

**MONDIALE RALLY DOPPIETTA CITROEN IN TURCHIA E OGIER SI RILANCI**

# AUTO SPRI NT

n. 38

Anno LVIII Settimanale 17-23 settembre 2019

**3 Euro** (Italy only)



**IN EDICOLA  
DAL 20 SETTEMBRE  
AUTOSPRINT GOLD  
COLLECTION  
DEDICATO AI DUELLI  
IN FORMULA UNO**

**Con tre grandi  
interviste esclusive  
a Nicolas Todt  
Luca Cordero  
di Montezemolo  
e Gerhard Berger,  
vi raccontiamo  
il momento di gloria  
di Charles Leclerc  
e della Ferrari**

**VERSO IL GP SINGAPORE**

# NUOVO CINEMA

# F1





# MOTO RIVOLUZIONARIO

EICMA, 7-10 NOVEMBRE 2019, MILANO - RHO FIERA



ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE CICLO E MOTOCICLO

In collaborazione con



Official Car





# Un settembre tutto dipinto di **rosso**

**C**on tre grandi esclusive, piazzate alla vigilia del Gp di Singapore e dopo il trionfo di Charles Leclerc con la Ferrari a Monza, Autosprint scende in campo questa settimana tuffandosi nella marea rossa che ha colorato la fine dell'estate, salvato la stagione, scacciato l'incubo delle zero vittorie. Del particolare momento di gloria della Rossa parlano Nicolas Todt, Luca Cordero di Montezemolo e Gerhard Berger con tre interviste senza velli sull'onda emotiva di un settembre che ha riacceso la passione per il Cavallino, esaltato da un ragazzo di 21 anni che non guarda in faccia davvero nessuno.

Senza più la pressione, spesso ed evidente, del dover conquistare a tutti i costi la vittoria, grazie alla doppia firma messa da Leclerc tra Belgio e Italia, la stagione della Ferrari riprende colore e ardore anche se, è ovvio, trattasi di vittorie di tappa, con Lewis Hamilton e la Mercedes in fuga nella grande corsa ai titoli iridati. L'unica cosa certa è che, adesso, alla luce di quanto successo sulle piste amiche (della Rossa) di Spa e Monza, si guarda con occhi diversi alla notte di Singapore, sempre abbastanza infida negli ultimi anni per la Scuderia. Con un Leclerc che sta salendo sempre più su e un Sebastian Vettel che sta scendendo sempre più giù, la Ferrari si pre-

senta sul cittadino di Marina Bay sorretta dall'insostenibile leggerezza di provare ancora a stupire consapevoli che Mercedes e Red Bull non hanno alcuna intenzione di continuare a vedere le scene di gioia tutta rossa che hanno contraddistinto la ripresa del Mondiale dopo le tre settimane di pausa estiva.

Intanto da venerdì 20 settembre è pronto ad andare in edicola un nuovo numero di **Autosprint**



**È IN EDICOLA  
DAL 20  
SETTEMBRE  
UN AUTOSPRINT  
GOL COLLECTION  
IMPERDIBILE**

**Gold Collection** dedicato ai duelli tra piloti. La F.1, vista attraverso alcuni terribili, indimenticabili, faccia a faccia tra campioni.

Confronti duri, spietati, spesso al limite e sovente fra compagni di squadra, che hanno scatenato overdose di emozioni, graffi nella storia della specialità, zampate crudeli sul volto del rivale. Sconfitto, ma non vinto. Uomini contro in F.1. Come quelli che abbiamo messo in copertina. Alain Prost-Ayrton Senna e tra loro l'insostenibile pesan-

tezza di un confronto che ha fatto storia, contraddistinto un'epoca e soprattutto ha diviso e creato fazioni. Raccontava Ron Dennis ad Autosprint alla fine del Mondiale 1989: «Ayrton Senna e Alain Prost hanno due caratteri agli estremi, sono come l'acqua e olio, non si possono mischiare assieme. Non ho mai cercato di farlo, ma anche così facendo, è stato inevitabile avere dei problemi tra di loro». ●

## FORMULA UNO

- 14** VERSO SINGAPORE NICOLAS DA OSCAR
- 22** VERSO SINGAPORE AVVOCATO LANCIATISSIMO
- 26** VERSO SINGAPORE CREDERCI ORA DIVENTA DOLCE
- 30** VERSO SINGAPORE VETTEL IN QUALE TUNNEL?
- 34** VERSO SINGAPORE FERRARI «ORA VIENE IL BELLO»
- 39** VERSO SINGAPORE RIFLETTORI TRICOLORI

## VELOCITÀ

- 58** DTM RAST È CAMPIONE
- 60** WTCR MICHELISZ VITA DA LEADER
- 62** GT TRICOLERE BMW ANCORA A SEGNO
- 64** PROTOTIPI PONZIO NON PERDE LA TESTA
- 66** CARRERA CUP IAQUINTA COLPO GROSSO
- 68** MINI CHALLENGE SANDRUCCI CHIUDE I GIOCHI
- 70** TCR ITALY TAVANO TRICOLERE
- 72** SMART EQ AZZOLI GRAN BEL BIS
- 74** CIVM FAGGIOLI INARRIVABILE
- 78** L'INIZIATIVA IL PILOTA DEL FUTURO

## RALLY

- 46** WRC OGIER RIAPRE LA CORSA
- 54** C1WRC PEDERSOLI FESTA SCUDETTO
- 56** PRIMO PIANO LEGEND PER NEUVILLE

## RUBRICHE

- 6** IL FLOBERT DI ALLIEVI E TERRUZZI
- 8** LE TELEVISIONI DI CARLO VANZINI
- 10** BASTIAN CONTRARIO DI MARIO DONNINI
- 40** LA TECNICA DI PAOLO FILISETTI
- 42** CUORE DA CORSA DI MARIO DONNINI
- 80** LE CLASSIFICHE
- 82** POSTASPRINT

## DOMENICA SERRA



# Circus stile Ok Corral

IL PROSSIMO NUMERO DA COLLEZIONE CHE ESCE IN EDICOLA IL PROSSIMO 20 SETTEMBRE DEDICATO AD ALCUNI DUELLI INDIMENTICABILI IN FORMULA UNO

di Mario Donnini

**L'**automobilismo è tra gli sport più individualisti in natura e al contempo quello che mette in contemporanea a confronto tutti gli avversari per almeno un anno di fila. Aspetto non solo tecnicamente, fisicamente e agonisticamente, ma anche e soprattutto psicologicamente, massacrante. Non a caso il motorsport è una delle discipline che arde, fa sfolgorare e consumare di più ciascun singolo campione. E a conti fatti il discorso della sfida in pista collettiva, generale ed ecumenica, il più delle volte è una balla bella e buona. Perché molto spesso tanto se non tutto si risolve con una pura lotta a due. Bella e buona, secca spietata e fondamentalmente priva d'appello, quand'anche i sequel entusiasmanti non mancano di certo, nella storia della F.1. Anche se nel Circus iridato - così come al cinema, vedi il memorabile "Il buono, il brutto e il cattivo" -, non mancano certo i trielli, a rappresentare la variante affollata ai duelli puri e semplici.

Ma i piloti sono come cow-boy. I momenti topici vogliono nell'aria le note decisive di un'aria mariachi, rappresentata da una tromba solista che diffonde una colonna sonora epicizzante e ricca di pathos e scarsa pietà per ciò che accadrà al perdente, da lì in poi. Ecco, il senso di questo nuovo speciale di Autosprint Gold. La F.1 vista come una main street all'interno della quale, a seconda delle epoche, dei momenti e delle fasi delle rispettive carriere, si fronteggiano due campioni pronti a darsi la paga l'un l'altro, consapevoli che in questo paese, pardon, in tal campionato, proprio non c'è posto per due.

Chiaro, Lauda contro Hunt nel drammatico e strappacuore 1976, anno visto come un immenso duello dallo stesso regista Ron Howard nell'indimenticabile film "Rush", ma anche altro, tanto altro. Perché alla fin fine, gratta gratta, scopri che per certi versi la F.1 è come la Coppa America, con l'asfalto al posto del mare. Quando va bene e la trama funziona davvero, l'epilogo è match race tra challenger e defender, tra il campione in carica e un pretendente pronto a rovinargli la festa. Ecco, siamo al nocciolo della questione. Così è bello tornare indietro a riscoprire momenti caldi, incandescenti della storia della F.1, preferibilmente recente e in ogni caso non antichissima. Proprio per rinfrescare una memoria emotiva



ancora in qualche modo ben incistata nella sfera emotiva e passionale di ciascuno.

Ovvio, anzitutto Senna contro Prost, quella che è stata la guerra totale di fine Novecento, in F.1, perché coinvolgente aspetti mai prima toccati. Non solo tecnica, capacità di guida e velocità pura, ma anche filosofie di vita, capacità politiche e vocazione al consenso se non addirittura all'intrigo di ciascuno. Col francese che, pur non altrettanto prestazionale sul piano dell'esplosione talentuosa pure in pista - i sei anni di differenza anagrafica in qualche modo si devono far sentire -, sul piano delle capacità fuori dall'abitacolo resta maestro inarrivabile nel tessere rivincite, tranelli e anse inaspettate nel fiume del destino.

Ma andiamo oltre, perché questa è solo la punta dell'iceberg F.1 alla voce duellanti. Pensiamo allo stesso Senna anche contrapposto a Mansell, in un 1992 - mirabilmente spiegato da Riccardo Patrese -, che vede Nigel avvantaggiato in mo-



ACTUALFOTO



ACTUALFOTO

do secco e determinante dall'Astro-Williams che si trova tra le mani, eppure il confronto vibrante resta, perché Ayrton non si dà per vinto, fornendo comunque prove stupende di classe e resilienza. E, quasi a completare una specie di girone all'italiana, all'insegna del tutti contro tutti, troverete contrapposti, stavolta in chiave ferrarista 1990, anche lo stesso Mansell con Prost, peraltro senza trascurare, a ritroso, il duello più bello della storia, che però è anche il più corto, il più indimenticabile e allo stesso tempo il più rimpianto di tutti. Ossia quello che vede contrapposti nel Gp di Francia, in gara il 1 luglio 1979, quindi né più né meno che quaranta anni fa tondi, Gilles Villeneuve su Ferrari e René Arnoux su Renault turbo. Eppoi Alboreto su Ferrari con Prost su McLaren-Tag-Porsche in quel 1985 struggente e maledettamente altalenante, senza trascurare un altro duello very Spaghetti Western, quello tra Michael Schumacher e Jacques Villeneuve, vvenuto nel

**DA VENERDÌ 20  
SETTEMBRE  
UN NUOVO VOLUME**

Fittipaldi-Regazzoni,  
Mansell-Prost,  
Schumacher-Hill:  
questi e altri (per un totale  
di 12) i duelli che abbiamo  
rievocato nel nostro  
percorso narrativo per il  
prossimo numero di  
Autosprint Gold Collection  
che esce in edicola da  
venerdì 20 settembre

1997 a Jerez de la Frontera, ossia a pochi chilometri da dove negli Anni '60 e '70 venivano girati i più famosi eurowestern di matrice tipicamente nostrana. Con un epilogo in effetti molto, molto pulp... E poi, come non mettere le robine accadute tra Alonso e Vettel o quelle tra Hamilton e Rosberg, senza trascurare il fatto che lo stesso Seb resta il 25enne più forte nella storia della F.1. I problemi, semmai, li ha incontrati invecchiando... Infine, un epilogo dalla matrice quasi cabalistica, dove si scopre che in fondo a sfidarsi con più costanza, dall'inizio del mondiale di F.1 a oggi non sono due piloti o due motori, ma, pensa un po', due numeri...

Perché, dai e dai, anche questo speciale di Autosprint Gold, tra una pagina e l'altra e riga dopo riga, vuole essere sostanzialmente un omaggio alla magia, alla poesia e alla capacità che la F.1 ha ancora di sorprenderci. Buona lettura. ●



IL FLOBERT



di Pino Allievi e Giorgio Terruzzi

VERSO IL GP SINGAPORE



# Poesia che spaventa

GETTY IMAGES



LAT

”

CERTO A MONZA SE AVESSERO PENALIZZATO LECLERC POI LA COSA SAREBBE STATA ACCETTATA MOLTO MALE DAL PUBBLICO...



## Toto

Faticava a contenere la rabbia Toto Wolff a fine Gran Premio d'Italia. Per via della mancata sanzione a Leclerc, ufficialmente. In realtà pare che la ragione del suo nervosismo fosse da attribuire a Bottas, protagonista di un paio di errori nel finale, quando in parecchi alla Mercedes pregustavano un sorpasso in extremis e la vittoria del finlandese. Fresco di conferma da parte dello stesso Toto, che peraltro gli fa da manager. In aggiunta, la doppia vittoria di Charles ha ritoccato un panorama nel quale Toto la fa da padrone - dentro e fuori la Mercedes - da tempo.

## Spettegolezzi

L'annuncio dato da un comunicato stampa della Mercedes, di Aldo Costa che dal 2020 sarà "Technical Advisor" della Dallara Automobili ha destato un certo stupore, in Formula Uno. Uno degli uomini-chiave del miracolo Mercedes nei Gran Premi torna quindi a lavorare a tempo pieno in Italia, dopo essere stato direttore della Engineering della marca di Brackley (o di Stoccarda, scegliete voi) e ancora prima direttore tecnico della Ferrari e uomo di spicco della Minardi. Un ben colpo per Gian Paolo Dallara, la cui azienda delle corse a Varano Melegari continua a crescere. Ma poiché la sede della Dallara è molto vicina a quella della Ferrari, fonti tedesche hanno subito malignato, immaginando un ponte tra Costa e Maranello. Nulla di più sbagliato, considerando l'onestà e la correttezza dei personaggi coinvolti. L'ultima parola l'ha detta Dallara: «Costa non si occuperà di Formula Uno».

## Jody

Ha fatto piacere a molti rivedere Jody Scheckter con o senza la sua Ferrari T4, con la quale ha girato a Monza per celebrare i 40 anni dalla vittoria del Mondiale 1979 in compagnia di Mauro Forghieri e di alcuni antichi, simpaticissimi, appassionatissimi meccanici Ferrari e di parte della sua numerosa famiglia (sei figli). In molti, forse in troppi gli hanno chiesto di Villeneuve ovviamente. Le risposte migliori? 1) «Enzo Ferrari lo amava mentre nei miei confronti provava rispetto». 2) «Era veloce. Ma non era più veloce di me». Pronunciate con il sorriso di chi non ha nulla da difendere. Grande Jody. ➔

LA PRESSE

## FESTA GRANDE PER IL MONEGASCO

Il podio aereo di Monza è stato palcoscenico fantastico per l'apoteosi del trionfo di Leclerc, nella foto grande, cui ha fatto contrappunto la delusione di Wolff. Sotto, Scheckter con Piero Ferrari e i meccanici del magico 1979



MONZA È STATO UN MARE MAGNUM DI SENTIMENTI CONTRASTANTI: DALLA GIOIA PER LECLERC ALLA NOSTALGIA DI SCHECKTER FINO AL DISAPPUENTO DI WOLFF





## Barriere

A Monza c'era anche Fabrizio Barbazza, in compagnia del figlio. Simpatico e sempre basato a Cuba, Fabrizio ha ricordato quanto le rivoluzionarie barriere da sistemare lungo la pista che brevettò anni fa avrebbero potuto generare un esito assai diverso dell'incidente fatale ad Anthony Hubert. Forse qualcuno alla Fia potrebbe ascoltarlo. E magari riesaminare la questione. Coraggio!

## Pass

Monza, sempre la solita storia. Chiedere un pass per un amico è una impresa impossibile. In compenso nel paddock circola una quantità spaventosa di persone che non ha nulla a che fare con le corse, con il Gp ma che vanta chissà quali diritti. Una fotografia del paese esauriente. Che non muta mai, purtroppo.

## Ercolino

È bellissima la mostra di Ercole Colombo allestita da Vidi Cultural all'Arengario di Monza. Sessanta immagini scelte da un archivio sterminato per raccontare i campioni del cuore. Con corredo di testimonianze affettuose e divertenti. Aperta sino al 22 settembre.

## Minicorsa

Ha messo in allarme molti team la possibilità che nel corso del 2020 s'inauguri la moda del mini-Gran Premio il sabato, per determinare la griglia di partenza della gara di domenica. La griglia del sabato, invece, verrebbe stabilita dalla classifica - invertita - del mondiale. L'idea piace a qualcuno ma non proprio a tutti, anche se le bocche sono sempre cucite, trattandosi di una questione politica. E se un pilota dovesse distruggere la sua auto nella mini-gara? Si tornerà al "muletto"? Ma, alla fine, la corsa del sabato pomeriggio comporterà un aggravio di spese? A carico di chi? La cosa sembrava fatta però stanno sorgendo un sacco di dubbi.

## Baciatore

Al Gp d'Italia mancava il presidente di FCA, John Elkann, impegnato negli Stati Uniti e assente anche alla festa Ferrari a Milano, in piazza del Duomo, appuntamento che era un "must". Ma a Monza c'era ugualmente un Elkann entusiasta e scatenato, Lapo. Con tanto di maglietta e cappellino, con occhiali da sole del proprio marchio. Lapo ha sempre amato la F.1 ed ha cominciato a seguire i Gran Premi da adolescente, accompagnato dal nonno Gianni Agnelli. La gioia di Lapo dopo il trionfo di Leclerc è stata irrefrenabile. Abbracci, complimenti, felicitazioni e pacche sulle spalle a tutti. Ma anche tanti complimenti distribuiti con affetto agli uomini del miracolo di Maranello. Un po' di umanità non fa mai male.

## Bentornato

C'è stato un ritorno simpatico e anche importante, a Monza: quello di Cesare Fiorio, da tempo lontano dai box non solo per la sua brillante attività nel mondo turistico-agroalimentare in Puglia, ma soprattutto per il terribile incidente stradale (investi-

## MONZA CREA ANCHE CULTURA!

A lato, il via del Gp con Leclerc che tiene botta, sotto, Lapo Elkann e Cesare Fiorio. Nell'altra pagina le cover dei nuovi libri di Enrico Mapelli, Stella Bruno e Diego Alvera



LAT



LA PRESSE



LA PRESSE

to da un'auto mentre si allenava in bici) che ha fatto temere per la sua vita. Invece rieccolo pimpante e allegro, oltre che elegante, a raccontare del suo recupero, della paura che avrebbe nel tornare a pedalare e anche di un tentativo, lo scorso inverno, di cimentarsi con gli sci. Cesare ha portato un tocco di classe e un profumo di corse vere: nessuna visita all'Autodromo poteva essere più gradita.

## Irrelevanza

Lewis Hamilton ha commentato in modo acido gli interventi, spesso molto interessanti, che il suo ex-compagno di squadra Nico Rosberg espone sul web, dopo ogni Gran Premio: «Forse quando si smette di correre si rischia di diventare un po' irrilevanti», ha detto il 5 volte iridato. Il che non è esattamente così, perché il parere di un ex-campione interessa sempre alla gente. Anche Max Verstappen ha criticato i commenti di Rosberg, essendo stato "pizzicato" in un paio di occasioni.

## Dtm

Gerhard Berger, efficiente e simpatico come sempre, ha spiegato a Monza la decisione di portare una gara del prossimo DTM sul circuito brianzolo. Ottima scelta. Non resterebbe che togliere quella "D" dalla testata del campionato, trasformandolo davvero in un evento internazionale. Pare che i lavori siano in corso. Con l'idea di attirare nel campionato nuove marche. A cominciare dalla Honda.

## Regia

È un vizio assurdo. Quello del regista dei Gran Premi: riproporre una sfilza di replay della partenza poco dopo il via, chisseneffrega di quanto sta acca-

” STA METTENDO IN ALLARME MOLTI LA POSSIBILITÀ CHE IL SABATO SI DIA VITA A UNA SORTA DI MINI-GRAN PREMIO



dendo in diretta. Ma nessuno, a Liberty Media, dice niente? La fissa del replay sembra meccanica, una sorta di punto della scaletta anche quando in testa alla corsa ne succedono di tutti i colori. Il problema, del resto, è diffuso: un numero sempre più numeroso di persone senza passione e senza cultura motoristica ha in mano leve pesanti proprio nel motorismo.

## Amori

La storia della coppia clandestina (lui pilota, lei personaggio noto nei box, entrambi con legami affettivi in corso da anni), di cui tutti sanno e nessuno parla, va avanti alla grande con reciproci slanci. Ovviamente sono in tanti a conoscere i nomi e i cognomi dei personaggi in questione, ma i due pensano di non essere stati ancora scoperti, anche se è stato loro riferito delle indiscrezioni di Flobert. Alle quali lei ha risposto con una alzata di spalle. In ogni caso, nel paddock di Monza si sono bellamente ignorati, salvo lanciarsi sguardi complici quando s'incrociavano. Un bel romanzo, con tante pagine (speriamo) ancora da scrivere...

## Stella

Stella Bruno ha presentato, nello spazio Marelli a Monza, il suo libro "Tempo al Tempo", edito da Mare Verticale (20 euro), una gradevolissima lettura sulla vita nel paddock ma soprattutto fuori, nel quale l'apprezzata collega della Rai ci racconta in modo quasi sempre ironico, le sue scorribande negli shopping e nei ristoranti dei luoghi dove corre la Formula Uno. Ci sono siparietti con i piloti dai quali emergono curiosità e retroscena, ma il pregio di Stella è quello di non volersi prendere troppo sul se-



rio come fanno certi presunti scrittori delle corse, esagerando e spesso inventando. Un solo neo, il titolo. Che c'entra poco coi temi esposti.

## Eroi

Enrico Mapelli, già autore di un magistrale volume sulla storia del Gp d'Italia, ha scritto invece "GP d'Italia, storia illustrata dei 52 eroi vincitori" (anche in questo caso abbiamo da ridire sul titolo lungo e illeggibile e soprattutto sulla copertina che sembra un poster), prezioso libro edito dalla Sias (15 euro) che ci fa conoscere gli attori saliti sul gradino più alto del podio monzese. Una fatica improba, un risultato eccellente dal tocco gentile, con delicati acquarelli che illustrano piloti e auto della celebre gara.

## Ronnie

Ancora un libro: "Ronnie Peterson-quell'ultimo rettilineo". Autore Diego Alverà. Si tratta di un vero e proprio viaggio attraverso gli anni Settanta in compagnia del velocissimo pilota svedese morto a Niguarda dopo l'incidente alla via del Gran Premio d'Italia 1978. Per Ronnie, Alverà ha una passione antica, utilizzata per scrivere questa storia intima e intensissima.

## Gilles

C'erano poco meno di 300 persone all'ACI Milano per la presentazione del secondo volume della serie "Machina" dedicato a Gilles Villeneuve. Racconti, foto, aneddoti divertenti e interessantissimi per ricordare un vero mito del motorismo. Gilles fa ancora battere i cuori nonostante ci abbia lasciati nell'ormai lontano 1982. ●



# Seb o questo non Seb è il problema?

**LA FERRARI FARÀ DI TUTTO PER RECUPERARE VETTEL MA SENZA METTERE IN DUBBIO IL NUOVO RUOLO DI LECLERC CONQUISTATO DA LECLERC**

**I 22 ottobre** scorso avevamo fatto su questa stessa pagina un'analisi sulle difficoltà di Vettel, mentre Raikkonen vinceva il Gran Premio degli Stati Uniti. Sotto l'elenco degli errori commessi dal 4 volte campione del mondo nelle ultime due stagioni. Lo scorso anno gli costarono la possibilità di giocarsi fino alla fine il titolo contro Hamilton, quest'anno pesano invece sul suo bilancio, fermo a 0 vittorie. Solo in tre, delle tredici stagioni di carriera in F1, Vettel ha chiuso senza vincere una. Nel 2007, anno del debutto al gran premio degli Stati Uniti, nel 2014, quando in Red Bull Ricciardo ne vinse 3 e nel 2016, l'ultima volta della Ferrari senza successi. Date una letta veloce alla tabella sotto, poi insieme facciamo le considerazioni del caso.

## 2018

**Baku:** lunghissimo in frenata per attaccare Bottas dopo la ripartenza da SC, spiatella le gomme e finisce quarto (era 2°).

**Francia:** lunghissimo in frenata per attaccare Bottas dopo il via, centra il finlandese, rompe l'ala e viene penalizzato.

**Austria:** ostacola Sainz in qualifica alla T1: 3 posizioni di penalità.

**Germania:** unico ad uscire di pista e a finire in barriera barriere all'arrivo della pioggia (era in testa).

**Italia:** cerca di resistere ad un sorpasso di Hamilton e finisce intestacoda alla Roggia.

**Giappone:** sperona Verstappen alla Spoon all'ottavo giro ed entra in testacoda.

**USA:** 2 errori, in qualifica non rallenta per le bandiere rosse e viene penalizzato di 3 posizioni. In gara entra in testacoda al primo giro mentre attacca Ricciardo.

**Brasile:** si innervosisce perché richiamato alla pesa in qualifica, danneggia la bilancia, multato di 25.000 \$.

LA PRESSE

## 2019

**Bahrain:** testacoda mentre duella con Hamilton.

**Canada:** lungo mentre duella con Hamilton, 5" penalità da 1° a 2°.

**Italia:** 2 errori, si gira da solo all'Ascari e ripartendo prende Stroll: 10" stop/go.

L'unico caso in cui è sicuramente assolto è il Canada. Lì c'è stata l'ultima penalità severamente applicata, per un corpo a corpo, poi c'è stato l'inizio di un nuovo corso, più permissivo. Per citare alcuni esempi al limite, come e forse meno del **Canada:** il sorpasso a ruotate di Verstappen in Austria, a Leclerc, come la ruotata di Hamilton a Vettel, al via del Gp del Belgio, passata sotto silenzio e neanche notata dai commissari, come il duello, sempre in Belgio, tra Perez e Ocon e non ultimo il duello Leclerc-Hamilton a Monza. Di fatto "cornuto e mazziato". Da dopo la farsa della Francia, della discussione della penalità data a Vettel, la F.1 ha deciso di far correre di più i ragazzi e a farne le spese è stato lui che altrimenti avrebbe conquistato la prima vittoria stagionale per la rossa. Non va dimenticato però l'errorino che lo ha messo nelle forche dei commissari e l'errore in Bahrain quando, rallentato Leclerc dall'affidabilità, avrebbe vinto lui. A Monza l'errore è stato grave, doppiamente! I



piloti che ho interpellato, all'unisono, hanno sentenziato che girarsi in centro all'Ascari è impossibile a meno che tu non sia nettamente over drive (sopra le tue possibilità) e la scellerata ripartenza è da vena chiusa. Ho ripensato al Bahrain e in effetti quando Vettel ha commesso l'errore con Hamilton, mi viene da pensare che fosse "stressato" non da Hamilton, ma da Leclerc che scappava via e ha provato a fare quel che stava facendo Charles nel ritmo, ma senza riuscirci.

Non è la prima volta che Vettel non dimostra lucidità nell'interpretare le situazioni in cui è sotto stress. In Cina ad esempio, nel retro podio, accusò Kvyat di scorrettezza, ma le immagini erano ben chiare o quando è esploso in Messico per aver subito per tutta la stagione le mosse in staccata di Verstappen e aver preso lui penalità la prima volta che veniva applicata la nuova regola anti mossa Verstappen. Anche in quel caso "cornuto e mazziato". Ma quindi? La situazione è delicata. Leclerc lo sta spingendo oltre il limite e la situazione di sabato, in qualifica, non ha certo contribuito a fargli gestire il Gp d'Italia con la giusta serenità, come un anno fa con Kimi. Però tutto ciò fa parte dei giochi, anche lui, non va dimenticato, se ne fregò del multi 21 in Malesia. Sarà una stu-



**HAMILTON  
DAL LECLERC  
DI MONZA  
HA CAPITO  
CHE UN FUTURO  
IN ROSSO CON  
LUI NON È MICA  
TANTO COMODO**

pidata, ma Vettel è uno dei pochi che gira il mondo senza amici, senza persone con le quali condividere, in uno stanzino, dubbi, frustrazioni e arrabbiate. In tal senso è fondamentale il ruolo di Andrea Ferrari con Leclerc. Per Charles è più di un preparatore atletico, è un fratello maggiore che sa come prenderlo e gestirlo, quando serve. Non so quanto sia intenso il rapporto di Vettel con Antti Koutsas, il suo fisio, ma non è un caso che papà Vettel quest'anno sia stato così più presente rispetto al passato. Vettel ha bisogno di calmare la mente per gestire la situazione. Non deve pensare a Leclerc, ma a ritrovare il suo essere Vettel che non vorrei dimenticare è un essere fatto di magie, pole e vittorie, anche quando non guidava una macchina strepitosamente migliore, come gli è successo a lungo in Red Bull. Vorrei vedere Vettel con una macchina superiore, come nei suoi anni d'oro. Perché ci sono piloti che si esaltano nella supremazia e si sciolgono nelle difficoltà. È il primo a essere consapevole che deve fare qualcosa di diverso. Non è dato a sapere se si è affidato a mental coach, ma ne ha sicuramente bisogno per ritrovare un equilibrio che in F1 è tutto. Per quanto riguarda il suo futuro la certezza è che per poterlo definitivamente valutare, serve che la Ferrari faccia una macchina

superiore alla concorrenza. Non che non la sia stata a tratti nel 2018 e quest'anno, ad esempio in Bahrain, ma se andiamo a rivedere gli errori commessi, li ha fatti tutti sotto pressione.

Deve trovare la capacità di sapersi accontentare di quello che può fare in quel momento, uno dei grossi limiti che hanno portato a molti degli errori in tabella. Sicuramente lo stanno facendo già in Ferrari, ma è fondamentale più che mai fargli capire in certe situazioni che è meglio arrivare a bandiera che non girarsi e perdere tutto, manco fosse un rookie.

Ha ancora un anno di contratto e quindi è tranquillo. Non dimentichiamo però che la Ferrari nel 2009 ha deciso di privarsi della guida di Raikkonen, con un anno d'anticipo, per mettere sotto contratto Alonso e nel '91, a stagione in corso, licenziò un certo Alain Prost. Non siamo a questi livelli adesso, ma le prossime gare non vanno sottovalutate anche in tal senso. Non ci sono i presupposti di un divorzio anzi tempo, anzi c'è la netta volontà di recuperare il miglior Vettel, ma le prossime gare saranno decisive per diversi motivi. Innanzitutto la Ferrari non può certo permettersi che la seconda guida guadagni in modo esponenziale rispetto a chi in pista si è preso i gradi da capitano. Le prossime

sono tutte piste dove Leclerc ha corso solo una volta con la F1 e quindi dovrebbe venir fuori la maggior esperienza di Seb, in attesa anche di capire se il nuovo pacchetto aerodinamico Ferrari invertirà la tendenza negativa nelle curve. Più che di un successo ha bisogno di ritrovare calma e continuità, consapevole anche che il mercato non offre grosse alternative. Per la Rossa, così come per gli altri team, i piloti non sono un problema finché non si giocano il mondiale e la stabilità, importante anche per Leclerc, in F1 è sempre fondamentale, soprattutto quando si insegue. La priorità è la macchina.

Tra i due il rapporto è stabile, perché variare gli equilibri e poi con chi? Al netto del fatto, lo ricordiamo, che Vettel ha ancora un anno di contratto. Qualcuno a Monza mi sussurrava che per doverci di sponsor la scuderia ha comunque l'obbligo di avere alla guida un campione del mondo. Non ho trovato riscontri a ciò, ma mi sembra una limitazione grossa. Il 2007 è l'ultimo anno in cui Ferrari non ha avuto alla guida un campione del mondo e ha vinto entrambi i mondiali. Comunque guardiamo i possibili candidati: Ricciardo? Gran pilota, ma anche quando era in Red Bull, con un rendimento altalenante. Per di più è sotto contratto con Renault. Hulkenberg è libero. Solido sicuramente, ma anche mai a podio e mai in lotta per vincere un Gp. Rischio forse troppo elevato. Un ottimo candidato è Antonio Giovinazzi, visto che guida la macchina FDA in Alfa, ma mancano un po' di punti e risultati per far pensare che si possa subito puntare su di lui. È cresciuto tantissimo nel confronto con Raikkonen e le prossime 7 gare potrebbero essere decisive anche per lui, soprattutto se Ferrari decidesse di puntare tutto su Leclerc. Quest'anno gli ordini di scuderia a favore di Seb, nelle prime gare, ci stavano eccome per lo status quo di Vettel di 4 volte campione del mondo, ma a inizio 2020? Con quale equilibrio si partirà, fermo restando che è la macchina che deve migliorare più dei piloti. Poi? Hamilton? Forse l'unica scelta sensata per togliere il migliore alla concorrenza, dare a Leclerc una sfida ancor più alta, tra i due c'è feeling e mettersi nelle condizioni di avere, oltre a Verstappen, i due migliori piloti in circolazione. A Monza però ho avuto una netta sensazione. Hamilton tenuto dietro così da Leclerc ha capito che per "colpa" di Leclerc, la sua idea di chiudere un giorno in rosso difficilmente si avverrà. Quindi avanti con Vettel, salvo colpi di scena, non da escludere, con la consapevolezza che la Ferrari deve fare di tutto per recuperarlo, ma ad oggi con la certezza che per farlo non può sacrificare il predestinato. ●



# I meravigliosi 90 anni di Sir Stirling Moss

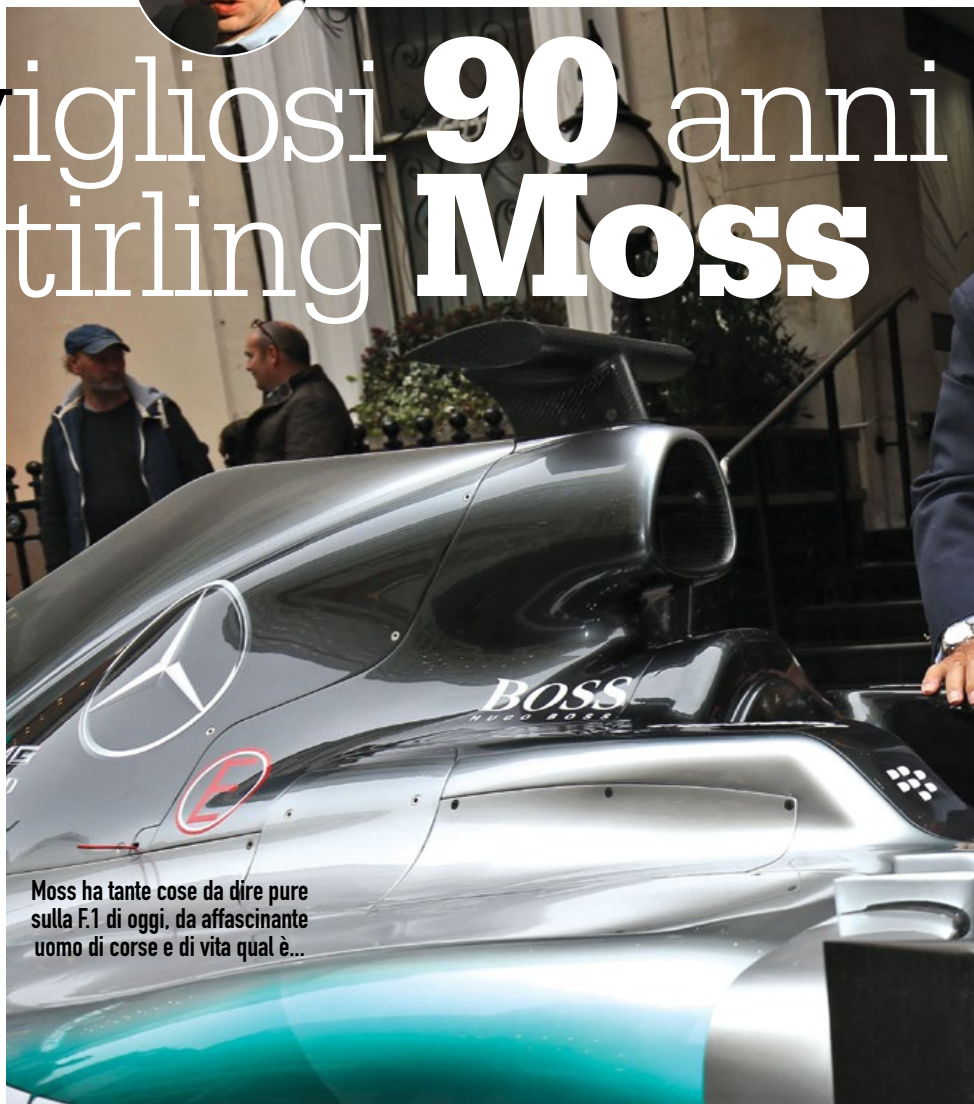
**M**entre questo numero di Autosprint arriva nelle edicole, ossia martedì 17 settembre, Sir Stirling Moss compie 90 anni. La sua importanza nel mondo delle corse ormai va spiegata solo a chi non è degno di capirla, se a oggi ancora non l'ha metabolizzata. Perché se uno ignora chi è e che cosa rappresenta Moss per il Motorsport, non è degno neppure di fare neppure brum brum con le labbra, toh.

Comunque, il Sir resta il più grande pilota di F.1 a non avere mai vinto il titolo ed è sicuramente assai più grande della maggior parte di coloro che hanno ghermito l'alloro iridato. Non bastasse questo, Moss si staglia nella storia delle corse quale più grande pilota endurance degli anni ruggenti, oltre che uno dei più grandi stradisti di tutti i tempi, con quella Mille Miglia del 1955 in coppia con Denis Jenkinson al volante della Mercedes che allo stesso tempo emerge quale corsa mito da record, materia da film, romanzo d'avventura e epica allo stato puro.

Non bastasse questo, Stirling Moss è uomo fantasticamente intelligente, analitico, intellettualmente onesto e capace di analisi lucidissime, affascinanti, illuminanti e spietate, con gli altri quanto con se stesso.

Averlo incontrato, conosciuto e intervistato one to one, anche se purtroppo per non più di un'ora abbondante, resta una di quelle esperienze che è bene tenere care. Di quel momento di dialogo - eravamo a Modena nel 2014, per i 100 anni Maserati -, e, per quanto mi riguarda, di religioso ascolto, ho qui il piacere di ricordare alcune sue perle, giusto per farne una collana ben utile a questo presente relativo al Circus iridato, del dopo Monza che guarda verso Singapore.

Tanto per cominciare, in quella occasione mi dice anzitutto questo: «La verità è che iniziai a correre, fui stregato dalle competizioni, perché c'era il pericolo. Mi affascinava quello. Non mi creava paura paralizzante, ma solo gli anticorpi per affrontarlo



Moss ha tante cose da dire pure sulla F.1 di oggi, da affascinante uomo di corse e di vita qual è...

*nel modo più razionale e competitivo. La differenza tra l'automobilismo di ieri e quello di oggi è in gran parte questa. Noi affrontavamo il pericolo non perché purtroppo inevitabile, ma perché, al contrario, il brivido faceva parte del gioco. E se devi giocare col toro, tanto vale prenderlo per le corna. Vedi, io non voglio vedere gente che si fa male. Per niente. Però se quasi azzeriamo questa possibilità, la sfida in pista poi cambia completamente. Ti faccio un esempio. Metti un filo un metro sopra il mio letto e chiedimi di camminarci sopra. Okay, si può fare. Se cado, c'è il materasso. Metti lo stesso filo a unire il Gran Canyon e il discorso diventa diverso. L'abilità richiesta in entrambi i casi è esattamente la stessa, ma la sfida cambia. Sono uno di quelli i quali pensano che la sfida non dovrebbe essere stravolta».*

E questo è niente. Gustatevi ancora: «Non voglio certo che la F.1 diventi più pericolosa, ma se mi chiedi se di pericolo ne vedo poco, rispondo di sì. Resta un ingrediente importante, fondamentale in una disciplina estrema come quella del Motorsport e combatterlo indiscriminatamente non porta a risultati ideali. Secondo me va addomesticato, reso ragionevole, ma non estirpato del tutto. I Gp sono sempre belli, ma nella Formula Uno attuale ha grande preponderanza la tattica e il pilota, l'uomo che sta al volante, ormai conta più o meno il 3%. Credo sia questo il nucleo della questione. Ai miei tempi le macchine erano infinitamente meno sofisticate e un campione spostava tantissimo. Ora non più». Fantastico. Musica. E poi, via, immarcabile: «Il trionfo visivo dell'on board camera non mi dispiace af-

**STIRLING MOSS RESTA UN MERAVIGLIOSO STRUMENTO DI DECODIFICA DI PASSATO, PRESENTE E FUTURO DELLE CORSE. UNA COSCIENZA CRITICA COLTA E INSUPERATA**



**QUESTO MARTEDÌ IL RE SENZA CORONA DELLA F1 FESTEGGIA UN COMPLEANNO IMPORTANTE, TONDO TONDO E DEGNO DI PLAUSO, AFFETTO E IMMENSO RISPETTO DA PARTE DI TUTTA LA COMUNITÀ DEGLI APPASSIONATI DEL MOTORSPORT**

fatto. Il punto è un altro: mostrare tutto non fa sì che il pubblico necessariamente comprenda o si emozioni meglio. Forse gli appassionati dei miei tempi vedevano di meno e capivano più, di corse. Il problema o la soluzione non risiedono nell'informazione, nei mass media. A volte penso, al contrario, che ci sia qualcosa di sbagliato alla fonte, nella postura dei piloti, nell'atteggiamento dei campioni, nei confronti del pubblico. Mi paiono distanti, distaccati, blindati, rispetto alla gente. Lo sai che in tutti gli anni più sfolgoranti della mia carriera il mio numero è sempre stato sull'elenco telefonico? Non mi sono mai negato a nessuno. Se un race fan voleva fare due chiacchiere con Stirling Moss, alzava la cornetta, componeva il mio numero e se ero a casa gli rispondeva e magari scambiavo due chiacchiere. E sui campi di gara mi fermavo a salutare, ero gentile. E sai perché? Non che fossi un sant'uomo ma pensavo e penso che alla fin fine quello che ci guadagnava davvero a comportarsi così ero io, perché godevo non solo di fa-

ma, ma anche di approvazione, di consenso tra la gente. E ai miei ingaggi ciò giovava molto».

E poi, l'apice nella sua teorizzazione della differenza tra i piloti come lui e quelli di oggi: «Onestamente penso che se qualcuno mi ridà indietro i miei vent'anni, in questa Formula Uno lotterei tranquillamente per la vittoria. Non vedo perché no. Ho sempre vinto, lo farei anche ora. La parte interessante della questione però risiede altrove. Invertiamo i termini. Prova a chiedere a Hamilton se ci starebbe a sfidarmi sul vecchio Nurburgring al volante di una Maserati 250F. Ti risponderebbe no, grazie, non ci vengo, perché non è sicuro. La differenza è questa. Uno della mia generazione andrebbe bene sempre, quelli della leva attuale sono buoni solo per oggi». Ecco, dopo un Gran Premio come quello di Monza, gara bellissima, tiratissima, strapacuore, ansiogena e dall'epilogo favorevole alla lepre braccata Leclerc, per questo narrativamente strepitosa a prescindere dal tifo ferrarista o meno, forse

questa F.1 s'è un po' purificata e fatta, per l'occasione, assai più degna di festeggiare anche i novantanni di Stirling Moss.

Dimostrando una volta di più che il DRS è l'invenzione più orrenda, mistificatrice e cialtronesca di tutta la storia delle corse, perché è più bella una lotta vera di mille sorpassi finti.

Non c'è alcun bisogno di vedere una cartina di infilate che non contano niente. Fa più effetto una ruota bloccata nel tentativo di non mollare, di un superamento derivante da meri effetti aerodinamici coadiuvanti. Che anche a descriverli così sembrano - più che il nuovo sale delle corse - la descrizione di un purgante.

Dimostrando anche che, proprio come Autosprint tutto, il direttore del medesimo, questa rubrica e il sottoscritto hanno sostenuto fin dal colmo della polemica e dall'occhio del ciclone, che i piloti vanno lasciati il più possibile liberi di lottare e di esprimersi in pista, se non non è F.1 ma scuola guida per gimkane iperveloci.

Ora, a quanto pare, chi di dovere ha recepito perfettamente tutto ciò che sottolineavamo, sembrando sulle prime dei romantici passatisti, ma di fatto, alla fine, col cambio di passo e di tendenza chiesto e ottenuto proprio in F.1, a conti fatti la nostra tesi ce l'ha fatta. E, sia chiaro, non abbiamo vinto noi, no, no, hanno prevalso (per ora) il buon senso e soprattutto lo Sport.

Dimostrando anche che - parlando di valori del talento puro e quindi in special modo di Charles Leclerc -, in una domenica come quella di Monza il pilota può anche valere perfino molto di più del 3% paventato da Sir Stirling Moss, la cui denuncia dialettica vale comunque a tutt'oggi non solo come provocazione ma anche quale antidoto a una deriva tecnocratica, buonista e disumanizzante che l'automobilismo da corsa rischia costantemente.

Ecco, vedete, quando si parla di un Gigante delle corse, di una leggenda, certo, ma anche di una persona eternamente intelligente, c'è spazio per tutto. Per il passato, per gli anni d'oro, per la nostalgia e la rievocazione, ma anche e soprattutto per ragionare sul presente e sul futuro delle corse, utilizzando proprio Sir Stirling Moss come una lente d'ingrandimento, grimaldello scardinante e sistema di decodifica dello ieri dell'oggi e del domani praticamente senza pari al mondo.

La F.1 del dopo Monza, tutto il mondo dell'automobilismo e, ovviamente, Autosprint, almeno su una cosa la pensano esattamente allo stesso modo: Stirling Moss è immenso, merita un rispettoso quanto caldissimo abbraccio e un affettuosissimo, sorridente e mai abbastanza grato augurio di buon compleanno.

Happy birthday, Sir. ●



VERSO IL GP SINGAPORE

# Nicolas da nel Nuovo Cinem

LA NUOVA STELLA LECLERC MOLTO DEVE AL SUO  
MANAGER TODT CHE IN ESCLUSIVA CI SVELA COME  
È NATO IL SODALIZIO, RACCONTANDO ANCHE LA SUA  
STORIA D'AMORE CON LE CORSE, DAL 2003 A OGGI,  
OSSIA DA FELIPE MASSA IN POI, SEMPRE  
ALLA SCOPERTA DI NUOVI TALENTI



ESCLUSIVO

# Oscar a F.1

di Mario Donnini

**RAPPORTO BELLISSIMO. NATO AI TEMPI  
IN CUI CHARLES ERA ANCORA KARTISTA**

Nicolas Todt, in smoking con Charles Leclerc a Londra a fine 2018, in occasione di una premiazione. Nella foto grande, il monegasco su Ferrari lancia il trionfo monzese. Il suo manager ha il grande merito di aver creduto in lui fin dai tempi del kart, fornendogli gli appoggi fondamentali per esprimere il suo talento

**M**ONZA - Se Charles Leclerc in F.1 è l'uomo del momento, dopo aver sbancato Spa e Monza, le due classiche-monumento del mondiale, Nicolas Todt, da otto anni il suo manager, diventa il personaggio del Circus più interessante da interrogare, scoprire e ascoltare. Quarantuno anni, nativo di Le Chesnay, nell'arrondissement di Versailles, Nicolas mantiene un carattere riservato, asciutto e molto attento alla sostanza delle cose. Odia apparire, parla poco, è cauto, iper-razionale e concede interviste molto di rado.

Be', vuol dire che trovarsi con lui one to one in esclusiva è già un buon punto di partenza. Il resto dipenderà da come butta il discorso, ma l'ottimismo aiuta sempre. In fondo è reduce da una stupenda vittoria del suo assistito, che è anche grande amico.

- Nicolas Todt, dopo il Gran Premio d'Italia, c'è da essere letteralmente entusiasti per e con Charles Leclerc, no? ----->





«Altroché, sono felice, felicissimo. È incredibile vincere così, davanti a un mare di tifosi. E poi conta tanto anche il come: Charles non solo ha trionfato, ma l'ha fatto con stile, con classe. Riuscendo a battere non uno ma entrambi i piloti Mercedes e tutto questo malgrado una pressione tremenda, incassante, durata tutto l'arco della gara».

**- Ci sono caratteristiche di Charles che sono emerse su tutte, nel corso di tutto il palpitante Gran Premio d'Italia?**

«Visto lo svolgimento della gara e il comportamento di Charles, direi freddezza e forza mentale».

**- Come manager, ma anche come persona e amico di Charles, è stata questa la vittoria più bella e importante nella sua carriera?**

«Vede, io nella mia attività e nelle corse metto tutto me stesso e cerco di dare tanto ai piloti. Per questo ogni successo è importante e particolare, tanto che non amo per niente fare confronti. Per esempio, quando Felipe Massa ha vinto per la prima volta in F1 nel Gp di Turchia 2006 è stato bellissimo e molto speciale, sia per lui che per me. Però prendo questa domanda come uno stimolo a riconoscere che con Charles a Monza è la prima volta che un pilota vince una gara così importante avendo lavorato con me così a lungo. Perché io e Charles collaboriamo, l'uno a vantaggio dell'altro, da tantissimo tempo, ormai».

**LECLERC A MONZA È STATO GRANDE NON SOLO PERCHÉ HA VINTO, MA PER IL COME. GESTENDO TANTA PRESSIONE!**

**NICOLAS TODT**

”

**- Vogliamo dire come è cominciato tutto?**

«Torniamo indietro al 2011, quando Charles non aveva ancora compiuto quattordici anni e correva in kart, con onore ma senza grandi mezzi economici. Mi è stato segnalato dalla famiglia Bianchi e già questa era una buona cosa, visto il nostro ottimo rapporto e il fatto che Jules era mio assistito, oltre che un gran bravo pilota. In sintesi, Charles al tempo era un ragazzo molto promettente, in pista, ma faceva fatica a continuare, aveva bisogno di appoggi concreti, altrimenti tutto si sarebbe fermato, per sempre. Così ho avuto un incontro con lui e suo padre Hervé, dal quale ho tratto un'ottima impressione».

**- Lei sembra dare molta importanza al feeling, all'approccio, all'incontro tra persone, ancor prima che all'aspetto agonistico puro.**

«Quella personale e umana è una componente fondamentale. Sempre».

**- Può raccontare il senso e i risvolti di quel primo contatto, che scongiurò il rischio che la carriera di Leclerc finisse lì?**

«Charles aveva bisogno di qualcuno che gli desse tranquillità, che lo mettesse all'interno di un piano, di un progetto. Il suo sogno ovviamente era quello di percorrere la stessa strada che stava positivamente intraprendendo l'amico comune Jules, anche se io in quel momento ero molto impegnato



SUTTON-IMAGES.COM





**KARTISTA DI RANGO, AMICO DI JULES BIANCHI E TOP DRIVER L'AUTO FIN DAGLI INIZI**

Sopra, Charles Leclerc ai Masters Karting, a Bercy, Parigi, nel dicembre 2011. A sinistra, è con l'amico Jules Bianchi, purtroppo scomparso nel 2015. Sotto, Charles in azione nell'Euro F3 a Hockenheim nel 2015, con il Van Amersfoort Racing, su Dallara F312-Volkswagen. A destra, lo vediamo a fine stagione 2016 da trionfatore della GP3, presso il circuito Yas Marina di Abu Dhabi: il titolo è suo, dopo aver corso nei colori ART Grand Prix



proprio con lui. Dovevo fare una scelta e fui molto chiaro e, credo, onesto. In poche parole dissi: caro Charles, tu e tuo padre mi siete piaciuti, in te vedo umiltà e capacità e sarebbe sbagliato non decidere nulla in tuo vantaggio, ma, compatibilmente ai miei altri impegni, farò quel che posso. In altre parole, per ora pago una stagione in kart e poi vediamo. Non mi deludere, poi faremo il punto e si vedrà».

- **Equo, direi.**

«Guardi, nella vita e nelle corse non prometto mai nulla che non posso mantenere».

- **Preciso. E pure Charles ha iniziato a mantenere promesse: in pista, però.**

«Sì, in kart si è misurato contro tipi del calibro di Verstappen, quindi ha proseguito il cammino di crescita e apprendimento passando al Kz, ossia correndo con mezzi dotati del cambio. A gradi, completando una crescita armoniosa, senza salti prematuri, maturando nel modo giusto».

- **Giusto come?**

«Semplice. Ogni volta, vinci e fai il salto di categoria. Vinci e salti. Vinci e salti. È il parametro migliore per non bruciare mai le tappe. Promozioni solo al momento giusto e dopo risultati concreti».

- **È così che Charles Leclerc nel 2011 vince la coppa del mondo CIK-FIA KF3, nel 2012 trionfa nelle WSK Euro Series ed è 2° nel campionato europeo CIK-FIA KF2 e nel campionato del mondo di Kart CIK-FIA Under 18. E nel 2013, ultimo anno di kart, è 2° nel mondiale CIK-FIA KZ, dietro a Max Verstappen. Nel 2014 passa alle auto, col team Fortec, in F.Renault Alps (14 corse e 2 vittorie) e c'è pure il debutto formativo nell'Euro Cup di F.Renault (6 gare e 3 podi), mentre nel 2015 lo vediamo in F.3 con Van Amersfoort Racing: 33 gare e 4 vittorie.**



Da lì in poi, non ce n'è più per nessuno...

«Charles è maturato bene, non ha fatto mai passi in avanti eccessivi, ha sbagliato molto poco, quasi nulla. Sì, è stato meglio farlo crescere gradualmente, tanto che avanzando di categoria ha impressionato sempre più».

- Nel 2016 il ragazzo monegasco corre per la ART in Gp3, in pratica la squadra di cui Nicolas Todt al tempo è comproprietario, e arriva il titolo, dopo 3 vittorie in campionato. Bene, anche se è il 2017 l'anno della svolta vera. Charles prima di Baku perde papà Herve, ma in pista stradomina la formula cadetta - correndo per l'italianissima Prema -, come nessuno aveva mai fatto prima.

«Sì, devo sottolinearlo: prima mi aveva sempre tanto soddisfatto e gratificato, ma in F2 Charles mi ha veramente impressionato. È stata una specie di svolta armoniosa, di ulteriore salto di qualità, di impennata verso l'alto».

- Sincero: crede che un giorno sarà campione del mondo di F1?

«Mi permette di dare una risposta seria, sincera e strutturata?».

- Certo che sì.

«Bene. Allora le dico che io in Charles Leclerc un giorno campione del mondo di F1 ci credo. Ci credo tanto. Ne sono convinto eccome. Ma non posso esserne sicuro al mille per mille, perché nella vita il verificarsi di certi fatti è sempre legato a una serie di condizioni. Ma quanto alla forza, al talento puro e ai meriti di Charles, non ho dubbi: lui può».

- Ed è anche bello pensare che Leclerc non appartiene dalla nascita a una famiglia ricchissima.

«Posso dire che in senso positivo la famiglia Leclerc è normale. Charles nelle corse è andato avanti solo per merito. Sono il testimone oculare più attendibile di questa cosa».

- E adesso parliamo della carriera del manager Nicolas Todt. Quando comincia tutto?

«La scintilla ovviamente scocca nelle corse, la passione nasce stando a contatto con il lavoro di mio padre. Rally, Dakar, Le Mans, ma è soprattutto nel suo primo periodo alla Ferrari, quindi a inizio Anni '90, che avviene l'imprinting. Un sedicenne al box Ferrari, alla corte di piloti come Berger e Alesi... Mi sono innamorato delle corse, ho tifato per la Rossa e i suoi alfieri, anche se dentro di me ho anche coltivato anche un'immensa stima per il talento di Ayrton Senna. Ma, stranamente, a quel tempo non avrei mai pensato che avrei fatto di questa mia grande passione un lavoro».

- Nicolas Todt intanto matura. Con quale formazione specifica?

«Scuola Superiore del Commercio, quindi la laurea in Business, a Tolosa. Dal 2000 ho iniziato a gestire siti che si occupavano di varie categorie di automobilismo, con la possibilità di lavorare su internet e stare a contatto con sponsor».

- L'inizio della carriera manageriale è avvenuto quasi per caso con Felipe Massa, vero?

«Sì, esatto, nel 2003. In quel momento Felipe era

uscito dalla Sauber e doveva riprogrammare la carriera. In pratica me lo ha chiesto lui, di diventare suo manager, e io ci ho pensato su a fondo, ma poi ho accettato, anche se con umiltà e voglia d'apprendere. Lui in pista era veloce ma sbagliava, a volte, in quel periodo. Be', meglio così che il contrario, penso: peggio se uno è lento e non sbaglia mai.

Le cose sono andate bene».

- Massa nel 2003 è tester Ferrari, quindi torna alla Sauber, che a fine 2002 l'aveva licenziato, e si comporta bene, tanto che dopo due stagioni, quando Barrichello lascia la Rossa, è ingaggiato dal Cavallino al fianco di Schumi, dove cresce alla grande, vincendo in Turchia e Brasile. La sua carriera decolla e Nicolas Todt ne è felice assai.

«Il trionfo di Felipe nel Gp di Turchia 2006 è stato un giorno bellissimo nella sua carriera e nella mia vita».

- Felipe a Istanbul è sempre andato alla grande, poi.

«Oì, hanno smesso di correrci perché sennò vinceva sempre lui! (ride di gusto, ndr)».

- Un passo indietro per dire una cosa importante. Nel 2003, l'anno di Massa tester Ferrari, nasce formalmente la All Road Management, ossia la sua agenzia di supporto ai piloti, che negli an-

SUTTON-IMAGES.COM

CHARLES MI HA  
VERAMENTE  
IMPRESSIONATO  
QUANDO HA  
DOMINATO LA  
STAGIONE DI F2

NICOLAS TODT

”



LA PRESSE



IL TRIONFO DI MONZA  
PREMIA UN GRAN LAVORO!

Leclerc, a lato, sfreccia acclamato dal team a Monza da vincitore. Nell'altra pagina, Nicolas con suo padre Jean, Presidente della Fia, e, in alto, col compianto Jules Bianchi

Hein



ni si diversifica e espande il raggio d'azione. A oggi vanta nel suo entourage Marcus Armstrong, James Calado, Caio Collet, Daniil Kvyat, Charles Leclerc, José María López, Felipe Massa e il giovanissimo kartista italiano Gabriele Mini, preso a fine 2018, 14enne. Interessi e competenze quindi che spaziano dal kart alla F.1, passando per Gt, endurance e Formula E...

«Negli anni ho capito che non ha senso puntare solo alle categorie maggiori. Bisogna cercare e individuare i talenti di domani, creare un percorso e soprattutto essere attenti e pronti verso i piloti fin dall'inizio delle rispettive carriere. Bisogna investire, ma farlo al momento giusto e trovare percorsi di crescita ideali. Mi permetta di dire per inciso che tra i miei risultati sono molto contento di aver portato Bourdais in F.1».

- Torniamo ai talenti più giovani, anzi, quasi bambini. Cosa guarda in un pilota, quando si tratta di metterlo sotto il contratto? Solo il talento puro? E, nel momento della scelta, si fila solo degli altri, dei suoi collaboratori o di lei stesso?

«Non sono un tecnico puro, quindi ascolto vari esperti. Però, allo stesso tempo, faccio valutazioni anche di carattere umano, parlo col ragazzo, tengo presente la sua famiglia. E, sì, uso la logica, mi coordino ai pareri specifici di specialisti, ma do importanza anche al mio istinto».

- Nell'inverno tra il 2004 e il 2005 è stata creata la Art Grand Prix, scuderia impegnata in formula cadetta, F.3 e Gp3, nella quale lei fino al 2018 è stato contitolare. Una bella avventura che nella seconda formula l'ha vista vincere titoli nel 2005 con Rosberg, nel 2006 con Hamilton, nel 2009 con Hulkenberg, nel 2015 con Vandoorne e, infine, nel 2018 con Russell.

LA MIA CARRIERA DI MANAGER INIZIA NEL 2003 INIZIANDO A CURARE LA CARRIERA DI MASSA

NICOLAS TODT

”

«Pensi, all'inizio mio padre non era convinto di questa mia iniziativa, ma mi ha lasciato libero e poi col tempo ha apprezzato quanto è stato ottenuto. E le dico che nel 2005 è stato bellissimo trionfare al primo anno di Gp2 con Nico Rosberg, da rookie, che non era certo il favorito, visto che nel 2004 era giunto 4° nell'Euro Series».

- A fine 2018 lei è uscito dall'ART. Perché?

«Perché era il momento giusto per farlo».

- Nel 2006 in Gp2 avete vinto il titolo con Hamilton che però non è mai diventato suo pilota, come manager, intendo.

«Guardi, Lewis non solo è sempre stato molto corteggiato, ma al tempo era uomo McLaren col futuro bello spianato, cosa poteva sperare di più? Era già a posto, in una situazione ideale e lo ha dimostrato. Non dimentichi che in genere un bravo pilota cerca un manager solo se ha problemi, mica se tutto gli va a gonfie vele (ride, ndr)».

- Lei che lo conosce così bene, vincerà ancora per tanto, Hamilton, in F.1?



«Proverà a eguagliare e in caso a battere i sette titoli vinti da Schumi, questo è sicuro».

- **Vede possibile Lewis un giorno alla Ferrari, oppure no?**

«Ogni grandissimo pilota non esclude un giorno di poter correre per la Ferrari. Poi ce ne sono anche di quelli che sono stati molto forti e non ci hanno gareggiato, come ad esempio Hakkinen. Staremo a vedere...»

- **Le faccio una domanda per puro gioco: qual è il campione del passato che avrebbe voluto gestire lei?**

«Be', le dico Michael Schumacher. Da ragazzo vedevo il manager Willi Weber e pensavo che sarebbe stato molto bello stare al suo posto... E poi, a ragion veduta, le dico anche Jean Alesi, talento grande e purissimo. Un genio: e questo ha rappresentato la sua forza ma anche un po' la sua debolezza. Ecco, con la maturità di adesso, oggi Jean sarebbe più pronto ad ascoltarmi, sarebbe bello salire sulla macchina del tempo e provare a fare qualcosa di gran livello, con lui e per lui!».

- **Vorrei chiederle qual è stato il momento in cui ha provato amarezza per quanto le corse possono essere strane, ma posso anticipare la risposta. Brasile 2008, quando il suo Massa è campione del mondo solo per pochi secondi...**

«Eh, brutto momento, quello. E sa che non ho esultato quando Felipe ha tagliato il traguardo? Ero con il veicolista di Felipe stesso e sono restato freddo. Non ci ho creduto. Sa, io credo in quel che vedo, nelle corse, quello che spero non conta. E infatti in pochi attimi Hamilton ha passato in extremis Glock, andando a vincere il titolo...».

- **Lei dice che Timo Glock non lo ha fatto passare apposta, vero?**

«Macché, nessuna cospirazione: è andata così in piena regolarità, punto. Era destino».

- **Una cosa di cui va orgoglioso, come manager? Le suggerisco un aspetto. Non ha mai interrotto un rapporto in essere. Li ha sempre rispettati, condotti a termine, molto spesso rinnovandoli quasi all'infinito. Massa su tutti, che da tre lustri è un suo pilota...**

«Questi sono aspetti a cui tengo molto, infatti. Non ho storie spezzate nel mio curriculum. E guardi, quando alcuni rapporti di lavoro non potevano continuare, come ad esempio quello con Maldonado in F.1, mi è sinceramente spiaciuto».

- **Be', Pastor non aveva più appoggi dal Venezuela, quindi colpa di nessuno, c'est la vie... Andiamo avanti: cosa le piace della F.1 di oggi?**

«Il livello di ogni aspetto della F.1 è al top, non c'è proprio nulla di amatoriale e questo mi piace moltissimo. Nello stesso tempo, ciò a volte dà alle cose una certa prevedibilità. In effetti altra cosa è la MotoGp: lì anche se c'è Marquez che domina, ogni



## A NICOLAS TODT PIACE L'AMBIENTE DEL GP CANADA

Sotto, Leclerc in azione sul circuito di Montreal, molto gradito al manager Nicolas Todt, sopra, che vediamo con la famiglia di Felipe Massa: li lega una grande amicizia, che va al di là del rapporto lavorativo. A destra il promettente kartista Gabriele Mini, pezzo pregiato dell'entourage dello stesso Todt



ACCANTO ALLA  
PASSIONE PER LE  
CORSE, HO SEMPRE  
COLTIVATO UN  
GRANDE AMORE  
PER IL CINEMA

NICOLAS TODT



LECLERC È  
CRESCIUTO  
MOSTRANDO  
CLASSE, STILE,  
FORZA E CAPACITÀ  
DI MIGLIORARSI

NICOLAS TODT



volta tutto è piuttosto imprevedibile, sorprendente...».

- **Il suo circuito preferito?**

«Visto che non guido, parlo da spettatore. La sorprenderò ma le dico Montreal. Perché mi gusta l'ambiente, è uno dei pochi posti in cui si riesce a vivere il Gp anche in città».

- **Lei è stato un elemento importante nel recente passaggio di Mick Schumacher alla Ferrari Driver Academy, ma di fatto ora non ha nulla a che vedere col suo management.**

«I profondi rapporti di amicizia tra le nostre famiglie lei li conosce di certo, quindi tutto parte da lì. La mamma di Mick mi ha chiesto di aiutarlo e io ho fatto quanto potevo, considerandola una mission amichevole, che è stata felicemente condotta in porto. Ora io non gestisco Mick Schumacher e lo seguo con stima e affetto, augurandogli il meglio».

- **In Italia si parla tanto del futuro di Mick.**

«Prima di arrivare in F.1 penso sarebbe ideale



un'altra stagione in F.2, quindi magari un accesso nel mondo dei Gp in un team tipo Sauber, per fare esperienza. Ma lui saprà di certo fare le scelte giuste, assieme alla Ferrari».

**- Oltre alle corse, lei ha un'altra passione che coltiva fin da ragazzo?**

«Certo, il cinema».

**- Film preferito?**

«Gliene dico due: "Nuovo Cinema Paradiso" di Tornatore e "Il Postino" col grande e compianto Massimo Troisi».

**- Attori cult?**

«Liam Neeson e Denzel Washington».

**- Film preferito sulle corse?**

«"Grand Prix", di John Frankenheimer».

**- F.1 a parte, le piace più l'endurance, la Dakar o l'IndyCar?**

«Rispondo con un occhio di riguardo al clima caldo: bello starsene alla Dakar, no?».

**- Lei in pratica scommette sulle carriere di altri.**

**POSSO DIRE  
CHE SOGNO  
CHARLES LECLERC  
CAMPIONE  
DEL MONDO  
CON LA FERRARI!**

**NICOLAS TODT**

”

**Non si sente un po' giocatore d'azzardo?**

«No, per niente. Perché il giocatore d'azzardo è uno pronto e scaltro, che però punta tutto sulla fortuna. Io no. Al contrario, pianifico, individuo talenti, soppeso predisposizioni, scelgo su chi, su cosa e quanto investire. Si tratta di piani complessi e anche di stabilire rapporti profondi, umanamente importanti. Io, per tutti quelli ai quali curo le carriere, ho anche affetto, sa? Ecco, l'ideale, anche se è un paradosso, è che bisognerebbe provare affetto senza affetto... In ogni caso, il mio è un ruolo difficile e a suo modo affascinante. Fatto di investimenti importanti, che devono dare un ritorno e il ritorno c'è solo se il ragazzo arriva poi in F.1. Infine, certo, anche nelle corse, così come nella vita, ci vuole un po' di fortuna. Ecco, affinché tutto vada per il verso giusto, anche le stelle devono essere bene allineate».

**- Cosa può dire del kartista italiano Gabriele Mini, che è alla sua corte da fine 2018?**

«È forte, molto promettente, tra noi c'è empatia. L'ho invitato a Budapest, ha passato un bel weekend con la Ferrari e ne è uscito ultramotivato. Mentre parliamo, Massa mi aggiorna su di lui in diretta su Whatsapp...».

**- Per lei il momento più triste è stato ovviamente quello della perdita di Jules Bianchi. Se non fosse avvenuta la tragedia di Suzuka 2014, quale sarebbe stato, auspicabilmente, il 2015 dello sfortunato pilota?**

«Prevedibilmente un 2015 in Sauber».

**- Chiaro, nell'ottica di ripercorrere lo stesso cammino virtuoso di Massa, in ottica Ferrari.**

«Ma le cose sono purtroppo andate diversamente».

**- Bianchi e Leclerc erano legatissimi, umanamente. Tanti sottolineano le identità tra i due. Lei è tra i pochi al mondo che con competenza potrebbe tracciarne le differenze.**

«Parliamo di due grandi talenti, anzitutto. Uomini e piloti di rara classe. Posso dire che alla stessa età Charles è forse più maturo. E in ogni caso Jules era forte, fortissimo davvero...».

**- Torniamo a Leclerc. Cosa può aggiungere che finora non ha detto, su di lui?**

«È cresciuto mostrando gran forza e sapendo cosa bisogna fare. La cosa incredibile è che è stato in grado di evidenziare, di volta in volta - e capire -, i suoi problemi del momento, risolverli e migliorare. Per esempio, in F.3 a tratti era nervoso e questo appariva un limite, così lui ci ha lavorato ed è migliorato alla grande. Ecco, questo è Charles Leclerc. Uno concentrato incredibilmente in pista, stupendamente focalizzato».

**- Senta, lei nella sua carriera ha rimpianti?**

«Sinceramente, no».

**- La parte bella, affascinante del suo lavoro, Nicolas Todt?**

«Il fatto che ogni pilota è e dà un piacere diverso».

**- Il suo vero target per il futuro?**

«Sogno Charles Leclerc campione del mondo con la Ferrari».

**- La cosa bella è che lo dice da sveglia, quindi non sta mica sognando.**

«È una cosa bella come se fosse un sogno, ma anche un obiettivo concreto e raggiungibile». ●



# Avvocato lanciatissimo

DOPO IL BAGNO DI FOLLA E I CORI OSANNANTI DI MILANO, LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO DICE LA SUA, CON DOLCE SINCERITÀ, SU DI SÉ E LA ROSSA

di [Andrea Cordovani](#)

«**V**uole che le dica la sincera verità?». Prego, avvocato Luca Cordero di Montezemolo, ne ha completa facoltà. «E allora stia bene a sentire: sono molto contento di essere tornato a casa e di avere ricevuto un'accoglienza come quella avuta in Piazza Duomo a Milano meravigliosa e per me inaspettata».

**«C'è solo un presidente, c'è solo un presidente»:** le urlava questo la folla in mezzo alla marea rossa, migliaia e migliaia di tifosi, a fare festa per i novant'anni della Scuderia (e i 90 anni del Gp d'Italia). E per lei che ha passato metà della sua vita a Maranello è arrivato anche il momento della commozione. O no?

«Sono stato felice quando John Elkann, l'amministratore delegato Camilleri e il caro Mattia Binotto mi hanno chiamato, è stato un bel gesto. Del resto, bisogna sempre guardare al futuro. È una delle tante cose che mi insegnò Enzo Ferrari, quando ero giovanissimo. Guardi glielo dico una volta ancora: sono tornato a casa. La maggior parte degli invitati è tutta gente con la quale non ho avuto a che fare molto, ma moltissimo. Io, sinceramente, non avevo capito che avrei dovuto salire addirittura sul palco, pensavo più che fosse una festa che non prevedesse una mia uscita in pubblico... Quando sono arrivato lì in piazza Duomo a Milano e ho visto questa marea di persone, mi hanno anche informato che a un determinato orario sarei dovuto salire sul palco, ma prima affacciandomi da una terrazza molti mi hanno riconosciuto e hanno cominciato a fare il mio nome. Sono rimasto subito impressionato dall'accoglienza. Ho appena fatto in tempo a mettere la testa fuori che sono partite le ovazioni. E poi quando e sono salito sul palco, non mi aspettavo quel tifo fatto per me da una piazza intera con tante migliaia di persone».

**- Che cosa ha provato in quel momento?**

«Mi ha fatto piacere sentire che, non solo nessuno si è dimenticato delle vittorie condivi-

se insieme, ma io credo che in quelle ovazioni ci fosse anche questo messaggio: "speriamo che quelle vittorie alle quali ci eravamo abituati ritornino al più presto". Se togliamo l'anno 2014, nella mia epoca a Maranello, oltre alle vittorie e ai titoli, abbiamo perso due mondiali, quello del 2010 e quello del 2012, non tre gare prima della fine, ma nell'ultimo appuntamento. E non stiamo parlando di quaranta anni fa... Insomma il ricordo è ancora molto fresco. Però ribadisco, mi sono emozionato, mi ha fatto piacere, ma le devo dire anche un'altra cosa».

**- Non esiti avvocato...**

«Le sono sincero: ero rimasto male per il mancato invito alla festa dei 70 anni della Ferrari. Su 70 anni, da quando è stata fondata l'azienda Ferrari, io ne ho trascorsi a Maranello trenta. Sa che cosa significa? La metà della mia vita! Insomma partecipare alla festa dei 90 anni della Scuderia a Milano mi ha fatto un enorme piacere e non mi aspettavo l'esplosione del pubblico con quei cori che mi hanno fatto emozionare. E poi mi ha fatto piacere di essere stato invitato perché mi ha messo in condizione di ritornare a casa e di ritrovare il mio mondo. Si ricorda la famosa parabola della pecorella smarrita? Ecco calza a pennello! La gente, alcuni amici, conoscenti, semplici appassionati, mi ferma ancora e continua a chiedermi come vanno le cose del Cavallino, nonostante che il prossimo mese di ottobre siano già cinque anni che non sono più presidente. Ma io sa cosa rispondo?».

**- No che cosa risponde?**

«Che io ho già dato! Ma è ovvio che il contatto con il pubblico e certe percezioni sono rimaste inalterate».







“ ERA DAL 2010 CON ALONSO CHE LA FERRARI NON VINCEVA A MONZA. E IL TRIONFO DI LECLERC VALE TANTO

- Prima la vittoria a Spa, poi a Monza. Dove il successo mancava da tanto tempo e lei era ancora in sella al Cavallino...

«Era dal 2010 che la Ferrari non vinceva a Monza e quella vittoria con Fernando Alonso me la ricordo ancora. Ma il successo di Charles Leclerc è stato altrettanto bellissimo».

- A proposito di quando lei era ancora presidente a Maranello: il team principal Mattia Binotto è stato assunto alla Ferrari quando c'era lei al comando e stava per nascere lo squadrone capace di infilare titoli come se si trattasse di una nuova catena di produzione di serie. Si può dire che, l'attuale team principal del Cavallino, è cresciuto con lei. Cosa ricorda dell'ingegnere? Con le vittorie di Spa e Monza la Rossa ha finalmente trovato la strada giusta?

«Mattia Binotto, fin da quando faceva l'ingegnere di pista per la squadra test, quindi all'inizio della sua carriera, è sempre stato un ragazzo coscienzioso, uno di poche parole, concentrato sul lavoro. Queste sue caratteristiche sono rimaste invariate e sono certo, conoscendolo, che non si monterà la testa per una vittoria o un'altra. A Mattia gliel'ho detto proprio l'altro giorno: questa stagione mi ricorda un po' quello che successe, alcune volte a noi. Ovvero che Spa e Monza furono molto importanti per dare una svolta alla stagione e a certe dinamiche. Non so se ricorda il 1996; l'ormai lontanissimo '96».

- Il primo anno di Michael Schumacher alla Ferrari...

«Esatto. Questa storia l'ho già raccontata, ma, una volta di più, serve per ribadire il concetto. Quando, in quel suo primo mondiale con il Cavallino, Schumacher si fermò prima al Gp del Canada per la rottura del semiassale e poi a Magny Cours dove Michael fu costretto fermarsi di nuovo, e stavolta nel giro di ricognizione, dopo aver conquistato la pole position, per un problema al motore, i vertici della Fiat di allora mi chiesero l'allontanamento del team principal Jean Todt. E io risposi che a fare una cosa del genere non ci pensavo minimamente, ricordo ancora che volevano mettere al suo posto l'ingegner Iacoboni... Mi opposi, dissi due semplici parole, queste: "assolutamente no". Successe che poi Schumacher vinse a Spa e quindi nel Gp successivo a Monza. Certo Todt non aveva bisogno di quelle due vittorie per salvare il posto ma la squadra cambiò, l'inerzia prese un'altra direzione».

- Quindi lei avvocato vede diverse similitudini tra quel 1996 e il 2019?

«Premesso che Spa e Monza erano due circuiti dove la Ferrari aveva grandi possibilità in considerazione



LA PRESSE

#### LECLERC PIACE MOLTO A MONTEZEMOLOI

Sopra, Leclerc a Monza davanti a Hamilton:

il monegasco piace tanto all'Avvocato che vediamo, sotto, sul palco a Milano, con Piero Ferrari, Camilleri e Berger. E quindi, nell'altra pagina, in compagnia - da sinistra verso destra -, di Fisichella, Vettel, Sticchi Damiani, Fuoco e Rigon

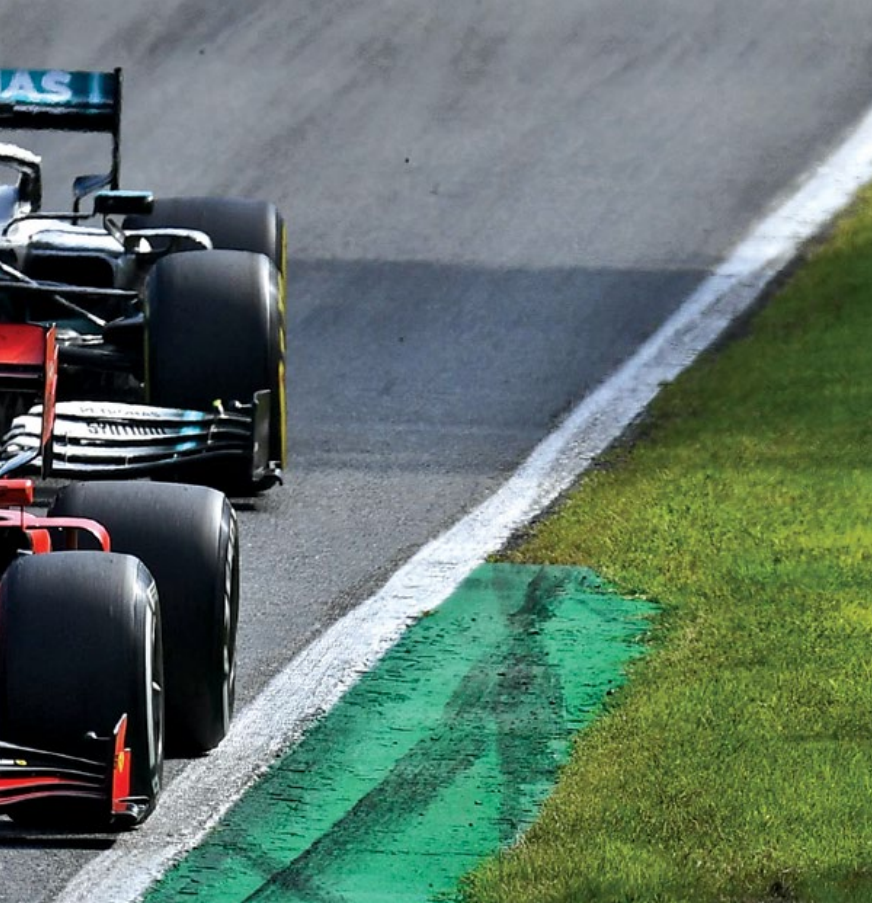
ne della grande velocità della SF90 in rettilineo, non saranno di sicuro questi due Gp che faranno montare la testa a Binotto. Anzi grazie a queste due gare lui avrà la possibilità di lavorare un po' più tranquillo con meno pressione e con minori critiche potenziali perché purtroppo non si deve dimenticare che fino al Gp del Belgio la Ferrari non aveva vinto nemmeno una corsa, cosa che aveva fatto l'immancabile Mercedes e anche la Red Bull. Quindi la pressione su Mattia c'era e anche molto forte. Binotto è un uomo capace, che lava i panni sporchi in famiglia, opera in silenzio, ha tutto per fare bene e poi c'è anche questo ragazzo che...».

- Questo ragazzo che... è Charles Leclerc?

«E chi altrimenti? Lo sento chiamare il predestinato, ma penso che nella vita di predestinato non c'è proprio nessuno, anzi vuole che le dica fino in fondo come la penso? Lo trovo anche un po' jettatorio. Comunque sia, Leclerc è un ragazzo che ho seguito sin da subito. All'inizio mi ha impressionato per

LAT





sce a raggiungere il limite dello scontro fisico senza arrivarci. Uno che è stato capacissimo di reggere la pressione a Monza perché Lewis Hamilton alle sue spalle, ha fatto molti, molti, giri sotto al secondo, però non è mai riuscito a passare, grazie alla velocità della Ferrari. Sono rimasto impressionato che non c'è stata una volta su 53 giri in cui Hamilton e successivamente Valtteri Bottas hanno provato a uscire e affiancarlo alla fine del rettilineo. Di conseguenza sono stati costretti a cercare il sorpasso in zone difficili e Charles gli ha sempre chiuso la porta in faccia, e con Hamilton, diciamo dentro al regolamento ma al limite, un po' come quelle squadre di calcio che sono sempre sul filo del fuorigioco. Insomma mi è davvero piaciuto anche come grinta. Poi è uno che non guarda in faccia a nessuno, già forte. Ora con queste due vittorie ha acquisito maggiori sicurezze. Ma non dimentichiamo che, poveretto, lui avrebbe già vinto in Bahrain. Leclerc, adesso, ha ripreso fiducia, ha avuto la carica emotiva delle vittorie».

**Avvocato mentre Leclerc sta andando sempre più in su, c'è il suo compagno di squadra Sebastian Vettel che sta scendendo sempre più giù...**

«A Sebastian dico che non si deve abbattere perché cose come queste nello sport possono capitare. Come quei centravanti che per un po' non riescono a fare un gol ma poi si sbloccano e segnano di nuovo, nello sport capitano momenti sì e momenti no. È certo, però, che Vettel non si aspettava di vedere subito il compagno di squadra così tanto veloce, soprattutto in qualifica dove il tedesco è sempre stato molto forte. Non dimentichiamo che, ad esempio, l'anno scorso, Vettel ha conquistato 5 pole position e alcune le ha perse per un non nulla, inezie, centesimi, non decimi».

**- Ora che ha respirato l'aria di casa, col bagno di**

due aspetti...».

**- Quali?**

«Il primo è quando ha fatto degli errori, e li ha fatti tutti all'inizio... Lo stesso Niki Lauda aveva perso il Mondiale nel 1974 (che poi avrebbe potuto vincere anche Clay Regazzoni ma che lo perse contro Emerson Fittipaldi) per tutta una serie di errori al suo primo anno sulla Rossa anche se, a differenza del monegasco, li commise nella maggior parte nel finale di stagione... Ma non divaghiamo. Dopo gli errori commessi Leclerc ha sempre, anche pubblicamente, dichiarato le motivazioni e che questo gli serviva per non rifarli... Come uno che sbatte la testa contro un muro una volta, ma che sa che la seconda non lo rifarà più, non so se rendo l'idea...».

**- E il secondo aspetto che l'ha colpita?**

«Beh, la grinta in gara. Perché lui è un pilota veramente cattivo. Ma nel senso sportivo della parola. È uno che non vuole perdere. È uno che nel testa a testa è forte, uno che non alza il piede, uno che rie-



**IO SONO CONTENTO DI VEDERE UNA FERRARI CHE DOPO L'UNGHERIA HA SAPUTO SFRUTTARE BEN DUE OCCASIONI!**

LAT



**folla milanese e il trionfo di Leclerc al Gp d'Italia, qual è il suo pensiero?**

«Io sono contento di vedere una Ferrari che ha saputo sfruttare dopo il Gp d'Ungheria delle occasioni importanti, perché quelle di Spa e Monza, diciamoci la verità era due grandi opportunità e la Ferrari le ha sfruttate bene. Sono contento di vedere un Leclerc sempre più convinto della propria forza, grintoso e cattivo, ribadisco, nel senso giusto, senza alcuna accezione negativa. E sono contento di essere tornato a casa e di vedere che il pubblico, malgrado sia praticamente impossibile vincere il mondiale, anche se nella vita e nello sport di impossibile non c'è niente, sia sempre super-galvanizzato dopo le due vittorie della Rossa dimostrando ancora tanto affetto per la Ferrari». ●



VERSO IL GP SINGAPORE

# Crederci

ora diventa dolce



# IN FERRARI ADESSO È TEMPO DI SFRUTTARE L'ABBRIVIO DI MONZA E SPA, CON LECLERC A SOLI 3 PUNTI DAL 3° POSTO. SCOPRIAMO QUALI SONO LE VIE PRESCELTE PER PROSEGUIRE LA SERIE POSITIVA

di [Alessandro Gargantini](#)

LA GIOIA CHE MI HA DATO VINCERE A MONZA È DIECI VOLTE SUPERIORE A OGNI EMOZIONE CHE ABBAI MAI PROVATO!

CHARLES LECLERC

”

## REPARTO CORSE IN FESTA

Binotto e Leclerc ringraziano uomini e donne del Reparto Corse e ora si ritrovano a gestire il patrimonio di gloria, fiducia e competitività che emerge dalla doppietta stupenda di Spa e Monza

**N**el giro di un mese, è cambiato tutto. Avevamo lasciato a inizio agosto un mondiale dalle forti tinte argentee dopo la veemente rincorsa di Hamilton a Budapest e, dopo poco più di trenta giorni, ci troviamo al cospetto di una situazione completamente diversa. Due accecanti lampi rossi hanno squarciato il grigio, dato un nuovo impulso al mondiale e fornito differenti chiavi di lettura della stagione in corso. Gli uomini di Mattia Binotto hanno conquistato un doppio successo su due tra le piste più complete e rappresentative del mondiale che restituisce alla Casa di Maranello una posizione maggiormente in linea con il proprio valore. Sono soltanto tre i punti che separano Charles Leclerc dalla terza posizione nella graduatoria di campionato, nelle mani di Max Verstappen. Nella prima parte della stagione erano state almeno cinque le occasioni perse dalla Scuderia Ferrari di mettere la propria firma su un mondiale che stava diventando stregato. Certo, se specifici episodi non avessero intralciato la via di Leclerc o Vettel verso il successo a Sakhir, Baku, Montreal, Hockenheim e Spielberg, il mondiale avrebbe una fisionomia alquanto differente, ma se non altro le due recenti meritissime vittorie pongono le condizioni per affrontare le prossime uscite con animo più sereno e con una maggior consapevolezza nei propri mezzi. Proprio quello che ci vuole in vista della trasferta sulle strade di Marina Bay, che sulla carta sembrano messe lì apposta per mettere nuovamente alla prova le SF90. La massima serie torna per la dodicesima volta consecutiva a far visita al tracciato cittadino di Singapore, un esame di quelli tosti per le monoposto della Casa del Cavallino, il cui dna si sposa con autodromi veloci, dove serve trazione e si può dar sfogo alla potenza del propulsore. Esattamente il contrario del lay-out di Marina Bay, che presenta un manto stradale sconnesso, rettilinei corti e curve strette e lente. All'apparenza, un ostacolo dopo l'altro per le SF90, che beneficiranno del penultimo step di sviluppo programmato per mantenersi al vertice. Ci saranno aggiornamenti alle ali, un nuovo fondo con relativo diffusore e alcuni interventi sull'aerodinamica progettati per mantenere le Rosse attaccate a terra e consentire alle gomme di limitare il pattinamento trasversale e lavorare nella finestra di utilizzo ottimale.

Lo staff tecnico della Rossa dovrà individuare il perfetto equilibrio, sacrificando decimi sul dritto per recuperarli in curva per tener testa alle rivali Mercedes e Red Bull. Un bilanciamento ottimale è stato trovato a Spa e ancor di più a Monza, dove è stato privilegiato il lavoro sul passo gara a discapito del



la performance in qualifica. Ricordiamo tutti che il grosso divario di 0.75 secondi che separava Leclerc da Hamilton in Belgio in Brianza si è azzerato.

### SF90 forte sulle piste "vere"

A Spa e Monza la Scuderia Ferrari ha fortemente voluto due vittorie che sono frutto di una complessiva superiorità in pista. Certo, non si può pretendere di vincere con distacco sulle Mercedes - pressoché perfette - di questa stagione, ma le Rosse negli ultimi due Gran Premi hanno vinto sul campo senza beneficiare del benché minimo aiuto. A Spa, sul finale, Hamilton è andato molto vicino ad agguantare Leclerc. Ma la corsa di Monza ha ampiamente dimostrato che l'inglese alle spalle del monegasco sarebbe stato destinato a rimanerci a lungo, data la superiorità delle SF90 sul dritto. Sia in Belgio che in Italia l'armata Mercedes ha semplicemente dovuto alzare bandiera bianca davanti a una monoposto concepita per dare il meglio di sé nei luoghi che costituiscono il cuore del calendario. La SF90 ha dimostrato di avere alle spalle un concetto più estremo e meno "configurabile" rispetto alla W10, ma le sue caratteristiche sono molto chiare. La Ferrari è fatta per andar forte sulle piste "vere". Se è incontestabile il fatto che in venticinque punti di Budapest o Melbourne valgono quanto quelli di Monza e Spa, il peso specifico e il fascino è differente.

### Il fattore Leclerc è stato decisivo

Attenzione, in questo mondiale l'aspetto tecnico è condizione necessaria per vincere, ma non sempre sufficiente. Se a Spa e Monza all'aspetto tecnico non fosse corrisposto il fattore umano, i recenti successi della Rossa sarebbero molto probabilmente sfumati. Dietro alle vittorie colte in Vallonia e in Brianza c'è la firma di Charles Leclerc, che è stato in grado spremere al 100% il per cento il potenziale della SF90 e condurla al successo. Il monegasco è stato decisivo, come spesso accade a Hamilton in Mercedes o Verstappen alla Red Bull. Il ventunenne del Principato ha saputo prendersi sulle spalle la squadra e portarla alla vittoria ed esaltarla. Ciò è esattamente quello che si richiede a un leader, e il ragazzo del Principato si è fatto trovare pronto alla chiamata. A Monza e Spa, Leclerc si è posto da caposquadra, da numero uno. Un ruolo che gli è stato consegnato esclusivamente dal merito, dalle sue prestazioni. Ma alla vigilia della corsa di Singapore ogni gerarchia si azzerava e sarà esclusivamente la pista a fornire la direzione da seguire. Saranno esclusivamente le performance dei piloti a determinare le gerarchie e, con esse, le strategie.

### A Marina Bay sulla scia di due vittorie

L'aspetto psicologico e l'autostima, nelle corse come nella vita, sono decisivi. La Scuderia Ferrari andrà in Oriente forte di due solidi successi che danno consapevolezza e possono generare un circolo virtuoso molto importante. Ricordiamoci che l'anno scorso diversi episodi contribuirono a spianare la strada al successo della Mercedes. Hamilton andò in crisi dopo l'inatteso passo falso di Melbourne e rimase in evidente difficoltà fino alla fortunata



GETTY IMAGES

sa vittoria di Baku, una corsa che tagliò le gambe a Bottas, destinato a vincere, e fece perdere parecchi punti a Vettel. L'inglese, che si riprese in Spagna, andò nuovamente in difficoltà a Silverstone. Riuscì a vincere in palese inferiorità tecnica a Hockenheim e Budapest, uscì nettamente sconfitto da Spa e compì un passo decisivo verso la conquista del titolo grazie alla vittoria colta a Monza, dove ancora una volta non disponeva nella macchina migliore. Ma quel successo si rivelò decisivo per lui e per l'ambiente Mercedes, che a Singapore e Sochi rifilò alla Ferrari, che non aveva tratto beneficio da alcuni step di sviluppo, due colpi micidiali.

Quest'anno la situazione è diversa, Monza e Spa hanno incoronato la Rossa. Questo fattore rende certamente più incerta la vigilia di Singapore, perché l'ambiente Ferrari potrà osare, Leclerc ha l'obiettivo strappare il terzo posto in campionato a Verstappen e Vettel cercherà il riscatto su una pista a lui favorevole.

### Vettel specialista a Singapore

Singapore potrà essere una corsa molto importante per la ripresa di Sebastian Vettel. Alla fine, l'ultimo fotogramma è quello che conta di più e una vittoria sul circuito cittadino asiatico potrebbe dare al tedesco una bella boccata d'ossigeno e consentirgli di scrollarsi di dosso parte delle tossine che avrà inevitabilmente accumulato a Monza. La pista sulla quale aveva colto nel 2008 la sua prima vittoria nella massima serie con la Toro Rosso, per

### IN MERCEDES I RIVALI MEDITANO IL RISCATTO

Sopra, il meraviglioso e tipico colpo d'occhio "by night" di Singapore. Sotto, Hamilton e Bottas, la coppia di piloti Mercedes in cerca di riscatto dopo il duplice rovescio in Belgio e in Italia

LA PRESSE





**A SINGAPORE  
DOBBIAMO  
RIMANERE  
CONCENTRATI  
E MOTIVATI.  
SOLO COSÌ  
RAGGIUNGEREMO  
I NOSTRI OBIETTIVI**

**CHARLES LECLERC**



due anni di seguito ha voltato le spalle al campione tedesco, che in questo momento deve soprattutto svuotare la mente e ripartire. E Singapore si candida naturalmente ad essere una tra le location più adatte per consentire al tedesco di tirarsi su. Vettel ha vinto per ben quattro volte sul cittadino asiatico, collezionando anche due piazze d'onore e un terzo posto, l'anno scorso. Il tedesco è uno specialista di Singapore, dove con la Scuderia Ferrari ha colto il successo nel 2015 davanti alla Red Bull di Daniel Ricciardo dopo aver ottenuto anche la pole position.

A Monza Vettel è andato in crisi soprattutto dopo l'episodio in Q3 che gli ha impedito di compiere il secondo run e contendere il miglior tempo al compagno di squadra, ma il suo livello di competitività appariva promettente. L'errore alla variante Ascari è anomalo nella sua dinamica e pare conseguenza di una scarsa lucidità, un fattore che si coglie anche dal modo in cui è rientrato in pista, tagliando la strada a Stroll. Vettel si è innervosito perché ha perso la pole-position, perché le Mercedes davanti a lui stavano scappando via e perché, ancora una volta, si trovava alle spalle del suo team mate. Inoltre, nonostante gli elogi profusi dopo i test di Barcellona, Vettel continua a mostrare di non avere un gran feeling con la macchina di quest'anno che, come sostiene anche Montoya, non gli trasmette piena fiducia. Se un pilota non si "sente" con la macchina, quando spinge al massimo finisce per sbagliare. Molto diversa è invece la situazione di Leclerc che, dopo aver disputato una stagione con la Sauber C37, ha trovato un contesto certamente più confortevole rispetto al passato. Vettel si trova quindi a dover gestire ostacoli sia sotto l'aspetto interiore che sotto l'aspetto tecnico. Servirà dunque una reazione da campione, quale il tedesco indubbiamente è, per dare un colpo di spugna alle difficoltà.

#### **Il tedesco non può che guardare avanti**

Il contratto di Vettel scade a fine 2020 ed è lecito supporre che il trentaduenne di Heppenheim punti ad onorarlo fino al termine, nonostante i problemi alla guida della Sf90. Questo, anche perché ci si attende un elevato grado di discontinuità nella monoposto della prossima stagione. Con una macchina a lui più adatta, Vettel potrebbe realmente rinascere, formando con Leclerc una delle coppie più complete e incisive del mondiale. Scalando nell'universo Ferrari, in questo momento alle sue spalle c'è il terzo pilota Antonio Giovinazzi, in costante prealme visto che al tedesco rimangono soltanto tre punti sulla Superlicenza FIA.

Un altro episodio come quello di Monza porterebbe alla squalifica per un Gran Premio. Nei fatti, in tempi recenti non è mai stata fortunata la scelta della Scuderia di ricorrere a una terza guida nel corso della stagione. Ricordiamo nel mondiale 2009 Giancarlo Fisichella, chiamato a rimpiazzare Felipe Massa in Ferrari dopo la pole position e il secondo posto di Spa-Francorchamps con la Force India, in difficoltà nella guida della F60, con la quale ha disputato le ultime quattro corse della stagione rimediando soltanto un decimo posto in Brasile. ●

## PROSSIMO GP SINGAPORE



### **I PRIMATI**

**In qualifica:** L. Hamilton (Mercedes F1 W09 ed power + 2018) 1'36"015 media 189,832 km/h

**In gara:** K. Magnussen (Haas VF18/Ferrari 2018) 1'41"905 media 178,860 km/h

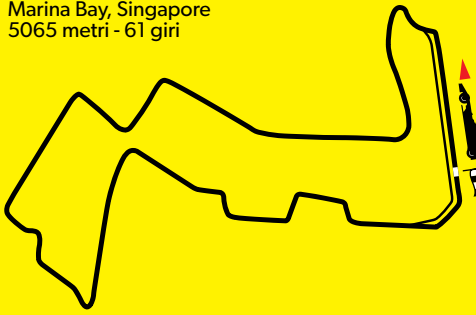
**Distanza:** L. Hamilton (Mercedes F1 W09 ed power + 2018) 1H51'11"611 media 166,577 km/h

### **22 SETTEMBRE**

partenza alle ore **14.10**

Marina Bay, Singapore

5065 metri - 61 giri



### **GIOVEDÌ 19 SETTEMBRE**

SkySportF1	<b>F.1</b> Conferenza stampa piloti	14.30
------------	-------------------------------------	-------

### **VENERDÌ 20 SETTEMBRE**

SkySportF1	<b>F.1</b> Libere 1	10.30
SkySportF1	<b>F.1</b> Libere 2	14.30
SkySportF1	<b>F.1</b> Conferenza stampa Team Principal (differita)	16.45

### **SABATO 21 SETTEMBRE**

SkySportF1	<b>F.1</b> Libere 3	12.00
SkySportF1	<b>F.1</b> Qualifica	15.00
Tv8	<b>F.1</b> Qualifica (differita)	18.00

### **DOMENICA 22 SETTEMBRE**

SkySportF1	<b>F.1</b> Gara	14.10
Tv8	<b>F.1</b> Gara (differita)	18.00
SkySportF1	Race Anatomy	21.00
SkySportF1	<b>F.1</b> Gara replica	17.00 19.30 22.00

## IL GP CON **AUTO SPRT NT**

Diretta delle prove e della gara da **venerdì 20 a domenica 22 settembre**

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

e su twitter [@autosprintLIVE](https://twitter.com/autosprintLIVE)

e [@autosprint](https://twitter.com/autosprint)

\* La programmazione è aggiornata a domenica 15 settembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint



# VERSO IL GP SINGAPORE



2018 AZERBAIJAN



2018 FRANCIA



2018 AUSTRIA



2018 GERMANIA



2018 ITALIA



2018 GIAPPONE



2019 BAHRAIN



2019 CANADA



2019 GRAN BRETAGNA



2019 ITALIA

UNA SEQUELA DI ERRORI TROPPO LUNGA PER ESSERE UN CASO MA ANCHE PER AVERE UN'UNICA SPIEGAZIONE: ENTRIAMO IN QUEL REBUS CHE È DIVENTATO SEB...

di Massimo Costa

**L**a gara di Monza, se da un lato ha certificato in via definitiva il talento immenso di Charles Leclerc, dall'altro ha evidenziato una volta di più che Sebastian Vettel non riesce ad uscire dalla crisi in cui si è ficcato oramai da oltre un anno. Non è più lui Seb e certamente fa male dirlo, scriverlo. Proprio a Monza, dove nel 2008 ottenne in condizioni difficilissime una strabiliante pole con pista bagnata al volante della modesta Toro Rosso, proprio su quella pista che 24 ore dopo lo vide conquistare, sempre sotto la pioggia, una stupefacente vittoria senza commettere un minimo errore e gestendo a meraviglia una folle pressione che stava montando sulle sue spalle mostrando al mondo tutto il suo talento pronto ad esplodere, e che gli ha portato quattro titoli mondiali, ecco... proprio su quel circuito amico Vettel è sprofondato.



# Vettel

## in quale tunnel?



Nel 2008 era lui il Leclerc di oggi, undici anni dopo appare un pilota confuso, indeciso. Fa tenerezza Vettel, perché non accampa mai scuse, ammette sempre i suoi errori, non si nasconde e ci mette la faccia. Ma soffre. Alcuni dicono che inconsciamente, con il terzo figlio in arrivo, Sebastian non abbia più quella maniacale concentrazione necessaria per correre a questi livelli.

Quando la testa presenta altri pensieri se non quelli di come affrontare la prossima curva, sono guai. Vettel continua a dire che vuole vincere un mondiale con la Ferrari e probabilmente è così, lo sente dentro, ma evidentemente è in conflitto con sé stesso. C'è un Seb che si sente ancora in grado di conquistare un titolo iridato e c'è un Seb che commette da 15 mesi errori da principiante e la cui somma sta diventando sempre più lunga e imbarazzante. L'ex campione del mondo Nico Rosberg, dopo Monza ha detto: "Mi dispiace per lui, capisco la situazione che è davvero terribile, anche a livello di squadra. Sarà difficile recuperare un errore del genere". Già lo scorso anno Lewis Hamilton, mentre era in piena lotta con Vettel per il Mondiale, difese il ferrarista dalle critiche. Sono momenti duri che solo un pilota può comprendere appieno e soffrire per il sentimento che il collega sta vivendo.

#### Una lista sempre più lunga

Purtroppo, come detto sopra, la lista degli sbagli si allunga. Ed è cominciata nel 2018 con il lungo al restart dalla safety-car alla prima curva nel finale di Baku costato un probabile successo, poi l'errore di Le Castellet al via quando ha colpito Valtteri Bottas, la disattenzione in qualifica a Spielberg (blocco a Carlos Sainz) costata una penalità, il terribile insabbiamento a Hockenheim mentre era avviato alla vittoria, il testacoda di Monza al 1°

giro nel tentativo di passare Hamilton e quello a Suzuka all'8° giro dopo contatto con Max Verstappen (non propriamente innocente). Tanti punti buttati via con una monoposto che lo avrebbe accompagnato a conquistare, senza alcun dubbio, il suo quinto mondiale. Con questo peso, Vettel ha iniziato il 2019. Macchina certamente meno competitiva, ma ecco la giravolta a Sakhir in bagarre con Hamilton, il passaggio sull'erba a Montreal mentre era al comando, davanti all'inglese della Mercedes (e il conseguente rientro che ha poi portato alla ingiusta e ormai famosa penalità), la tamponata clamorosa a Verstappen a Silverstone e, infine, il testacoda solitario alla Ascari di Monza con l'aggravante del successivo pericoloso urto con Lance Stroll mentre tentava di tornare in pista.

In questo caso, possiamo paragonare i due stati di animo, di lucidità, tra il riavvio dopo il testacoda di Suzuka 2018 e quello di Monza. In Giappone, con migliore visibilità, ha atteso fino al passaggio dell'ultimo pilota prima di riprendere la corsa; a Monza, pur sapendo che dietro di lui vi erano almeno 15 monoposto e pur non avendo la giusta visuale del tracciato, è ripartito subito andando a colpire il canadese. Stress, frustrazione, foga, pensieri annebbiati.

C'è tutto l'attuale Vettel in quella manovra compiuta alla Ascari. E come è lontano il Vettel del 2017, quando gli inconvenienti spesso banali emersi sulla vettura nelle gare finali gli hanno impedito di far suo quel Mondiale. Eppure non aveva mai perso la fiducia nel team, non si è mai lasciato andare ad attacchi alla squadra, non ha chiesto mai la testa di nessuno. E vogliamo ricordare anche quello del 2018, le splendide gare vinte a Melbourne, Sakhir, Montreal, Silverstone e Spa. Dov'è finito quel Vettel? ●

#### UNA SITUAZIONE MOLTO DELICATA

A destra, il dottor Ceccarelli, massimo esperto nella preparazione dei piloti. Sotto, la Ferrari di Vettel ai box, là dove la pressione comincia a sentirsi





# Una **pressione** immane su di lui!

LA PAROLA AL DOTTOR CECCARELLI, GRANDE ESPERTO DI SPIRITO E FISICO DEI PILOTI, CHE MOSTRA COMPRESIONE PER IL CASO

**I**l dottor Riccardo Ceccarelli, da 30 anni in F1, è praticamente l'unico al mondo a conoscere nei minimi particolari il cervello di un pilota, di uno sportivo. Con la sua Formula Medicine ha intrapreso strade fino a prima sconosciute per apprendere sempre più le reazioni inconsce dei piloti. E non solo. A lui abbiamo quindi chiesto cosa può passare nella mente di Vettel pur sapendo che Ceccarelli non ha mai avuto come "paziente" il ferrarista: «Non ho mai lavorato con Sebastian e non mi piace parlare di persone di cui non conosco le caratteristiche. Ma possiamo vedere quelle che sono le reazioni classiche di un pilota. Il cervello è un elemento preponderante e si ritrova a dovere processare tante cose in frazioni di secondo. Se per un qualsiasi motivo è lento, o in ritardo, nel prendere decisioni, ecco che nascono i problemi. Il cervello deve essere pulito. Abbiamo dimostrato con i nostri test che non vi sono particolari differenze di reazione tra un pilota professionista e una persona normale. Ma osservando le reazioni del cervello con la risonanza magnetica, ecco che emergono grandi differenze. Quello del pilota si attiva al minimo, le persone normali hanno invece pensieri paralleli. Un esempio: un tennista professionista sta per battere per il match point e inizia a pensare che non deve sbagliare. Ecco, state certi che farà doppio fallo. Abbiamo visto piloti che sul cruscotto si accorgono di aver realizzato il miglior primo e secondo settore, il terzo lo sbagliano perché si mettono ulteriore pressione e tensione. Se non guardavano i tempi segnati in precedenza, avrebbero proceduto con la mente libera e fatto il record. Non tutti sono così. C'è chi sa

LA TESTA È DIFFICILE CONTROLLARLA. SPECIE SE ENTRI IN UNA SPIRALE NEGATIVA

RICCARDO CECCARELLI

”

isolarsi da ciò che lo circonda. Charles Leclerc è uno di questi, lo conosciamo bene perché Nicolas Todt ce lo portò che aveva appena 13 anni. Lui ha sempre dimostrato di estraniarsi da tutto quando si mette il casco. Nel 2017 si correva la gara di Montecarlo di F2 e proprio quel weekend il padre di Charles era ricoverato all'ospedale in condizioni gravi a pochi chilometri dalla pista. Eppure, Leclerc riuscì a segnare la pole. Altri piloti si portano dietro i problemi che sono nati in famiglia, con la moglie, con la fidanzata, con gli sponsor o perché non arrivano i risultati o perché pensano troppo al set-up della vettura. Si crea così una attività mentale esagerata e controproducente. Un pilota deve guidare libero, in automatico, pensando solo a quello. Ricordo Alonso quando si trovò in McLaren un compagno di squadra al debutto, ma fortissimo, come Hamilton. Fernando che ha sempre avuto una grande solidità mentale, quell'anno non seppe gestire la situazione di un pilota giovane che lo batteva e fuori da un team familiare come la Renault, fece errori non da lui. Tornando a Vettel, posso solo immaginare l'enorme pressione che deve sopportare dopo questi sbagli. Come capita a un calciatore che tira fuori un rigore e quando ne deve tirare un altro pensa al precedente e se lo fa parare, forse per Vettel è difficile dimenticare gli errori commessi, ma stiamo parlando di un quattro volte campione del mondo, di un pilota che per anni e anni ha saputo gestire ogni tipo di pressione ed è al di fuori di ogni dubbio in quanto a capacità. Ma la testa è difficile controllarla se entri in una spirale negativa e se non riesci a resettarla. Poi, arriva pure un ragazzino come Leclerc che ti batte e allora le cose peggiorano ulteriormente. Non sei più sereno, i pensieri si accavallano. È la storia dello sport del resto. Mi viene in mente il golfista Tiger Woods, bravissimo, poi per varie storie personali si è inabissato. Ripulitosi, è tornato grande. Vettel va rispettato in ogni caso, ci appare più umano e spero che riesca a dimostrare nuovamente tutto il suo valore». ●





VERSO IL GP SINGAPORE

ESCLUSIVO

# Ferrari

## «Ora viene il bello»

INTERVISTA A GERHARD BERGER:  
«LE DUE VITTORIE DI SPA E MONZA  
HANNO TOLTO MOLTA PRESSIONE.  
DA QUI ALLA FINE POTRANNO ESSERCI  
NUOVE SODDISFAZIONI PER LA ROSSA.  
LECLERC E VERSTAPPEN SONO  
LE GRANDI STELLE DEL DOMANI»





fotografie GETTY IMAGES

### UNA RIPRESA DI MONDIALE DIPINTA DI ROSSO

**Boss del DTM, l'ex ferrarista Gerhard Berger ha fatto il punto del particolare momento di gioia del Cavallino che dopo la ripresa del Mondiale di F1 ha piazzato due grandi zampate con Charles Leclerc andato a segno nei Gp di Spa e Monza**

di **Alessandro Gargantini**

**D**éjà-vu. Immagini già viste, emozioni vissute, ma mai smarrite negli angoli della memoria e che all'improvviso si riaffacciano prepotentemente ritornando nei luoghi che ne sono stati teatro. Gerhard Berger lo scorso fine settimana ha vissuto certamente tanti flashback. Si è sentito nuovamente pilota della Scuderia Ferrari, quando si è presentato alle celebrazioni del novantesimo anniversario della Rossa davanti alla Piazza del Duomo a Milano letteralmente tinta di rosso, e poi ancora nel Tempio della Velocità, a Monza, dove Charles Leclerc ha ottenuto una vittoria liberatoria, dopo aver rotto il ghiaccio a Spa, che ricorda tanto il successo colto dal pilota austriaco nel 1988. Berger, al tempo ventinovenne, conquistò il quarto successo della sua carrier precedendo il compagno di squadra Michele Alboreto quando non era trascorso nemmeno un mese dalla scomparsa di Enzo Ferrari.

Abbiamo incontrato per una chiacchierata in esclusiva il sempre amatissimo pilota austriaco, ora boss del DTM che ha raccontato, in occasione del penultimo atto della stagione della serie a ruote coperte al Nurburgring, le sue impressioni sull'attuale momento della Rossa, sul potenziale di Leclerc e sulla china che Vettel deve risalire se vuole rimpadronirsi del suo ruolo. In fondo, secondo Berger, gli strumenti che servono al tedesco per risollevarsi sono soprattutto al suo interno!

- Con la doppia vittoria di Spa e Monza, si può affermare che la parte conclusiva della stagione per la Scuderia Ferrari sarà più semplice?  
«È presto per dire se gli uomini della Rossa siano completamente fuori dal tunnel. Non è sem-  
----->

**” LE SF90 POTEVANO VINCERE MOLTO PRIMA DI SPA. NON SO SE POTRANNO RAGGIUNGERE LE MERCEDES MA GUARDATE CHE LA STAGIONE È ANCORA LUNGA**

← plice rispondere a questa domanda, ci sono parecchie cose da tenere in considerazione. Ci saranno ancora momenti di difficoltà, ma la monoposto di questa stagione è vincente e arriveranno altre soddisfazioni. Penso che da inizio stagione la Ferrari ha dimostrato di avere soprattutto un ottimo motore. Quando ci sono circuiti veloci, con lunghi rettilinei, le SF90 danno il meglio di sé e prevalgono. Quando, invece, incontrano piste lente, con tante curve, dove serve down-force, allora arrivano le difficoltà. Ma questa è una cosa normale ed è sempre stato così. Non esiste una macchina fatta per andare forte su tutte le piste, non la si può fare. E' sempre una questione di pacchetto, di compromessi. E così com'è il pacchetto della Scuderia Ferrari è molto competitivo, con questa macchina si può lottare per il titolo. E non guardate la classifica di ora, ci sono state corse in calendario che hanno avuto un risultato che non è stato in linea con il livello di performance delle macchine in pista. Le SF90 potevano vincere molto prima di Spa. Non so se potranno raggiungere le Mercedes, ma guardate che la stagione è ancora lunga!».

**- Sotto l'aspetto mentale, quanto sono importanti due vittorie così?**

«Sono fondamentali, importantissime. L'aspetto psicologico è rilevante, adesso gli uomini diretti da Mattia Binotto hanno meno pressione sulle loro spalle e possono andare avanti più tranquilli, anche rischiare se è il caso con delle scelte. Non hanno vinto su piste banali, hanno vinto su due circuiti che sono il simbolo, il cuore delle corse. Prima avevano avuto diversi momenti poco fortunati, ora le cose andranno nella direzione giusta aiutati dalla componente psicologica. Un aspetto che non è probabilmente al top in Mercedes, che ora si trova a recuperare. Sicuramente, le vittorie di Spa e Monza consentono alla Scuderia Ferrari di presentarsi a Singapore molto più forte sotto l'aspetto mentale».

**- Hai vissuto una settimana molto intensa in Italia, sei realmente molto amato nel nostro Paese. Ti sei mai chiesto perché sia così forte il tuo legame con il nostro Paese?**

«Sono stato a Milano per le celebrazioni del novantesimo anniversario della Rossa e, ancora una volta, ho vissuto sulla mia pelle la passione unica che solo la Scuderia Ferrari sa catalizzare: qualcosa di realmente unico che non ha pari nel Motorport. Quello che poi ho vissuto a Monza mi ha ancora una volta segnato, è qualcosa che al quale non ci si può abituare. Ho visto una marea di tifosi innamorati della loro squadra, mi ha impressionato la marea di gente che già il sabato era presente a Monza, che è stata realmente invasa dalla passio-



LA PRESSE

### FERRARI PASSIONE UNICA

Sopra, Lewis Hamilton si complimenta con Charles Leclerc dopo la vittoria del ferrarista a Monza. A destra, Gerhard Berger e Sebastian Vettel in piazza Duomo a Milano per le celebrazioni dei 90 anni della Scuderia

ne, una passione unica. Poi è arrivata la vittoria di Leclerc alla fine di una corsa tiratissima, che ha fatto da effetto leva sull'animo dei tifosi che hanno offerto sotto il podio uno spettacolo unico, molto toccante, che mi ha ricordato quello che avevo vissuto ancora una volta in prima persona nel 1988, quando vinsi la corsa con Michele Alboreto al mio fianco pochi giorni dopo la scomparsa dell'Ingegnere Enzo Ferrari. Anche in quel momento, mi sono realmente sentito sopraffatto dalle emozioni».

**- Il tuo successo nel 1988, come quello di Leclerc di settimana scorsa, è parte della storia della massima serie e ti colloca, insieme a Charles, per sempre nel cuore dei tifosi. E come se vincere a Monza con la Rossa rilasciasse un biglietto per l'eternità. Ti senti un privilegiato per questo?**

«Certamente lo sono. Ogni volta che vengo in Italia è come se quel successo fosse avvenuto il giorno prima, come se il tempo si fosse fermato. Vincere a Monza con la Scuderia Ferrari, per lo più in momenti particolari, è per sempre! E' come se esistesse un ponte immaginario che collega la pista lombarda alla leggenda. La vittoria di Leclerc rimarrà per sempre, come un'opera d'arte. E queste sono situazioni che si vivono soltanto vestendo i colori della Casa di Maranello e regalando ai tifosi la gioia più grande sulla pista di casa. Quando vinsi io, fu la prima sofferta vittoria della stagione contro una McLaren fortissima.



” ANCHE NELLA FESTA DI MILANO HO VISSUTO SULLA MIA PELLE LA PASSIONE UNICA CHE SOLO LA FERRARI SA DARE



Leclerc aveva vinto la settimana prima a Spa, riacquidando la passione e portando tanti appassionati a Monza, che sono stati ripagati. I nostri sono stati due successi liberatori. Leclerc è destinato a diventare in paladino dei ferraristi per sempre».

**- Leclerc finisce sempre per mettere in difficoltà i suoi compagni. Vettel in questo momento non se la passa benissimo. Cosa ti aspetti dal tedesco?**

«Queste sono le corse e Vettel lo sa benissimo e non può essere sorpreso per quello che sta accadendo. Lui adesso è nella parte in ombra della Scuderia Ferrari, e deve trovare le energie per reagire. Ma deve combattere per risollevarsi. In prova a Monza, fino alle qualifiche, Vettel è stato molto forte. Penso potesse lottare per la pole-position. Poi, sappiamo come è andata: ha perso la pole-position, si è innervosito e in gara ha sbagliato. Si è verificata una concatenazione di situazioni che gli hanno fatto saltare i nervi. Penso che un quattro volte iridato non vada preso sotto gamba. Se Vettel dovesse vincere un paio di corse, tornerebbe sulla cresta dell'onda e tutti torneranno dalla sua parte. Sono le regole delle corse, Vettel lo ha ben presente. Non so se ce la farà, ma sarebbe sbagliato sottovalutare le capacità di un uomo che ha vinto quattro mondiali».

**- Un quattro volte iridato potrà mai accettare di fare da secondo a Leclerc?**

«La situazione non è in questi termini. Vettel vive un momento complicato, ma la via per risolvere i suoi problemi è molto semplice. La Scuderia Ferrari ha due macchine identiche e, per definizione, non avrà mai seconde guide, piloti di secondo livello. La Casa del Cavallino ha due numeri uno, che partono dalle stesse basi e hanno le stesse occasioni. Vettel e Leclerc, hanno a disposizione lo stesso materiale, è soltanto la pista a fare la differenza. Vettel sa che la risposta dei suoi problemi la può trovare solo lui, non gliela può dare nessuno. Lui deve semplicemente battere Leclerc con la stessa macchina. Punto. La soluzione è immediata, metterla in pratica può essere più complicato, ma un numero uno deve battere il suo team mate. Altrimenti è lui stesso a vestirsi del ruolo di seconda guida. Quando vincerà, cambierà anche la percezione del suo ruolo. Ricordatevi che l'ultima immagine è quella che conta. Basteranno un paio di vittorie a Vettel per rimettersi in carreggiata».

**- Leclerc, Hamilton e Verstappen. In che ordine li metti?**

«Sono loro i più forti, ed è chiaro che Verstappen e Leclerc saranno le stelle di domani. Hamilton in questo momento è un'altra cosa, è su un livello superiore. Ma il futuro è dell'olandese e del monegasco. La Scuderia Ferrari ha tra le mani un pilota fortissimo che la mette al riparo in vista dei prossimi mondiali. Rispetto a Leclerc, Verstappen è da più tempo sulla cresta dell'onda, ha avuto più occasioni per dimostrare il suo valore, che secondo me è immenso. Possiamo paragonare le carriere di Verstappen e Leclerc solo fino alla terza serie, visto che Leclerc poi ha fatto la GP3 Series e la F2, mentre l'olandese dopo la Formula 3 è andato direttamente alla Toro Rosso. E nella terza serie, con la medesima squadra, il Van Amersfoort Racing, Verstappen ha fatto forse qualcosina in più, visto che era al de-

**VETTEL VIVE UN MOMENTO COMPLICATO, MA LA VIA PER RISOLLEVARSI È MOLTO SEMPLICE**



LAT





↳  
 butto in monoposto. Sono piccole le differenze tra i due ragazzi più promettenti del Motorsport contemporaneo, ma per ora Verstappen ha fatto di più rispetto a Leclerc».

**- Pensi che, con Raikkonen al suo fianco, Vettel avesse una vita fin troppo tranquilla?**

«Leclerc è certamente un avversario difficile, di quelli che ti mettono nell'angolo. Con Kimi c'era una maggiore routine. Ma quando corri per la Scuderia Ferrari, sai che avrai accanto a te il meglio del meglio. Ancora una volta, le regole sono queste. Pensate che in Williams fosse facile per Piquet con Mansell accanto? Quello che vive ora Vettel non è una situazione certamente scomoda, perché Leclerc non gli cede un millimetro. Ma i grandi team mettono in competizione i propri piloti, e vogliono avere i migliori, per tirarne fuori il meglio. Per Vettel è dura, ma è parte della vita di un pilota di un top team avere al suo fianco un pilota forte. E presso la Casa del Cavallino la differenza la fanno le performance, non ci sono numeri due alla Scuderia Ferrari».

**- Hai parlato della corsa di Monza, dove adesso ci porterai per la prima volta anche il DTM. Senza dubbio una grande soddisfazione per te. Cosa hai in mente per la pista brianzola?**

«In primis, credo che sarà lungo il processo che farà entrare il DTM nel cuore degli Italiani, ma la vo-

### DTM 2020 C'È MONZA AL POSTO DI MISANO

Sopra immagini del DTM, campionato che Gerhard Berger sta curando come fosse un figlio. Dopo le esperienze a Misano, la serie tedesca nella prossima stagione tornerà a fare in tappa in Italia, ma stavolta sulla pista di Monza

stra è una nazione che non può mancare nel calendario. Raggiungeremo il nostro obiettivo passo per passo. Dopo la pista, servirà una Casa italiana, un pilota e una TV del vostro Paese. A Monza, rispetto a Misano, possiamo aspettarci una corsa forse più coinvolgente dato che ci saranno le scie e la pista lombarda produce sempre uno spettacolo di primissimo livello data la sua conformazione. A Misano siamo stati molto bene, l'organizzazione è stata molto buona, ringraziamo la pista romagnola per il gran lavoro che hanno fatto insieme a noi. Inoltre, a Monza finalmente le macchine del DTM potranno finalmente liberare tutti i loro cavalli, sarà uno spettacolo entusiasmante».

**- A Hockenheim, il primo fine settimana di ottobre, saranno ben sei le Case al via. Un sogno se guardiamo indietro. Anche il futuro del DTM sembra molto promettente. Quali sono i tuoi prossimi obiettivi?**

«Hockenheim sarà un nuovo passo verso una maggiore internazionalizzazione del DTM, con il Giappone che incontra l'Europa. È un primo passo verso una nuova dimensione, più globale, della categoria. Con noi ci saranno Lexus, Honda e Nissan in una corsa vera che sarà da antipasto e da test per la sfida prevista al Fuji a novembre. Le piattaforme tecniche di DTM e Super GT si sono finalmente incontrate e possono nascere importanti sinergie, anche per avere nuovi arrivi nella nostra piattaforma. Poi, il fatto che a Hockenheim corra Jenson Button con la Casa di Wako è un plus che richiama attenzione e testimonia la nuova direzione prese dalla categoria. Certamente le Case del Sol Levante sono un obiettivo, ma lo sono anche grossi nomi europei, come la Maserati, ad esempio, che sarebbe perfetta per il DTM, o l'Alfa Romeo. Il Fuji, che sarà il secondo passo verso una nuova dimensione più globale, che penso rappresenti il futuro della serie». ●



” **I GRANDI TEAM  
 METTONO  
 IN COMPETIZIONE  
 I PROPRI PILOTI  
 PER TIRARE FUORI  
 IL MEGLIO DA LORO**



# Riflettori tricolori

L'AZIENDA FORLIVESE DZ ENGINEERING SI OCCUPA DA 12 ANNI DEGLI IMPIANTI DI ILLUMINAZIONE DEL GP NOTTURNO. ECCO COME

**G**iunto alla 12esima edizione, il Gp di Singapore si avvicina sempre più e, come da tradizione, vede la forlivese DZ Engineering (ex Valerio Maioli Spa) illuminare la Città del Leone ed il circuito nell'evento principale del calendario F.1 per quanto concerne l'area sud est asiatica. Roberto Grilli, general manager DZ Engineering ha fatto il punto della situazione sull'edizione 2019 del Gp di Singapore, considerato sempre più un evento del "new heritage" F.1: «Continuiamo ad installare gli impianti di illuminazione, gestiamo il race control, le telecamere a circuito chiuso e tutta la parte relativa alle telecomunicazioni di pista. Quest'anno, per quanto riguarda l'illuminazione e gli impianti installati non vi sono aggiornamenti. Mi aspetto grandi investimenti solamente quando, nel 2021, si conosceranno le sorti del Gp Il governo e Singapore Gp, tuttavia, stanno portando avanti studi per quanto concerne i sistemi a Led». DZ Engineering nel 2020 ha una nuova sfida... «Confermo. Ci siamo aggiudicati il medesimo pacchetto di Singapore (eccezion fatta per l'impianto di illuminazione del tracciato) per il Gp del Vietnam». Come si è concretizzata l'opportunità di Hanoi? «Il background della Valerio Maioli, che sin dalla metà degli anni '80 ha lavorato con FOCA, FIA e FOM per tutto ciò che riguarda le telecomunicazioni negli autodromi lo abbiamo ereditato in DZ Engineering. Siamo conosciuti per l'illuminazione del Gp di Singapore, ma anche la parte specialistica legata alle telecomunicazioni è integrata nel sistema delle infrastrutture del lighting nella Città del Leone. Quando il Vietnam ha preso la decisione di entrare in F.1 con Hanoi firmando un contratto a lungo termine, essendo un circuito cittadino full ed avendo la necessità di avere un core relativo alle telecomunicazioni, il nostro background con il Gp di Singapore e il fatto di essere

**DOPO SINGAPORE  
CI SIAMO  
AGGIUDICATI  
IL MEDESIMO  
PACCHETTO PER  
IL GP DEL VIETNAM**

**ROBERTO GRILLI**



tratta di una pista molto larga, soprattutto se comparata agli altri circuiti cittadini in calendario. Penso che sarà molto interessante. Sono rimasto impressionato dalla velocità con cui i costruttori si stanno muovendo. Due mesi or sono, quando mi sono recato sul posto per il primo sopralluogo, c'era ancora un lago nella zona cen-

trale della pista e tutto era ancora spoglio. Ora i lavori sono a buon punto e l'allineamento agli standard internazionali, soprattutto legati alla sicurezza è notevole».

Il governo vietnamita punta molto sul Gp per rilanciare l'immagine del Paese? «Sì. Il Vietnam nell'immaginario collettivo è considerato in modo non realistico. Si pensa ancora ad un paese in guerra e quindi, per il governo, è molto importante attirare turismo. Stiamo parlando di un Paese con un grandissimo potenziale e il costo della vita e della manodopera è molto basso. La modalità con cui Hanoi ha deciso di entrare in F.1 è molto simile a quanto accadde con Singapore. All'epoca, la "Città del Leone", voleva far conoscere al mondo la sua nuova realtà, dal momento che molte persone pensavano fosse in Cina. Il settore del turismo volle fortemente un Gp di Formula Uno per fornire un'immagine aggiornata della sua Città Stato».



## PROSSIMA SFIDA IN VIETNAM

La DZ Engineering si occuperà anche del Gp del Vietnam ad Hanoi che dal 2020 debutterà nel Mondiale di Formula Uno



**Alessandro Bucci**



# Rimedi per il toboga

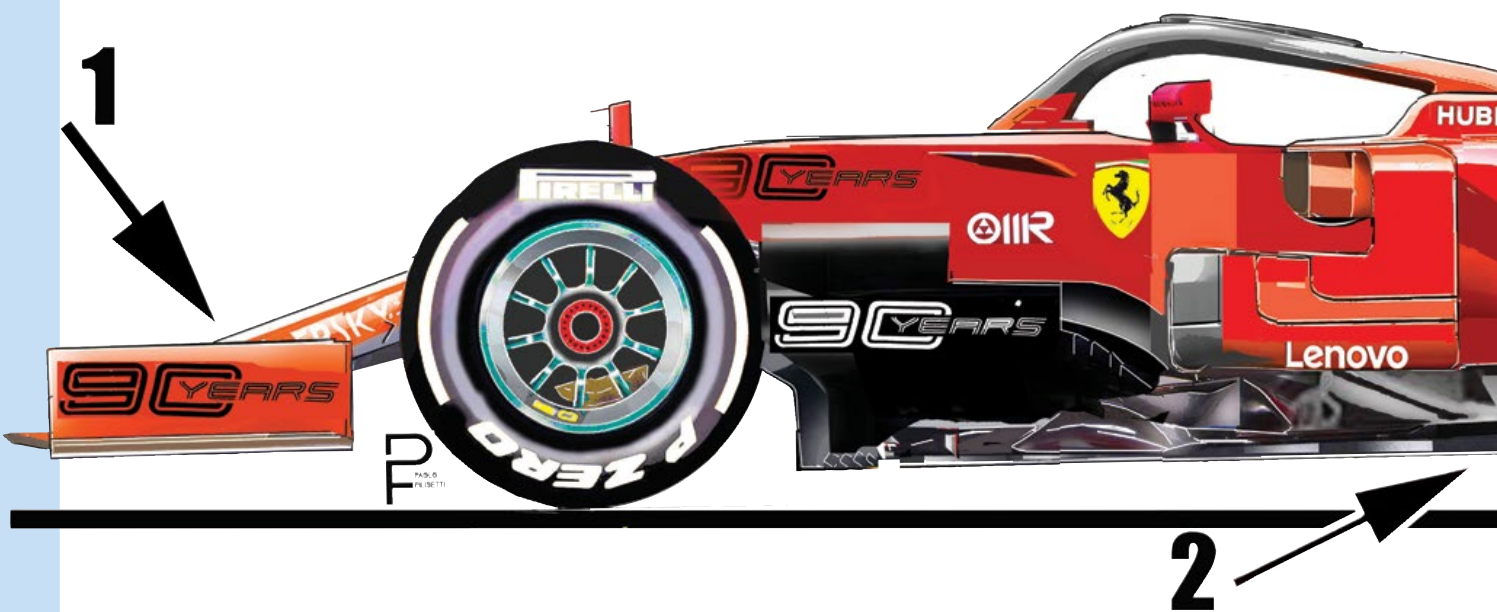
**FERRARI: SOLUZIONI DA ALTO CARICO, TRAZIONE, E MOTORE LE ARMI PER LOTTARE A SINGAPORE**

**I**n questo fine settimana, nel Gp di Singapore sul tracciato cittadino di Marina Bay, la Ferrari affronta una prova irta di difficoltà, considerate le caratteristiche della SF90, sinora mostratasi in difficoltà sui circuiti da elevato carico aerodinamico. Le due vittorie in rapida successione hanno rinfanciato gli animi degli uomini in rosso, ma è chiaro che il Dna della monoposto, al netto degli sviluppi subiti, sia rimasto lo stesso. La Ferrari, però pur conscia di questa realtà, ha da tempo, cioè prima della pausa estiva, deliberato un ampio pacchetto di sviluppo aerodinamico, specifico per i circuiti in cui il carico rappresenta il fattore che più incide sulle prestazioni. L'ampiezza dell'intervento, investirebbe tutta la

vettura dall'avantreno al retrotreno. Nel dettaglio, si prevedono ritocchi all'ala anteriore senza stravolgerne la filosofia "out wash", cioè di deviazione all'esterno delle turbolenze. Sono decisamente più rilevanti, secondo nostre fonti, le modifiche attuate alla zona del divergente ed all'altezza del bordo di ingresso del fondo, proseguendo poi, con una ridefinizione della sua zona periferica davanti alle ruote posteriori. Il diffusore, invece, cambierebbe a livello di sezione centrale, senza però dimenticare l'area tra i canali laterali ed il fianco pneumatici. L'ala posteriore, invece, adotterà un inedito profilo in termini di sua curvatura e sezione. Da quest'elenco, si intuisce con quale determinazione a Maranello abbiano cercato di ridurre, studiando queste modifiche nei primi mesi estivi, il tallone di Achille più evidente della SF90.

Come detto, la carenza di carico sulla maggior parte dei circuiti ed anche la sua distribuzione, hanno negativamente inciso sullo sfruttamento dei pneumatici, incrementandone il degrado. A Spa, prima e poi soprattutto a Monza, è stata però apprezzabile una sorta di inversione di tendenza con un chiaro miglioramento della trazione. Un dato non trascurabile in vista di Singapore, dove potrebbero comparire anche i cerchi posteriori "bugnati" (con dissipatori di calore) in stile Mercedes. Un fatto di non secondaria importanza, poi, riguarda la power unit, di cui, a Monza è stata introdotta la terza specifi-

## "PACCHETTO SINGAPORE"



ca. Il propulsore di Maranello, si è dimostrato ad onor del vero già a Spa, nella versione precedente, (che peraltro dovrebbe essere utilizzata a Singapore), più performante della Phase3 della Mercedes introdotta in Belgio. Nonostante Marina Bay non sia un tracciato in cui il propulsore svolge un ruolo determinante nel bilancio prestazionale, è evidente che la disponibilità di una power unit potente, e dall'elevata efficienza a livello di ricarica elettrica, oltre che a livello termodinamico, possa essere un elemento, da utilizzare, per contrastare il drag prodotto da un assetto aerodinamico particolarmente carico.

In sostanza, se anche le modifiche aerodinamiche, oltre all'ovvio incremento di incidenza delle ali, produrranno un aumento della resistenza all'avanzamento, la SF90, potrebbe essere in grado di compensarla piuttosto agevolmente grazie alle performance della sua power unit. Da rumors, molto vicini alla Scuderia, sta progressivamente emergendo che l'evoluzione che sarà introdotta in questa gara, costituirà la base della configurazione che sarà adottata a Città del Messico, dove la rarefazione dell'aria riduce di circa il 30% il carico prodotto. Si tratterebbe di uno sviluppo che si va ad integrare in profondità in quelle che saranno le linee guida del progetto 2020. La rilevanza di questo fatto, in termini di effetti immediati, potrebbe essere tangibile, in quanto è ovvio sia stato compiuto uno sforzo

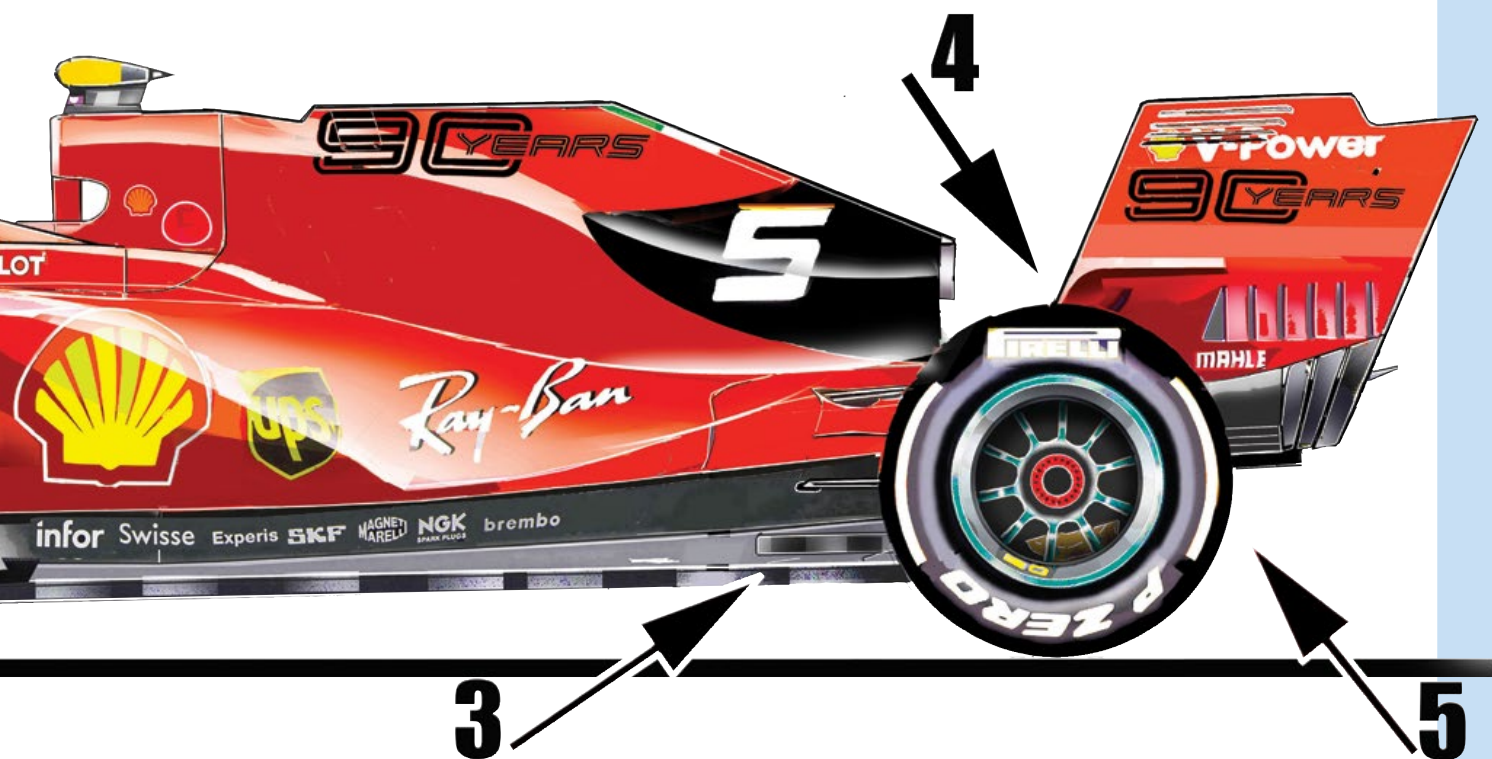
#### ALLA RICERCA DEL CARICO GIUSTO

**In basso, ecco come la Ferrari cercherà di sfruttare il suo potenziale sul tracciato cunicolare di Singapore, con scelte il più possibile dirette a minimizzare i problemi fin qui avuti in tracciati aventi in qualche modo caratteristiche omogenee al toboga di Marina Bay**

senza lesinare risorse tecniche ed economiche, proprio perché non dedicato in esclusiva alla SF90, ma alla prossima monoposto. A Maranello, come d'altronde anche i team rivali, il progetto 2020 è in fase avanzata, e le evoluzioni che saranno introdotte da qui alla fine della stagione, ne costituiscono una parziale prefigurazione. Il team tecnico diretto da Enrico Cardile e per la parte aerodinamica da David Sanchez, ha da tempo individuato le aree che hanno impedito alla SF90 di essere una monoposto "all round", ovvero competitiva sulla maggior parte dei tracciati. La direzione del nuovo progetto è stata dettata partendo proprio da questo dato di fatto, ed è emerso che il potenziale correttivo, seppur non completamente taumaturgico dei prossimi sviluppi, sia molto consistente. Da venerdì vedremo se giungerà una conferma dalla pista. ●

### VISTA LATERALE DELLA SF90 "PACCHETTO SINGAPORE"

ECCO LE AREE DI INTERVENTO DEL "PACCHETTO SINGAPORE" 1) L'ALA ANTERIORE È LIEVEMENTE RIVISITATA, SENZA PERDERE LE SUE PREROGATIVE OUT WASH 2) LA ZONA DEL DIVERGENTE E DEL BORDO DI INGRESSO DEL FONDO, DOVREBBERO INCLUDERE MODIFICHE TANGIBILI 3) LA ZONA PERIFERICA DAVANTI ALLE RUOTE ANTERIORI, CON DIFFERENTI SOFFIATURE E GENERATORI DI VORTICI 4) NUOVO IL PROFILO DELL'ALA POSTERIORE, PER SEZIONE E CURVATURA 5) DIVERSA LA SEZIONE CENTRALE DEL DIFFUSORE. INTERVENTI ANCHE A LIVELLO DELL'AREA DI ESPANSIONE.





**NATA ISO, DIVENTATA WILLIAMS E INFINE APOLLON**

Merzario, a destra, su Iso-Marlboro Fw03 nel Gp d'Italia 1974 dove sarà gran 4°, tanto da finire sul podio, nell'altra pagina, con Peterson (1°), Fittipaldi e Scheckter. A sinistra, il comasco nel crash di Jarama 1974 in cui travolge il reporter Giancarlo Piccinini, che ne esce con fratture al bacino e a una tibia. Sotto, Kessel a Monza 1977 con la Fw03 trasformata nella Apollon Fly, non qualificata per la gara. In basso a destra un'immagine di Loris Kessel sorridente



CERTE MONOPOSTO VANTANO UNA STORIA A TAL PUNTO UMANA E INTENSA, DA FARE INVIDIA A QUELLE DEI PILOTI CULT. È IL CASO DEL BOLIDE DEL CANTON TICINO, VISTO IN AZIONE SOLO A MONZA, IN PROVA, NEL GP D'ITALIA 1977

# Apollon figli

**ECCO LA INCREDIBILE VICENDA DELLA MONOPOSTO DI F.1 NATA ISO-MARLBORO FW03, RIBATTEZZATA WILLIAMS E INFINE TRASFORMATA PER LA STAGIONE 1977 IN UNA NUOVA CREATURA DAL PILOTA LORIS KESSEL, GRAZIE ALL'AIUTO DEL FLY STUDIO DI CALIRI & MARMIROLI. È DOTATA DEL NOME DI APOLLON, OSSIA UNA PILLOLA PER IL RINGIOVANIMENTO, CHE PERÒ NON RIESCE A RIVITALIZZARE LA VETTURA...**



SUTTON-IMAGES.COM



LAT

di **Mario Donnini**

**S**e è vero che è terribile trattare uomini come macchine, risulta affascinante considerare le vetture da corsa quasi fossero esseri viventi. Con una loro storia che impone tappe, cambiamenti, svolte e metamorfosi per sopravvivere ed evolversi. È il caso anche della fantomatica Apollon, F.1 la cui carriera si limita alle prove del Gp d'Italia a Monza, nel 1977.

Esperienza lampo, eppure tutto ciò che è stato resta, proprio in quanto innestato in un racconto articolato, emozionante e dolce. Perché la Apollon, in realtà, è la Iso-Marlboro Fw03 nata nel 1974 dal tecnografo di John Clarke, realizzata in esemplare unico e al debutto in gara il 28 aprile 1974, con Arturo Merzario al volante, nel Gp di Spagna a Jarama, con un ritiro per incidente.

#### Un episodio passato alla storia della F.1

Siamo di fronte a uno dei crash più spettacolari e indimenticabili nella storia della F.1, fortunatamente privo di conseguenze irreparabili. Anche



se la paura, sulle prime, è tanta, perché il fotografo Giancarlo Piccinini finisce sotto la Fw03, che ha scavalcato il rail, ormai fuori controllo.

Ma entriamo in diretta nella scena, rivivendola dall'abitacolo col grande Arturo Merzario: «Sto disputando una gara fantastica, guidando ai massimi, dopo che pochi giorni prima ho vinto la 1000 Km di Monza con l'Alfa Romeo, in coppia con Mario Andretti. Sono in stato di grazia, ecco. Nel Gp di Spagna ho il podio in vista, anche se siamo al 37esimo giro e quindi neanche a metà gara. Arrivo al tornantino e davanti a me ho una Uop-Shadow, la tocco e mi parte via un baffo. Prima seconda, terza e quarta marcia su per la salita, poi c'è un'impegnativa curva a sinistra, ma, non avendo il baffo, decollo, scavalco il rail e stendo non meno di tre-quattro persone, per

»



# a di Kessel



← fortuna senza uccidere nessuno. Scendo sgomento e trovo l'amico Giancarlo Piccinini dolorante sotto la macchina e mi tolgo il casco per capire le sue parole disperate: "Arturo, mi raccomando, salviamo almeno le macchine fotografiche"». E sentiamo il racconto del nipote di Giancarlo, Roberto Piccinini, titolare dell'agenzia fotografica Actualfoto, da sempre legata ad Autosprint: «Fu un incidente spaventoso, nel quale riportò più danni lo zio della macchina di Arturo. In effetti accusò fratture a una tibia e al bacino e fu costretto a restare sei mesi fuori dal giro dei Gran Premi. E, incredibile a dirsi, nella concitazione del momento, ebbe la prontezza eroica proprio di proteggere e salvare le macchine fotografiche, che per lui erano tutto».

### La Fw03 e il giorno di gloria a Monza 1974

La Iso-Marlboro Fw03 vanta potenziale, ma la squadra di Frank Williams non ha il becco d'un quattrino per sviluppo e manutenzione. Così Merzario mediamente va come una scheggia, ma qualcosa si rompe sempre e in otto gare c'è solo un traguardo, con un nono posto in Francia, a Digione. Tuttavia il giorno del riscatto arriva a Monza 1974, nel Gp d'Italia. Sentite Arturo: «Al via slitta la frizione e parto ultimo, ma da lì in poi pianto un garone tutto di rimonta, tanto da arrivare nel finale a un soffio dal podio, che, con un paio di tornate in più, avrei artigliato di sicuro. Alla fine sono quarto e mi fanno salire lo stesso sul podio, quale pilota più combattivo della giornata. Frank Williams è alle stelle: vinciamo 22mila dollari, che per lui rappresentano la sopravvivenza del team».

### Una monoposto più frequentata di un autobus

La gloriosa monoposto ex Iso-Marlboro corre per altri due anni, ribattezzata Williams Fw03, divenendo una specie di autobus, sul quale a gettone salgono in tanti: oltre ad Arturo, Tony Brise, Damian Magee, Ian Scheckter, Francois Migault, Ian Ashley, Jo Vonlanthen e Renzo Zorzi, che ci corre, di nuovo a Monza, nel 1975, giungendo 14esimo. Basta così, sembra tempo di pensione. La Fw03 finisce in un angolo della factory Williams, fino a che nel 1976 il nuovo socio, il ricco austro-canadese Walter Wolf, decide di regalarla a un giovane amico neopilota di F.1, il 26enne svizzero Loris Kessel.

### Passione pura e tribolazioni di Kessel

Loris Kessel nasce nel 1950 a Lugano e nelle corse e nella vita si costruisce passo passo, impegnandosi allo spasimo senza mai gettare la spugna. Nel 1971 pone la prima pietra della Racing Car SA a Grancia, a qualche chilometro da Lugano, e intanto va avanti correndo, sino alla F.2, e quindi, dal 1976, in F.1. Gli inizi nel Circus sono terribili perché con la Ram di John McDonald le fregature soverchiano le goie, fino a che Loris va per avvocati, arrivando a far sequestrare materiale del team, con conseguenze durissime per il principale, che viene arrestato a Zandvoort dall'Interpol. Così Loris a 1976 inoltrato è tra i piloti più delusi e angariati del mondiale. Ed è proprio in questo momento che Walter Wolf gli regala a mo' di antidepressivo una Williams, proprio la vecchia Fw03.



SUTTON-IMAGES.COM

**AVVENTURA BREVE E MOLTO SFORTUNATA**  
Ecco la Apollon, sopra, in una rara immagine di Monza 1977, nel suo box... a cielo aperto. In alto, ecco il lay-out preparatorio originale, in due disegni della livrea a noi forniti gentilmente dal tecnico Marmiroli. Sotto, Kessel in prova nel Gp d'Italia, in azione alla Parabolica e, nell'altra pagina, con la Apollon Fly in zona paddock e in movimento, di profilo

### Nascita dell'Apollon, la F.1 farmaceutica

Loris Kessel si iscrive in fretta e furia al Gp d'Italia 1976 con la Fw03 da museo. Ma, appena s'approssima al weekend di Monza, scopre che l'iscrizione è stata girata al solito team RAM. E qui s'innesta una chiaccherata fatta tra me e lui, a un Motor Show di tanti anni fa, preziosa testimonianza per capire gli sviluppi della faccenda: «In realtà la mia partecipazione al Gp d'Italia 1976 sfuma perché McDonald rileva per sé la mia iscrizione. Pazienza. In chiave 1977 mi resta questa F.1 in mano, anche se ormai vecchia, ma, se voglio restare attaccato al Circus, devo fare qualcosa. Anzitutto trovare uno sponsor. E ci riesco, perché ecco che arriva la Apollon, azienda farmaceutica, la quale produce un'omonima pillola per ringiovanire. Dai, in realtà era solo una polverina... Ma è pur sempre un inizio. Mi appoggio al





Jolly Club of Switzerland, che aveva già dato una mano all'iniziativa di Guglielmo Bellasi, a inizio Anni '70, ed ecco nascere la Apollon Fly, dove Fly sta per Fly Studio di Giacomo Caliri & Luigi Marmioli, che provvedono al restyling della monoposto, molto modificata». E qui si innesta la fresca testimonianza del tecnico Luigi Marmioli: «Ovvio, c'era da costruire sul costruito, i margini erano esigui e il budget limitato. Tuttavia con Caliri provammo a prendere strade di sviluppo originali, creando una F.1 senz'altro diversa nelle forme da quelle che s'erano viste fin lì, agendo su sospensioni, ali, radiatori e aerodinamica, dando sfogo alle nostre idee».

#### Fly for you

Il Fly Studio in quell'anno disegna anche gli alettoni dell'Ensign N177 di Regazzoni, pilota ticinese, per la cronaca, amatissimo e di gran spessore (il pilota, mica gli alettoni). La Apollon Fly costituisce il caso quasi unico di una F.1 che non presenta un numero per sigla ma, appunto, solo un nome: Fly. Le modifiche vengono realizzate a Reggio Emilia, presso un esperto di vetroresina. Colpisce il musone, con uno sbalzo pauroso e i radiatori collocati stranamente tra sospensioni e ala anteriore, più le fiancate generose che prefigurano quelle delle macchine ala, anche se la Fly non è certo una wing-car. Per lo più casarecci gli sponsor: oltre all'ammiccante medicinale Apollon, spiccano "L'Arca di Noé-Roba da bambini", l'additivo +1, Personal, Ruote Low e Paul Kessel orologi. Con licenza svizzera, la Apollon vorrebbe partecipare al mondiale 1977 nella stagione europea, ma è pronta solo per Monza, con 35 iscritti per 24 partenti. Così guadagnarsi un posto in griglia diventa dura come il ferro.

#### La carriera lampo della Apollon a Monza

Kessel si ritrova all'addiaccio nel parco, perché ai box non v'è posto. Addirittura Merzario, schifato dal trattamento riservato ai piccoli team, deportati en plen air, dà forfait per protesta. Il coraggioso svizzero, intanto, prende parte alle libere il venerdì, girando in 1'46"68, penultimo e a più di 6" da quello che si rivelerà il tempo buono per qualificarsi. Poi Loris il sabato torna in pista per le qualifiche ma... anzi, meglio affidarsi alle sue parole: «Cosa vuoi, in prova dopo quattro-cinque giri alla seconda di Lesmo mi salta un semiasse e finisce tutto lì, per sempre. Ora l'Apollon ce l'ha un mio amico, che l'ha ritrasformata in Williams».

Loris Kessel purtroppo è prematuramente scomparso il 10 maggio 2010, ma il suo esempio di coraggio, spirito sportivo e creatività, sintetizzato anche dalla storia dell'Apollon, non è stato dimenticato. ●



# WHAT IS AVAXHOME?

# AVAXHOME-

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

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



**AVXLIVE** **ICU**

AvaxHome - Your End Place

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

# Ogier riapre la co

**CON UNA STREPITOSA DOPPIETTA  
CITROEN FA IL VUOTO IN ANATOLIA  
E SEBASTIEN RECUPERA BEN 23  
PUNTI A TANAK NELLA LOTTA PER  
IL MONDIALE PILOTI. ECCO COME**

di Marco Giordo

**M**ARMARIS - Quando manca il gatto i topi ballano, e sugli sterrati della Turchia alla fine dopo un rally davvero ricco di colpi di scena in cui le sorprese non sono mancate, con Tanak fermo all'inizio della seconda tappa per un problema alla centralina del motore, alla fine a trionfare è stata quella vecchia volpe di Sébastien Ogier. Con una gara davvero accorta il sei volte campione del mondo ha portato a casa dopo sei mesi di astinenza (non vinceva dal Messico), la sua terza vittoria stagionale, il 47° successo iridato della sua carriera. Un successo che lo rilancia prepotentemente in corsa per il titolo, visto che oltre al gatto, cioè Ott Tanak, ha perso terreno in classifica sugli sterrati anatolici anche Thierry Neuville, finito in un fosso nella speciale per lui stregata di Yesilbelde perdendo oltre quattro minuti e mezzo e ogni sogno di gloria. Insom-



# rsa

## A SEGNO DOPO 6 MESI D'ASTINENZA

Dopo sei mesi d'astinenza, Ogier e Ingrassia sono tornati ad assaporare il gusto inebriante della vittoria in Turchia rilanciandosi nel Mondiale Piloti



fotografie BETTIOL

## AL TRAGUARDO

- 1 Ogier-Ingrassia**  
Citroën C3 Wrc  
in 3.50'12"1
- 2 Lappi-Ferm**  
Citroën C3 Wrc  
a 34"7
- 3 Mikkelsen-Jaeger**  
Hyundai i20 Wrc  
a 1'04"5





ma la "super opération" è pienamente riuscita in Turchia ad Ogier, che alla fine si è portato a casa in totale 28 punti con i 3 della power stage, rimontandone in un solo colpo ben 23 a Tanak. Un trionfo che ha dato una nuova fisionomia al mondiale piloti 2019, dove ora il pilota francese che ha regalato insieme a Lappi una clamorosa doppietta alla Citroën, è balzato infatti al secondo posto nella classifica del campionato con 193 punti, staccato di sole 17 lunghezze dal leader éstone che è sempre in testa a quota 210 grazie ai 5 punti della power stage, mentre Neuville è terzo più defilato a quota 180.

«La differenza l'abbiamo fatta quando ci siamo imposti nelle due prove lunghe del sabato a Yesilbelde – ha confessato alla fine Ogier – grazie ad una scelta di pneumatici azzeccata al mattino che ci ha fatto utilizzare solo 5 gomme su 6, avendo così un pneumatico nuovo in più a nostra disposizione nel pomeriggio. Abbiamo anche preso la leadership nel finale della tappa approfittando di un piccolo errore di Lappi a Datca, è chiaro però che non ci battiamo tra di noi, in ottica mondiale io ho più bisogno di punti di Esapekka e quindi è giusto che le posizioni siano state congelate. Ora andiamo a prepararci per il Galles (dove Ogier ha vinto negli ultimi 5 anni ndr) e poi ci sarà la Catalogna. La macchina qui è andata bene, vista la miglior configurazione del differenziale l'anteriore ha lavorato al meglio ed i risultati si sono visti. Siamo fiduciosi per la gara britannica dove comunque Tanak stava andando forte lo scorso anno prima di fermarsi, in Spagna invece dobbiamo risolvere i nostri problemi di grip sull'asfalto. Dobbiamo lavorare sulla C3 per risolvere le problematiche di sottosterzo, differenziali e trazione, altrimenti sarà davvero dura».

**LA DIFFERENZA  
L'ABBIAMO FATTA  
QUANDO CI SIAMO  
IMPOSTI NELLE  
DUE PROVE LUNGHE  
DEL SABATO**

**SEBASTIEN OGIER**



#### **Finale allo sprint riapre la corsa al titolo piloti**

In una corsa ad eliminazione di altri tempi come si è rivelata anche stavolta la prova turca, che è un mix tra l'Acropolis e Cipro, il mondiale piloti si è clamorosamente riaperto grazie alla classi soprappina di Sébastien Ogier, uno che non molla mai e che non è diventato per caso per ben sei volte campione del mondo. Adesso però più che il prossimo appuntamento in Galles, è la sfida di Salou che si presenta sin d'ora come la gara chiave del campionato. Tutti i riflettori sono infatti puntati sugli asfaldi della Catalogna che potrebbero essere quelli decisivi per il titolo, soprattutto se la Citroën C3 continuerà a fare le bizze, ma aspettiamo prima di tirare conclusioni affrettate una gara selettiva come quella gallese, che ogni anno riserva molte sorprese. Nel mondiale marche invece la Hyundai è stata brava ad allungare sulla Toyota, che qui ha vissuto un weekend davvero negativo, e così ora la casa coreana ha portato a 29 punti il suo vantaggio sui rivali giapponesi.

#### **LAPPI GRANDE SECONDO POSTO**

**Grandissima seconda piazza per Lappi. Sotto Latvala, il primo dei piloti Toyota, solo 6". In basso a sinistra il leader del Mondiale Tanak, rallentato da problemi**



foto: BETTIOL

#### **WEEK-END DA DIMENTICARE**

## **Toyota, gara stregata**

Tommi Makinen torna a casa dalla Turchia con pochi punti e le ossa rotte, stavolta niente doppietta per le sue Toyota come avvenne un anno fa. Una gara davvero stregata quest'anno con le tre Yaris che nella speciale di Cetibeli il venerdì pomeriggio hanno perso un minuto, con Tanak e Latvala che hanno forato, mentre Meeke ha toccato il posteriore della sua Wrc. Poi sabato lo stop di Tanak ed i problemi di Latvala e Meeke con l'usura delle gomme, e così alla fine Makinen è tornato a Puuppola con soli 14 punti nel suo carniere nel mondiale marche. «Ott si è purtroppo fermato per un problema alla centralina – ha commentato – mentre la posizione di partenza nella seconda tappa ha contribuito a far usurare più del dovuto le gomme di Jari-Matti e Kris sulle speciali. Ora prepariamoci per il Galles». Ovviamente deluso era il leader del mondiale Ott Tanak. «Nel trasferimento dopo la prima speciale di sabato – ha dichiarato il pilota éstone – la Yaris si è fermata improvvisamente, abbiamo scoperto poi per un problema alla centralina. Una cosa frustrante in questo momento in cui ci stiamo giocando il titolo. Tutto adesso diventa più difficile, non sarà semplice questo finale di stagione ma dobbiamo accettare la realtà e batterci per la vittoria come abbiamo fatto aggiudicandoci la power stage».





Adamo non lascia mai niente al caso, e anche stavolta le sue strategie sono state produttive. Insomma ci aspetta un finale di stagione davvero combattuto, in cui le variabili impazzite di questo mondiale possono diventare in primis Evans a casa sua in Galles e poi Loeb che in Catalogna nella prima tappa su terra parte dietro. Come sempre Ogier sta inoltre dimostrando una incredibile solidità mentale nel gestire i momenti difficili, da campione consumato qual è, state certi che venderà cara la pelle. Sarà un finale come quello del 2018 che ricorda anche quelli del 1991, '92 e '94, quattro titoli che si sono tutti decisi allo sprint nell'ultima gara. La sensazione oggi è sempre più quella che anche questo campionato si deciderà solo nell'ultima tappa dell'ultima gara, così come avvenne dodici mesi fa. Il prossimo appuntamento è fissato ai primi di ottobre nelle lande gallesi, dove Ogier ha fatto sempre bene e stavolta sarà secondo al via, dato che Tanak partirà per primo e pulirà la strada. Tra tre settimane dunque a Llandudno ne sapremo di più su questo combattutissimo mondiale 2019, di nuovo aperto e interessante. Stay tuned. ●

# Citroen gran gioco di squadra

**LAPPI ACCETTA GLI ORDINI DEL TEAM E CHIUDE 2°: «SEBASTIEN È IN LOTTA PER IL TITOLO IRIDATO ED È GIUSTO COSÌ»**

**O**gier mettendo di nuovo in mostra la stoffa del grande leader, del pilota un gradino superiore rispetto ai suoi avversari nel gestire le situazioni difficili, ha regalato insieme a Lappi un'importante doppietta alla Citroen. Pierre Budar e tutta l'équipe di Satory al service park di Asparan hanno toccato il cielo con un dito, stavolta la C3 è andata benissimo vincendo così la terza gara della stagione. «Il bilancio finale della nostra gara è ampiamente positivo, questa è stata per noi la gara perfetta - ha commentato Budar alla fine -.

Una gara stressante, sempre tirata in cui abbiamo controllato bene la corsa in tutte e tre le giornate, una gara impegnativa e tosta per piloti e vetture, visto anche il grande caldo e le condizioni dure delle prove che hanno reso difficile anche la gestione delle gomme, spesso molto usurate. Abbiamo ottenuto davvero il massimo e grazie alle ottime performance dei nostri driver che il sabato sono stati bravi a prendere il largo facendo segnare ben quattro scratch. La C3 va bene, ora continuiamo di questo passo. Mancano ancora tre gare alla fine, vedremo come finirà, noi ci proviamo con Séb». Ovviamente contento era anche Esapekka Lappi, che si è dimostrato un gran signore ed un gran professionista nell'accettare gli ordini di scuderia. Nessuna sceneggiata, stile per intenderci Colin McRae a Lloret de Mar nel 1995. «Non ci sono problemi tra di noi - ha confessato - Sébastien sta lottando per il titolo, ho fatto un piccolo errore in frenata, mi si è spenta la vettura e lui è passato in testa. Giusto così. Il bilancio della squadra è ampiamente positivo, il mio anche visto che sono andato forte tutto il weekend così come avevo fatto l'anno scorso in Sardegna su una superficie difficile come questa. Torniamo a casa contenti e con un ottimo risultato di squadra». ●



# Greensmith non sbaglia

CON LA FIESTA, APPROFITTA DEGLI SBAGLI DI ROVANPERA E KOPECKY E CONQUISTA LA VITTORIA NEL WRC PRO

**M**ARMARIS - Prima Rovanpera e poi Kopecky hanno sbagliato, e così la nuova Fiesta R5 si è aggiudicata con Gus Greensmith la sua prima prova iridata sugli insidiosi sterrati della Turchia. Dopo questa gara Rovanpera nonostante i 15 punti del terzo posto non è ancora campione, la matematica permetterebbe infatti oggi a Ostberg e Greensmith di superarlo. Nel Wrc 2 invece c'è stato il decimo vincitore diverso in undici gare. L'ex campione europeo Kajetanowicz sulla Skoda Fabia R5 della BBR correndo con il suo proverbiale tatticismo ha messo tutti in riga sin dalla prima tappa, chiudendo la gara davanti a Bulacia e Andolfi, raggiungendo così in cima al mondiale Gryazin. Ora in Galles e Catalogna torneranno Guerra, Loubet e Gryazin, e così ne vedremo delle belle in questo finale di stagione in cui ben quattro piloti si giocheranno il titolo (Kajetanowicz, Gryazin, Loubet e Guerra), con la matematica che permette ancora ad Andolfi e Bulacia di poter essere della partita. ●

## WRC2 PRO - WRC2

Classifica finale Wrc 2 Pro: 1. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta R5 MkII) in 4.05'30"8; 2. Kopecky-Dresler a 29"4; 3. Rovanpera-Halttunen a (tutti gli altri su Skoda Fabia R5 Evo).  
Classifica finale Wrc 2: 1. Kajetanowicz-Szczepaniak in 4.06'00"4; 2. Bulacia-Cretu a 1'39"9; 3. Andolfi-Inglesi a 9'13"8; 4. H.Solberg-Minor a 14'31"0 (tutti su Skoda Fabia R5).

Campionato Wrc 2 Pro dopo l'undicesima prova: 1. Rovanpera 166 punti; 2. Ostberg e Greensmith 110; 4. Kopecky 79; 5. Pieniazek 74; 6. Camilli 36.

Campionato Wrc 2 dopo l'undicesima prova: 1. Gryazin e Kajetanowicz 73 punti; 2. Guerra 69; 3. Loubet 63; 4. Veiby 50; 5. Bulacia 48; 6. Katsuta 47; 7. Andolfi 46; 8. H.Solberg 43.

## IN WRC PRO A SEGNO LA FIESTA R5

Sopra in azione Greensmith che in Wrc Pro è andato a segno con la nuova Fiesta R5. Sotto Kajetanowicz vincitore con la Skoda nel Wrc2





## Andolfi va sul podio in Wrc 2

IL LIGURE CHIUDE AL TERZO POSTO UNA SFIDA DURISSIMA DIETRO A KAJETANOWICZ E BULACIA

«**L**a Turchia si è rivelata un rally davvero durissimo per la meccanica – ha commentato all'arrivo Fabio Andolfi -. Sono comunque soddisfatto di averlo concluso sul podio e di essere riuscito a staccare dei buoni tempi. Nella prima tappa al mattino abbiamo avuto due forature a Icmeler e a Cetibili che ci sono costate molto tempo. Nel primo caso è stata colpa mia perché sono uscito troppo largo in una curva, nel secondo invece mi sono trovato una pietra in piena traiettoria. Entrambe le volte ci siamo fermati a sostituire le gomme, perdendo in totale cinque minuti. Non avendo mai corso prima su questi sterrati, come ho capito la filosofia della gara e visto che il feeling con la Fabia c'era, ho guidato più tranquillo e ho fatto segnare tre scratch nelle tre speciali pomeridiane di venerdì recuperando minu-

ti e posizioni». Poi il pilota di ACI Team Italia ha ricordato com'è andato il resto della sua corsa. «Sabato siamo partiti benissimo sulla lunga di Yesilbelde facendo segnare un altro scratch – ha continuato – poi però nel pomeriggio ho forato due gomme proprio a Yesibelde, cambiando una, mentre l'altra, la posteriore sinistra mancando 10 km l'abbiamo tenuta. Non avendo più gomme di scorta nelle ultime due speciali siamo stati attenti ma abbiamo avuto un'altra foratura, per fortuna lenta sull'ultimo crono. Poi nella tappa finale abbiamo pensato a portare a casa il risultato. C'erano davvero tante, troppe pietre da schivare sulla strada, devo dire che questa gara che si è rivelata più dura del previsto. Torniamo a casa con i punti di questo terzo posto, e da domani comincerò già a pensare al Galles». ●

fotografie BETTIOL



### IL WRC SALUTA L'INFORTUNATO SCATTOLIN

Al parco assistenza di Marmaris piloti e navigatori del WRC hanno voluto salutare Simone Scattolin, che venerdì scorso è rientrato a casa a Scorzé dopo quasi tre settimane di degenza in ospedale prima in Germania e poi a Treviso. I top driver e codriver del mondiale, in primis Ogier, Ingrassia, Tanak, Jarveoja e Gilsoul, non hanno voluto far mancare la loro solidarietà al navigatore veneto, che ora si prepara a recuperare la forma con diversi mesi di terapia e convalescenza





## Così al traguardo

Gara 11 del Mondiale Piloti e Costruttori Marmaris (Tur), 12-15 settembre 2019

	EQUIPAGGIO	VEETTURA	NAZ.	TEMPO
1°	Ogier-Ingrassia	Citroen C3 Wrc	F-F	in 3.50'12"1
2°	Lappi-Ferm	Citroen C3 Wrc	FIN-FIN	a 34"7
3°	Mikkelsen-Jaeger	Hyundai i20 Wrc	N-N	a 1'04"5
4°	Suninen-Lehtinen	Ford Fiesta Wrc	FIN-FIN	a 1'35"1
5°	Sordo-Del Barrio	Hyundai i20 Wrc	E-E	a 2'25"9
6°	Latvala-Anttila	Toyota Yaris Wrc	FIN-FIN	a 2'59"1
7°	Meeke-Marshall	Toyota Yaris Wrc	GB-GB	a 3'53"3
8°	Neuville-Gilsoul	Hyundai i20 Wrc	B-B	a 5'34"8
9°	Tidemand-Floene	Ford Fiesta Wrc	N-N	a 7'22"9
10°	Greensmith-Edmondson	Ford Fiesta R5	GB-GB	a 15'18"7

Le classifiche complete sono riportate alle pagine 80-81

**PROVE SPECIALI VINTE:** Lappi, Mikkelsen (1 a pari merito), Neuville (1 a pari merito) e Latvala 3 su 17, Tanak e Ogier 2, Meeke e Sordo 1. **RALLY LEADER:** Mikkelsen e Neuville ps 1, Latvala da ps 2 a ps 3, Lappi da ps 4 a ps 11, Ogier da ps 12 a ps 17. **POWER STAGE:** 1. Tanak in 4'55"2; 2. Neuville a 2'6"; 3. Ogier a 3'2"; 4. Latvala a 7'3"; 5. Suninen a 9"0. **I PRINCIPALI RITIRI:** nessuno.

## Mondiale Piloti

	MONTECARLO 24-27/1	SVEZIA 14-17/2	MESSICO 7-10/3	TOUR DE CORSE 28-31/3	ARGENTINA 25-28/4	CILE 9-12/5	PORTOGALLO 30/5-2/6	SARDEGNA 13-16/6	FINLANDIA 1-4/8	GERMANIA 22-25/8	TURCHIA 12-15/9	GALLIES 3-6/10	SPAGNA 24-27/10	AUSTRALIA 14-17/11	TOTALE PUNTI
1° Tanak	15+2,25+5	18	8+4	4+1	25+5	25+3	10	25+5	25	0+5	-	-	-	-	210
2° Ogier	25+4	0+2	25+5	18+1	15+5	18+4	15+5	0+4	10+2	6+1	25+3	-	-	-	193
3° Neuville	18+3	15+4	12+3	25+2	25+3	-	18+4	8+3	8+4	12+5	4+4	-	-	-	180
4° Mikkelsen	-	12	-	-	18	6	-	15+5	12+3	8	15	-	-	-	94
5° Meeke	8+5	8	10+4	2+5	12	1+1	-	4	-	18+2	6	-	-	-	86
6° Latvala	10	-	4	1	10+4	0+3	6	0+2	15+1	15-3	8+2	-	-	-	84
7° Suninen	0+1	-	-	10+3	6	10	12+2	18	4	0+4	12+1	-	-	-	83
8° Lappi	-	18+1	0+1	6	-	8	-	6	18	4	18	-	-	-	80
9° Evans	-	10+3	15	15	-	12	10	12+1	-	-	-	-	-	-	78
10° Sordo	-	-	2+2	12	8+2	-	0+1	25	-	10	10	-	-	-	72

## Mondiale Costruttori

1° Hyundai	30	27	20	37	43	21	24	40	20	27	25	-	-	-	314
2° Toyota	25	33	28	12	22	29	33	16	40	43	14	-	-	-	295
3° Citroen	25	22	31	24	15	26	15	12	28	18	43	-	-	-	259
4° M-Sport	14	16	15	25	8	22	22	30	6	10	16	-	-	-	184

# Todt svela i piani Wrc

**CONFERMA L'APERTURA ALL'IBRIDO MA NON AL FULL ELECTRIC NEI RALLY**

**I**l Presidente della FIA Jean Todt anche quest'anno è venuto a far visita al Rally di Turchia, e ne ha approfittato per incontrare la stampa internazionale e gli addetti ai lavori. «Il nuovo calendario uscirà presto - ha commentato al parco assistenza di Marmaris - noi puntiamo a conservare anche in futuro un numero massimo di prove pari a 14, mentre in F.1 l'optimum sarebbe 20 ma siamo arrivati per vari motivi a 22.

**CALENDARIO A 14 GARE. ANDREMO IN AFRICA E IL SAFARI NON SARÀ QUELLO CHE ABBIAMO CONOSCIUTO**

JEAN TODT



La novità più grande sarà l'arrivo di una gara in Africa, il Safari non sarà quello che abbiamo conosciuto in passato, questa gara è diversa come tipologia, ma è importante che il mondiale torni nel continente africano, potremmo così anche lavorare in tema di "road safety" in paesi in cui è necessario migliorarne la qualità. Posso poi confermare l'apertura all'ibrido, ormai ci siamo quasi anche nei rally che erano rimasti l'unica specialità a non aver adottato questo tipo di motorizzazione, già vigente in F.1, nel WEC e nella F.E. Il mondo cambia e dobbiamo adeguarci e adattarci alle nuove tecnologie, anche se è ancora troppo presto per parlare di una vettura da rally totalmente elettrica, oggi infatti non riuscirebbe a fare i km necessari per una gara e sarebbe un problema anche ricaricarla. Il motor sport non è solo show ma anche un laboratorio per migliorare la sicurezza e la qualità delle vetture». ●

I COSTRUTTORI NON VOGLIONO CORRERE AL SAFARI MA...

## Matton: «vogliamo l'Africa»

Del calendario ha parlato a Marmaris Yves Matton. «È vero i costruttori non vogliono correre al Safari – ha commentato al parco assistenza il 52enne Direttore Rally FIA – e noi stiamo mediando perché vogliamo che nel calendario ci sia una gara in Africa. Altre proposte ad esempio da Sud Africa e Marocco non ci sono mai pervenute, e così questa resta l'unica opzione per avere una gara mondiale nel

continente nero. La FIA ha poi interesse a far correre in futuro il mondiale in Cina, Nord America e Russia, paesi ad elevata densità di popolazione, ci interesserebbero anche India e Indonesia ma è ancora presto per parlarne. Il calendario giusto è quello composto da 14 gare, al massimo in futuro potremmo arrivare a 16 gare, ma la metà delle prove deve restare in Europa».

fotografie BETTIOL



### SUNINEN GRAN QUARTO POSTO

Ottima quarta piazza per Suninen con la Fiesta WRC Plus. A sinistra il presidente della Fia, Jean Todt con Thierry Neuville e in alto nell'altra pagina, Mikkelsen terzo assoluto con la Hyundai

## 2020 Spagna sulla graticola

**N**on si sa ancora quando uscirà il calendario iridato 2020, facilmente verrà ratificato nel prossimo Consiglio Mondiale della FIA del 4 ottobre. Le problematiche sono quella della gara da escludere per far posto al Safari e dell'approvazione o meno del principio dell'alternanza per alcune gare europee, un principio sul quale molti organizzatori non sono assolutamente d'accordo. L'unica cosa oggi certa è che

dai rumors che girano con insistenza sicuramente andrà fuori la Corsica per far posto al Giappone, il che implica che la new entry o meglio il gradito ritorno della Nuova Zelanda al posto dell'Australia, soluzione molto più comoda rispetto all'Australia per i team per il trasporto del materiale verso l'ultima gara stagionale in terra nipponica. A ballare sul piatto sembra ora sia invece a sorpre-

sa la Spagna, visto che gli organizzatori turchi hanno un contratto con la Wrc Promoter anche per il 2020, e che la Germania ha già perso l'anno prossimo la F.1 mentre gli iberici se la sono vista confermare al fotofinish.

La FIA vorrebbe quindi dare un contentino all'ADAC, vedremo. Insomma molto bolle ancora in pentola ed ora è il turno del Catalunya di finire sulla graticola, l'unica cosa certa è che le gare resteranno 14, e che il mondiale inizia a Montecarlo in gennaio e finisce in novembre in Giappone e che ci sarà il Safari di sicuro nonostante i quattro costruttori top non lo vogliono proprio in calendario. ●

### PADDON

Hayden Paddon sarà alla guida in Galles e in Australia con la MSport. Affronterà infatti la gara gallesse nel Wrc 2 Pro ad inizio ottobre su una Ford Fiesta R5, mentre a Coffs Harbour a metà novembre sarà alla guida di una Ford Fiesta Wrc Plus, esattamente 12 mesi dopo la sua ultima apparizione iridata al volante di una top car.

### 59 AL VIA IN GALLES

Sono 59 gli iscritti della prossima prova mondiale in programma in Galles ad inizio ottobre. Saranno undici le Wrc Plus in gara, 5 gli iscritti al Wrc 2 Pro e ben 16 vetture in gara nel Wrc 2 (tra cui il driver di ACI Team Italia Fabio Andolfi) ed infine 11 nella ultima prova del mondiale Junior alla quale parteciperà Enrico Oldrati.

### PIANI HYUNDAI

Sono stati già svelati gli equipaggi che affronteranno al volante delle tre Hyundai ufficiali Galles e Spagna. A Llandudno saranno al volante sulla i20 Plus Neuville, Mikkelsen e Breen, mentre a Salou sarà la volta di Neuville, Loeb e Sordo.

### MICHELIN

Arnaud Remy ha detto a Marmaris che la Michelin farà esordire in Galles sulle vetture Wrc 2 la nuova miscela soft S70 che si accompagnerà alla media M80 nella prova britannica. La casa di Clermont Ferrand ha poi confermato oltre che nel mondiale rally i suoi impegni per le prossime stagioni in Formula E, WEC, Moto GP, IMSA e China GT.

### NUOVE PIRELLI

La casa milanese ha giocato il joker il Turchia facendo esordire per le vetture R5 le nuove K4A, un pneumatico duro rinforzato per i fondi che si distruggono molto come quelli anatolici. Terezio Testoni ha poi confermato a Marmaris che le K6A (soft) e le K8A (super soft) saranno invece le gomme che vedremo in azione nella prossima gara iridata a inizio ottobre in Galles.

# Pedersoli festa scudetto

**IL BRESCIANO CONQUISTA LA VITTORIA NELLA CORSA DOLOMITICA E METTE LE MANI SUL TITOLO TRICOLORE. ALLE SUE SPALLE CHIUDE MIELE**

di **Gianni Cogni**

**L**uca Pedersoli in fondo è un romanticone. Per questo ha aspettato forse un po' troppo a spedire in museo la Citroen C4 Wrc che tante soddisfazioni gli aveva dato, ad iniziare proprio dal tricolore Wrc 2014 e dal Trofeo Rally Asfalto 2011. Ma, ultimo a convertirsi alle Wrc 1.6, eccolo di nuovo davanti a tutti con la Ds3 Wrc: vincitore del San Martino di Castrozza e vincitore dello scudetto. Non poteva esserci per lui modo e luogo migliore per tornare a vincere un titolo assoluto. A San Martino, gara che gli aveva sempre negato il gradino più alto del podio mentre era quasi un feudo di Marco Signor, che al via vantava mezzo punto più di lui in campionato. Poi vincendo sei prove speciali su nove e conducendo il rally dal primo all'ultimo metro, giusto per ribadire che questo è uno scudetto meritato, meritatissimo. Senza nulla togliere a Simone Miele, battuto del minimo indispensabile: 8"5 nel rally e 2 punti nella classifica finale del campionato. Anche se Miele junior non ha proprio nulla da rimproverarsi *«Sono l'unico ad aver concluso tutte le gare e sono arrivato sul podio in sei gare su sei facendo più punti di tutti»* – riassumeva Simone a fine gara – *«Era difficile fare meglio al primo anno in cui puntavo al titolo...»*. Purtroppo per lui il regolamento prevede uno scarto... Dei tre piloti che sono arrivati a giocarsi il titolo all'ultimo scontro una manca all'appello: Marco Signor. Per il veneto il rally più amato si è subito trasformato in rincorsa e poi rapidamente in tragedia sportiva. La balla di paglia incocciata nella tradizionale prova spettacolo del venerdì sera è stata una immediata mannaia sulle sue speranze di titolo; l'impossibilità di ripristinare la sua Fiesta in tempo utile per la ripresa dell'indomani la definitiva condanna al rimpianto. Senza Signor, la gara è diventata duello fra Pedersoli e Signor, anche perché – ancora una volta – all'appuntamento è mancato Corrado Fontana. Per lui, a parte l'eccezione del successo in Salento, solo ritiri. Così è stato anche a San Martino dopo una gara iniziata piuttosto bene ma presto diventata un calando, in cui ha dovuto cedere il passo anche a Porro prima di fermarsi. Quanto a Paolo Porro, il terzo gradino del podio è una buona soddisfazione e un ottimo viatico in vista del Rally di Bassano che deciderà la serie Irc, che il comasco ha eletto a proprio palcoscenico stagionale principale. Al quarto posto assoluto, e non è una novità, un super Andrea Ca-



rella che ha letteralmente strabiliato sul Manghen, dove ha fatto la differenza rispetto al trio Daprà-Bianco-Roveta (classificatisi alla fine nell'ordine alle spalle sue e di Matteo Daprà, positivo debuttante in Wrc) che gli hanno reso la vita difficile da tutte le altre parti. Per il piacentino, sul cui bilancio stagionale ha pesato come un macigno la disgraziata e fortuita squalifica del Millemiglia, la consolazione di aver acciuffato in questa occasione i punti per chiudere al quarto posto della classifica assoluta stagionale, ed anche la vittoria di rimonta nella Michelin Rally Cup.

## Pellè campione Suzuki, Sulpizio re fra le R2B

Ancora una gara tiratissima fra le Suzuki con successo di giornata per lo svizzero Ivan Cominelli, ma il titolo è andato a Roberto Pellè – arrivato alle sue spalle – che ha risolto a proprio favore il duello con Simone Goldoni (alla fine quarto dietro Schileo e davanti a Scalzotto) che al via lo incalzava ad un solo punto. Il quartetto appena citato è rimasto racchiuso in una manciata di secondi sino al secondo Manghen, dove Pellè ha fatto la differenza costruendosi il margine necessario per assicurarsi il titolo del girone Wrc. Liberato Sulpizio si è invece garantito il combattuto titolo stagionale fra le R2B, portando il primo titolo nazionale alla Fiesta R2 con il turbo. Lo-





#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Pedersoli-Tomasi; 2. Miele-Mometti; 3. Porro-Cargnelli.

La classifica completa è riportata alle pag. 80-81



renzo Grani, secondo in questa occasione alle spalle di un superlativo Casagrande (Renault Twingo), di speranze ne aveva ben poche dopo il ritiro di Alba, il terzo della stagione dopo quelli di Brescia e di Lecce, e Sulpixio non ha mai dato l'impressione di cedere alla pericolosa tentazione di ingarellarsi con il rivale. In R2 c'è da segnalare anche il debutto agonistico – anche a lui al volante di una Ford Fiesta – di Roberto Daprà, giovanissimo figlio di Matteo. Roberto se l'è cavata molto bene ed il suo quinto posto in una classe numerosissima vale forse più

dello stesso piazzamento assoluto di papà con la Wrc Fiesta. «Mi sa che se a Roberto è piaciuto fare il rallysta dovrò farmi da parte» ha commentato papà Matteo, visibilmente orgoglioso.

#### Storico a Tony

Il San Martino storico ha visto il trionfo di Tony Fasina in coppia con Verdelli sulla Lancia Stratos della Key Sport. Alle loro spalle Nerobutto-Nerobutto (Opel Ascona 400) staccati di 12"7. Terzo posto per Costenaro-Zambiasi (Lancia Stratos) a un minuto. ●

#### TONY FIRMA LA VITTORIA TRA LE STORICHE

Conquistando la vittoria sulle strade del San Martino di Castrozza, Pedersoli, in alto e sul podio, ha conquistato il tricolore nel CiWrc. Il bresciano ha preceduto Miele, sopra a sinistra. A sinistra Pellè che ha vinto il Trofeo Suzuki. A destra Tony a segno con la Stratos nella sfida riservata alle vetture storiche





# Legend per Neuville

**IL BELGA DELLA HYUNDAI SARÀ LA STAR A SAN MARINO NELLA WOODSTOCK DEI RALLY DAL 10 AL 13 OTTOBRE**

**SAN MARINO** - "Super happy to be at the start of Rallylegend!". Thierry Neuville ha commentato così, a caldo, l'ufficializzazione della sua presenza a Rallylegend, dal 10 al 13 ottobre prossimi. E non sarà solo una partecipazione per dare spettacolo, come due anni fa, quando il fuoriclasse belga si è innamorato dell'evento unico al mondo, con palcoscenico la Repubblica di San Marino. Neuville e il suo navigatore Nicolas Gilsoul sono infatti iscritti nella gara riservata alle World Rally Car, con la Hyundai i20 Coupé WRC, la "Plus" con cui sono in lotta serrata per il titolo mondiale Piloti, con la Casa coreana leader tra i Costruttori, prima dell'imminente rally di Turchia. «La partecipazione agli eventi Rallylegend e Rally Ciudad de Granada di ottobre - spiega Andrea Adamo, Team Director di Hyundai Motorsport - ci consentirà di essere il più preparati possibile per gli ultimi round della stagione WRC. Stiamo facendo tutto il possibile per essere pienamente pronti per le sfide che affronteremo contro i nostri concorrenti nei restanti rally iridati. Tutti i nostri sforzi sono concentrati nella lotta

per il titolo mondiale». Neuville sarà dunque una delle grandi stars di Rallylegend 2019. E sarà in ottima compagnia, mentre si va ancora componendo un elenco iscritti che promette scintille. Già confermate le presenze di Ken Block, il pilota statunitense, fenomeno mediatico da anni con le sue spettacolari esibizioni, al via con una Ford Escort Cosworth degli anni '90 "vitaminizzata" con Alex Gelsomino alle note. Torna per acclamazione a Rallylegend anche Gigi Galli, ultimo italiano a vestire i panni di pilota ufficiale nel Mondiale Rally di qualche anno fa. E lo farà con la Kia Rio Rx da rallycross del suo team GGRX, per la prima volta, su prove speciali da rally. La Kia Rio Rx è una belva da 600 cavalli per 1300 kg, che scatta da 0 a 100 km/h in 1"9, con la quale Gigi Galli sta dominando, in questo 2019, il Campionato Italiano Rallycross. Anche Hayden Paddon, il pilota neozelandese già ufficiale Hyundai e beniamino di Rallylegend, ha annunciato sui social, a suo tempo, la volontà di essere a Rallylegend, con una "vuerreci" e sta cercando di definire gli ultimi dettagli. Presenza immancabile Miki Biasion, il

nostro bicampione iridato rally che, oltre a esibirsi come testimonial Eberhard&Co, sta preparando una sorpresa per gli appassionati presenti.

Ma sono ancora tanti, come consuetudine, i grandi campioni e le affascinanti vetture storiche che animeranno Rallylegend, soprattutto nel rally storico, che rimane il "core business" dell'evento. Tra queste ce ne sarà un gruppo particolarmente pregiato e selezionato, raggruppato in Rallylegend Heritage. «Saranno trenta macchine ufficiali o di grande importanza storica, certificate e originali - spiega Vito Piarulli, con Paolo Valli "motori" di Rallylegend - molte delle quali saranno pilotate da campioni e fuoriclasse dell'epoca, in un percorso rally ridotto. Un vero angolo di storia indimenticabile, vetture di grande valore sportivo, alcune delle quali tornano a farsi vedere per la prima volta...».

Altra novità, con un carico in più di adrenalina, sarà "Legend Show", un vero e proprio challenge riservato a venti piloti e vetture d'élite che parteciperanno al rally. La sfida avverrà giovedì 10 ottobre, subito dopo la cerimonia di presentazione degli equipaggi sulla pedana di partenza. Il percorso sarà realizzato utilizzando le due rotatorie, situate a poche decine di metri da Rallylegend Village e collegate da un rettilineo di 350 metri.

Insomma Rallylegend, che quest'anno taglia le diciassette edizioni, riesce ogni anno a stupire, confermando, insieme ai suoi 70 mila spettatori e agli oltre 250 Media di mezzo mondo, di avere trovato la formula vincente, con il mix di rally storico e di rally moderni, che diventano una vera e propria festa dei rally.

**Leo Todisco Grande**

# DRAGON BALL Z

## ARRIVA IN EDICOLA

**28 STATUINE 3D  
DA COLLEZIONE**

15  
cm

Prodotto in  
resina  
metallica  
ALTISSIMA  
QUALITÀ



PICCOLO



**LA TERZA USCITA\*  
CON PICCOLO È IN EDICOLA**

**4ª USCITA**

23/09/19

**5ª USCITA**

30/09/19

## SCOPRI TUTTE LE STATUINE DEI PERSONAGGI PIÙ ICONICI DI DRAGON BALL Z.

Combattimenti, trasformazioni e viaggi da un pianeta all'altro. La saga di Dragon Ball continua a conquistarti con le 28 statuine 3D dei personaggi più iconici della serie Dragon Ball Z. Realizzate con materiale di qualità, ricreano in ogni minimo dettaglio le caratteristiche di Goku e compagni.

### LE PROSSIME USCITE

VEGETA

PICCOLO

CRILIN

SFERE DEL DRAGO

GOHAN

FREEZER FORMA FINALE

FREEZER

FREEZER 3 FORMA

GOHAN

TRUNKS DEL FUTURO

C-16

C-17

C-18

MR. SATAN

CELL

VEGETA SUPER SAIYAN

CELL PERFETTO

GOHAN SUPER SAIYAN

GOKU SUPER SAIYAN

MAJIN BU

TRUNKS

GOTEN

GOTENKS

GOKU SUPER SAIYAN 3

VEGEKU

MAJIN BU

GOKU SFERA GENKIDAMA

In edicola con

**Corriere dello Sport**  
SEMPLICEMENTE PASSIONE

**TUTTOSPORT**

© BIRD STUDIO / SHUEISHA, TOEI ANIMATION

**TOEI ANIMATION**  
Since 1956

\*Dragon Ball Z. Opera in 28 uscite. Costo € 14,99 oltre il costo del quotidiano. Non vendibile separatamente da TuttoSport e Corriere dello Sport - Stadio. L'editore si riserva la facoltà di variare il numero delle uscite complessive e la sequenza delle singole uscite, comunicando con adeguato anticipo gli eventuali cambiamenti che verranno apportati al piano dell'opera.

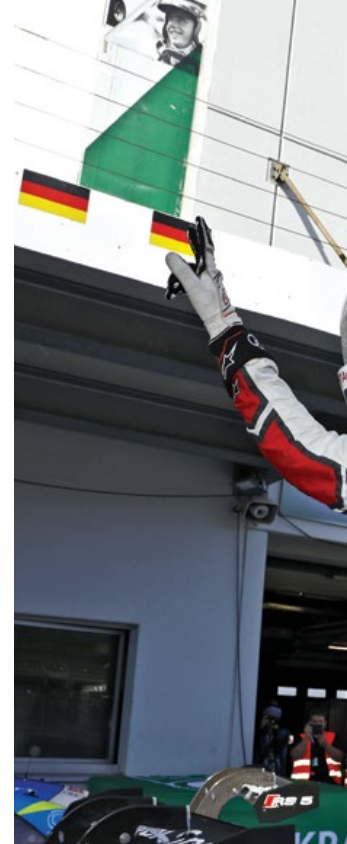
In collaborazione con

**TV**

**Focus**

**Junior**

Per maggiori informazioni visita [mondadoriperte.it](http://mondadoriperte.it)



# Rast è campione

**NURBURG** - Il DTM ha il suo nuovo campione. Con una corsa di anticipo, il quasi trentatreenne driver tedesco dell'Audi Renè Rast si è laureato per la seconda volta nella sua carriera "Meister" della seguitissima serie a ruote coperte. Un primo e un terzo posto conquistati nelle frazioni disputate sul tracciato dell'Eifel hanno consentito al pilota di Dieter Gass di assicurarsi un adeguato vantaggio nei confronti del compagno di marca Nico Mueller, che non è andato oltre un sedicesimo ed un sesto posto: troppo poco per mantenersi nella scia di Rast, che ha regalato al Team Rosberg e al suo Team Manager Arno Zensen un meritissimo titolo. «Fosse stato scoperto prima, Rast sarebbe un pilota da Formula 1!» sono state le parole di Gerhard Berger nel laureare il driver della Casa degli Anelli, che è stato realmente una spanna superiore ai suoi rivali. Nel corso di questo campionato Rast ha infatti colto sei successi, siglato sette pole position e meritato ampiamente di raccogliere il testimone conquistato dodici mesi fa da Gary Paffett. Il nuovo Meister del DTM è un ragazzo tanto veloce quanto riservato, che normalmente mantiene un basso profilo che non gli ha consentito di farsi notare a dovere in passato. A dargli la chance della vita è stato Dieter Gass, che ha scommesso con decisione su Rast quando parecchi addetti ai lavori non lo conoscevano neppure. Il tedesco ha iniziato la propria carriera in monoposto sotto l'ala della BMW, con la

**PER LA SECONDA VOLTA IN CARRIERA IL 33ENNE TEDESCO SI LAUREA MEISTER DELLA SERIE. BERGER: «FOSSE STATO SCOPERTO PRIMA SAREBBE IN F.1»**

di **Alessandro Gargantini**

quale ha disputato l'omonima Formula nel 2003 e 2004. Rast non aveva soldi, non poteva permettersi un team di primo livello e terminò la sua seconda stagione, vinta da Sebastian Vettel, con un solo punto. Particolare di non poco conto, l'allora diciottenne Rast non aveva nemmeno un meccanico e si faceva l'assetto da solo, prima di scendere in pista. Messo così, non poteva certamente andar lontano. La sua carriera in monoposto ovviamente si chiuse e il tedesco, per continuare a correre, si iscrisse alla VW Polo Cup, che vinse al primo tentativo.

La Casa di Wolfsburg da quel momento cominciò a proporgli piccoli programmi, cresciuti fino alla disputa della 24 del Nurburgring o a partecipazioni a vari campionati Porsche. Nel 2014 Rast, diventato uno specialista della categoria GT, vinse con l'Audi la 24 ore della Eifel e quella di Spa. Nel 2015 la sua candidatura fu valutata per sostituire lo squalificato Timo Scheider al Moscow Raceway, ma per la corsa in terra russa fu scelto Antonio Giovinazzi. Nel 2016, Rast fu chiamato a sostituire nella penultima corsa stagionale di Zandvoort l'infortunato Adrien Tambay. Il tedesco si fece trovare preparato. Rast fu confermato per la successiva uscita di Hockenheim (al posto di Ekstroem) e per la successiva stagione, che si chiuse con la conquista del suo primo DTM. «Rispetto al 2017, quando ebbi la certezza di poter mettere le mani sul titolo solo all'ultimo giro della manche finale, quest'anno ho avuto un cammino più lineare - ha spiegato Rast - Ora non voglio sedermi sugli allori e difendere il mio titolo nella prossima stagione». Il nuovo campione ha certamente potuto contare su una A5 DTM che ha messo nelle condizio-

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Rast; 2. Spengler; 3. Wittmann. Gara-2: 1. Green; 2. Frijns; 3. Rast.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



IN PENTOLA BOLLONO TANTE NOVITÀ

## Serie in espansione

Da tanto tempo, il DTM non attraversava un momento di così forte espansione. In pentola bollono diverse interessanti novità. Il finale di questa stagione prevede due appuntamenti molto importanti, a Hockenheim il 6 ottobre e al Fuji il 24 novembre. Sul tracciato del Baden Wurttemberg vedremo una Honda NSX per Jenson Button, che disputerà entrambe le corse, una Nismo GT-R sulla quale si alterneranno Quintarelli e Matsuda e una Lexus LC500 sulla quale vedremo Cassidy e Hirakawa. I tre equipaggi avranno a disposizione due sessioni di un'ora nella giornata di giovedì. Al Fuji scenderanno in pista da sei a dieci vetture del DTM, che saranno esclusivamente Audi e BMW. Le Aston Martin rimarranno in Europa per cominciare in anticipo i lavori in ottica 2020, che potrebbe vedere Robert Kubica, qualora non proseguisse la sua avventura nella massima serie con la Williams, candidato a un posto su una vettura della Casa di Gaydon. Anche il nome di Romain Grosjean è stato accostato al DTM 2020. Per quel che concerne il calendario, che sarà probabilmente circolato a Hockenheim, è circolata la notizia che la nuova stagione inizierà a Zolder e non più sul tracciato del Baden Wurttemberg, che ospiterà soltanto la Grosse Finale. Oltre a Monza, dove si dovrebbe correre a luglio, la grossa novità è Anderstorp, dove la serie non ha mai corso.



ni tutti i piloti della casa degli Anelli di mettersi in mostra. Nella prima manche, Rast ha preceduto le BMW di Spengler e Wittmann. Nella seconda, Jamie Green ha ritrovato la via del successo precedendo in volata la vettura gemella di Frins. Marco Wittmann, nonostante il ritiro nella seconda manche, mantiene la BMW in terza posizione alle spalle di Nico Mueller, che ha vanificato ogni chance di mantenere aperta la lotta per il titolo fino alla Grosse Finale di Hockenheim a causa di un inutile jumpstart nella frazione del sabato. ●

### IN GARA-2 C'È LA FIRMA DI GREEN

Sopra a sinistra Green e la festa del team Audi Sport Rosberg. In alto Rast vincitore in gara-1 festeggia la conquista del titolo. In basso a sinistra Spengler, sotto Wittmann





# Michelisz

## vita da leader

**NORBERT VINCE GARA-2 E RIENTRA DALLA CINA DA CAPOCLASSIFICA DI UN CAMPIONATO TORNATO A DARE SPETTACOLO. SCOPRIAMO COME**

di [Antonio Caruccio](#)



**A** Ningbo il FIA WTCR è tornato a dare lo spettacolo che ci si aspetta dal mondiale turismo. Dopo alcune gare soporifere in Olanda e Portogallo, il circuito di Ningbo, che in ordine di aggiunta è il più nuovo al calendario, ha regalato colpi non solo metaforici. Norbert Michelisz, che lascia la Cina da leader di campionato grazie alla vittoria di gara-2, nella terza ed ultima del week-end è stato eliminato nelle prime fasi di gara. Il triplo zero di Esteban Guerrieri tuttavia, che conduceva la classifica, è stato una manna per riaccorciare le distanze, perché sempre con 231 punti ora insegue Michelisz a 247 e precede di un solo punto Yvan Muller. Il pluricampione del mondo si è imposto nelle gare dispari del weekend, cogliendo anche il terzo posto in gara-2 con la griglia invertita, ed è ora il primo alfiere di casa Lynk&Co. Grande protagonista nella gara di casa, il costruttore cinese ha creato un vero e proprio evento collaterale alla corsa, portando non solo i modelli stradali in edizione speciale consegnate ai clienti proprio a Ningbo, ma anche un gremio pubblico, che per la prima volta in tre edizioni del-



### TARQUINI SALE DUE VOLTE SUL PODIO

A sinistra Gara-3 che si è chiusa con una doppietta della Lynk&Co, in basso a sinistra Michelisz primo nella seconda sfida e capoclassifica, a destra Tarquini finito due volte sul podio e sotto Ceccon

la corsa, ha riempito gli spalti. Nonostante un contatto che ha compromesso l'integrità della sua Hyundai in gara-1, Gabriele Tarquini ha portato a casa uno dei migliori fine settimana della stagione. Piegatosi agli ordini di squadra nella mattina di domenica per favorire la fuga in campionato di Michelisz, il Cinghio aveva costruito caparbiamente il proprio successo dopo che Andy Priaulx, che conduceva la corsa con Lynk&Co, si è ritirato a seguito di un contatto proprio con l'ungherese. Quinto in campionato, alle spalle di un costante ma non esaltante Thed Bjork, è Mikeal Azcona, che si è piazzato sul terzo gradino del podio in gara-1, con un Cupra ritornata competitiva grazie ad un nuovo BoP.

Doveva, e poteva essere, il fine settimana perfetto per Ma Qing Hua. Il cinese, in seno a Team Mulsanne con l'Alfa Romeo Giulietta by Romeo Ferraris, era stato velocissimo nelle libere e nella qualifica del sabato aveva concluso al secondo posto,

confermato in gara dopo aver tenuto sotto pressione la Lynk&Co di Muller, dove è probabile si accasi nel 2020.

Domenica invece la tragedia. Ostacolato da Nestor Girolami nel giro veloce del Q2, con l'argentino sanzionato con una punizione esemplare che lo ha visto perdere la seconda fila dello schieramento, Ma ha visto svanire la possibilità di partire in pole davanti al pubblico di casa e di regalare alla vettura di Opera due podi. Colpito da Tom Coronel in gara-2, disintegrando il posteriore, è riuscito a ripartire dalla pit-lane dopo il lavoro a tempo di record del team lombardo, ma si è dovuto ritirare per un altro contatto con Girolami. Poderosa la rimonta invece di Kevin Ceccon, partito dal fondo per un problema al propulsore, ha recuperato ben 42 posizioni nell'intero fine settimana, completando in Top-10 entrambe le manche domenicali. Sorprendentemente fuori dalla Top-5 invece sia Honda che Audi. ●

#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Yvan Muller; 2. Ma Qinghua; 3. Mikel Azcona. Gara-2: 1. Norbert Michelisz; 2. Gabriele Tarquini; 3. Yvan Muller. Gara-3: 1. Yvan Muller; 2. Yann Ehrlacher; 3. Gabriele Tarquini.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

### È POLEMICA SUL BOP

## Tarquini contro Muller

Gabriele Tarquini ed Yvan Muller. Solo a pronunciarli insieme si ha un mancamento considerando che sono i più esperti, con 57 e 50 anni rispettivamente, oltre che i più vittoriosi, con sei titoli mondiali conquistati. Sono stati in lotta per il primo mondiale della storia del WTCR, disputa risoltasi a favore dell'italiano, ma anche della polemica del BoP nel round cinese. Tarquini ha subito alzato i toni, invocando una revisione e dei chiarimenti da parte della FIA riguardanti i parametri che, in modo differente nella forma ma non nel contenuto, avevano già visto Lynk&Co smodatamente superiore alla concorrenza in Olanda, ed appunto poi ridimensionate nella mappatura, che ora invece è tornata a loro favore.

Ed anche di Audi che in Portogallo era stata squalificata per overboost. «Si tratta di una cosa ridicola, è un'idiozia. Abbiamo chiesto dei chiarimenti alla Federazione, che non sono arrivati, e seppur questa è la loro gara di casa, serve fare luce - dice l'abruzzese - Strano sentire questi commenti da chi in rettilineo è 7km/h più veloce di noi» rintuzza Yvan, che poi a conferenza stampa conclusa, alza i toni con l'italiano in una intima discussione rigorosamente in francese, che getta benzina sulle prossime gare.



# Bmw ancora a segno

DAVANTI A 15MILA SPETTATORI ARRIVA LA SECONDA VITTORIA CHE PROIETTA COMANDINI-JOHANSSON E SIMS SI ARRAMPICANO IN VETTA ALLA SERIE TRICOLORE

di Dario Lucchese



#### AL TRAGUARDO

Assoluta: 1. Comandini-Johansson-Sims; 2. Fisichella-Gai-Villeneuve; 3. Salikhov-Bulatov-Perel.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

**V**ALLELUNGA - C'erano 15.000 spettatori a salutare a Vallelunga il secondo successo della Bmw nel Campionato Italiano Gran Turismo Endurance. Dopo essersi imposti nel round d'apertura di Monza, Stefano Comandini e Erik Johansson, come a Misano coadiuvati da Alexander Sims, hanno centrato un'altra vittoria che li proietta nuovamente in testa alla classifica della serie tricolore. Weekend nero invece per l'equipaggio dell'Imperiale Racing formato da Vito Postiglione, Alex Frassinetti e Jeroen Mul, i quali avevano piazzato in pole la loro Lamborghini, ma in seguito costretti a ritirarsi mentre erano al comando.

Bene invece le Ferrari, che hanno completato il podio. Seconda quella della Scuderia Baldini 27 divisa Giancarlo Fisichella, Jacques Villeneuve e Stefano Gai, dopo la penalizzazione di 25" per ingresso in pista col semaforo rosso dopo il secondo cambio pilota inflitta a Daniele Di Amato e Alessandro Vezzoni (Rs Racing), che hanno perso anche il successo in Pro-Am andato all'altra 488 Gt3 di Rinat Salikhov, Denis Bulatov e David Perel, alla fine terzi assoluti con il team Rinaldi. A balzare in testa in partenza è stata la Bmw di Johansson, scattato dalla prima fila, che ap-

profittando della potenza del motore della sua M6 ha subito sfilato Postiglione, tallonato a sua volta da Di Amato. Poco più distanziata l'altra 488 Gt3 di Villeneuve. Subito fuori dai giochi per le posizioni di testa invece, una delle due Mercedes del team Antonelli Motorsport, quella di Alexander Moiseev, che è andato largo ai Cimini ed è finito in testacoda (il russo incapperà in un ulteriore errore al tornantino dopo alcune tornate, picchiando questa volta contro le barriere). Con i primi tre rimasti tutti racchiusi in poco più di un secondo, dopo i primi 20 minuti a rifarsi sotto è stato Postiglione, che si è riappropriato della posizione di testa costruendo un margine di vantaggio di 11,6 secondi. Subito dopo anche Di Amato ha superato Johansson, risalendo secondo. Lo svedese è stato il primo a effettuare il pit-stop, cedendo il volante a Comandini che è scivolato terzo.

A prendere il comando dopo le soste è stato Vezzoni, poi superato da Frassinetti, che ha scontato metà dei 30" di handicap tempo conseguenti alla vittoria di Misano. Quarto è risalito Alessandro Balzan, davanti a Gai. Poi il duplice colpo di scena del ritiro dello stesso Frassinetti a causa di un problema al cambio, mentre a Vezzo-

ni sono stati dati 9" di penalità per essere uscito prima dalla corsia nel corso dei cambi. Al comando si è ritrovato Balzan, seguito da Comandini e Gai.

A un'ora dalla fine la vettura di Emil Skärås, finita fuori pista, ha chiamato in causa la safety car. Alla ripartenza Sims ha riportato in testa la Bmw, con la Ferrari di Fisichella seconda, ma dopo il contatto avuto con Marco Cioci (costretto a una sosta ai box per un problema alla posteriore destra). Bene l'altra Lamborghini di Pietro Perolini, Ben Gersekowski ed Emanuele Zonzini, alla fine quinti ma anche loro penalizzati di 25". Ciò ha consentito a Stefano Colombo e Francesca Linossi, risaliti secondi di classe e quarti assoluti, di prendere la leadership della classifica Pro-Am. Nella Gt Light, nonostante il fuori programma di Skärås, il successo è andato alla Huracán Super Trofeo del team Antonelli Motorsport su cui si sono alternati anche Mattia Michelotto e Gian Pietro Cristoni, che hanno rafforzato la loro leadership in classifica. Seconda vittoria in Gt4, dopo quella di Monza, per la Ginetta di Luca Magnoni e Aleksander Schjerggen, anche se in campionato rimangono davanti per due punti Giuseppe Ghezzi e Riccardo Chiesa. ●



### VILLENEUVE-FISICHELLA-GAI CHIUDONO AL 2° POSTO

Nell'altra pagina in azione Comandini, sopra il podio: ci sono anche Di Amato e Vezzoni poi estromessi dalla classifica. A destra Postiglione, sotto Fisichella-Gai-Villeneuve che hanno chiuso al secondo posto con la Ferrari 488 della Scuderia Baldini 27

### SVELATO IL CALENDARIO

## Ecco come sarà il 2020

A Vallelunga è stato rivelato il calendario della prossima stagione. Riconfermati i quattro appuntamenti per ciascuna delle due serie Endurance e Sprint, che continueranno dunque a "viaggiare" parallelamente, riproponendo lo stesso format di quest'anno. Una delle novità sarà quella della giornata di test collettivi prevista a Imola nella data del 3 maggio. L'altra è la notturna di Misano, a inizio luglio. Ad aprire il campionato di durata sarà Monza (17 maggio). Poi verrà appunto il turno di Misano, mentre gli ultimi due round saranno quelli di Vallelunga (20 settembre) e Mugello (4 ottobre). Allo stato attuale si sta anche studiando di estendere da tre a sei ore una delle quattro prove. La serie Sprint partirà da Vallelunga il 14 giugno, per proseguire con le tappe del Mugello (19 luglio), di Imola (30 agosto) e Monza (25 ottobre). Sul circuito romano ha fatto il suo rientro nel Tricolore Gt anche Alessandro Balzan, che dopo uno stop di un anno e mezzo per un problema fisico, si è detto intenzionato a ritornare nell'Imsa, in cui ha vinto due titoli Gtd nel 2016 e 2017 con la Ferrari. Il veneto ha elogiato la formula della serie Acì Sport e non è escluso di vederlo ancora al via in un futuro immediato.

# Ponzio non perde la testa

CON UNA VITTORIA E UN SECONDO POSTO RICCARDO SI CONFERMA LEADER DELLA SERIE. GIACOMO POLLINI VA A SEGNO IN GARA-2

di Dario Lucchese

**V**ALLELUNGA - Alla sua prima stagione nel Campionato Italiano Sport Prototipi, Riccardo Ponzio sembra avere trovato una propria dimensione. Il pescarese del team SG Motors ha conquistato a Vallelunga la sua seconda vittoria, confermandosi al comando della classifica assoluta e dividendosi i successi con Giacomo Pollini. Con le sole due gare del conclusivo appuntamento del Mugello ancora da disputare, saranno loro due a contendersi il trono, divisi solamente da otto punti. Un primato, quello di Ponzio, che ha costruito anche grazie a una continuità di risultati, inseguendo adesso il suo secondo titolo, dopo essersi laureato nel 2017 campione della F.2000 Italian Trophy. Reduce da un anno di esperienza nell'European Le Mans Series con la Norma Lmp3 dell'Oregon Team, il pilota abruzzese ha sempre concluso nei primi cinque, salendo sul podio in altre tre occasioni. A Vallelunga, dove lo scorso maggio aveva già centrato un terzo posto, ha ottenuto il quinto tempo in qualifica, riuscendo a compiere in gara-1 un vero capolavoro.

A prendere il comando inizialmente è stato infatti Davide Uboldi. Ma il comasco ben presto ha dovuto cedere spazio proprio a Ponzio, autore di un'ottima rimonta. Al terzo posto si è portato Mirko Zanardini, seguito a ruota da Federico Scionti, Denny Molinaro e Pollini. Proprio quest'ultimo, nelle qualifiche autore della sua seconda pole stagionale, al "pronti via" è scivolato dietro e soltanto in un secondo momento è riuscito a risalire terzo, conquistando dei punti preziosi e facendo anche segnare il giro più veloce. Sul finire, a guadagnare la quarta piazza è stato Scionti, mentre Zanardini è stato costretto al ritiro. Perfetto Ponzio anche al via di Gara 2, quando si è subito involato al comando, tenendo testa a Pollini che ha superato al primo giro "Paco". Ma alla seconda tornata lo stesso Pollini lo ha affiancato prima del Curvone, riuscendo ad avere la meglio e sfilando davanti, per poi incrementare il proprio vantaggio.

Bella la lotta per il terzo posto che ha visto protagonista "Paco" e Zanardini. Quest'ultimo è poi uscito ancora dalla scena a causa di un problema sulla sua vettura, rendendo le cose facili ad Uboldi che è risalito quarto. Al sesto giro il comasco ha guadagnato il terzo posto.

Ad imitarlo anche Scionti, che poche curve dopo ha superato a sua volta "Paco", alle prese a sua volta con Simon Hulten, sempre attaccato al gruppo di



**DUE PROTAGONISTI**  
Sopra Ponzio, e in alto sul podio sotto Pollini: i due grandi protagonisti di Vallelunga. In basso a destra Uboldi. Nell'altra pagina la partenza di Gara 2

testa. A dieci minuti dal termine, con le prime due posizioni consolidate e Pollini autore anche del giro più veloce, Scionti si è fatto sempre più minaccioso nei confronti di Uboldi. I due hanno continuato a lottare, riagganciando anche lo stesso Ponzio, che ha comunque controllato senza problemi la situazione. Quindi, a tempo ormai scaduto, l'estremo





ARTICOLATO SU TRE ROUND

## Trofeo d'inverno per esordienti

tentativo di Scionti su Uboldi, risoltosi con un leggero contatto che ha mandato in testacoda il giovane romano, precipitato sul fondo. Pollini è andato nel frattempo a raccogliere il suo secondo successo, pareggiando così i conti con Ponzio (questa volta secondo al traguardo) e confermandosi a sua volta tra i più costanti. Doppio podio per Uboldi, alla fine terzo. ●

Il Campionato Italiano Sport Prototipi lancia un trofeo invernale riservato ai piloti esordienti. Tre gli appuntamenti, ciascuno articolato su due gare, che riproporranno in tutto e per tutto lo stesso format del Tricolore. Il primo si disputerà a metà novembre a Franciacorta e precederà di un mese esatto la tappa di Magione, mentre l'ultimo round si svolgerà sulla pista di Adria a inizio marzo. L'obiettivo è quello di rinnovare lo schieramento, avvicinando alla categoria soprattutto i giovani, con un occhio di riguardo verso i kartisti. In palio per il vincitore c'è infatti la partecipazione al campionato che si disputerà nel 2020. Il budget fisso "all inclusive" per potervi prendere parte sarà di 25.000 euro e le prerogative sono di avere al via almeno 15 vetture, tutte gestite dai team già presenti nella serie. In tema di novità, per il prossimo anno ce ne saranno poche: nel senso che è praticamente tutto riconfermato, sia dal punto di vista tecnico che sportivo-regolamentare. Da definire invece il tetto di concorrenti ammessi, dal momento che verrà nuovamente adottato un numero chiuso per i partecipanti, al fine di garantire una gestione perfetta del campionato stesso. Per metà ottobre è fissata la prima scadenza per regolarizzare le iscrizioni.



di **Dario Lucchese**

**V**ALLELUNGA - Colpo grosso di Simone Iaquinta, che a Vallelunga pur non salendo sul gradino più alto del podio, ha superato nella classifica generale della Carrera Cup Italia sia Jaden Conwright, leader alla vigilia di questo quinto dei sette round, che Diego Bertonelli. Il cosentino del team Ghinzani Arco Motorsport, dopo avere ottenuto soltanto il settimo posto in gara-1, rallentato da un contatto innescato proprio da Bertonelli (in seguito proprio per questo motivo penalizzato con un drive through), domenica si è reso protagonista di una rimonta con cui è riuscito a risalire secondo. Ma a dividersi le due vittorie sul circuito romano, sono stati nell'ordine Alberto Cerqui ed Enrico Fulgenzi, con quest'ultimo che ancora può nutrire qualche speranza per il titolo. Il primo, che aveva fatto il suo rientro nel monomarca di Porsche Italia in occasione del precedente round del Mugello, è stato il dominatore assoluto durante la prima parte del weekend, ottenendo la pole, sfilando primo al via e rimanendo in testa in gara-1 fino all'ultimo giro, facendo anche segnare il giro più veloce. Alle sue spalle bene Fulgenzi, con Patrick Kujala a completare podio. Dietro al terzetto di testa, Davide Di Benedetto e Conwright, che ha conquistato i punti necessari ad allungare in vetta al campionato. Per il californiano del team Dinamic Motorsport, l'occasione era ghiotta in gara-2, dal momento che si avviava dalla prima fila, al fianco del poleman Stefano Monaco, portacolori della AB Racing. Tuttavia, nel corso del secondo giro, l'americano è stato tamponato da Kujala, finendo in testacoda e iniziando una rimonta vanificata da una penalità inflittagli dopo l'arrivo per partenza anticipata. Kappaò anche il finlandese, costretto a rientrare ai box per ritirarsi e adesso terzo in classifica a pari punti proprio con Bertonelli. Il toscano del team Q8 Hi Perform, è stato particolarmente sfortunato in questa circostanza, fermato da un problema all'alimentazione a un solo minuto dallo scadere del tempo, dopo che era riuscito a risalire dall'undicesimo al quarto posto. Il contatto tra Kujala e Conwright ha finito invece per agevolare Fulgenzi, Iaquinta e Cerqui, che in successione hanno avuto la meglio su Monaco. Ancora quarto Di Benedetto, mentre a mettersi particolarmente in luce, ottenendo il quinto posto ed il suo migliore risultato della stagione sul tracciato di casa, è stato Francesco Massimo De Luca, già in Super Pole nelle qualifiche. Nella Silver prima vittoria di Marco Galassi con il team Malucelli, che ha risposto al successo ottenuto in gara-1 da Chicco Reggiani (Ghinzani). ●



**VITTORIE PER CERQUI E FULGENZI MA A GODERE PIÙ DI TUTTI È SIMONE CHE BALZA AL COMANDO DEL MONONAMARCA**

fotografie GALLI



DUE VOLTE RE NELLA MICHELIN CUP

## Cassarà concede il bis

Marco Cassarà due volte "re" nella Michelin Cup, sulla sua pista di casa. Il romano del team Ombra Racing, che arrivava nelle vesti di leader a Vallelunga, ha allungato decisamente il passo nei confronti di Alex De Giacomi e Bashar Mardini, autori di un secondo e un terzo posto a testa. Un doppio successo fortemente voluto da Cassarà, che in questo terzultimo round della Carrera Cup Italia ha deciso di giocarsi due "jolly", scegliendo di utilizzare in entrambe le gare due pneumatici nuovi (quelli in appoggio), intenzionato fin dall'inizio ad attuare una tattica tutta in attacco. I fatti alla fine gli hanno dato ragione e adesso nella classifica generale ha 9,5 punti in più di De Giacomi.





## GRANDE SHOW

A sinistra Iaquina, sotto Fulgenzi a segno in gara-2, sotto a sinistra Cerqui mentre taglia vittoriosamente il traguardo in gara-1. In basso nell'altra pagina Cassarà due volte a segno in Michelin Cup, sopra Roberto Del Castello e Maurizio Fondi in Supercup

# Del Castello doppia firma

**SUPERCUP FINE SETTIMANA PERFETTO PER ROBERTO E LULI CHE SU CORVETTE VINCONO UNA GARA A TESTA**

**V**ALLELUNGA - Weekend perfetto a Vallelunga per Roberto e Luli Del Castello, che sul circuito romano, nel sesto e penultimo appuntamento della Supercars Series, hanno conquistato con la loro Corvette una vittoria a testa nelle due gare in programma, ipotecando così il titolo assoluto del trofeo riservato alle vetture V8 e Gran Turismo. Con il doppio successo messo a segno sul circuito romano, padre e figlia hanno potuto incrementare ulterior-

di Maurizio Fondi (avviatosi al suo fianco dalla prima fila), prima di allungare decisamente il passo fino ad accumulare un vantaggio importante.

A salire sul podio è stato anche Andrej Iefimenko, che è riuscito ad avere la meglio sulla Lotus Exige di Piero Randazzo, chiudendo terzo ma ancora più distanziato dal duo di testa con un'altra

vettura della Casa di Stoccarda. Nella seconda gara a fare il passo è stata Luli Del Castello, che fi-

no all'ultimo ha dovuto controllare nei suoi specchietti la Lamborghini di Benny Strignano e la stessa Porsche di Fondi, giunti al traguardo in quest'ordine, tutti racchiusi in meno di quattro secondi. Ancora quarto Randazzo, mentre tra le Turismo ammesse al via, a dividersi le vittorie sono stati Kostantin Gutsul (Honda) ed una vecchia conoscenza come Giorgio Fantilli, protagonista negli anni d'oro del Civt e in pista con una Seat Leon Supercup. (d.l.)

## AL TRAGUARDO

**Gara-1:** 1. R. Del Castello; 2. Fondi; 3. Iefimenko. **Gara-2:** 1. L. Del Castello; 2. Strignano; 3. Fondi.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



## AL TRAGUARDO

**Gara-1:** 1. Cerqui (Dinamic Motorsport) 19 giri in 30'18"984, alla media di 153,609 km/h; 2. Fulgenzi (Tsunami Rt) a 1"470; 3. Kujala (Bonaldi Motorsport) a 10"512; 4. D. Di Benedetto (Ombra Racing) a 15"495; 5. Conwright (Dinamic Motorsport) a 16"690; 6. Monaco (Ab Racing) a 23"015; 7. Iaquina (Ghinzani Arco Motorsport) a 23"172; 8. De Luca (Ab Racing) a 24"599; 9. Grosso (Ghinzani Arco Motorsport) a 25"528; 10. M. Cassarà (Ombra Racing) a 27"073 (1. Michelin Cup); 11. Bertone (Dinamic Motorsport) a 31"029; 12. De Giacomi (Tsunami Rt) a 31"919; 13. Laurini (Dinamic Motorsport) a 33"235; 14. L. Pastorelli (Dinamic Motorsport) a 47"931; 15. Mardini (GDL Racing) a 56"250; 16. Mendez (Dinamic Motorsport) a 1'03"954; 17. M. Sager (Dinamic Motorsport) a 1'04"982; 18. Lazarevic (Duell Race) a 1'30"469; 19. Reggiani (Ghinzani Arco Motorsport) a 1'34"550 (1. Silver); 20. Fadel (Dinamic Motorsport) a 1'35"391; 21. Locanto (Ab Racing) a 1 giro; 22. Galassi (Team Malucelli) a 2 giri.

**Giro più veloce:** il 4° di Cerqui in 10'35"054, alla media di 154,712 km/h.

**Gara-2:** 1. Fulgenzi (Tsunami Rt) 19 giri in 30'55"867, alla media di 150,557 km/h; 2. Iaquina (Ghinzani Arco Motorsport) 2"983; 3. Cerqui (Dinamic Motorsport) a 3"457; 4.

D. Di Benedetto (Ombra Racing) a 16"802; 5. De Luca (Ab Racing) a 17"197; 6. Grosso (Ghinzani Arco Motorsport) a 17"894; 7. M. Cassarà (Ombra Racing) a 21"637 (1. Michelin Cup); 8. Festante (Ombra Racing) a 22"311; 9. M. Sager (Dinamic Motorsport) a 22"900; 10. Laurini (Dinamic Motorsport) a 23"958; 11. Mardini (GDL Racing) a 27"649; 12. Mendez (Dinamic Motorsport) a 28"282; 13. De Giacomi (Tsunami Rt) a 39"186; 14. Conwright (Dinamic Motorsport) a 43"485; 15. Galassi (Team Malucelli) a 1'05"406 (1. Silver); 16. Fadel (Dinamic Motorsport) a 1'06"075; 17. Reggiani (Ghinzani Arco Motorsport) a 1 giro; 18. Locanto (Ab Racing) a 1 giro; 19. Bertone (Dinamic Motorsport) a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 7° di Fulgenzi in 1'35"141, alla media di 154,570 km/h.

**Il campionato - Assoluta:** 1. Iaquina 102,5 punti; 2. Conwright 98; 3. Bertone e Kujala 89; 5. Fulgenzi 76. **Michelin Cup:** 1. M. Cassarà 79 punti; 2. De Giacomi 69; 3. Mardini 57; 4. Reggiani 27; 5. Pastorelli 23. **Silver Cup:** 1. Reggiani 52 punti; 2. Galassi 41; 3. Mercatali 35; 4. La Marca e Monforte 8. **Team:** 1. Dinamic Motorsport 118 punti; 2. Ghinzani Arco Motorsport 88; 3. Bonaldi Motorsport 85; 4. Tsunami Rt 74; 5. Ombra Racing 69. **Esports:** 1. Santoro 103 punti; 2. Amato 86; 3. De Salvo 77; 4. Ciriello 70; 5. Tozzato 48.

# Sandrucci chiude i giochi

di **Dario Lucchese**

**V**ALLELUNGA - Gustavo Sandrucci campione in anticipo nel Mini Challenge Italia. Per il secondo anno di fila, il pilota del team Melatini Racing si è confermato il "re" del monomarca riservato alle John Cooper Works. A Vallelunga, sulla sua pista di casa, il viterbese ha fatto il pieno: prima la sua seconda pole della stagione, poi in gara-1 la sua quarta vittoria, dopo quelle di Monza, Misano e Mugello. In gara-2 Sandrucci ha concesso quindi il bis, approfittando anche del contatto tra Alessio Alcidi e Guido Menapace, che in quel momento occupavano le prime due posizioni.

Se Sandrucci festeggia tra i Pro, per conoscere il nome del campione Lite bisognerà attendere invece il sesto e ultimo round, che si disputerà ancora a Monza. Fine settimana nero per Filippo Bencivenni, che giungeva sul circuito romano da leader, con quattro punti di vantaggio nei confronti di Diego Di Fabio ed il quale in gara-1 è rimasto coinvolto in una carambola. Ingenti i danni alla sua vettura, tanto da non potere prendere il via domenica. Di Fabio, autore della pole, ne ha approfittato, andando a conquistare la vittoria di classe e balzando al comando della classifica, conquistando poi ancora punti importanti in gara-2, quando ad imporsi è stato Andrea Tronconi.

Una prima fila tutta blu, con le due vetture del team Melatini Racing davanti a tutti, ha caratterizzato lo schieramento di gara-1. A sfilare primo senza problemi è stato Sandrucci, seguito dal suo compagno di squadra Paolo Maria Silvestrini. Ma un incidente ai Cimini fra tre vetture nel corso del primo giro, che ha appunto coinvolto anche Bencivenni e Angelo Rogari, ha subito chiamato in causa la safety car e fatto esporre in seguito la bandiera rossa. Tutto da rifare, con Ivan Tramontozzi al nuovo via lanciato minaccioso nei confronti di Silvestrini, sempre a sua volta incollato al paraurti della vettura del leader Sandrucci.

La situazione è rimasta praticamente invariata, con Sandrucci che ha anzi allungato leggermente. Con la parziale inversione della griglia, Daniele Pasquali ha guidato il gruppo al via di gara-2, precedendo nell'ordine Menapace, Alcidi, Roberto Gentili e Maurizio Losi. Un contatto tra Sandrucci e Silvestrini ha fatto precipitare 14° il pugliese, che sabato si era portato secondo in classifica, a pari punti proprio con Tramontozzi-Losi.

Al secondo giro Pasquali è scivolato terzo, mentre a balzare al comando è stato Menapace, tallonato sempre da Alcidi. Sandrucci nel frattempo è risalito da nono a sesto, portandosi davanti a Lo-

**IN ANTICIPO SULLA FINE DEL MONOMARCA E PER LA SECONDA VOLTA DI FILA, IL VITERBESE CONQUISTA IL TITOLO DOPO AVER CENTRATO POLE E DUE VITTORIE. ECCO COME**





#### AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Sandrucci; 2. Silvestrini; 3. Tramontozzi. Gara-2: 1. Sandrucci; 2. Gentili; 3. Zanin.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81

#### SOVRANO DI VALLELUNGA

Autore di una doppietta che ha chiuso il discorso per la conquista del monomarca, Gustavo Sandrucci nella foto, è stato il vero re di Vallelunga. Sotto a sinistra Diego Di Fabio leader Lite. Sotto a destra Andrea Tronconi. 1. Lite Gara2.



si. Ancora una tornata e Sandrucci ha guadagnato il quinto posto, seguito da Pasquali, superando subito dopo Filippo Maria Zanin. Al quinto giro il cambio di guardia, con Alcidi che ha superato Menapace portandosi al comando.

Ai due si è accodato Sandrucci, che nel frattempo aveva avuto ragione di Gentili. Quindi, nella tornata successiva, il contatto tra Menapace ed Alcidi all'uscita della Esse che ha dato il via libera a Sandrucci. L'uscita di Federico Alberti al Tornantino ha infine fatto entrare in pista la safety car e per Sandrucci si è concretizzata la sua quinta vittoria. Gentili e Zanin hanno completato il podio. ●

#### 23 VETTURE IN PISTA

## Schieramento da record

Schieramento record a Vallelunga, con 23 vetture in pista. L'arrivo di Placido Mamone, con precedenti esperienze nel Driver's Trophy e nel Civt, al via sulla quarta macchina schierata dal team Melatini Racing, ha fatto lievitare infatti il numero di iscritti e per la conclusiva tappa di Monza si attende ancora un'altra "new entry". Tra le novità viste sul circuito romano, anche il debutto di Filippo Cestaro, mentre Maurizio Calgaro è salito sulla vettura del team Cz Bassano in precedenza guidata da Tobia Zarpellon. Se il Mini Challenge Italia ha già incoronato il campione Pro (per Sandrucci si tratta del suo quarto titolo, dopo essersi laureato campione N4 nel Civt 2001 e avere vinto tre anni fa la Clio Cup Italia), nella Lite tutto rimane ancora molto aperto. Di Fabio, con i colori della Ac Racing Technology, si è diviso le vittorie con Andrea Tronconi, al suo secondo successo di quest'anno, e adesso guida davanti a tutti.

## AL TRAGUARDO

Gara-1: 1. Mugelli; 2. Greco; 3. Guidetti. Gara-2: 1. Tavano; 2. Scalvini; 3. Bettera.

Le classifiche complete sono riportate alle pag. 80-81



# Tavano tricolore

**CAMPAGNANO** - Pubblico delle grandi occasioni a Vallelunga per il penultimo round della stagione del TCR Italy, che ha trovato il suo campione con due gare di anticipo: con un quinto posto in gara1 e una vittoria in gara2, infatti, Salvatore Tavano si è aggiudicato matematicamente il tricolore. Per Tavano è il secondo titolo italiano consecutivo. L'aritmetica premia anche la Scuderia del Girasole by Cupra Racing, che vince il Trofeo Nazionale Team Costruttori con una gara di anticipo. In gara1 vittoria per Massimiliano Mugelli su Alfa Romeo Giulietta by Romeo Ferraris. Per il toscano è il primo trionfo nel TCR Italy: la sua ultima vittoria in una gara italiana risale infatti al 2016, quando correva nel campionato italiano GT.

Mugelli e la sua Alfa Romeo Giulietta sono stati protagonisti di una gara-1 perfetta. Il portacolori del team PRS Motorsport si è involato al comando dalla pole position ma poco dopo ha ceduto agli attacchi di Enrico Bettera al volante dell'Audi di Pit Lane Competizioni, alla ricerca di punti preziosi in ottica campionato.

Mugelli si è difeso bene da Matteo Greco e poi ha iniziato ad attaccare Bettera per tornare in testa. Il sorpasso è arrivato all'ottavo passaggio alla curva Soratte, approfittando di una sbavatura del bresciano sull'Audi, poi superato in scia anche dalla

**PER IL SECONDO ANNO CONSECUTIVO SALVATORE CONQUISTA IL TITOLO NEL CAMPIONATO. IN GARA-1 BELLA VITTORIA DI MUGELLI**

di **Fiammetta La Guidara**

Cupra del giovane Matteo Greco, secondo al traguardo. Sul terzo gradino del podio, Jacopo Guidetti, autore di un bel sorpasso al Curvone ai danni di Bettera, quarto. Salvatore Tavano conclude quinto, mentre il pilota di casa Andrea Argenti piazza la sua Opel Astra al settimo posto, alle spalle di Eric Scalvini su Cupra DSG. Gara da dimenticare per Marco Pellegrini, incappato in un dechappaggio che lo ha costretto ad una sosta in pitlane.

La seconda sfida del weekend è caratterizzata dalla griglia di partenza che inverte le prime otto posizioni in qualifica. In pole avrebbe dovuto esserci Andrea Argenti, costretto però al forfait per un problema tecnico. Scalvini e Tavano partono così in prima fila, ma dopo poche curve il contatto tra Max Mugelli e Marco Pellegrini determina l'ingresso della safety car e il ritiro del forte pilota toscano. Alla ripartenza Scalvini conduce la gara per alcune tornate al volante della Cupra DSG, prima di cedere al forcing del compagno di squadra Tavano con la vettura gemella ma dotata di cambio sequenziale. Alle loro spalle Enrico Bettera resiste agli attacchi di Jacopo Guidetti sull'Audi di BF Motorsport. Il sedicenne transiterà quarto al traguardo, ma verrà penalizzato di 25 secondi per aver costretto Greco ad un'escursione nell'erba nelle battute finali. Greco eredita così la quarta piazza e si consolida al se-



# Girasole davvero splendente

IL TEAM DI TARCISIO BERNASCONI DI NUOVO A SEGNO NELLA SERIE. ECCO LE PAROLE DEI PROTAGONISTI.

**Max Mugelli:** «Una vittoria che ci voleva: era tanto che la inseguivo. Correndo ogni anno con un brand diverso, ho dovuto ricominciare ogni volta da zero, ma sapevo che qui a Vallelunga, se tutto avesse filato per il verso giusto, ce l'avrei fatta. Ormai siamo rodati con il team. Nei primi giri soffrivo un po' perché per strategia non dovevo consumare le gomme, ma appena ho potuto mi sono tolto dalla bagarre. Peccato per l'incidente in gara2, visto il passo che avevo, avrei potuto risalire posizioni», conclude Mugelli, che ha sempre avuto un ottimo feeling con il circuito romano.

**Salvatore Tavano:** «Grazie alla squadra perché mi ha dato una macchina competitiva, ma anche perché è stata una vera famiglia nei momenti difficili. Abbia-

mo sfruttato al 110% il pacchetto che avevamo in mano: la nostra è una macchina veloce in tutte le situazioni, ma non è la più veloce del lotto. Il weekend ha ricalcato l'andamento del campionato: abbiamo sofferto più di quanto si possa pensare, abbiamo dovuto lavorare spesso partendo da situazioni non facili, e abbiamo reagito rialzando sempre la testa. Non avevamo azzeccato il set up in qualifica, e ci siamo resi conto che avevamo un'usura delle gomme anomala. Dopo gara-1 abbiamo preso decisioni anche azzardate, che alla fine hanno pagato».

**Tarcisio Bernasconi:** «Confermare un titolo è sempre più difficile rispetto a vincerlo per la prima volta. Insieme alla divisione Cupra Italia abbiamo deciso di accettare questa sfida per difendere la tabel-

la numero 1 che avevamo conquistato lo scorso anno con Salvatore Tavano. Dopo il doppio stop a Misano per un problema tecnico che ci ha privati di due possibili vittorie, e ci ha destato qualche preoccupazione, siamo riusciti a ristabilirci in vetta. Grazie all'esperienza di Tavano, all'ottimo compagno Greco, alla professionalità della squadra e al supporto della divisione Cupra Italia, ci siamo riconfermati, portando a casa il titolo italiano. Manca ancora un appuntamento, l'ultimo round a Monza, e in quell'occasione ce la metteremo tutta per confermare il secondo posto in campionato con Greco ma anche il titolo nel Trofeo DSG, dove siamo attualmente in vetta con il nostro pilota Eric Scalvini».

**Pierantonio Vianello,** direttore Cupra in Italia: «Lo scorso anno ci siamo aggiudicati un titolo importante, ancor più dato che il nuovo marchio era al suo debutto nelle competizioni. Quest'anno, replicare il titolo e chiudere il campionato con due gare d'anticipo, è la conferma non solo delle potenzialità delle vetture che contraddistinguono il marchio Cupra ma anche della grande determinazione e professionalità dimostrata da Salvatore Tavano, nostro pilota ufficiale e della squadra guidata da Tarcisio Bernasconi». ●

condo posto in campionato. Altra battuta a vuoto per Pellegrini: la Hyundai di Target Competizioni finisce infatti nella ghiaia dopo un contatto con Guidetti nella lotta per la quarta posizione.

Nel trofeo tricolore riservato alle vetture con cambio DSG, Eric Scalvini ha siglato ancora una doppietta, allungando in testa alla classifica di campionato. Alla fine di entrambe le gare, sul podio con lui l'austriaco Peter Gross su Cupra di Wimmer Werk e la new entry Claudio Formenti su Volkswagen Golf di Pit Lane Competizioni. ●





# Azzoli gran bel bis

**DOMINIO TOTALE PER RICCARDO CHE ADESSO SI È PORTATO ALLE SPALLE DEL LEADER DEL MONOMARCA VITTORIO GHIRELLI**

**V**ALLELUNGA - Doppia vittoria e dominio totale di Riccardo Azzoli, protagonista assoluto a Vallelunga nel quarto dei sei appuntamenti della smart EQ fortwo e-cup, Campionato Italiano Energie Alternative. Il pilota laziale del Team Gino ha rotto il ghiaccio, andando per la prima volta a segno e facendo un grosso balzo in avanti anche in campionato, che adesso lo vede occupare il secondo posto a 26 lunghezze dall'immutato leader Vittorio Ghirelli. Quest'ultimo in gara-1 ha centrato l'ennesimo podio, chiudendo secondo davanti a Giuseppe De Pasquale, il quale è risalito a sua volta di una posizione ai danni di Michele Spoldi (ritiratosi in seguito per un contatto).

Alla sua prima apparizione nel monomarca, a mettersi in evidenza è stato anche Lorenzo Nicoli, quinto alle spalle di Piergiorgio Capra. Per il resto Azzoli è rimasto in testa dall'inizio alla fine, guadagnando un discreto margine sul resto del gruppo fin dalle fasi iniziali. Lo stesso Azzoli in gara-2, scattando ottavo per via della parziale inversione sulla griglia del precedente ordine di arrivo, è risalito progressivamente fino a raggiungere il battistrada Gianluca Carboni, dando vita ad un duello sportello contro sportello proprio con il viterbese. Un testa a testa che si è risolto all'ultima tornata, con il sorpasso di Azzoli che ha così potuto concedere il bis. Carbo-

ni da parte sua ha chiuso secondo, confermandosi uno dei piloti più in palla di questa stagione. Alle sue spalle il campione in carica Fulvio Ferri, il quale ha portato a termine una fine settimana in crescendo dopo che sabato aveva ottenuto il nono posto.

Ancora bene Ghirelli, quarto al traguardo, che ha pure vinto lo "Smart Fan Boost" (suo il maggior numero di like ricevuti sui social del campionato). A completare l'ordine dei primi cinque è stato lo sciatore Marco Mosconi, alla sua seconda uscita nella serie tricolore. Sfortuna questa volta per De Pasquale, che ha concluso solamente 14°. Tra le "Lady" doppia affer-

## RIFLETTORI SUI PROTAGONISTI

**In alto Azzoli e Carboni che hanno chiuso nell'ordine la seconda sfida. Sotto in azione sulla pista di Vallelunga Tarasca e Spoldi**



## AL TRAGUARDO

**Gara-1:** 1. Azzoli 14 giri in 15'47"399, alla media di 92,884 km/h; 2. V. Ghirelli a 3"529; 3. G. De Pasquale a 4"333; 4. Capra a 6"316; 5. Nicoli a 9"000; 6. Chiarini a 10"978; 7. Panzavuota a 11"771; 8. Carboni a 15"701; 9. Ferri a 19"498; 10. Cannavò a 20"381; 11. Mosconi a 20"918; 12. Bodega a 22"882; 13. Tarasca a 27"950; 14. Cartery a 29"147; 15. Coldani a 32"180; 16. Baroni a 32"700; 17. Calvagni a 37"740; 18. Cagliani a 44"179; 19. Longo a 45"744; 20. S. Sellani a 1 giro; 21. Spoldi a 3 giri. Tutti su Smart Eq Fortwo Cup.

**Giro più veloce:** il 2° di Azzoli in 1'07"065, alla media di 93,723 km/h.

**Gara-2:** 1. Azzoli 14 giri in 15'52"005, alla media di 92,434 km/h; 2. Carboni a 0"776; 3. Ferri a 2"964; 4. V. Ghirelli a 3"123; 5. Mosconi a 4"874; 6. Cannavò a 6"010; 7. Panzavuota a 6"868; 8. Spoldi a 15"318; 9. Longo a 17"300; 10. Bodega a 18"773; 11. Nicoli a 19"554; 12. Calvagni a 22"928; 13. Chiarini a 29"620; 14. G. De Pasquale a 35"613; 15. S. Sellani a 35"929; 16. Baroni a 36"183; 17. Coldani a 48"555; 18. Cartery a 49"051. Tutti su Smart Eq Fortwo Cup.

**Giro più veloce:** il 4° di Azzoli in 1'06"320, alla media di 94,067 km/h.

mazione di Silvia Sellani sulla sua pista di casa, al volante della vettura con i colori Mercedes Benz Roma. Antonino Cannavò si è invece imposto due volte nel Trofeo Gentleman. Con la vettura Vip riservata ai giornalisti, Lorenzo Baroni ha concluso due volte 16°, inserendosi pertanto a metà gruppo. Da segnalare infine il livello di competizione ancora una volta elevato, con 19 vetture in un solo secondo al termine delle prove ufficiali guidate sempre da Azzoli.

## Molti debutti

Tanti i debutti di Vallelunga. Sul circuito capitolino ha fatto il suo esordio Benjamin Cartery, alla sua prima esperienza in auto e in arrivo dai kart elettrici. Il 15enne monegasco ha ottenuto la pole e la vittoria tra gli Junior in gara-1, alternandosi sul gradino più alto del podio con Riccardo Longo. Un altro volto nuovo è stato quello di Leonardo Cagliani, molto veloce e abile ad inserirsi nella lotta al vertice, anche se protagonista di uno spettacolare incidente nel corso della seconda gara di domenica. La coppia formata da Riccardo Longo e Gian Alberto Coldani continua intanto a primeggiare nella classifica Junior.

*Dario Lucchese*

# ESSERE IN POLE POSITION NON È MAI STATO COSÌ FACILE

**AUTO  
SPRI  
NT**



**SCONTO DEL 45%**  
**ABBONATI A SOLI**  
**€ 80 PER 1 ANNO**  
**PER NON PERDERE IL MEGLIO**  
**DEL CAMPIONATO.**

**Abbonarsi a**

**AUTO  
SPRI  
NT**

**è semplice e veloce!**

Compila il tagliando e invialo alla e-mail:

**[abbonamenti@diffusioneeditoriale.it](mailto:abbonamenti@diffusioneeditoriale.it)**

oppure spediscilo a

**Diffusione Editoriale Srl,  
Via Clelia 27 – 00181 Roma**

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

Per pagamenti con carta di credito o PayPal  
puoi visitare il sito **[www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)**

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2019.  
Per abbonamenti all'estero, visita **[www.abbonatiweb.it](http://www.abbonatiweb.it)** o  
contattaci ai recapiti sopraindicati per ulteriori info.

Mi abbono per un anno a **AUTO SPRI NT** al prezzo speciale di **€ 80,00**

Cognome e nome .....

Via .....

n° .....

Cap .....

Città .....

Prov. ....

Telefono .....

e-mail .....

**Ho scelto di pagare tramite:**

c/c postale n. 80721178

Bonifico Bancario Iban: IT 90 V 07601 03200 000080721178

intestato a Diffusione Editoriale Srl – Via Clelia 27 – 00181 Roma – causale “Abbonamento Autosprint”  
di cui allego fotocopia

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

Data .....

Firma .....

L'offerta è valida solo per l'Italia, con scadenza 31/12/2019.

# Faggioli inarrivabile

**C**on un Simone Faggioli così è dura perfino per un tracciato insidioso come quello della Monte Erice, il cui record è caduto alla luce di una prova da vero "cannibale" del driver fiorentino della Norma M20 Fc nella decima di Civm. In un contesto esaltante con 270 verificati e anche il Tricolore auto storiche al seguito, in Sicilia si è consumato l'ennesimo duello con Christian Merli, che però sull'Osella Fa30 proprio dove lo scorso anno mise a segno una cruciale vittoria per il suo primo scudetto assoluto stavolta non è riuscito a rimanere in scia.

La loro sfida è stata tiratissima, manco a dirlo, con gli altri distanti e Faggioli che in gara 1 ha rischiato al limite per ottenere quel 2'50"4 che vale il nuovo primato sui 5730 metri di uno dei tracciati più impegnativi. Dove se non sei a posto di setup e non hai un grip sufficiente rischi di dover remare: «Qui mancavo dal 2016 - ha commentato a fine gara il fiorentino -, quando ho vinto con la Norma e le Pirelli ma non in questa configurazione. In prova abbiamo cercato di capire come adeguare auto e setup al tracciato anche se nella se-

**A TEMPO  
DI RECORD VINCE  
E BALZA IN VETTA  
AL CAMPIONATO.  
MERLI CHIUDE  
ALLE SUE  
SPALLE. E DICE:  
«ORA DEVO  
VINCERE SEMPRE  
SE VOGLIO  
RICONQUISTARE  
LO SCUDETTO»**

di Gianluca Marchese

conda del sabato ho preso un rischio. Pure nelle due gare abbiamo avuto qualche brivido ma era importante provarci e riuscirci. Sono stato perfettamente assistito dalle gomme e adesso concentriamoci sulla Nissena».

Già, Caltanissetta domenica prossima. Dove Merli è costretto a fare doppietta per tenere i giochi aperti. Anche il driver trentino ci ha provato, a Erice, ma stavolta il passo non sembrava quello giusto malgrado il buon riscontro in Q2 sabato: «Domenica mattina - ha spiegato - era abbastanza caldo e l'asfalto era sporco e scivoloso. Non ho trovato il giusto ritmo ed ero convinto d'aver fatto un crono peggiore delle prove. In gara 2 con gomme usate la situazione è peggiorata e dopo un chilometro ho toccato con l'ala posteriore un muretto... Matematicamente siamo in gioco, ma per conquistare il titolo dovremo vincere tutte le gare, Pedavena compresa. Si vedrà».

**Simone torna in vetta al tricolore**

Il successo di Erice permette a Faggioli di balzare in vetta alla classifica anche grazie al fatto



che pure gli altri prototipi 3000 hanno preceduto Omar Maglionia e l'Osella Pa2000. Il tenace driver sardo ha provato a resistere in un weekend dove non è riuscito a trovare il giusto feeling con il fondo: «Le ho provate tutte - ha detto Maglionia dopo il quinto posto in gara e ora il secondo in campionato -, lavorando continuamente sul setup e addirittura stravolgendolo per gara 2. Nota positiva è che il nuovo cambio è una sirena, malgrado dobbiamo rivedere qualcosa nell'innesto della sesta. Siamo ancora lì e combattiamo e in gruppo siamo rimasti in testa. Avanti!».

A precludergli ogni possibilità di podio le due

Osella Fa30 del ritrovato Domenico Cubeda e di Francesco Conticelli. Cubeda tornava in Civm dopo la vittoria iniziale a Luzzi e il successivo recupero dall'infortunio occorsogli a fine aprile. Il driver catanese, al top tra i siciliani davanti a un pubblico sempre caldo, è rimasto soddisfatto del rientro tricolore: dopo il successo in Tivm alla Monti Iblei a

inizio settembre, a Erice è in effetti arrivato un terzo posto sul podio alle spalle dei soli Faggioli e Merli, il che significa che lo smalto non è andato perso e che può guidare senza problemi. Positivo pure il fine settimana di Conticelli jr., a sua volta alla prima tricolore con la nuova Fa30 con la quale il pilota marsalese ha concluso quarto con incoraggiante progressione cronometrica. ●

**HO PRESO QUALCHE RISCHIO E QUALCHE BRIVIDO MA ERA IMPORTANTE PROVARCICI E RIUSCIRCI**

**SIMONE FAGGIOLI**



**SONO ENTRAMBI CAMPIONI ITALIANI**

## Liber e Loffredo in festa

In vetta al Monte San Giuliano, dove sorge Erice, hanno guardato il meraviglioso panorama delle saline di Marsala e delle Isole Egadi da campioni italiani Federico Liber e Giovanni Loffredo. Tricolore confermato tra i prototipi con motori di derivazione motociclistica per Liber, il veronese che al volante della Gloria C8P Suzuki ha duellato per l'intera stagione con un mai domo Achille Lombardi e con il rookie Luigi Fazzino, il giovane siracusano appena arrivato dai kart assente però a Erice per motivi familiari. In Sicilia è arrivato al fotofinish, con un vantaggio di appena 7 centesimi in gara 1, il verdetto che assegna lo scudetto all'alfiere dell'Alby Racing, che ha dichiarato: «Erice è una gara che non ho mai interpretato al meglio finora. Sapevo che dovevo attaccare a fondo per battere Lombardi. Una grande gioia che condivido con team e famiglia».

«Abbiamo vinto una scommessa importante per noi e per chi ci ha supportato», ha detto invece Loffredo, neocampione Racing Start con la Mini Cooper in versione turbodiesel, novità interessante nel circus delle cronoscalate: «Volevamo dimostrare che avrebbe potuto essere vincente e ci siamo riusciti! Siamo sempre stati vicini alle vetture turbo benzina e l'obiettivo è avvicinarci ancora, cosa che cercheremo già alla Coppa Nissena».

fotografie RAINIERI



### A ERICE FESTA ANTICIPATA PER DUE

Strepitosa vittoria di Simone Faggioli sulle rampe del Monte Erice dove non correva dal 2016. Sopra Loffredo neocampione in Racing Start con la Mini e in alto Liber che ha conquistato il tricolore su Gloria C8P Suzuki





foto grafie RAINIERI



## PROSSIMO ROUND LA COPPA NISSENA

# Ancora tanti titoli in ballo

Solo pochi giorni e si torna al volante per il round numero 11 alla 65ª Coppa Nissena. A Erice Lucio Peruggini ha allungato pesantemente le mani sul gruppo GT con la nuova doppietta al volante della Lamborghini Huracan GT3: solo un'impennata, non prevista, di Luca Gaetani potrebbe interrompere la quasi formale cavalcata tricolore. Tra le E2Sh per Alessandro Gabrielli e l'Alfa 4C Picchio turbo si è spianata la strada verso il titolo con l'uno a uno ericino con Marco Gramenzi, che seppur gratificato dai progressi della sua 4C "Furore" Zytec ha perso un po' di motivazione agonistica. Anche in gruppo E1 Giuseppe D'Angelo vede il titolo sempre più vicino dopo la nuova vittoria sulla Renault Clio. Vittoria sofferta ma appagante quella di Giovanni Lisi su Honda Civic in gruppo N. Il driver pugliese ha rafforzato la leadership dopo un guasto ai freni e ha vinto entrambe le gare. Sfide mozzafiato in Racing Start Plus, nel duello pugliese sulle Mini. Ha vinto Giacomo Liuzzi, che in gara 1 ha preceduto di appena 21 centesimi Vito Tagliente. Altrettanto elettrizzante la Rs Turbo, dove al fotofinish per 62 centesimi è ancora Giovanni Angelini ad allungare su Oronzo Montanaro. La classifica è però sub giudice per un reclamo presentato da quest'ultimo.

### MAGLIONA CHIUDE AL QUINTO POSTO

In alto Merli che ha chiuso al secondo posto e che adesso occupa la terza piazza in campionato, a sinistra Gramenzi. Sotto, Magliona che ha perso la leadership della serie e che sulla salita di Monte Erice ha concluso al 5° posto

## 61° MONTE ERICE

domenica 15 settembre 2019

**Assoluta:** 1. Faggioli (Norma M20 Fc Zytec) in 5'41"91; 2. Merli (Osella Fa30 Evo Zytec) a 4"22; 3. Cubeda (Osella Fa30 Zytec) a 14"47; 4. Conticelli F. (Osella Fa30) a 16"81; 5. Magliona (Osella Pa2000 Honda) a 21"68; 6. Farris (Osella Pa2000 Evo Honda) a 24"75; 7. Liber (Gloria C8F Evo) a 28"89; 8. Lombardi (Osella Pa21 JrB) a 30"31; 9. Spoto (Radical Prospert Evo) a 33"22; 10. Caruso F. (Lola B99 Zytec) a 35"96.

**Gara-1:** 1. Faggioli in 2'50"40; 2. Merli a 1"98; 3. Cubeda a 7"59; 4. Conticelli F. a 9"69; 5. Magliona a 10"81.

**Gara-2:** 1. Faggioli in 2'51"51; 2. Merli a 2"24; 3. Cubeda a 6"88; 4. Conticelli F. a 7"12; 5. Magliona a 10"87.

**Classifica dei gruppi. RS:** 1. Angelini (Mini Cooper) in 7'24"49; 2. Montanaro (Mini Cooper) a 1"16; 3. Loffredo (Mini Cooper turbodiesel) a 12"85. **RS+:** 1. Liuzzi (Mini Cooper) in 7'15"48; 2. Tagliente V. (Mini Cooper) a 1"73; 3. Guzzetta S. (Renault Clio) a 5"85. **Gr.N:** 1. Lisi (Honda Civic) in 7'42"75; 2. Errichetti (Peugeot 106) a 2"02; 3. Simonte (Peugeot 106) a 11"53. **Gr.A:** 1. Calderona (Peugeot 106) in 7'25"38; 2. Arceri R. (Renault Clio S1600) a 11"08; 3. Gianfilippo (Renault Clio S1600) a 14"97. **Et:** 1. D'Angelo (Renault New Clio) in 6'59"09; 2. Regis (Peugeot 106) a 2"19; 3. Palazzo (Peugeot 308 Rc) a 5"33. **GT:** 1. Peruggini (Lamborghini Huracan GT3) in 6'36"96; 2. Parrino (Lamborghini Huracan) a 21"09; 3. Ragazzi (Ferrari 488 Challenge) a 25"26. **E2Sh:** 1. Gramenzi (Alfa 4C 01 Furore) in 6'46"13; 2. Gabrielli (Alfa 4C Picchio) a 3"50; 3. Galea (Ford Escort Mk2) a 20"06. **Cn:** 1. Aiuto (Osella Pa20S) in 6'38"40; 2. Anelli (Osella Pa21 Evo) a 20"78; 3. Gambino (Osella Pa21S) a 49"46. **Proto Moto:** 1. Liber in 6'10"80; 2. Lombardi a 1"42; 3. Spoto a 4"33. **E2Sc:** 1. Faggioli in 5'41"91; 2. Magliona a 21"68; 3. Farris a 24"75. **E2Ss:** 1. Merli in 5'46"13; 2. Cubeda a 10"25; 3. Conticelli F. a 12"59.

**Il campionato:** 1. Faggioli 95 punti; 2. Magliona 92,5; 3. Merli 86,5.





*Quando*  
**VUOI SAPERNE DI PIÙ**

*Quando*  
**VUOI UNA VOCE  
AUTOREVOLE**

*Quando vuoi,*  
**C'È IL GUERIN.**  
*Dal 1912*

**IN REGALO**  
LA GUIDA COMPLETA  
CALCIOITALIA 2019-20  
E IL POSTER DOPPIO  
LUKAKU E  
CALENDARIO SERIE B



**NEL NUOVO NUMERO IN EDICOLA TROVI:**

- **ILLUMINANTE** LA SERIE A ANALIZZATA DA ROBERTO BECCANTINI
- **NECESSARIA** DA LUKAKU A TOMIYASU, CONOSCIAMO MEGLIO I NUOVI STRANIERI
- **UNICO** IL ROMANZO DEI 90 ANNI DEL CAMPIONATO
- **STRUGGENTE** GIANNI BRERA E GIANNI RIVERA RACCONTATI DA ITALO CUCCI



# Il pilota del **futuro**

**N**el solco delle tante iniziative che hanno visto in passato la nostra casa editrice protagonista di numerose iniziative riguardanti i giovani piloti, Autosprint e Auto tornano a scendere in campo e da quest'anno puntano su un nuovo profilo, il nostro pilota del futuro, al quale dare un supporto per la carriera. Dopo un'attenta valutazione fatta ad ampio raggio tra la nostra redazione, i nostri numerosi collaboratori, le nostre fonti, la scelta è caduta su Francesco Maria Fenici che sta disputando la sua prima stagione di corse e ha subito ottenuto ottimi riscontri. Quello del 30enne pilota reatino è un profilo sconosciuto agli appassionati e sul quale è davvero interessante puntare perché riuscire a dimostrare che merita è forse il nostro primo obiettivo. Puntare su un pilota agli inizi e vederlo crescere e ottenere le prime soddisfazioni. D'altro canto gli stessi Caschi d'Oro di Autosprint nacquero per accendere i riflettori e per dare opportunità ai giovani piloti futuri talenti. Per questo abbiamo scelto Francesco Maria Fenici, nome scelto fuori dai grandi giri e che adesso diventa il nostro testimonial sulle piste. E, in molte occasioni, sarà anche tester per le nostre riviste.

## **Il profilo di Francesco Maria Fenici**

Francesco Maria Fenici, 30 anni non ancora compiuti, originario di Rieti e residente a Roma. Il rookie laziale è già una sorta di personaggio nell'automobilismo dopo gli immediati (e quindi anche sorprendenti) successi nella Porsche Sports Cup Suisse sulla Cayman GT4 ClubSport. Per iniziare

**ABBIAMO  
SCELTO DI  
ACCOMPAGNARE  
E SUPPORTARE  
LA CARRIERA  
DI FRANCESCO  
MARIA FENICI  
CHE DIVENTA  
IL NOSTRO  
TESTIMONIAL  
E DRIVER  
UFFICIALE  
SULLE PISTE.  
ECCO COME E  
PERCHÉ È STATO  
SCELTO**





ha scelto non a caso il marchio tedesco e ha puntato su un coach driver del calibro di Max Busnelli, pilota già titolato e ora operation manager della Carrera Cup Italia. «In pratica in Porsche ci sono nato! - dice Fenici- In famiglia ne abbiamo sempre posseduta una. E poi lavoro in Porsche da 10 anni, quindi da giovanissimo. Dal 2013 per gli Autocentri Balduina-Centri Porsche di Roma nel ruolo di consulente alle vendite e key account. Quattro anni fa, dopo la prima volta che guidai una Porsche in pista, in molti mi hanno incitato a provarne una da corsa, finché non mi sono deciso e ho iniziato a frequentare i corsi della Porsche Experience, ultimo dei quali nell'ottobre 2018 a Misano proprio con la Cayman GT4 ClubSport».

#### LA CARTA D'IDENTITÀ

Nato a: Umbertide (PG), ma originario di Rieti e residente a Roma II: 10 dicembre 1989  
 Auto: Porsche Cayman GT4 ClubSport  
 Scuderia: FF Motorsport  
 Team: Amag First Rennsport - Centri Porsche Ticino  
 Esordio in pista: Le Castellet, giugno 2019  
 Prima vittoria: Imola, luglio 2019  
 Gare totali: 4  
 Palmares: 1 vittoria (Imola) e 2 secondi posti (Le Castellet).

#### Ha già vinto una gara

Il debutto nel campionato Porsche Sports Cup Suisse, al volante della Cayman GT4 ClubSport da 385 cavalli, Fenici ci ha messo poco a prendere le misure e soprattutto a vincere la prima gara. È successo a Imola, nel terzo round della serie, quando dopo avere ottenuto la pole ha messo le mani sulla sua prima vittoria. «Emozione allo stato puro», ha raccontato. Intanto, Francesco Maria non è rimasto a cullarsi sugli allori e si è preparato ben bene per il ritorno in pista previsto al Mugello dal 26 al 28 settembre. Dove vuole continuare a fare bene, dove, soprattutto debutterà in pista con i nostri colori. Che da adesso in perfetto gioco di squadra sono anche i suoi. ●



# Leclassefiche

## VELOCITÀ

### DTM

Resoconto della gara a pag. 60  
Nurburgring (Ger),  
14-15 settembre 2019

**Gara-1:** 1. Rast 47 giri in 57'29"693 alla media di 155,272 km/h; 2. Spengler (Bmw M4) a 10"787; 3. Wittmann (Bmw M4) a 17"299; 4. Aberdein a 24"537; 5. Duval a 27"158; 6. Green a 27"338; 7. van der Linde (Bmw M4) a 27"650; 8. Eriksson (Bmw M4) a 27"880; 9. Glock (Bmw M4) a 30"924; 10. Frijns a 31"025; 11. Juncadella (Aston Martin) a 32"590; 12. Habsburg (Aston Martin) a 38"344; 13. Di Resta (Aston Martin) a 42"114; 14. Eng (Bmw M4) a 45"746; 15. Pittipaldi a 1'04"566; 16. Müller a 1'09"161 (gli altri su Audi Rs5).

**Giro più veloce:** Rast in 1'21"358 alla media di 160,579 km/h

**Gara-2:** 1. Green 41 giri 57'41"767 alla media di 154,730 km/h; 2. Frijns a 0"442; 3. Rast a 5"827; 4. Duval a 10"813; 5. Aberdein a 11"121; 6. Muller a 12"410; 7. Rockenfeller a 12"753; 8. Eng (Bmw M4) a 19"886; 9. Glock (Bmw M4) a 27"159; 10. Spengler (Bmw M4) a 27"675; 11. Eriksson (Bmw M4) a 29"974; 12. Juncadella (Aston Martin) a 30"660; 13. Fitipaldi a 31"625; 14. Dennis (Aston Martin) a 32"000; 15. Habsburg (Aston Martin) a 32"449; 16. van der Linde (Bmw M4) a 51"534 (gli altri su Audi Rs5).

**Giro più veloce:** Rast 1'22"253 alla media di 158,832 km/h

**Campionato:** 1. Rast 279 punti; 2. Muller 223; 3. Wittmann 182; 4. Rockenfeller 145; 5. Eng 144.

## WTCC

Resoconto della gara a pag. 60  
Ningbo (Cin), 14-15 settembre 2019

**Gara-1:** 1. Muller (Lynk & co) 13 giri in 24'41"861 alla media di 123,5km/h; 2. Qinghua (Alfa Romeo) a 0"263; 3. Mikel Azcona (Cupra) a 2"444; 4. Michelisz (Hyundai) a 2"843; 5. Nicky Catsburg (Hyundai) a 3"092; 6. Panis (Cupra) a 3"603; 7. Farfus (Hyundai) a 9"028; 8. Kristoffersson (Vw) a 11"440; 9. Niels Langeveld (Audi) a 12"526; 10. Huff (Vw) a 13"903; 11. Vervish (Audi) a 15"440; 12. Björk (Lynk & co) a 18"021; 13. Ehrlacher (Lynk & co) a 18"602; 14. Priaulx (Lynk & co) a 19"602; 15. Girolami (Honda) a 20"069; 16. Vernay (Audi) a 20"631; 17. Cecon (Alfa Romeo) a 21"118; 18. Leuchter (Vw) a 21"515; 19. Guerrieri (Honda) a 23"224; 20. Bennani (Vw) a 26"212; 21. Monteiro (Honda) a 26"576; 22. Shedden (Audi) a 28"614; 23. Tassi (Honda) a 29"585; 24. Coronel (Cupra) a 39"538.

**Giro più veloce:** Panis 1'52"965 alla media di 127,7 km/h.

**Gara-2:** 1. Michelisz (Hyundai) 15 giri in 32'31"594 alla media di 123,9km/h; 2. Tarquini (Hyundai) a 0"766; 3. Muller (Lynk & co) a 1"537; 4. Björk (Lynk & co) a 1"906; 5. Haglöf (Cupra) a 2"360; 6. Tassi (Honda) a 6"708; 7. Huff (Vw) a 7"670; 8. Catsburg (Hyundai) a 11"402; 9. Coronel (Cupra) a 11"623; 10. Cecon (Alfa Romeo) a 11"961; 11. Vernay (Audi) a 12"565; 12. Bennani (Vw) a 12"766; 13. Kristoffersson (Vw) a 13"120; 14. Shedden (Audi) a 13"676; 15. Ehrlacher (Lynk & co) a 14"307.

**Giro più veloce:** Haglöf 1'52"687 alla media di 128,1 km/h,

**Gara-3:** 1. Muller (Lynk & co) 18 giri in 38'40"228 alla media di 120,5km/h; 2. Ehrlacher (Lynk & co) a 0"431; 3. Tarquini (Hyundai) a 1"234; 4. Farfus (Hyundai) a 3"830; 5. Björk (Lynk & co) a 4"248; 6. Panis (Cupra) a 5"064; 7. Vervish (Audi) a 6"891; 8. Girolami (Honda) a 11"729; 9. Cecon (Alfa Romeo) a 12"396; 10. Kristoffersson (Vw) a 13"903; 11. Priaulx (Lynk & co) a 16"238; 12. Coronel (Cupra) a 16"884; 13. Tassi (Honda) a 19"654; 14. Bennani (Vw) a 28"521; 15. Shedden (Audi) a 37"661.

**Giro più veloce:** Tarquini 1'53"126 alla media di 127,6 km/h.

**Il campionato:** 1. Michelisz 247 punti; 2. Guerrieri 231; 3. Muller 230; 4. Björk 209; 5. Azcona 188.

## GT TRICOLOR

Resoconto della gara a pag. 62  
Vallelunga (Rm),  
14-15 settembre 2019

**Absoluta:** 1. Comandini-Johansson-Sims (Bmw M6 Gt3) 111 giri in 3h00'56"604, alla media di 150,356 km/h (1. Pro); 2. Fischella-Gai-Villeneuve a 24"168; 3. Salikhov-Bulatov-Perel a 40"547 (1. Pro-Am); 4. Colombo-Linossiling (Mercedes-Amg Gt3) a 41"545; 5. Di Amato-Vezzoni a 48"000; 6. Weerts-Den Tandt (Audi R8 Lms) a 52"897; 7. Perolini-Gersekowski-Zonzini (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'01"807; 8. Cioci-Veglia-Balzan a 1'11"419; 9. R. Cazzaniga-D. Cazzaniga-Pirri (Lamborghini Huracán Gt3) a 1'20"389; 10. Moiseev-Rovera-Agostini (Mercedes-Amg Gt3) a 1 giro; 11. Mann-Cressoni-Nielsen a 1 giro; 12. Cristoni-Michelotto-Skárás (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 5 giri (1. Light); 13. Ceresoli-Tanaka (Ferrari 458) a 10 giri; 14. Magnoni-Schjergen (Ginetta G55) a 11 giri (1. Gt4); 15. Ghezzi-Chiesa-Babini (Porsche 718) a 11 giri; 16. Gnemmi-Neri-Pera (Porsche Cayman) a 13 giri; 17. Pajuranta-Becagli-Bernazzani (Maserati Gran Turismo) a 13 giri; 18. Fascicolo-Guerra-A. Fontana (Bmw M4 Gt4) a 25 giri; Paolino-Demarchi-Littmann (Lamborghini Huracán Super Trofeo) a 27 giri (gli altri su Ferrari 488 Gt3).

**Giro più veloce:** il 78° di Sims in 1'32"168, alla media di 159,559 km/h.

**Absoluta:** 1. Comandini-Johansson 41 punti; 2. Frassinetti-Mul-Postiglione 25; 3. Cioci-Veglia 23; 4. Fischella-Gai-Villeneuve 22; 5. Sims 21. **Pro-Am:** 1. Linossiling-Colombo 45 punti; 2. Ling 40; 3. Perolini-Gersekowski 39; 4. Palma 30; 5. Tujala 25. **Gt Light:** 1. Michelotto-Cristoni 60 punti; 2. Demarchi 44; 3. Skárás 40; 4. La Mazza-Speakwas 30; 5. Paolino 24. **Gt4:** 1. Ghezzi-Chiesa 42 punti; 2. Magnoni-Schjergen 40; 3. Fascicolo-Guerra-Fontana 33; 4. Gnemmi-Neri-Pera 32; 5. Ruberti 22.

## PROTOTIPI

Resoconto della gara a pag. 64  
Vallelunga (Rm),  
14-15 settembre 2019

**Gara-1:** 1. Ponzio 17 giri in 26'44"356, alla media di 155,827 km/h; 2. Uboldi a 2"442; 3. Polini a 2"657; 4. Sciolti a 5"840; 5. Hulten a 10"410; 6. "Paco" a 13"476; 7. Castellano a 21"407; 8. Baiguera a 1'28"842; 9. Molinaro a 2 giri; 10. Attianese a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 15° di Pol-

lini in 1'33"129, alla media di 157,909 km/h.

**Gara-2:** 1. Pollini 18 giri in 27'58"829, alla media di 157,674 km/h; 2. Ponzio a 9"241; 3. Uboldi a 11"982; 4. Hulten a 16"631; 5. "Paco" a 21"819; 6. Attianese a 32"860; 7. Castellano a 37"997; 8. Sciolti a 1 giro; 9. Molinaro a 4 giri; 10. Giudice a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Pollini in 1'32"171, alla media di 159,551 km/h.

**Campionato:** 1. Ponzio 125 punti; 2. Pollini 117; 3. Molinaro 64; 4. Giudice 61; 5. Zanardini 55.

## SUPERCUP

Resoconto della gara a pag. 67  
Vallelunga (Rm),  
14-15 settembre 2019

**Gara-1:** 1. R. Del Castello (Corvette) 16 giri in 25'45"419, alla media di 152,253 km/h; 2. Fondi a 29"930; 3. Iefimenko a 1'14"460; 4. Randazzo (Lotus Exige) a 1'33"711; 5. Zanin (Bmw M3) a 1 giro; 6. Regni a 1 giro; 7. Hafner a 1 giro; 8. Gutsul (Honda Super2000) a 1 giro; 9. Fantilli (Seat Leon Cup) a 1 giro; 10. Dachille a 1 giro; 11. Palmisano (Seat Leon Cup) a 1 giro; 12. Revello (Seat Leon Cup) a 2 giri; 13. Tanzi (Porsche Cayman) a 2 giri; 14. Severino (Renault Clio) a 2 giri (gli altri su Porsche 997).

**Giro più veloce:** il 7° di R. Del Castello in 1'34"808, alla media di 155,113 km/h.

**Gara-2:** 1. L. Del Castello (Corvette) 14 giri in 25'44"600, alla media di 133,292 km/h; 2. Strignano (Lamborghini Huracán) a 2"981; 3. Fondi a 3"720; 4. Randazzo (Lotus Exige) a 26"111; 5. Iefimenko a 27"104; 6. Giordano (Mercedes Gt3) a 35"573; 7. Hafner a 37"290; 8. Zanin (Bmw M3) a 41"470; 9. Dachille a 46"253; 10. Fantilli (Seat Leon Cup) a 54"839; 11. Gutsul (Honda Super2000) a 1'14"186; 12. Revello (Seat Leon Cup) a 1 giro; 13. Tanzi (Porsche Cayman) a 1 giro; 14. Severino (Renault Clio) a 1 giro; 15. Regni a 2 giri (gli altri su Porsche 997).

**Giro più veloce:** l'8° di L. Del Castello in 1'34"506, alla media di 155,609 km/h.

## MINI CHALLENGE

Resoconto della gara a pag. 68  
Vallelunga (Rm),  
14-15 settembre 2019

**Gara-1:** 1. Sandrucci 11 giri in 21'50"771, alla media di 123,412 km/h (1. Pro); 2. Silvestrini a 2"029; 3. Tramontozzi a 2"612; 4. Gentili a 10"830; 5. Menapace a 12"245; 6. Alcidi a 12"245; 7. D. Pasquali a 13"029; 8. "Micio" a 28"854; 9. Cifri a 50"538; 10. Di Fabio a 58"113 (1. Lite); 11. Tronconi a 1'03"854; 12. Gonnella a 1'05"392; 13. Simoni a 1'07"018; 14. Mamone a 1'09"341; 15. Suerzi Stefanin a 1'21"194; 16. Alberti a 1 giro; 17. Zanin a 3 giri.

**Giro più veloce:** il 5° di Tramontozzi in 1'47"988, alla media di 136,18 km/h.

**Gara-2:** 1. Sandrucci 11 giri in 23'36"842, alla media di 114,173 km/h (1. Pro); 2. Gentili a 0"586; 3. Zanin a 0"914; 4. D. Pasquali a 1"274; 5. Silvestrini a 1"657; 6. Losi a 2"069; 7. Calgaro a 3"512; 8. Cifri a 3"872; 9. Tronconi a 5"114 (1. Lite); 10. Simoni a 6"195; 11. Di Fabio a 1 giro; 12. Cioffi a 1 giro; 13. Cestaro a 1 giro.

**Giro più veloce:** il 3° di Silvestrini in 1'48"650, alla media di 135,352 km/h.

## TCR ITALY

Resoconto della gara a pag. 70

# Dovesicorre

## VELOCITÀ

21-22 settembre

F1 a Singapore

www.autosprint.it

INDYCAR a Laguna Seca

www.indycar.com

INDY LIGHTS a Laguna Seca

www.indylights.com

PRO MAZDA a Laguna Seca

promazda.com

EUROFORMULA a Montmeló

www.euroformulaopen.net/en

GT OPEN a Montmeló

www.gtopen.net

GT OPEN CUP a Montmeló

www.gtopen.net

REGIONAL EUROPEAN F3 a Montmeló

www.acisport.it/FormularRegional

TCR EUROPE a Montmeló

europa.tcr-series.com

F3 ASIA a Shanghai

www.f3asia.com

ELMS a Spa

www.europealemanseries.com

SUPERGT a Sugo

supergtnet

NASCAR a Richmond

www.nascar.com

NASCAR EURO SERIES a Hockenheim

www.euronascar.com

SALITE

21-22 settembre

CIVM 65° Coppa Nissena

RALLY

19-22 settembre

NAZIONALE

37° Rally Casciano Terme

www.laserprom015.it

NAZIONALE

Rally della Ciocciaria

www.rallydellaciocciaria.com

EUROPEO+CORSA

Rally Elba Storico

www.rallyelbastorico.net

Vallelunga (Rm),  
14-15 settembre 2019

**Gara-1:** 1. Mugelli (A.R. Giulietta Tr) 16 giri in 27'35"315 alla media di 142,145 km/h; 2. Greco (Cupra Tr) a 4"658; 3. Guidetti (Audi Rs3 Lms) a 8"957; 4. Bettera (Audi Rs3 Lms) a 11"468; 5. Tavano (Cupra Tr) a 12"148; 6. Scalvini (Cupra Tr Ds) a 14"099; 7. Argenti (Opel Astra) a 26"974; 8. Gross (Cupra Tr Ds) a 38"930; 9. Formenti (Vw Golf Gti) a 51"219; 10. Benninger (Cupra Tr Ds) a 1'08"912; 11. Pellegrini (Hyundai I30) a 1 giro; 12. Voithofer (Cupra Tr Ds) a 4 giri.

**Giro più veloce:** il 4° di Bettera in 1'42"459 alla media di 143,530 km/h.

**Gara-2:** 1. Tavano (Cupra Tr) 12 giri in 27'43"824 alla media di 106,064 km/h; 2. Scalvini (Cupra Tr Ds) a 0"629; 3. Bettera (Audi Rs3 Lms) a 1"080; 4. Guidetti (Audi Rs3 Lms) a 1"653; 5. Greco (Cupra Tr) a 2"090; 6. Gross (Cupra Tr Ds) a 2"995; 7. Formenti (Vw Golf Gti) a 3"459; 8. Benninger (Cupra Tr Ds) a 4"838.

**Giro più veloce:** il 7° di Pellegrini in 1'41"507 alla media di 144,876 km/h.

**Campionato:** 1. Tavano 139 punti; 2. Greco 106; 3. Pellegrini Anatrel-101; 4. Bettera 98; 5. Scalvini 65.

## RALLY

### WRC

Rally Turchia

Resoconto della gara a pag. 46  
Marmaris (Tur),  
12-15 settembre 2019

**Absoluta:** 1. Ogier-Ingrassia (Citroën C3 WRC) in 3:50'12"1; 2. Lappi-Ferm (Citroën C3 WRC) a 3"7; 3. Mikkelsen-Jaeger (Hyundai i20 Coupe WRC) a 1'04"5; 4. Suninen-Lehtinen (Ford Fiesta WRC) a 1'35"1; 5. Sordo-del Barrio (Hyundai i20 Coupe WRC) a 2'25"9; 6. Latvala-Anttila (Toyota Yaris WRC) a 2'59"1; 7. Meeke-

Marshall (Toyota Yaris WRC) a 3'53"3; 8. Neuville-Gilsoul (Hyundai i20 Coupe WRC) a 5'34"8; 9. Tidemand-Floene (Ford Fiesta WRC) a 7'22"9; 10. Greensmith-Edmondson (Ford Fiesta R5 MK2) a 15'18"7; 11. Kopecký-Dresler (Škoda Fabia R5) a 15'48"1; 12. Kajetanowicz-Szczepaniak (Škoda Fabia R5) a 15'48"3; 13. Bulacia-Cretu (Škoda Fabia R5) a 17'28"2; 14. Andolfi-Inglesi (Škoda Fabia R5) a 25'02"1; 15. Solberg-Minor-Petrasko (Škoda Fabia R5) a 30'19"3; 16. Tänak-Järveoja (Toyota Yaris WRC) a 39'10"2; 17. Cukurova-Bostanci (Škoda Fabia R5) a 39'25"4; 18. Rovaniemi-Halttunen (Škoda Fabia R5) a 43'09"1; 19. Nobre-Morales (Škoda Fabia R5) a 44'05"4; 20. Manyera-Cerkez (Škoda Fabia R5) a 52'51"4; 21. Arengi Bentivoglio-Bosi (Škoda Fabia R5) a 58'37"3; 22. Salvi-Magalhães (Škoda Fabia R5) a 59'08"4; 23. Pedro-Baldaccini (Ford Fiesta R5) a 1:38'10"7; 24. Covi-Campesano (Peugeot 208 R2) a 1:38'30"8.

**TAPPE**

**1. giornata:** 1. Lappi in 1:59'53"7; 2. Ogier a 17"7; 3. Neuville a 18"4; 4. Suninen a 44"4; 5. Mikkelsen a 1'04"1; 6. Sordo a 1'25"2; 7. Meeke a 1'32"1; 8. Tanak a 1'37"4; 9. Latvala 1'42"5; 10. Tidemand a 3'45"4.

**2. giornata:** 1. Ogier in 3:20'12"0; 2. Lappi a 0"2; 3. Mikkelsen a 1'17"1; 4. Suninen a 1'26"9; 5. Sordo a 2'24"7; 6. Latvala a 3'14"4; 7. Meeke a 3'29"5; 8. Neuville a 4'38"2; 9. Tidemand a 6'55"8; 10. Kajetanowicz a 12'52"5.

**LE PROVE SPECIALI**

**PS1 S5 Stage (2 km):** 1. Neuville e Mikkelsen in 2'02"6; 3. Tidemand a 1"6; 4. Ogier a 1"7; 5. Meeke a 2"; 6. Lappi a 3"9; 7. Tanak a 4"2; 8. Rovaniemi a 4"3.

**PS2 Icmpera (24,85):** 1. Latvala in 18'12"4; 2. Lappi a 5"3; 3. Suninen, Mikkelsen a 5"7; 5. Tanak a 7"9; 6. Meeke a 10"4; 7. Ogier a

13"1; 8. Neuville a 15"3.

**PS3 Cetibeli (38,15):** 1. Lappi in 28'01"3; 2. Mikkelsen a 5"6; 3. Ogier a 8"7; 4. Sordo a 13"8; 5. Suninen a 15"1; 6. Tanak a 16"4; 7. Meeke a 18"6; 8. Latvala a 23"4.

**PS4 Ula (16,57):** 1. Latvala in 12'21"6; 2. Neuville a 5"; 3. Sordo a 5"2; 4. Suninen a 5"6; 5. Lappi a 5"8; 6. Ogier a 6"6; 7. Tanak a 8"1; 8. Mikkelsen a 12"7.

**PS5 Icmeler 2:** 1. Meeke in 18'05"8; 2. Neuville a 1"16; 3. Ogier a 1"9; 4. Suninen a 2"3; 5. Lappi a 4"5; 6. Mikkelsen a 7"9; 7. Tanak a 8"2; 8. Sordo a 15"8.

**PS6 Cetibeli 2:** 1. Neuville in 27'59"9; 2. Lappi a 7"6; 3. Ogier a 10"4; 4. Suninen a 38"1; 5. Sordo a 39"4; 6. Latvala a 53"7; 7. Mikkelsen a 57"2; 8. Meeke a 1'10"2.

**PS7 Ula 2:** 1. Sordo in 12'29"3; 2. Latvala a 10"9; 3. Neuville a 12"5; 4. Suninen a 13"3; 5. Lappi a 13"8; 6. Tanak a 15"; 7. Mikkelsen a 15"9; 8. Meeke a 16"5.

**PS8 Yesilbelde (33,00):** 1. Ogier in 25'42"6; 2. Lappi a 16"7; 3. Mikkelsen a 17"2; 4. Suninen a 33"; 5. Tanak a 42"1; 6. Meeke a 45"7; 7. Sordo a 46"; 8. Latvala a 53"1.

**PS9 Datca (8,75):** 1. Mikkelsen in 7'05"3; 2. Lappi a 0"6; 3. Ogier a 1"8; 4. Sordo a 2"2; 5. Neuville a 6"8; 6. Latvala a 10"6; 7. Meeke a 11"; 8. Suninen a 11"1.

**PS10 Kilzan (13,30):** 1. Lappi in 7'16"7; 2. Neuville a 3"8; 3. Mikkelsen a 4"1; 4. Latvala a 7"7; 5. Ogier a 7"8; 6. Suninen a 9"5; 7. Sordo a 14"8; 8. Rovannerpa a 19"6.

**PS11 Yesilbelde 2:** 1. Ogier in 25'19"6; 2. Lappi a 7"8; 3. Neuville a 8"; 4. Mikkelsen a 14"8; 5. Suninen a 15"3; 6. Sordo a 20"4; 7. Latvala a 27"8; 8. Meeke a 30".

**PS12 Datca 2:** 1. Neuville in 6'59"1; 2. Sordo a 6"3; 3. Suninen a 6"7; 4. Ogier a 7"2; 5. Mikkelsen a 7"5; 6. Meeke a 9"1; 7. Lappi a 14"1; 8. Tidemand a 16"7.

**PS13 Kilzan 2:** 1. Lappi in 7'16"0; 2. Neuville a 1"4; 3. Ogier a 4"5; 4. Suninen a 5"9; 5. Mikkelsen a 8"4; 6. Sordo a 8"8; 7. Latvala a 14"9; 8. Rovannerpa a 16"4.

**PS14 Marmaris (7,05):** 1. Tanak in 5'04"7; 2. Mikkelsen a 1"5; 3. Latvala a 1"9; 4. Neuville a 3"4; 5. Ogier a 3"9; 6. Sordo a 4"4; 7. Suninen a 5"1; 8. Meeke a 7"4.

**PS15 Gokce (11,32):** 1. Latvala in 8'34"1; 2. Mikkelsen a 1"2; 3. Sordo a 5"8; 4. Suninen a 11"1; 5. Lappi, Ogier a 11"2; 7. Rovannerpa a 16"5; 8. Tidemand a 16"9.

**PS16 Cicchili (13,20):** 1. Mikkelsen a 11'01"3; 2. Latvala a 0"3; 3. Sordo a 3"; 4. Ogier a 6"5; 5. Suninen a 7"8; 6. Rovannerpa a 11"3; 7. Meeke a 13"4; 8. Tidemand a 14"2.

**PS17 Marmaris 2 (Power Stage):** 1. Tanak in 4'55"2; 2. Neuville a 2"6; 3. Ogier a 3"1; 4. Latvala a 7"3; 5. Suninen a 9"; 6. Meeke, Mikkelsen a 9"5; 8. Tidemand a 10".

geot 106) a 1'46"5.

**Classe A7:** 1. Fiora-Dal Dosso (Renault Clio) in 1.23'53"3; 2. Giacomini-Lovisa (Renault Clio W.) a 1'32"1.

**Classe K10:** 1. Dal Santo-Laghetto (Citroen Saxo) in 1.30'30"7.

**Classe S1600:** 1. Lovisetto-Gasparotto in 1.25'46"9; 2. Vescovi-Guzzi a 22"2; 3. Niboli-Brunetti a 1'04"4; 4. Ceccato-Tessara a 1'19"6 (tutti Renault Clio).

**Classe S2000:** 1. Andriolo-Menegon (Peugeot 207) in 1.22'20"9; 2. Liburdi-Colapietro (Peugeot 207) a 39"5.

**Classe WRC:** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroen Ds3) in 1.13'27"6; 2. Miele-Mometti (Citroen Ds3) a 8"5; 3. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta Rs) a 49"2; 4. Daprà-Andrian a 2'38"6; 5. Della Casa-Zortea a 4'20"5; 6. Niboli-Pappani a 5'15"2; 7. Fontana-Agnese (Hyundai I 20) a 9'08"3 (gli altri su Ford Fiesta).

**GRUPPO N**

**Classe N1:** 1. Avesani-Facchini (Peugeot 106) in 1.38'56"5; 2. Pieropan-De Bernardini (Peugeot 106) a 6'02"8.

**Classe N2:** 1. Callegaro-Gilli (Peugeot 106 Rally) in 1.36'53"6; 2. Maimeri-Zerbato (Citroen Saxo) a 2"5.

**Classe N3:** 1. Marangon-Muffolini (Renault Clio) in 1.30'14"4.

**Classe N4:** 1. Frare-Mosena (Subaru Impreza Sti) in 1.34'23"4.

**GRUPPO R**

**Classe R1:** 1. Cominelli-Fieni (Suzuki Swift) in 1.29'47"1; 2. Pellè-Luraschi a 20"1; 3. Schileo-Furnari (Suzuki Swift) a 33"1; 4. Goldoni-Garella (Suzuki Swift B.) a 36"; 5. Scalzotto-Rutigliano a 47"4; 6. Strabello-Scardoni a 2'09"5; 7. Longo-Conci a 2'25"3; 8. Pollarolo-Rivia (Suzuki Swift) a 2'55"3 (gli altri Suzuki Swift Sport).

**Classe R1B:** 1. Pelosi-Pieri in 1.35'25"4; 2. Spreafico-Frigerio a 55"0 (entrambi Suzuki Swift).

**Classe R2B:** 1. Casagrande-Camicia (Renault Twingo) in 1.23'14"8; 2. Grani-Lombardi a 8"0; 3. Sulpizio-Angeli (Ford Fiesta) a 58"9; 4. Paleari Henssler-Garavaglia a 1'09"6; 5. Daprà-Orian (Ford Fiesta) a 2'02"2; 6. De Menego-Camazola a 3'09"6; 7. Farina-Guglielmetti a 4'17"3; 8. Mattivi-Michielli a 4'50"8; 9. Salgaro-Sossella (Opel Adam) a 5'08"9; 10. Sartori-Simioni a 8'18"7; 11. Loeffels-Mondiere (Ford Fiesta) a 8'41"0 (gli altri Peugeot 208).

**Classe R3C:** 1. Bottoni-Peruzzi in 1.21'29"9; 2. Ghign-Passeri (Renault Clio Sport) a 1'01"6; 3. Giovani-Aldini a 3'27"9; 4. Sorci-Mosele a 10'47"9 (gli altri Renault Clio).

**Classe R5:** 1. Carella-Bracchi in 1.15'45"2; 2. Bianco-Lamonato a 29"0; 3. Roveta-Castiglioni a 35"8; 4. Scattolon-Nobili (Hyundai I20 Ng) a 1'08"6; 5. Bizzotto-Tommasini a 2'37"1; 6. Della Casa-Pozzi a 2'46"5; 7. Brocchi-D'Ambrosio a 5'00"1; 8. Soppa-Marchiori a 5'13"3; 9. Comini-Quistini a 7'31"9; 10. Zigliani-Zigliani (Ford Fiesta) a 8'33"2; 11. Bancher-Ramacchiotti a 8'54"3; 12. Dezulian-Coletti a 10'54"7; 13. Salvadori-Peli (Ford Fiesta) a 11'02"9 (gli altri su Skoda Fabia).

**GRUPPO RS**

**Classe RS16:** 1. Graziani-Savio (Citroen Saxo) in 1.40'26"1.

**Classe RST10:** 1. Cappello-Fabian (Suzuki Swift) in 1.32'21"6; 2. Lunelli-Morelli (Suzuki Swift) a 4'11"3.

**GRUPPO RSP**

**Classe RS16P:** 1. Capuzzo-De Paoli (Opel Adam R2) in 1.32'24"9.

**Classe RS20P:** 1. Recchia-Dall'Or (Clio Rs) in 1.33'30"7.

## SPORT



**LA 18ª EDIZIONE DELLA SELEZIONE NAZIONALE PILOTI** è ai nastri di partenza. Le novità quest'anno sono davvero tantissime: in Sn1, la lotta per il titolo assoluto sarà agguerritissima, con Maurizio Rizzo, che difenderà il primato, contro avversari di assoluto rispetto. In Sn2, non ci sarà più il campione in carica, Antonio Cirelli (passato alla cat. superiore, Sn1), ma sono in tanti a voler prendere il suo posto, a cominciare da Tommaso Marino, leader provvisorio, che dovrà difendersi dagli attacchi di Musmarra, Testai, Cali (solo per citarne alcuni) ed altri 12 piloti, pronti a vendere cara la pelle. Poi c'è la Sn3, con il piccolo Vincenzo Orifici, Campione in carica. E per finire, la E-Selezione, con A. Spoto, i Flli Galofaro, O. Risiglione Mirko Cali, Ale Guagliardo (citiamo solo quelli presenti in foto), ed un nugolo di altri, ottimi piloti, pronti ad essere i protagonisti di questa straordinaria edizione. **Snp: facebook/selezionenazionalepiloti, YouTube al canale: "Selezione Nazionale Piloti TV" (Iscriviti).** Per info: [selezionenazionale@alice.it](mailto:selezionenazionale@alice.it).

## RIVISTE

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

**RICERCA AUTOSPRINT** dal 1961 al 1969, Auto Italiana dal 1919 al 1969, Motor Italia 1926 - 1970, annuari Ferrari, modellini auto, oggettistica, libri e riviste inerenti Formula 1 e auto d'Epoca (anche intiere archivi). Fumetti d'epoca, riviste sportive e album figurine. Tel. 347-2303761.

**REGALO ANNATE complete:** Autosprint, dal 1999 ad oggi, Auto dal 1985 al 2014. Vincenzo Mini - Via Torquato Tasso 94 - 90144 Palermo, email: [vincenzomini1952@gmail.com](mailto:vincenzomini1952@gmail.com), tel. 330-844813.



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](mailto: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](http://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: BPIITR3XXX).  
 Gli arretrati sono disponibili dal 2012 in poi al prezzo di euro 9,00 ciascuno comprese le spese di spedizione.

**Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.  
**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: [info-service@m-dis.it](mailto:info-service@m-dis.it)  
**Distribuzione esclusiva per l'estero:** Johnsons International News Italia S.p.A. - Via Valparaiso, 4 - 20144 Milano - Tel. 02.43982263 - Fax 02.43916430

**SPORT NETWORK** 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 051-6227111 - 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. 8532 del 18/12/2018



## CIWRC

**S. Martino di Castrozza**  
 Resoconto della gara a pag. 54  
 12-15 settembre 2019

**Assoluta:** 1. Pedersoli-Tomasi (Citroen Ds3) in 1.13'27"6; 2. Miele-Mometti (Citroen Ds3) a 8"5; 3. Porro-Cargnelutti (Ford Fiesta Rs) a 49"2; 4. Carella-Bracchi a 2'17"6; 5. Daprà-Andrian (Ford Fiesta) a 2'38"6; 6. Bianco-Lamonato a 2'46"6; 7. Roveta-Castiglioni a 2'53"4; 8. Scattolon-Nobili (Hyundai I20 Ng) a 3'26"2; 9. Della Casa-Zortea (Ford Fiesta) a 4'20"5; 10. Bizzotto-Tommasini a 4'54"7 (gli altri su Skoda Fabia).

**GRUPPO A**

**Classe A6:** 1. Stival-Pais De Libera (Peugeot 106 Rally) in 1.28'38"5; 2. Betta-Mattivi (Peu-



CI AVETE SCRITTO IN MOLTI DOPO LE VITTORIE DI CHARLES

# Leclerc scalda i cuori

Tutti conosciamo ormai i limiti della Ferrari di quest'anno, cosa bisogna pretendere di più dal giovane Leclerc? Guardate cosa combina Vettel! È ancora in apprendistato è comunque determinato, lucido e furbo quanto basta per tenere a bada un campione smalzato come Hamilton attaccato agli scarichi per tutta la gara, diamogli tempo non ha che da imparare, cosa che sta dimostrando abbastanza in fretta, poi spetta al team dargli una macchina all'altezza, a vincere dimostra di esserne capace, quindi forza Charles facci godere ancora!

**RedBoy**

Carletto push push...e ben oltre !!!!! grande vittoria da vero pilota con gli attributi nel



santuario della velocità' e della passione dei motori...e per chi fa finta ancora di non capire oggi doveva stare alla variante della roggia dove il nostro leclerc ha fatto capire al Moro, che se voleva passare doveva andare andare la'... dove ha poi messo le ruote nel tentativo che ha fatto... grande vittoria!

**Treca67**

Il grande Marcello Sabbatini, tanti anni fa, inizio così (nella foto in alto, ndr), con un adesivo sulla Febbre di Gilles Villeneuve, e sappiamo come si è meravigliosamente evoluta la stupenda pandemia! Cosa ne pensate? Su Autosprint ci starebbe bene? Un grande abbraccio e tanti complimenti per il lavoro che fate!

**Giorgio Sassi**

Lacrime agli occhi, emozionante come nn ricordo da quanto.. gara da spalle larghe per un piccolo Carletto , piccolo solo per la sua età, ha difeso il 1° posto al limite come fanno i veri campioni, come lo è già Lui, vi invio una mia foto fatta venerdì in uscita Ascari e goodyear! E con maglia personalizzata

**Luca Mandelli**

Leclerc è un campione, freddo, tenace che non si è fatto intimorire in diverse occasioni, non so-

lo in questo Gp... Verstappen insegna. La Ferrari (macchina non azzeccata) è veloce in rettilineo perché vettura non carica, ma difficile in curva, e con gomme un pochino più dure, il giovane pilota ha gestito le difficoltà di attacchi continui di un pluricampione come Hamilton. Poi al contrario dei giornalisti io al quarto Gp avevo già presentato il pronostico di vittoria del campionato da parte di Mercedes, auto con una versatilità e velocità impressionanti. Però oggi "Carletto" ha dimostrato di essere un gran pilota!

**Alex.68**

Credo che vincere a Monza su una Ferrari sia il sogno di qualunque pilota. La marea Rossa non c'è da nessuna altra parte, in Inghilterra non c'è nulla di simile e neppure in Germania.

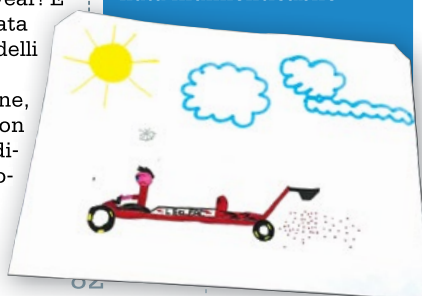
**Enrico Massironi**

Leclerc a Monza vince ma la Mercedes ed Hamilton come Bottas allungano: credo che la Ferrari già per l'anno prossimo debba trovarsi un sostituto a Vettel, ci non si può andare avanti.

**Silvo**

## BABY FANS CRESCONO

Edoardo 6 anni non aveva mai visto un Gp. È andato con suo papà Tommaso a Monza. E ci ha mandato questo disegno: una giornata indimenticabile



**AUTO  
SPRINT**

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

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

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

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

**Cinzia Balboni**  
**Roberta Massa**  
**Gianfranco Rossi**

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

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

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

CONTI EDITORE

La Conti Editore pubblica anche

**auto** **MOTO** **SPORT** **INMOTO**

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

# AUTO DI OTTOBRE È IN EDICOLA



**ECCO IL DEFENDER DI LAND ROVER  
COM'È L'ATTESISSIMA ICONA INGLESE**

**Tutte le Novità  
dal Salone di Francoforte**

**IL CONFRONTO:  
BMW Z4 SFIDA  
PORSCHE 718 CAYMAN GTS**

**DALL'ITALIA ALLA FRANCIA**

**SU UNA 2CV AL RADUNO  
DEL SECOLO CITROËN**

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

Scegli Auto e dai strada alla tua passione.

**auto**