



**SIMBOLO DI UN'ERA
ASSAI RUGGENTE**
Spartaco Dini in una foto recente. Era nato nel 1943 a Greve in Chianti, sulla via Chiantigiana



Zanardi guarda alla sfida della 24 Ore di Daytona, suscitando interesse e tifo da parte di tutti i race fans

SUTTON-IMAGES.COM

UN APPASSIONATO OMAGGIO ALL'IMMENSO ALEX

Il fascino puro di Zanardi

Estate 1998. F1 a parte, l'uomo del momento è Alex Zanardi da Castelmaggiore, vero mattatore inatteso di un campionato Indycar faticato da gente tosta come Moore, Vasser, Tracy, Michael Andretti e Franchitti. Alex in quel periodo rappresenta l'orgoglio dell'automobilismo italiano, essendosi laureato già campione in Indycar nel 1997, con buone possibilità di ripetersi in quel '98. Inoltre, le voci su

un suo possibile riapprodo in F1 da Guest Star, movimentano i giorni di mercato di quella estate. Sull'onda di quella popolarità, un quotidiano dedica un'ora di linea telefonica ai fortunati che riusciranno a prendere la linea per parlare con Alex. Succede così che mi metta comodo comodo a vita persa in modalità loop telefonico, fino a quando la mia chiamata parte fulminea come uno spermatozoo fecondo, bruciando

tutti gli altri. Cosa faccio... che gli dico... salivazione zero, pezzatura istantanea da ghiandola sudoripara. Mi ero preparato due domande ma in fondo non si è mai preparati "al lancio". Alex è cortese nel chiedere con chi ha il piacere di parlare, e lì parte la mia filippica di complimenti scroscianti, nel quale manca solo "ho sempre creduto in te anche in tempi non sospetti". Messomi a mio agio, gli chiedo cosa si prova a essere un italiano che bastona i mammasantissima Usa. Lui è molto orgoglioso di questo e si percepisce la soddisfazione di aver guadagnato il rispetto di tutti solo grazie alle sue capacità, a partire da Ganassi e Nunn. Cerco di provocargli un po' di ignoranza quando gli chiedo di raccontarmi dell'odio che prova verso quel P.J. Jones che sembra essere l'unico stupido americano che detesta il successo di Zanna, combinandogli qualche tranello di troppo in pista, ma Alex si dimostra signorile non cadendo nella provocazione, spiazzandomi non poco. L'ultima domanda concessami riguarda l'immane sogno Ferrari di ogni pilota italiano, e Alex è sufficientemente intelligente da spiegare che a Maranello in quel momento c'è un certo Schumacher che sta facendo un ottimo lavoro, facendoci capire che i sogni per essere realizzati devono aver bisogno di tutte le condizioni propiziatrici del caso. Insomma un pilota sulla cresta dell'onda dell'automobilismo internazionale che non se la mena manco a provocarlo, disponibile e simpatico con la sua cadenza tipicamente bolognese. Appena ci salutiamo riaggancio e ci metto poco a realizzare che ho parlato con Alex Zanardi, dallo stesso telefono con cui chiamo la mia fidanzata. Soltanto anni più tardi lo incontrerò dal vivo, lui con un paio di gambe in meno e io con qualche anno in più, nel paddock del Wtcc di Monza. Vorrei dirgli che ci siamo sentiti per telefono mille e mille giorni fa ma sarebbe ridicolo, e mentre lo guardo firmare l'autografo sulla mia cartolina, penso a quest'uomo che, più lo hanno amputato, più è diventato un gigante, insegnandoci che tutti possiamo essere Alex Zanardi da Castelmaggiore nelle nostre piccole disgrazie.

Max Gagliano

NON SI PLACANO GLI INCORAGGIAMENTI PER SCHUMI

Michael, forza!

Il 3 gennaio, caro Michael, hai compiuto 50 anni. Tutto il mondo si è stretto intorno a te tifando per la tua guarigione. Eri, anzi sei, il mio idolo. (...) Hai cominciato a piacermi dopo Spa '95. Una delle gare più belle che hai corso. Quando arrivasti in Ferrari diventasti il mio eroe. E chi se ne fregava se non parlavi italiano. A me bastava tu vincessi (...). L'8 ottobre 2000 resta scolpito nel mio cuore: finalmente campioni del mondo! Da lì è stata una cavalcata travolgente fino al 2006. Vittorie, gare pazzesche e poi l'ultimo anno in Rosso e il mondiale sfumato per poco. Poi il ritiro. Il primo (...). Fino al 2010, e al tuo ritorno con la Stella. Lo presi male. (...) ma l'appassionato che è in me ne ha gioito. Perché vederti guidare a Spa o a Monaco o batteggiare a Biasono con Hamilton sono cose che vanno oltre il tifo. Restano ed è bello riscoprirle. Autosprint con un articolo ha riesaminato il tuo ultimo triennio di gare e non posso che condividerne le opinioni. E, Campione, con te sono cresciuto. Da tifoso ad Appassionato di corse. Questa forse è la cosa più bella che mi hai donato. Perché l'Appassionato va oltre il tifo. Caro Michael, e qui la smetto, torna presto. Ti aspettiamo.

#keepfightingmichael
Simone Biagiotti



www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

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

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

Cinzia Balboni
Roberta Massa
Gianfranco Rossi

Direttore Editoriale
Andrea Brambilla
a.brambilla@contieditore.it

Foto F1: **Erocole Colombo**,
Alberto Crippa
Fotografie: **Sutton-Images**,
Bettiol, **Getty Images**, **Fuggiano**
Ricerca fotografica:
Chicco Rimondi
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi**, **Alessandro Bucci**, **Fulvio Cavicchi**, **Gianni Cogni**, **Massimo Costa**, **Cesare De Agostini**, **Beppe Donazzan**, **Paolo Filisetti**, **Alfredo Filippone**, **Giorgio Ferro**, **Diego Fundarò**, **Alessandro Gargantini**, **Marco Giordo**, **Martin Holmes**, **Fiammetta La Guidara**, **Piero Libro**, **Dario Lucchese**, **Guido Meda**, **Sergio Remondino**, **Arturo Rizzoli**, **Alberto Sabbatini**, **Alessandro Secchi**, **Daniele Sgorbini**, **Leonardo Todisco**, **Grande**, **Giorgio Terruzzi**, **Leo Turrini**, **Carlo Vanzini**, **Maurizio Voltini**, **Alex Zanardi**
Statistiche: **Michele Merlino**

Abbonamenti e arretrati
abbonamenti@diffusioneeditoriale.it

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

 CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

auto **MOTO** **SPRINT** **INMOTO**

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

AUTO DI QUESTO MESE È IN EDICOLA



ESCLUSIVO

• **ECOTASSA**
TUTTI I MODELLI A RISCHIO

LE NOSTRE PROVE

AUDI Q8 vs AUDI A6 AVANT
BMW X4
RENAULT MEGANE RS
JEEP RENEGADE

ANTEPRIMA

NUOVA SKODA SCALA

AUTO TECNICA

TUTTI I SEGRETI
DELLA **PORSCHE 911**

La tua rivista ti aspetta in edicola ogni mese con anteprime, test accurati, prove su strada, confronti e molto altro.

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.



auto